

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Serracchiani con decreto Padoan..." (Ferpress, La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...arriva la radio al porto..." (Ferpress, Informazioni Marittime)

Genova:

"...Container, scala la classifica..." (Il Secolo XIX)

"...La Liuguria è l'intima connessione con l'oltreggi..." (Il Secolo XIX)

Marina di Carrara:

"...Ruolo incompatibile alla Port Authority..." (La Nazione)

Livorno:

"...Per Nogarin niente sospensiva dal Tar..."(La Gazzetta Marittima, Il Telegafo, Il Tirreno)

"...E ora L'Authority incalza il ministero..." (Il Tirreno)

"...Governance del Sistema Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Darsena Europa..." (Corriere Marittimo, La Gazzetta Marittima, Corriere Marittimo, Il Tirreno, QN Economia & Lavoro)

"...Stallo sulla questione nomina Segretario Generale..." (Il Tirreno)

Piombino:

"...Appello della Compagni portuale ..."(Il Telegafo)

"...Aferpi ..." (Il Telegafo)

"...Nuovo record per il porto ..."(Il Telegafo)

Cagliari:

"...Tassa di sbarco all'Asinara..."(La Nuova Sardegna)

Napoli:

"...Il Sud (ora) fa scuola..." (L'Economia del Corriere della sera)

Messina:

"...Milazzo, De Simone fa il punto..."(Oggi Milazzo, Stretto Web, Tempo Stretto)

"...Quanto deve durare l'agonia di Messina? ..." (Gazzetta del sud)

"...Zona Falcata ..." (Quotidiano di Sicilia)

Catania:

"...Scommettiamo sul sistema portuale..." (La Sicilia)

"...Previsti investimenti per oltre 60 milioni..." (La Sicilia)

Notizie da altri porti Italiani

Focus:

- **Questione immigrazione**

Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

FVG: Serracchiani con decreto Padoan svolta epocale sul Porto Franco di Trieste

(FERPRESS) – Trieste, 17 LUG – “Il presente e il futuro dello scalo portuale di Trieste passano per la sua unicità che oggi è definitivamente confermata”. Questo il commento – secondo quanto si legge in una nota stampa – della presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, alla notizia della firma da parte del ministro dell'Economia e delle Finanze, Pier Carlo Padoan, del decreto attuativo per il Porto franco internazionale di Trieste.

Il documento, che il 27 giugno era già stato siglato a Trieste dal ministro dei Trasporti, Graziano del Rio, verrà quindi a breve pubblicato in Gazzetta ufficiale.

Secondo Serracchiani “è un passaggio epocale non solo per lo scalo giuliano, ma per tutto il Friuli Venezia Giulia. Si tratta della concretizzazione di uno status che era atteso da oltre sessant'anni, ottenuto grazie alla stretta collaborazione tra Regione, Governo e Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. Un'unità d'intenti che permetterà lo sviluppo economico e la crescita dell'occupazione”.

La presidente ha evidenziato che ora “il Porto di Trieste è veramente libero di rinascere a nuova vita”, dato che il decreto “concretizza la possibilità di assistere all'insediamento di nuove aziende della manifattura industriale, della trasformazione delle merci e della logistica, le quali potranno godere dei vantaggi di un sistema doganale unico in Europa che consente la lavorazione dei prodotti nelle aree extra doganali”.

Serracchiani ha rimarcato che quest’opportunità “è fondamentale per rafforzare il ruolo del capoluogo del Friuli Venezia Giulia quale porta d’Oriente e snodo della nuova Via della Seta che collega l'estremo oriente con i mercati europei. In quest’ottica è quindi strategico che la Regione continui lo sviluppo della rete di collegamento intermodale avviato in questi ultimi anni.

Garantendo il trasferimento delle merci in modo veloce ed economico – ha concluso la presidente – la nostra regione potrà infatti essere competitiva e determinante nel panorama europeo”.

Serracchiani, Padoan firma il decreto per il Porto Franco di Trieste

Presidente Fvg, presente e futuro passano per unicità scalo

(ANSA) - TRIESTE, 14 LUG - Il ministro dell'Economia e delle Finanze, Pier Carlo Padoan, ha firmato il decreto attuativo per il Porto franco internazionale di Trieste, sottoscritto il 27 giugno scorso dal ministro dei Trasporti, Graziano del Rio, e che verrà a breve pubblicato in Gazzetta ufficiale. Lo rende noto la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, secondo cui "il presente e il futuro dello scalo portuale di Trieste passano per la sua unicità, che oggi è definitivamente confermata". Per Serracchiani la firma "è un passaggio epocale non solo per lo scalo giuliano, ma per tutto il Friuli Venezia Giulia. Si tratta della concretizzazione di uno status che era atteso da oltre sessant'anni, ottenuto grazie alla stretta collaborazione tra Regione, Governo e Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. Un'unità d'intenti che permetterà lo sviluppo economico e la crescita dell'occupazione". Ora, prosegue Serracchiani, "il Porto di Trieste è veramente libero di rinascere a nuova vita" e il decreto "concretizza la possibilità di assistere all'insediamento di nuove aziende della manifattura industriale, della trasformazione delle merci e della logistica, le quali potranno godere dei vantaggi di un sistema doganale unico in Europa che consente la lavorazione dei prodotti nelle aree extra doganali". Serracchiani rimarca che l'opportunità "è fondamentale per rafforzare il ruolo del capoluogo del Friuli Venezia Giulia quale porta d'Oriente e snodo della nuova Via della Seta che collega l'estremo oriente con i mercati europei. In quest'ottica è quindi strategico che la Regione continui lo sviluppo della rete di collegamento intermodale avviato in questi ultimi anni. Garantendo il trasferimento delle merci in modo veloce ed economico - conclude - la nostra regione potrà infatti essere competitiva e determinante nel panorama europeo".

Zone franche e uno spettro tutto da ridere

ROMA - Si potrebbe esordire, visto che un po' di brividi con questo caldo infame sarebbero benedetti, che c'è uno spettro che si aggira intorno ai sistemi portuali italiani: lo spettro delle "zone franche", che improvvisamente tutti tornano ad evocare. E a pretendere.

Nei tempi andati, ci sono state "campagne" simili, addirittura più dirompenti, ricordo quelle per l'autonomia funzionale, ai tempi del ministro Prandini ma non solo. Adesso le zone "franche" - o punti franchi come qualcuno li chiama - sono tornate ad agitare i sonni di grandezza di svariati porti perché Trieste s'è vista "riaprire" la sua, benedetta dal ministro Delrio e dalla "governatora" Serracchiani.

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

dalla Meloria. Altre storie, che non serve rievocare. Livorno, con il suo "sistema" portuale allargato a Piombino e con l'Interporto Vespucci alle spalle, ha ben altre chances da coltivare: prima di tutte quella di completare i collegamenti ferroviari veloci cargo tra i due porti e il nodo di Firenze, per sfondare i treni blocco verso il nord e il Brennero assai prima che sia realizzato il passante di Genova. E da quello che filtra attraverso palazzo Rosciano - di rimbalzo dal tavolo romano di Ivano Russo - sembra logico che Livorno e Piombino puntino sull'Interporto Vespucci non tanto come retroporto piaro - che rischia di configurare rotture di carico - quanto come area da insediamenti manifatturieri legati all'export. Ci sono gli spazi, ci sono - o ci saranno presto - i servizi, vanno sviluppati i raccordi ferroviari più rapidi: ma la destinazione, anche solo orecchiando la cabina di regla romana che Stefano Corsini segue passo per passo, sembra decisa. Forse se ne parlerà già nel "tavolo" fissato per il 27 a Roma con Regione, sistema portuale, armatori e imprenditori. Aspettiamo di sapere.

Zone franche uno spettro

Perché dunque Trieste si e tutti gli altri no?

La risposta naturalmente c'è ed ha radici nella storia. Mi faceva notare qualche giorno fa un amico che se ne intende come a Trieste sia stato semplicemente riattivato uno "Status" che era stato istituito subito dopo la restituzione della zona triestina all'Italia, finita la seconda guerra mondiale e scongiurata la minaccia di Tito. Alle ragioni storiche, si sono aggiunte una politica intelligente dell'abbinata Zeno D'Agostino - Mario Sommariva: che puntando tutto sull'internazionalizzazione del porto, sul sostegno di operatori che hanno investito e continuano a farlo, e sullo sviluppo della "cura del ferro", hanno dimostrato come la "zona franca" non rappresenti per Trieste un privilegio, bensì una chance per l'interno sistema portuale nazionale.

Qualcuno potrebbe obiettare - e me l'aspetto - che anche altri porti nel lontano passato avevano un "Status" di arenfranci: la Livorno dei Medici per esempio, quando il granducato di Toscana ne aveva fatto un "porto aperto", dove saraceni e cavalieri di Santo Stefano orneggiano fianco a fianco salvo poi prendersi a cannoneate fuori

Venezia: arriva la radio al porto, attiva da oggi la rubrica "Porto in onda: echi dalle banchine"

(FERPRESS) – Venezia, 17 LUG – Da oggi, lunedì 17 luglio, il Porto di Venezia si racconta anche attraverso i microfoni della web radio Radio Ca' Foscari, con una rubrica radiofonica interamente dedicata al mondo dello scalo veneziano e intitolata "Porto in Onda, echi dalle banchine". Un progetto – si legge in un comunicato stampa del porto – che mira a far respirare l'atmosfera delle banchine, già dalle prime note della sigla, realizzata remixando il sottofondo musicale con i suoni del porto, registrati a Venezia e Marghera.

Alessia De Boni, Elisa Vianello, Stefano Grada e Marco Sarto, sono i quattro dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale che, partecipando al concorso "Premio per l'innovazione 2016" bandito ogni anno tra i dipendenti del Porto di Venezia, hanno avuto l'idea di dare il via a una rubrica radiofonica (web radio), con contenuti rivolti al territorio e alla comunità portuale, ma soprattutto realizzata con il coinvolgimento degli attori del porto. Uno strumento che si rivolge a un pubblico giovane ma non solo, e che assieme agli altri vuole stimolare la partecipazione attiva alla vita del porto, e contribuire a rafforzare il senso di conoscenza e appartenenza a una realtà importante per l'economia della Città, della Regione e del Paese.

La scelta di avviare il progetto con il sostegno di Radio Ca' Foscari, la radio ufficiale dell'Ateneo, è risultata naturale e strategica fin da subito: oltre alla prossimità "fisica" di Ca' Foscari – che dal 2003 è insediata anche nel waterfront portuale, il Porto e l'Ateneo condividono importanti iniziative e progetti. La prima puntata del programma, che andrà in onda lunedì 17 alle ore 10.00 ospita due speaker d'eccezione: il Presidente dell'Autorità di Sistema, Pino Musolino e il Rettore di Ca' Foscari, Michele Bugliesi.

Con "Porto in onda: Echi dalle banchine" il Porto di Venezia è il primo porto in Italia (e fra i pochissimi a livello internazionale) ad utilizzare anche questo strumento per la comunicazione e la promozione delle proprie attività.

Informazioni Marittime

A Venezia il porto "sbarca" in radio



Da oggi lunedì 17 luglio ed ogni 15 giorni il **porto di Venezia** si racconterà anche attraverso i microfoni della [**web radio Radio Ca' Foscari**](#), con una rubrica radiofonica interamente dedicata al mondo dello scalo lagunare e intitolata "*Porto in Onda, echi dalle banchine*". Un progetto che mira a far respirare l'atmosfera delle banchine, già dalle prime note della sigla, realizzata remixando il sottofondo musicale con i suoni del porto, registrati a Venezia e Marghera.

La scelta di avviare il progetto con il sostegno di Radio Ca' Foscari, la radio ufficiale dell'Ateneo, è risultata naturale e strategica fin da subito: oltre alla prossimità "fisica" di Ca' Foscari – che dal 2003 è insediata anche nel waterfront portuale, il porto e l'Ateneo condividono importanti iniziative e progetti. La prima puntata del programma, che andrà **in onda lunedì 17 alle ore 10** ospita due speaker d'eccezione: il presidente dell'Autorità di Sistema, Pino Musolino e il Rettore di Ca' Foscari, Michele Bugliesi.

Puntata dopo puntata i 4 speaker (Alessia, Stefano, Elisa e Marco) assieme a Federica Bosello (Responsabile dell'Area Promozione dell'ADSP) porteranno in studio tanti ospiti e trasmetteranno anche dai luoghi del porto e da mezzi nautici che operano nello scalo. Ogni puntata proporrà un una prima parte di approfondimento con gli attori e operatori del Porto e una seconda parte dedicata all'informazione "*I/ Porto da un obò*" con notizie flash sugli ultimi aggiornamenti dallo scalo. Ogni puntata è inoltre sarà arricchita da un approfondimento sulla storia della laguna e del porto.

STUDIO LLOYD'S LIST

Traffico container,
i top 100 al mondo:
il porto di Genova
scala due posizioni

DELL'ANTICO >> 15

IL PORTO LIGURE AL 71° POSTO DAVANTI BARCELLONA

Container, Genova scala la classifica dei top 100 al mondo

Guadagnate due posizioni. In testa Shanghai

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Il porto di Genova scala due posizioni e resta a pieno titolo nella classifica dei primi cento scali container al mondo. Il capoluogo ligure, al 71esimo posto, è l'unico porto italiano presente assieme a Gioia Tauro, 64esimo in lista. Sulla città calabrese pesa però la quasi totalità di traffico fatto in transhipment, non a caso il porto di Genova è il primo scalo nazionale a comparire nella top 100 fra quelli di destinazione finale.

Lo studio, "Top 100 Container Ports 2016", è stato realizzato dagli analisti di Lloyd's List ed è riferito al traffico 2015. Rispetto alla precedente edizione del rapporto, Genova fa un doppio passo in avanti grazie ai 2.242.902 teu movimentati, alle spalle uno scalo da sempre i 2.172.944 teu del preconcorrente nel Mediter-

2014 (+3,2%). Meno positive raneo come Barcellona

le indicazioni per Gioia Tau-

ro, che perde in dodici mesi ben 15 posizioni a poco più di 2016 e quelli dei primi mesi due milioni e mezzo di teu del 2017, sulle banchine ligu-

(-14,2%).

Al vertice della classifica mondiale restano gli scaltri, tanto che sotto la Lanterna asiatici con Shanghai (35 milioni di teu), Singapore (31 giungere due milioni e mezzo milioni di teu) e Shenzhen (24 milioni di teu) sui primi che rappresenterebbe il tre gradini del podio. Per trovare il primo porto europeo si deve arrivare all'undicesima posizione, con Rotterdam (2.297.917. Guardando i dati più recenti, il primo trimestre del 2017 è stato un periodo di ulteriore crescita rispetto al passato. Nel dettaglio, i contenitori movimentati a marzo di quest'anno sono stati 223.838, il 9,9% in più rispetto a marzo 2016. Nel primo trimestre di quest'anno il traffico è salito a 608.430

- segue

teu, in crescita del 10,7% rispetto al primo trimestre 2016. Anche aprile non ha deluso le aspettative con il traffico container che ha continuato a trainare il porto: i volumi sono cresciuti del 17% sul mese con 222.884 teu e del 12,4% rispetto al primo quadrimestre 2016, raggiungendo quota 831.314 teu. Gran parte del merito dello sviluppo va ai numeri messi a segno dal terminal Psa di Volti-Pra': il terminal Vte, nel solo mese di marzo, ha infatti movimentato 134.095 teu, il 13% in più rispetto allo stesso periodo del 2016.

Diversa la situazione dell'altro scalo nazionale che compare nella "Top 100 Container Ports 2016". Gioia Tauro è, da mesi, alle prese con una crisi dei traffici che ha colpito le banchine e sembra non avere fine: avanti di questo passo, Genova potrebbe restare l'unico porto italiano tra i primi cento al mondo.

www.themeditelegraph.it
© BYNC NU ALCLNU D RITRISERVA II



Container nel porto di Genova

I migliori 20 porti del mondo

Fonte: Lloyd's List

Variaz. Pos.	PORTO	TRAFFICO TEU NEL 2015	DIFF. % CON 2014
1	= Shanghai (Cina)	36.537.000	3.5%
2	= Singapore (Singapore)	30.922.300	8.7%
3	= Shenzhen (Cina)	24.204.000	0.7%
4	↗ 1 Ningbo-Zhoushan (Cina)	20.620.000	6.1%
5	↘ 1 Hong Kong (Cina)	20.114.000	9.7%
6	= Busan (Sud Corea)	19.469.000	4.2%
7	= Guangzhou (Cina)	17.624.900	6.0%
8	= Qingdao (Cina)	17.510.000	5.3%
9	= Dubai (Emirati Arabi Uniti)	15.592.000	2.2%
10	= Tianjin (Cina)	14.100.000	0.4%
11	= Rotterdam (Paesi Bassi)	12.235.000	0.5%
12	= Port Klang (Malesia)	11.890.000	8.6%
13	= Kaohsiung (Taiwan)	10.264.420	3.1%
14	↗ 2 Anversa (Belgio)	9.654.000	7.5%
15	↘ 2 Dalian (Cina)	9.450.000	6.7%
16	↗ 1 Xiamen (Cina)	9.182.800	7.1%
17	↗ 1 Tanjung Pelepas (Malesia)	9.120.000	7.0%
18	↘ 3 Amburgo (Germania)	8.821.481	9.3%
19	= Los Angeles (USA)	8.160.457	2.2%
20	= Long Beach (USA)	7.192.066	5.4%

Gli italiani

64	↘ 15	Gioia Tauro (Italia)	2.547.000	14.2%
71	↗ 2	Genova (Italia)	2.242.902	3.2%

Il secolo XIX

n L' INTERVENTO

LA LIGURIA E L' INTIMA CONNESSIONE CON L' OLTREGIOGO

Matigna, notoriamente, nei confronti dei propri figli, Genova lo e anche nei confronti dei territori che, se non amministrativamente, le appartengono economicamente, culturalmente, storicamente. Mi riferisco alla preziosa area aleramica, più comunemente designata come Alto Monferrato o, in una prospettiva appenninica, Oltregiogo.

Divenuto, se non un residente, un intenso frequentatore di quel territorio, ho presto constatato un curioso fenomeno: mentre da Alessandria, Novi Ligure, Acqui Terme, Ovada si guarda a Genova come a una madrepatria perduta ma mai dimenticata, dalla Superba quei territori sono considerati con distacco e un perenne stupore nel riscoprirne la vicinanza. Questa riflessione è stata ridestata dalla notizia, letta su un giornalino locale, distribuito gratuitamente ma assai ben fatto, dal nome nobilmente odoroso di stampa di Inchiostro Fresco.

L' ultimo numero dell' Inchiostro fresco, dunque, reca in prima pagina un titolo che - come genovese - mi ha elettrizzato: «Da Genova a Milano, via Tortona, in poco più di mezz' ora». Il titolo è un lungo articolo

riferivano di un convegno organizzato a Tortona nel quadro del progetto Derthona, sul tema Il sistema portuale ligure e la gravitazione sul territorio piemontese. Non avendo letto nulla al riguardo sulla stampa di Genova, ho scorso l' elenco dei partecipanti a un convegno che riguarda gli interessi vitali del porto e della mia città. Tra i presenti, oltre a due esponenti del centro -destra tortonese, il sindaco di quella città, l' ad di Rivalta Terminal Europa, il ceo di Katoen Natie Interporto Rivalta, rappresentanti di Rfi, sindaci del territorio. Nessun rappresentante, a quanto ho letto, dell' Autorità portuale di Genova e Savona, della Regione Liguria e della portualità ligure in genere.

Peccato, perché nel corso dell' incontro si discuteva dell' interporto di Rivalta, delle sue possibilità espansive, della collocazione strategica dell' area rispetto alla logistica non solo italiana ma europea. Rfi ha annunciato il completamento dei lavori di ristrutturazione della stazione di Rivalta Scrivia, su cinque binari e con la possibilità di movimentare treni merci da 750 metri. Grazie all' alta velocità associata all' alta capacità, la stessa tempistica dei collegamenti tra Genova e Milano, via Tortona, verrebbe a essere grandemente ridotta.

Tutti, compreso il segretario provinciale del Pd di Alessandria, senatore Borioli, hanno convenuto nel considerare il Terzo valico come occasione di grandi opportunità per lo sviluppo dell' Oltregiogo e la movimentazione delle merci in arrivo dai porti liguri. Al termine si è convenuto che i porti di Genova, Savona e Vado Ligure sono connessi intimamente con il loro immediato retroterra. È un peccato, a giudicare dalle assenze, che Genova e il suo sistema portuale ignorino questa intima connessione, salvo rispolverarla retoricamente nelle varie occasioni elettorali. Se le cose stessero davvero così, non è peregrina l' ipotesi che veda un dinamico Oltre giogo fare del Genovesato il proprio retroterra marittimo (così come è stato autorevolmente prospettato per Genova il destino di sobborgo di Milano).

Ruolo incompatibile alla Port Authority E perplessità sulle aree demaniali

La corte di conti striglia l'ente per l'esercizio relativo all'anno 2015

STRIGLIATA della corte dei conti, sezione del controllo sugli enti, alla ex Autonoma portuale di Marina di Carrara per quanto riguarda l'esercizio 2015. Nella relazione depositata da recente, i giudici osservano che «L'Ap di Marina di Carrara non si è ancora dotata di un nuovo Piano regolatore portuale (Prp) e quello vigente risale al 1981. Nel 2015, rispetto all'esercizio precedente, si rileva l'ampliamento della circoscrizione portuale, a motivo del ricalcolo della consistenza delle aree portuali oggetto di concessione demaniale a seguito dell'entrata a regime del Sistema informativo del demanio. Persiste anche nel 2015 il consistente calo dei traffici portuali, già rilevato nel periodo dal 2010 al 2014, che ha portato l'Ap al di sotto dei requisiti minimi di traffico prescritti dall'articolo 6, comma 8 della legge n. 84/1994.

In merito alla valutazione delle strutture e del personale - ecco le bacchette della corte dei conti - si sottolinea la necessità di adottare con sollecitudine meccanismi e procedure idonee ad attuare il controllo di gestione, la valutazione della performance e di istituire il nucleo di valutazione. Per quanto riguarda le procedure selettive del personale l'Ap, avendo natura di ente pubblico non economico, è invitata a fare ricorso alle modalità di reclutamento previste per



CONTROLLO La corte dei conti ha analizzato l'esercizio 2015 dell'Ap

la generalità delle amministrazioni pubbliche. In ordine alla trasparenza amministrativa e all'anticorruzione si segnala la incompatibilità del ruolo di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (Rpct) con lo svolgimento di compiti di amministrazione e di spesa. Si esprimono poi perplessità riguardo alle procedure di conferimento delle aree demaniali marittime, ai sensi dell'articolo 18 del dpr n.

328/1952, anche tenuto conto di quanto evidenziato dalla giurisprudenza di questa Corte e del Consiglio di Stato relativamente all'adozione di procedure di garanzia comunitaria che garantiscono la pubblicità, la trasparenza dell'azione amministrativa e la non discriminazione tra concorrenti. Con riferimento alle norme di contenimento della spesa, il Collegio dei revisori ha certificato il rispetto dei limiti di legge. Il rin-



Focus

Il piano regolatore risale al 1981

La corte dei conti, sezione del controllo sugli enti ha evidenziato che «Per quanto riguarda le procedure selettive del personale l'Ap, avendo natura di ente pubblico non economico, è invitata a fare ricorso alle modalità di reclutamento previste per la generalità delle amministrazioni pubbliche». La corte osserva che l'Ap non si è dotata del piano regolatore portuale che risale al 1981

novato quadro ordinamentale (d.lgs n.169/2016) ha disposto l'istituzione dell'AdSP "Mare Ligure orientale" e la fusione in essa sia dell'Autonoma portuale di La Spezia, il cui porto è qualificato come core nell'ambito del Corridoio scandinavo-mediterraneo, sia dell'Autonoma portuale di Marina di Carrara, il cui porto è qualificato come comprehensive nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti».

La Gazzetta Marittima

Per Nogarin niente sospensiva dal Tar Firenze

FIRENZE - Secondo i giudici del Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana "non c'è una evidente lesione dei diritti del Comune" del rifiuto del presidente dell'Authority Stefano Corsini di accettare la designazione da parte del Comune di Livorno del sindaco Nogarin (segue in ultima pagina)

Per Nogarin niente sospensiva

nel "comitato di gestione". Con questa motivazione, in stretta sin-

tesi, il Tar ha respinto la richiesta di sospensiva avanzata dal Comune di Livorno per il rifiuto del presidente dell'Authority Stefano Corsini la nomina del sindaco Filippo Nogarin come rappresentante di Palazzo Civico all'interno del comitato di

gestione. Secondo i giudici amministrativi "non sarebbe nemmeno strettamente in termini di correttezza giuridica la designazione del sindaco da parte della sua giunta e non all'interno consiglio". Si passa adesso all'attesa del pronuncia-

mento sul merito della questione, previsto per l'ultima seduta del Tar prima delle ferie, a fine mese. Dura la presa di posizione della giunta comunale livornese che in un comunicato ipotizza in sostanza un giudizio più politico che giuridico.

E per Livorno prossimo confronto all'Ardenza...

LIVORNO - Confersta sta conducendo da parte sua anche una campagna di sostegno alla concreta realizzazione di tutti i passaggi relativi alla riforma portuale Delrio, compresi gli annunciati interventi "correttivi" dell'esito attuale. Nereo Marcucci e la sua associazione hanno l'indubbio merito di saper guardare oltre al quotidiano, in una visione del sistema logistico nazionale - ed europeo - che punta a inquadrarlo non più come semplice supporto del trasporto dei prodotti, ma come elemento della catena di produzione. Sistema non più ancillare - ha detto di recente Marcucci - ma determinante per il ciclo di produzione. In questa chiave la pianificazione dei trasporti va a braccetto con Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

E per Livorno prossimo

la pianificazione degli insediamenti produttivi. E in chiave tutta livornese configura una visione tutt'nuova anche per l'Interporto Vespucci di Guasticce, che più ancora di sviluppare le proprie funzioni semplicemente come retroporto, può e deve diventare un'area di insediamenti produttivi proiettati verso l'export, proprio nell'ottica di un sistema logistico flessibile e penetrato nella pianificazione della produzione. Se n'è parlato anche nei vari workshop degli ultimi tempi. Sarà utile ricordarlo, anche in una prossima occasione già preannunciata: quel dibattito che il 4 agosto, durante la Festa dell'Unità alla rotonda d'Ardenza, il Pd sta preparando con la partecipazione dei più importanti "decisori" locali: da Corsini a Nogarin, dallo stesso Marcucci ai senatori Filippi e Velo, da Alberni a Beccce, da Zanotti a (forse) Duci. Chissà che nel frattempo sia stato anche tagliato il nodo gordiano del Tar sulla "governance livornese".

PORT AUTHORITY

Nogarin rilancia «Andrò oltre i cavilli»



FULVI ■ A pagina 9

«La legge dev'essere uguale per tutti E non saranno i 'cavilli' a fermarmi»

Nogarin rilancia sulla nomina nel comitato di gestione dell'Authority

Sindaco Nogarin, qui bisogna provare a capire. Il suo ricorso è stato bocciato dal Tar, ma c'è chi dice che abbia vinto lei.

«Diciamo che adesso sono io a dichiarare, come aveva fatto Corsini, che mi rimento alle decisioni del Tar. Quando seguro, come ho già detto ieri sul vostro giornale, l'indicazione dei giudici amministrativi e ripresenterò personalmente la mia designazione al comitato di gestione

del sistema. La bocciatura non è stata sul mio diritto a parteciparvi, ma solo sul fatto che avrei dovuto designarmi personalmente e non attraverso la giunta.

Però tutto questo configura tempi che si allungano ancora per avere il comitato operativo.

Vero, e sono il primo a dispiacermene. Ma è da furbi - per usare un termine soff - attribuire a me i ritardi. Io sono stato il primo a rispondere al presidente Corsini con la designazione del Comune, l'ho fatto con urgenza proprio perché capisco che il porto deve avere un organo di controllo. L'impatto è stato dal 'no' del presidente Corsini che ha voluto interpretare la norma in modo discutibile da quelli che hanno fatto i presidenti delle Autorità portuali di Genova e di Trieste, non certo periferiali di periferia. Bisognerebbe



IMPEGNO Il sindaco Filippo Nogarin non intende fermarsi adesso

rebbe ribaltare al presidente Corsini il quesito visto che il Tar non contesta la sua nomina ma solo come è stata presentata, non ritiene che sarebbe giusto per il porto chiudere il comitato, accettarne e rendere operativo il comitato di gestione?».

Il presidente Corsini sostiene di aver seguito le indicazioni del ministro Delrio, il padre della riforma...

Il ministro non può interpretare come vuole lui la legge: è la legge

che deve essere rispettata da tutti, a cominciare dal ministro. Altrimenti perché - come ho già detto - a Genova e Trieste i sindaci sono nei comitati di gestione e il ministro non interviene? Il problema è un altro: ho il sospetto che questi ritardi nell'avviare la gestione del 'sistema' portuale livornese siano funzionali a qualche interessato.

Si spieghi meglio.
«Dobbiamo chiederci che cosa sta succedendo in porto, o meglio:

nei porti di Livorno e Piombino in attesa del comitato di gestione e della commissione di partecipazione. Vengono approvati attraverso un organismo che non dovrebbe più esistere atti 'nelle more': proteggi di concessioni, per esempio. Compresa l'ennesima conferma del regolamento generale, con il relativo passaggio di un'approvazione da parte del comitato portuale che dicono non esserci stata. Nella sostanza, hanno ragione gli imprenditori nel documento che aveva riportato ieri: siamo a uno stallo inaccettabile, sia il presidente Corsini sia il ministro non possono aspettare che sia il Tar a togliere le catene dal fuoco. Livorno è un porto italiano come Genova e Trieste, la legge deve valere come in quei porti, dove è stato approvato il sacrosanto principio - sancito dalla stessa riforma Delrio - che la città è parte determinante dei processi relativi al suo porto».

Lei si ricordi. Ma la commissione è specifica competenza che chiede la legge? «Sono un ingegnere, ho almeno i titoli che hanno avuto i rappresentanti di altre città nei comitati, compresi i già citati porti di Genova e Trieste. Vediamo se mi si contestano competenze e titoli. Io voglio difendere le ragioni della città nel 'sistema' portuale e non farmeremo con i cavilli.

Antonio Fulvi



La vicenda

Candidatura

«Seguirò l'indicazione dei giudici e ripresenterò personalmente la mia designazione al comitato di gestione dell'Authority portuale di sistema»

Tempi lunghi

«Sono il primo a dispiacermene. Ma è da 'furbetti' attribuire a me i ritardi. Sono stato il primo a rispondere al presidente Corsini con la designazione del Comune»

Perplessità

«Ho il sospetto che determinati ritardi nell'avviare la gestione del 'sistema' portuale della nostra area siano funzionali a qualche interesse. Che cosa sta accadendo?»

Requisiti

«Sono un ingegnere, ho almeno i titoli che hanno avuto i rappresentanti di altre città dove sono porti quali Genova e Trieste. Vediamo se mi si contestano competenze e titoli»

DUE GIORNI FA LA SENTENZA DEL TAR

IL TAR DUE GIORNI FA SI È PRONUNCIATO SULLA NOMINA DI NOGARIN NEL COMITATO DI GESTIONE CONTESTANDO NON IL DIRITTO A PARTECIPARE

PARLA PIERO NERI

«L'Autorità Portuale non aspetti il Comune»

Piero Neri ribadisce l'auspicio degli imprenditori portuali: «Le istituzioni locali comprendano a pieno la necessità che ci sia da subito il rappresentante della città nel Comitato di Gestione, mettendo così il presidente Corsini nelle condizioni di lavorare al meglio per il porto».

IN CRONACA

di Mauro Zucchelli
di LIVORNO

L'Authority ha chiesto chiarimenti al ministero per sapere se il comitato di gestione – una sorta di consiglio di amministrazione che nella riforma Delrio ha preso il posto del vecchio comitato portuale – può insediarsi anche se per un qualche motivo non si è giunti alla nomina di uno dei rappresentanti che per legge devono far parte di quest'organismo. Insomma, la telenovela che è finita sul ring del Tar a colpi di carte bollate tra i palazzi del potere livornesi, si arricchisce di un nuovo capitolo che potrebbe sbloccare lo stallo. L'intenzione evidente dell'Autorità di sistema livornese è quella di riuscire al più presto a tirarsi fuori da una impasse che rischia di congelare i meccanismi decisionali di una macchina che non ha certo bisogno di pit-stop in un momento in cui ci sono sul piatto partite fondamentali per il futuro dello scalo livornese. Da una parte infatti c'è il ricorso pendente del sindaco Filippo Nogarin contro il rifiuto del presidente dell'Autorità Stefano Corsini di accettare la designazione del sindaco in rappresentanza del Comune all'interno del comitato di gestione. Dall'altra c'è un primo pronunciamento dei giudici che in attesa di entrare nel merito hanno respinto la richiesta di sospensiva.

Intanto risulta che, nel caso di Livorno come in quelli di altri porti in situazioni analoghe, gli alti funzionari del ministero abbiano ricordato il principio generale per cui, se non è espressamente previsto dalla



Il sindaco Filippo Nogarin e a destra il presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini (Marzi Pentafoto)

E ora l'Authority incalza il ministero

Da Palazzo Rosciano richiesto a Roma un chiarimento esplicito «Il comitato di gestione può insediarsi se manca una nomina?»

normativa in modo diverso, può essere sufficiente la presenza della maggioranza dei componenti per permettere a un organo di muovere i primi passi. Altrimenti – viene fatto rilevare – equivarrebbe a affidare a ciascun ente con potere di designazione una specie di diritto di voto. Con tutte le conseguenze del caso dal punto di vi-

sta delle tattiche negoziali (e soprattutto dell'ingovernabilità operativa). La questione era stata sollevata giusto giorni fa con un intervento da parte di Civitavecchia ma potrebbe riguardare anche altri porti. A partire proprio da Livorno.

Ma a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità, insistono per chiedere un pronunciamento

esplicito sul caso di Livorno. Sì, simile a quello di Civitavecchia ma con qualche differenza: ad esempio, quando è stata chiesta l'indicazione al ministero, la città metropolitana di Roma non aveva indicato ancora nessun nome, dunque si era in presenza di una non-designazione anziché di una designazione respinta al mittente.

COMITATO UTENZA PORTUALE

Neri: «Il Comune faccia presto per il porto e per la nostra città»



L'imprenditore portuale Piero Neri (Marzi Pentafoto)

► LIVORNO

L'Utenza portuale aveva già espresso due giorni fa preoccupazione per lo stato sulla questione della nomina. Ieri l'imprenditore Piero Neri, interpellato dal nostro giornale ha ribadito il concetto: «A miglior chiarimento, ove ce ne fosse bisogno, del comunicato del "Comitato Utenza" - spiega Neri - ci tengo a ribadire, certo di interpretare anche l'opinione dei miei amici colleghi imprenditori di Asamar, Spedimar, Assiterminal e Confindustria, che senza dubbio il ritardo nell'insediamento della governance dell'Autorità di sistema crea preoccupazioni, ma ciò non intacca il nostro apprezzamento per quanto sta facendo il presidente Stefano

Corsini». Nonostante un quadro normativo in evoluzione e una riforma che deve trovare una sua applicazione pratica - va avanti Neri - «l'Autorità di Sistema sta affrontando molti nodi organizzativi e strutturali che investono il futuro del nostro scalo. Il porto fa parte della città e la città vive in sinergia con le sue banchine».

«L'auspicio degli imprenditori portuali - conclude Neri - è, senza voler assolutamente entrare nel merito della conflittualità attuale, che le istituzioni locali comprendano a pieno la necessità che ci sia da subito il rappresentante della città nel comitato di gestione, mettendo così il presidente nelle condizioni di lavorare al meglio per il porto, e di conseguenza per la città».

TORNANO A GALLA LE VOCI DI UN ANDREA FERRANTE DAL MIT

Governance del sistema Livorno ora arriva il pieno di ingegneri?

Tecnico molto stimato a Roma potrebbe prendere il posto di Provinciali - Il curriculum e le specializzazioni in campo di progetti e collaudi portuali

LIVORNO - Recitava una vecchia battuta molto popolare in Marina, che su una barca a vela ci sono tre cose inutili: una scala a pioli, una carriola e un ufficiale di marina. Analoga battuta me la riferiva uno dei grandi esperti dei tempi che furono, l'allora presidente del porto di Trieste Michele Lacala-

mita: se vuoi guai nella cabina di comando di un porto, mettici due ingegneri, sarà guerra continua.

Non sappiamo se Lacalamita avesse doti divinatorie; ma fatto sta che per il porto di Livorno abbiamo già sperimentato che i due ingegneri - Stefano Corsini e Filippo Nogarin - se ne stanno dando di santa radio-

ne, di fatto bloccando il processo di "governance". Entrambi bravi nel proprio mestiere, ci dicono (e si dicono) ma zero mediazione per far partire il comitato di gestione. E sarebbe bastato poco, magari con una soluzione ponte che non avrebbe pregiudizi niente.

Adesso poi che, se sono vere le

indiscrezioni raccolte dall'telegrafo, di ingegneri ne potrebbe arrivare un terzo - il brillante Andrea Ferrante dal MIT (provenienza come Corsini) - anch'egli indubbiamente bravo come tecnico nel suo campo, qualche perplessità può nascere. Nella "governance" del sistema più che bravissimi tecnici occor-

(A.F.)

(segue in ultima pagina)

Governance del sistema

rono anche e specialmente doti di mediazione politica, di conoscenza del territorio, di rapporto mediato con gli imprenditori piccoli e grandi, persino con la gente comune che è sempre pronta a mettere in piedi comitati NIMBY. E con le istituzioni, idem.

In attesa che ci raccontino qualcosa di concreto - che vada oltre alle indiscrezioni o, come dice il nostro amico Massimo Provinciali, alle nostre fantasie - siamo andati a cercare il curriculum dell'ingegnere Andrea Ferrante. Che non è un nome nuovo sulle banchine livornesi: perché già quando Delrio e Rossi vennero a inaugurare i raccordi ferroviari della Darsena Toscana, di Ferrante si era scritto anche su queste colonne. Sarebbe molto stimato anche da Ivano Russo, e non è poca cosa. Sul piano tecnico il suo curriculum è impressionante. L'ingegnere ha avuto compiti importanti del collaudio di opere portuali come il Mose di Venezia, le stesse banchine della Darsena Toscana, altre opere in buona parte degli scali italiani. Oggi è dirigente del consiglio superiore dei lavori pubblici nel MIT ma è stato anche vicepresidente internazionale della PIANC, l'associazione di ingegneria marittima a livello di istituzioni governative, di cui è rimasto presidente onorario, ha una trentina di pubblicazioni specializzate ed è esperto anche nei flussi di corrente costieri, il che non guasta nella prevista riprogettazione della Darsena Europa.

Arriverà, non arriverà sulla dorata seggiolona del segretario generale del sistema portuale livornese l'ingegner Ferrante? O il suo nome è

l'ennesimo atto di "disinformazione"? C'è chi dice che il porto di Livorno continua ad essere gestito in regime commissariale da non livornesi: ieri da Gallanti e Provinciali, oggi da Corsini e Provinciali (dimezzato) domani forse da Corsini e Ferrante. E' la globalizzazione, non c'è da meravigliarsi. Ma forse poteva andare anche un po' diversamente se ci fossero state le persone giuste nei posti giusti. (Comunque, noi speriamo che ce la caviamo.

Governance del sistema Livorno ora arriva il pieno di ingegneri?

LIVORNO – Recitava una vecchia battuta molto popolare in Marina, che su una barca a vela ci sono tre cose inutili: una scala a pioli, una carriola e un ufficiale di marina. Analoga battuta me la riferiva uno dei grandi esperti dei tempi che furono, l'allora presidente del porto di Trieste Michele Lacalamita: se vuoi qual nella cabina di comando di un porto, mettici due ingegneri, sarà guerra continua.

Non sappiamo se Lacalamita avesse doti divinatorie; ma fatto sta che per il porto di Livorno abbiamo già sperimentato che i due ingegneri – Stefano Corsini e Filippo Nogarin – se ne stanno dando di santa ragione, di fatto bloccando il processo di "governance". Entrambi bravi nel proprio mestiere, ci dicono (e si dicono) ma zero mediazione per far partire il comitato di gestione. E sarebbe bastato poco, magari con una soluzione ponte che non avrebbe pregiudicato niente.

Corriere Marittimo

Rossi a Delrio: Darsena Europa, 50 mln non bastano

FIRENZE - Una lettera in cui il governatore della Toscana, Enrico Rossi, chiarisce che non c'è alcun gelo tra lui e Delrio, ma ribadisce le sue condizioni al governo per lo sviluppo della costa toscana, il destino di migliaia di lavoratori e il futuro delle nuove generazioni. La lettera arriva in risposta all'articolo pubblicato da il Tirreno dal titolo "Sul progetto della maxi-Darsena scende il gelo fra Rossi e ministro".

Precisando che parla da presidente, sostenuto da una maggioranza composta da Pd e Articolo Uno, Rossi sottolinea che la confusione di piani diversi è il frutto avvelenato della politica degli ultimi tempi, e ricorda di aver sempre affrontato i temi della costa da presidente della Toscana.

Nella sua lettera, Rossi passa in rassegna quattro punti, che nell'incontro del 13 aprile scorso con Gentiloni aveva posto come priorità per un accordo da siglare entro luglio:

Primo: il completamento e la messa in sicurezza del corridoio stradale tirrenico con 4 corsie. "Con Delrio - ricorda - sin dal primo incontro ho ribadito la priorità per il corridoio tirrenico. Sono trascorsi due anni e siamo ancora a discutere... Eravamo d'accordo che entro giugno ci sarebbe stata la comparazione tra il progetto di Autostrade e quello di Anas: chiedo che si decida entro luglio. Attendo ancora una convocazione".

Secondo: Darsena Europa. Qui Rossi sottolinea come, nonostante Livorno sia tra le principali città candidabili a riferimento per la Via della Seta, si parli solo di Savona, Genova e La Spezia. Ricorda che sul porto di Livorno la Toscana ha messo circa 300 milioni tra Darsena Europa, infrastrutture ferroviarie e lavori sullo scolmatore, il governo 50. E chiede al governo un aiuto più consistente.

Terzo, i fondi per lo sviluppo e la coesione. Rossi aveva chiesto prima a Renzi, poi a Gentiloni, di firmare un patto per lo sviluppo della Toscana. Con Gentiloni era stata concordata la sottoscrizione entro la fine di luglio. La Toscana contava su almeno 350 milioni, ma le risorse saranno inferiori. Rossi è sempre in attesa di una convocazione per una rimodulazione delle risorse.

DAL GRUPPO PD CON UNA MOZIONE E UN PROSSIMO ATTO PARLAMENTARE

Un'altra spinta in Regione per Tirrenica e Darsena Europa

In Consiglio regionale la nota per il completamento del Corridoio Tirrenico e per l'ampliamento del porto di Livorno



FIRENZE - "Ci siamo presentati agli elettori mettendo nero su bianco l'esigenza di realizzare le grandi opere. Su Darsena Europa e Tirrenica non possiamo più aspettare. Le incertezze devono finire. È l'apertura del dibattito con cui il gruppo Pd ha presentato la mozione sostenuta da tutto il Pd e dal presidente Rossi - a cui seguirà un'iniziativa dei parlamentari al governo centrale. Si tratta di infrastrutture fondamentali per la nostra regione e per tutto il sistema logistico italiano - ha sostenuto il capogruppo Maras - per questo ci siamo mossi compatti, consapevoli del ruolo strategico che ricoprono. Siamo convinti che quest'iniziativa possa dare maggiore vigore all'a-

zione del Governo, per imprimere un cambio di passo su questioni che riteniamo imprescindibili per lo sviluppo economico del nostro paese".

"Siamo consapevoli che la Toscana ha avuto risorse ingenti e senza precedenti per lo sviluppo delle infrastrutture in questi anni. È proprio nel solco di quanto già intrapreso che dobbiamo assolutamente portare avanti queste opere fondamentali, essenziali a dare maggiore competitività e coesione alla nostra regione. Sono opere di cui si parla da troppo tempo. Da qui l'esigenza di una mozione Pd in Consiglio regionale a cui seguirà un atto parlamentare di cui mi farò promotore assieme agli altri

parlamentari toscani, in modo da dare tutti insieme una sollecitazione molto forte all'azione del Governo, per poter fare un salto di qualità nel più breve tempo possibile. Si tratta di una sollecitazione che si inserirà nella verifica di metà mandato che come Pd Toscana intendiamo portare avanti nei prossimi mesi come base per il lavoro dei congressi locali, per stimolare la discussione sulle strategie di Governo per la nostra regione", ha dichiarato Parrini.

"A livello toscano abbiamo fatto un cambio di passo nel concetto di mobilità. Ora finalmente vediamo nei fatti realizzata l'integrazione dei mezzi di trasporto, un salto di qualità per tutti i cittadini. È in quest'ottica che diventa indispensabile colmare il gap esistente e ultimare il Corridoio Tirrenico e la Darsena Europa come infrastrutture strategiche per la Costa e la Regione Toscana tutta. Come presidente Commissione Trasporti, assieme al presidente commissione Costa Antonio Mazzeo, abbiamo invitato il ministro Delrio a presentarsi a una nostra seduta per relazionare su questi temi, capire così l'effettivo stato di avanzamento dei lavori e ribadire la necessità di andare avanti con decisione", ha illustrato Baccelli.

L'assessore Cecarelli ha colto l'occasione per fare il punto sullo stato delle infrastrutture toscane. "Ben venga un'iniziativa congiunta di gruppo e partito assieme all'esecutivo per rivendicare l'accelerazione su queste opere: il quadro infrastrutturale toscano è positivo e tanti sono stati i passi avanti, a maggior ragione completare Darsena Europa e Corridoio Tirrenico diventa prioritario", ha commentato.

Livorno: Darsena Europa, vada avanti il nuovo progetto

di Lucia Nappi

LIVORNO- Il cluster marittimo livornese unito al mondo imprenditoriale in una nota (da noi già pubblicata) denuncia la situazione di stallo del porto, conferisce pieni poteri al Comitato Portuale, una sorta di ammutinamento del Bounty, per prendere la situazione in mano e per dare una sferzata al MIT e all'Autorità di Sistema locale.

Gli argomenti sono i soliti, quelli che da qualche mese passano di bocca in bocca sulle banchine, ovvero la mancata costituzione del principale organo di amministrazione del porto, il **Comitato di gestione**, e il mancato avvio del bando del **progetto Darsena Europa**. Questioni che sembrerebbero destinate a sbloccarsi, in parallelo, a fine settembre, ma il mondo imprenditoriale labronico lamenta che i tempi sono troppo lunghi.

In merito alla Darsena Europa l'ultima circolare ministeriale indicava che, in accordo con la Regione Toscana e l'Authority, si sarebbe pervenuti alla modifica del progetto. L'esigenza di rimettervi mano, metteva quindi nero su bianco, qualora ce ne fosse stato ancora bisogno, la volontà del **ministro Delrio** di andare avanti sulla nuova infrastrutturazione a mare del porto toscano.

Alla nota ministeriale ha fatto seguito il massimo riserbo e, in merito a quali fossero gli elementi da rivedere e correggere, niente è stato reso noto. Sulle colonne del quotidiano locale, *Il Tirreno*, nelle settimane successive si è parlato di un nuovo identikit della Maxi-Darsena Europa, così come era in corso di modifica, da fonti non specificate, spiegandone gli elementi cardine delle modifiche.

LE MODIFICHE:

Lo spezzettamento in lotti: attraverso un sistema in grado di attivare il progetto in un lasso temporale sequenziale così da poter avere una dimensione iniziale un po' più limitata da sviluppare, eventualmente, in lotti successivi.

Il credito

L'ingranaggio del credito, aspetto non secondario nella progettazione, sembra essere uno degli elementi che verrà messo sotto la lente d'ingrandimento. Del resto i problemi di bancabilità del progetto erano già stati sollevati dalla Regione Toscana nel dicembre 2016.

- segue

Il nuovo Terminal

Verrà modificato il disegno della piattaforma a mare: un nuovo piazzale di 800 mila mq e di 1,3 km di banchina, su cui nascerà un nuovo Terminal che andrà a collocarsi dove nel progetto originario erano posizionate le vasche di colmata.

Questo dovrebbe essere il cambiamento progettuale più importante, reso possibile dalla modifica alla normativa sui dragaggi che dà la possibilità di sversare i fanghi in mare. Nel progetto originario infatti la dimensione dei piazzali era determinata dalle vasche di colmata in cui dovevano essere ricollocati i milioni di metri cubi di detriti provenienti dall'escavo dei fondali, dragati alla profondità di meno 16 mt.

Pertanto sulla base delle modifiche introdotte dalla normativa, il nuovo piazzale non avrebbe la necessità di buona parte delle vasche di colmata che presentava invece il progetto originario.

La tempistica

Dal punto di vista della tempistica il cambiamento introdotto dovrebbe riguardare la modalità di attuazione delle fasi progettuali che la nuova progettualità sembra miri a mettere in parallelo, riducendo così i tempi necessari a raggiungere la fase di realizzazione e l'inizio operatività del Terminal.

Non solo container

Prenderebbe quindi forma un progetto di una piattaforma a mare con funzionalità non solo di terminal container, ma in grado di far posto a diverse tipologie di traffico. Allontanerebbe quindi lo spettro della sovraofferta di banchine e spazi dedicati esclusivamente alla movimentazione di container, il rischio di over capacity infrastrutturale, malattia grave di cui la Corte Europea ha accusato il nostro paese di soffrire e, nei confronti della quale il ministro Delrio ha prescritto la cura.

La strigliata di Raugei «Non si perda tempo per il futuro del porto»

Il numero uno dei portuali: il comitato di gestione parta al più presto
«La Darsena Europa? Guai a pensare di metterla in discussione»

LIVORNO

Dopo le preoccupazioni avanzate nei giorni scorsi dal comitato utenza portuale per l'impatto che ancora sta bloccando la piena funzionalità dell'Autorità di sistema portuale, visto il braccio di ferro (finito al Tar) tra il presidente del'Authority Stefano Corsini e il sindaco Filippo Nogarin, che insiste per autoindicare per il posto riservato al Comune nel comitato di gestione del nuovo ente, anche il presidente della Compagnia Portuale Enzo Raugei ieri ha espresso gli stessi motivi di apprensione.

«L'orriamo sull'argomento relativo all'avvio del comitato

di gestione dell'Autorità di sistema - dice Raugei - per sottolineare la preoccupazione del gruppo Compagnia Portuale e dei nostri lavoratori ed anche del movimento cooperativo presente nel sistema portuale Livorno Piombino con 4 cooperative importanti che operano all'interno dei due porti».

Il presidente richiama al senso di responsabilità: «Crediamo che nel caso del comitato di gestione il senso di responsabilità debba prevalere rispetto ai contenziosi in essere», prosegue Raugei, augurandosi un'accelerazione decisiva: «È l'organo di governo del porto deve partire quanto prima nella sua completezza». Per il presidente della compagnia, il ministero deve farci chiarezza e dare indicazioni

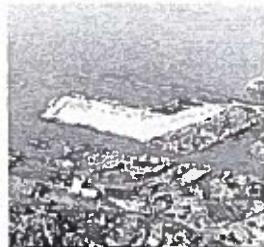
precise al presidente Corsini per l'insediamento dell'organo incompleto o, nelle more, se il comitato portuale vigente ha i pieni poteri per decidere su tutto. «Certo è che per Livorno nell'uno e nell'altro caso è uno smacco incommensurabile rispetto al resto della portualità italiana».

Sul piatto Raugei mette i progetti sulle nuove infrastrutture vitali per il nostro porto: «A Livorno sono sul tavolo questioni che non possono attendere e che ne determineranno il futuro: una per tutte la Piattaforma Europa che riteniamo non debba essere messa in discussione nella sua potenzialità e rispetto ai tempi di realizzazione che se non certi e definiti allontanerebbe defi-

nitivamente gli investitori stranieri che ad oggi si sono manifestati interessati al progetto».

La Regione, con il governatore Enrico Rossi, lo sta ribadendo in tutti i consensi e «credendo che su questo tema debba coagularsi la comunità locale a tutti i livelli di rappresentanza», afferma ancora Raugei che conclude: «Pensiamo sia necessario superare le attuali ragioni di contenzioso ed avviare ciò che questo territorio si aspetta dal buon governo del porto: crescita dei traffici, incremento dell'economia e allargamento dell'occupazione. Perdere altro tempo mentre gli altri vanno avanti significa calare il sipario sul futuro del porto di Livorno, che è bene ricordare è già stato interessato da oltre 6 anni di commissariamenti».

Prc: l'avevamo detto, la Darsena deve essere "light"



indiscrezioni sul toto-segretario generale dell'Authority, il Prc dice che «Livorno ormai può essere considerata commissariata...». Secondo Rifondazione il gruppo dirigente complessivo di questa città (politici, amministratori, categorie economiche, organizzazioni sindacali) deve trovare la forza di rivendicare per Livorno il ruolo che gli spetta: se ritarda questo treno saranno guai per tutto ma soprattutto soprattutto per i giovani e la loro prospettiva».

«Come nel Gioco dell'Oca c'è il rischio reale che sul progetto della Darsena Europa si arrivi sulla casella "torna alla partenza". Parte da qui la segreteria della federazione di Rifondazione per metter nel mirino «questa diatriba» aperta fra ministero delle Infrastrutture, Regione Toscana, Authority, Livorno-Piombino «con un'Amministrazione Comunale che come quelle che lo hanno preceduto è impegnata nella gestione più che nel governo della città». Il partito della falce e martello tiene a sottolineare che «dopo anni di ritardi che hanno congelato il porto e la città, si rischia di precipitare «in un nuovo limbo dal quale Livorno uscirebbe massacrato». Rifondazione Comunista rivendica di aver visto lontano insieme a Buongiorno Livorno «quando abbiamo proposto che il primo passo fosse quello che poi è stata definita Darsena Europa Ultralight». E poi: «Se da una parte la nostra posizione è sempre stata chiaramente per uno sviluppo a mare per non rimanere marginalizzati, abbiamo espresso anche molti dubbi sulla versione "mega" per i problemi che stanno emergendo (tempi di realizzazione, finanza, eccetera)». La segreteria del Prc ribadisce la propria consapevolezza del fatto che un Piano Regolatore ha «obiettivi per i prossimi decenni» e sottolinea che «abbiamo ritenuto compatibile la nostra proposta con il progetto finale che per essere realizzato ha bisogno di molte risorse finanziarie e di tempi lunghi». Tornando alle

QN Economia & Lavoro

Piattaforma Europa La grande opera rischia di farsi più piccola

LIVORNO

SUL PROGETTO della Piattaforma Europa, declassata a quanto pare a Darsena Europa ma ancora in piena corsa, il porto di Livorno si sta giocando il futuro da grande scalo per le navi porticontenitori. Con l'Autorità di sistemi portuale, nel frattempo creata insieme a Piombino e ai porti minori di Capraia e dell'Elba, la Regione Toscana e lo stesso ministero delle Infrastrutture e Trasporti hanno destinato rispettivamente 200 milioni (**Authority**, 200 la Regione e 50 il Mit).

COSTO PREVENTIVATO del progetto che è andato a gara, circa 800 milioni: ma

è in corso una frenata sia della gara, sia del progetto, perché nel quadro della ri-programmazione nazionale delle infrastrutture portuali, si sta decidendo di ridimensionare la faraonica opera da 2 milioni di contenitori procedendo a "step".

REALISTICAMENTE parlando, si sta andando verso una Darsena da metà canali, metà tempo di costruzione e metà lunghezza di banchine, comunque adatta a navi da almeno 14 mila Teu (contenitori standard).

E a quest'opera razionalizzata, più realistica e più veloce da farsi si sono già prenotati gruppi importanti come il colosso China Railway International ma anche il

GIP (Gruppo Investimenti Portuali) oggi in mano ai fondi anglo-francesi Infracapital-Infravia con enormi disponibilità di liquidi e proiettati proprio sulla logistica. Siamo, in sostanza, alla vigilia delle decisioni definitive. Il giorno 24 si terrà al ministero delle Infrastrutture e Trasporti un «stivolo di regole» che dovrà definire, tra ministeri interessati, Regione Toscana e struttura di programmazione delle infrastrutture portuali nazionali, come procedere sulla Darsena Europa.

ALCUNE SCELTE, e alcune dichiarazioni (come quelle del ministro Delrio e del governatore della Toscana Rossi) confermano che il progetto deve andare avanti.

Alla presidenza del sistema portuale livornese è stato inviato da Roma un ingegnere, Stefano Corsini, esperto proprio in opere portuali e progeniture. Che si è subito attivato, e con Roma sta operando per una riprogettazione in chiave realistica della Darsena.

ORA IL VERO problema sono i tempi: perché le navi *full containers* crescono di dimensioni, e l'attuale porto container livornese può accogliere solo quelle medie, rischiando di essere tagliato fuori dai suoi traffici più storici e più ricchi, quelli intercontinentali. Le chances ci sono tutte. Dunque, svelante Peiru, con giudizio.

Antonio Fulvi

LIVORNOL' Utenza portuale aveva già espresso due giorni fa preoccupazione per lo stallo sulla ...

LIVORNOL' Utenza portuale aveva già espresso due giorni fa preoccupazione per lo stallo sulla questione della nomina. Ieri l'imprenditore Piero Neri, interpellato dal nostro giornale ha ribadito il concetto: «A miglior chiarimento, ove ce ne fosse bisogno, del comunicato del "Comitato Utenza" - spiega Neri - ci tengo a ribadire, certo di interpretare anche l'opinione dei miei amici colleghi imprenditori di Asamar, Spedimar, Assiterminal e Confindustria, che senza dubbio il ritardo nell'insediamento della governance dell'Autorità di sistema crea preoccupazioni, ma ciò non intacca il nostro apprezzamento per quanto sta facendo il presidente Stefano Corsini». Nonostante un quadro normativo in evoluzione e una riforma che deve trovare una sua applicazione pratica - va avanti Neri - «l'Autorità di Sistema sta affrontando molti nodi organizzativi e strutturali che investono il futuro del nostro scalo. Il porto fa parte della città e la città vive in sinergia con le sue banchine».

«L'auspicio degli imprenditori portuali - conclude Neri - è, senza voler assolutamente entrare nel merito della conflittualità attuale, che le istituzioni locali comprendano a pieno la necessità che ci sia da subito il rappresentante della città nel comitato di gestione, mettendo così il presidente nelle condizioni di lavorare al meglio per il porto, e di conseguenza per la città».

PORTO

L'appello della Compagnia: «Perdiamo tempo prezioso»

UNA COINCIDENZA non piacevole per Livorno, che fa riflettere. Mentre nel sistema portuale Livorno/Piombino siamo ancora in attesa che qualcuno – Corsini s'è appellato al ministero, Nogarin insiste con il Tar – decida come e quando avviare il “comitato di gestione”, il sistema La Spezia-Marina di Carrara fa il punto sui primi sei mesi di attività. Da noi, dopo il “no” del Tar al Comune, si moltiplicano gli appelli perché il comitato di gestione parta. Oggi interviene la Compagnia dei portuali con il presidente Enzo Raugei, anche a nome delle quattro cooperative che operano

all'interno dei due porti e della Lega Coop.

«CREDIAMO che nel caso del Comitato di Gestione – scrive Raugei – il senso di responsabilità debba prevalere sui contenziosi. Il Ministero deve dare indicazioni precise a Corsini. Per Livorno è uno smacco rispetto al resto della portualità italiana. Il rischio è vedersi allontanare gli investitori che guardano il porto. Perdere altro tempo mentre gli altri vanno avanti conclude – significa calare il sipario sul futuro del porto di Livorno, che è già stato interessato da oltre sei anni di commissariamenti».

Aferpi, tutti i retroscena sui partner Dai fondi finanziari agli indiani Jindal

Piombino, continua l'asta per impianti dismessi dell'ex Lucchini

PIÙ PARTNER siderurgici per Aferpi. Stanno proseguendo i lavori per trovare entro ottobre un partner per Issad Rebrab e dare una svolta alla ripartenza dell'acciaio. E nel frattempo Aferpi è anche al lavoro con un'azienda di fama internazionale specializzata nelle vendite all'asta di impianti siderurgici di grandi dimensioni. A fine mese completerà il lavoro e anche gli impianti più consistenti saranno disponibili sul mercato. Salvo però novità dell'ultim'ora, salvo cioè decisioni che potrebbero prendere i nuovi partner di spostare nei propri stabilimenti gli impianti - vedi acciaieria e altoforno - e realizzare qui il forno elettrico. Fra i nomi che continuano a circolare c'è senza dubbio quello di Jindal, che come avevamo detto alcuni giorni fa, dopo la «sconfitta» per l'acquisto dell'Ilva di Taranto, potrebbe decidere di investire a Piombino. E mentre si allontana British Steel, torna invece con insistenza l'interesse per Piombino del fondo finanziario sempre inglese, Liberty Steel. Sembra poi che Cevital abbia contatti con aziende russe. Interesse per Piombino che lasciano ben sperare per la ripartenza della produzione di acciaio. Un lavoro continuo di contatti che proseguirà per tutta l'estate. E proseguita fino a fine mese, in attesa



ACCIAIERIE Gli operai all'interno dello stabilimento mostrano rotoli di vergella

di comprendere cosa accadrà, anche per il lavoro in azienda, di questa società internazionale per l'asta di grandi impianti. Tutto il materiale più piccolo continua ad essere in vendita on line. E dalla partenza del sito qualcosa è stato venduto, ricambi nuovi ed usati della ex Lucchini, nell'ottica di liberare spazi per realizzare quanto previsto dal nuovo piano industriale. Il sito di Aferpi che ha un link dedicato proprio alla vendita

on line sta avendo visualizzazioni da tutto il mondo e numerose richieste di contatto per approfondimento e sopralluogo tecnico degli impianti.

PER GESTIRE queste attività e dare il miglior supporto possibili agli acquirenti, è stata implementata la struttura organizzativa dedicata che vede coinvolti, oltre al team tecnico per supportare le fasi di presa visione, smontaggio,

spedizione ed avviamento, una squadra per le attività commerciali, di contatto e sviluppo sito web. E proprio sul sito è possibile trovare numerose schede tecniche di impianti operanti in arca coke, ghisa e acciaieria, che vengono implementate con cadenza giornaliera. Per informazioni e contatti: [@aferpi.com. La vendita on line di materiale siderurgico rappresenta senza dubbio una novità sul piano nazionale.](http://www.aferpi.it/equipment-assets)

Massimo Papi

PIOMBINO LA PARTE DEL LEONE È DELL'ELBA CON 44MILA PASSEGGERI. I CONTROLLI PER LA SICUREZZA

Nuovo record per il porto, cresce anche la Corsica

NUMERI da record anche in questo fine settimana per il porto di Piombino. Nell'ultimo week-end c'erano stati 80mila passeggeri, per questo si prevede qualcosa in più oltre 82.000. Una mare di turisti in transito nello scalo piombinese tra venerdì e domenica, mentre sono ben 25 mila i veicoli attesi. Dai moli previsti oltre 185 partenze di navi traghetti e 185 arrivi.

IN ATTESA dei dati complessivi relativi al fine settimana, quelli, ancora parziali, riferiti a venerdì e sabato, parlano di 49.996 passeggeri (21.451 in arrivo - 28.545 in partenza) e di 15.960 veicoli in transito da e per Piombino.



Lo sbarco a Piombino

LA PARTE del leone naturalmente l'ha fatta l'isola d'Elba, la destinazione più vicina, da cui sono partiti e arrivati rispettivamente 19.054 e 24.869 persone. Sono invece 13.728 le auto in transito tra Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Pontile di Cavo (6020



**Week-end
strapieni**

Complessivamente si prevede che nel fine settimana transitino 82mila passeggeri sul porto con un incremento rispetto a sette giorni fa

in sbarco e 7.708 in imbarco da Piombino).
Seconda metà, la Sardegna, da cui sono partiti e arrivati 4.988 passeggeri (2.920 e 2.068 persone rispettivamente in partenza e in arrivo a Piombino), mentre 936 sono stati i veicoli in transito (792 in arrivo e 936 in partenza da Piombino).

INFINE la Corsica, che ha visto arrivare da Piombino 756 passeggeri e 303 veicoli; sono invece partiti dall'isle de beautà e arrivati a Piombino 329 persone e 101 veicoli. In attesa dei dati di oggi, i numeri parziali di questa due giorni di fuoco confermano il ruolo chiave dello scalo piombinese nel traffico di traghetti verso le isole. Numeri che sono anche risultato di uno sforzo organizzato di forze dell'ordine, istituzioni ed operatori portuali. I controlli per la sicurezza assicurati dall'Authority mediante il personale della propria articolazione organizzativa (Port Security Piombino S.r.l.u.) hanno coinvolto per ora 287 veicoli e 811 passeggeri.

La Nuova Sardegna

Tassa di sbarco all' Asinara l' obiettivo è partire da agosto

L' amministrazione comunale stringe i tempi: il regolamento illustrato ieri in commissione Bilancio Il contributo massimo è stabilito in 5 euro per passeggero: sono esenti i residenti e gli operatoriErbacce e zone dimenticate

PORTE TORRES «Nonostante le rassicurazioni fornite dalla giunta alle segnalazioni sullo stato di degrado in cui versa la città - e in particolar modo il decoro legato alla presenza di erbacce in diverse vie e standard comunali - ad oggi la situazione non sembra avere quella accelerazione chiesta dai nostri cittadini».

Così il consigliere comunale del Psd' Az Davide Tellini, che ha presentato una interrogazione urgente al sindaco (con richiesta di risposta scritta) per sapere come intende affrontare l' emergenza erbacce.

Tellini chiede a Wheeler «se ritiene idonee le misure ad oggi utilizzate con la compensazione della gara di appalto sulla raccolta dei rifiuti solidi urbani, oppure, come appare evidente, utilizzare ogni mezzo disponibile per poter affrontare il tema in questione e dare un segnale tangibile alla città, che sinceramente non merita tanta indifferenza».

Tra le zone cittadine indecorose segnalate dall' esponente sardista, ci sono vicolo Gialeto nel quartiere di Monte Agello e lo standard che si affaccia sulla spiaggia e il mare dello Scoglio Lungo.

«Il primo è completamente invaso da erbacce e si trova accanto ad una casa di riposo per anziani, che meritano oltre che il nostro rispetto, anche la tutela della amministrazione in termini di esposizione ad insetti infestanti presenti in tale via».

Non da meno la situazione critica del terreno che si affaccia sul mare, utilizzato da cittadini e turisti per recarsi in spiaggia. Un brutto biglietto da visita, un angolo abbandonato in pieno centro. (g.m.

) di Gavino MasiawPORTO TORRESL' amministrazione comunale sta stringendo i tempi per cercare di applicare già dal primo agosto il contributo di sbarco sul Parco nazionale dell' Asinara. Ieri mattina si è infatti riunita la commissione Bilancio per illustrare il regolamento di applicazione - con la presenza dei soli consiglieri penta stellati (che hanno reso valida la seduta dopo il secondo appello) - ed è stato il dirigente dell' Area Finanze Francesco De Luca a fornire tutti i dati aggiuntivi rispetto alla delibera

- segue

consiliare approvata lo scorso marzo. Soprattutto dopo i vari incontri tenuti con operatori del Parco e con l' Ente Parco e dopo un raffronto con le strutture amministrative di altre isole minori quali La Maddalena e Capri.

Il regolamento si compone di dieci articoli e per il periodo che va dall' 1 giugno al 30 settembre di ogni anno il contributo di sbarco è determinato nella misura massima di 5 euro per ogni singolo passeggero. Sono esenti dal pagamento del contributo, in virtù dell' articolo 4 del Decreto, i residenti nel comune di Porto Torres, i soggetti che prestano attività lavorativa continua nel territorio dell' isola dell' Asinara, i componenti dei nuclei familiari non residenti, proprietari di immobili o domiciliati nel comune di Porto Torres, che risultino in regola con il pagamento dell' imposta. Il regolamento, prima dell' applicazione sarà integrato anche da altre esenzioni: non pagheranno la tassa di sbarco i bambini fino ai 6 anni, le scolaresche e i portatori di handicap con la presentazione del tesserino di accertata invalidità. Il contributo sarà riscosso dai vettori che forniscono collegamenti di linea o vettori aeronavali che svolgono servizio di trasporto di persone a fini commerciali, abilitati e autorizzati ad effettuare collegamenti marittimi verso l' isola dell' Asinara. Ovvero la motonave della Delcomar "SaraD", che svolge servizio di collegamento tra Porto Torres e l' Asinara in regime di continuità territoriale, e le altre due motonavi che forniscono collegamenti da Stintino. Non sono invece ricomprese nella riscossione del contributo di sbarco le attività di diporto nautico, perché svolgono attività ludico-ricreative e sono dunque scisse, secondo la norma, dal concetto di trasporto di persone. Si tratta delle imbarcazioni adibite a pescaturismo, i charter e tutte quelle barche che possono organizzare escursioni nelle diverse baie dell' isola.

Il gettito derivante dall' applicazione del contributo è destinato a finanziare gli interventi di raccolta e smaltimento di rifiuti, interventi di recupero e salvaguardia ambientale, interventi in materia di turismo e cultura e spese di decentramento della polizia locale e mobilità sull' isola. Con i proventi del gettito del 2017, inoltre, l' amministrazione ha deciso di dare priorità agli interventi sulla mobilità sostenibile.

GAVINO MASIA

L'Economia del Corriere della Sera

IL SUD (ORA) FA SCUOLA TUTTI VOGLIONO LE ZES

Da Venezia a Rho Pero: è pressing sul ministro Claudio De Vincenti affinché estenda la misura anche alle aree del Nord che però ha rispedito al mittente le proposte: «Il provvedimento è riservato solo al Mezzogiorno» Spirito, presidente Autorità ...

L'assalto del Nord alle Zes, il tentativo di essere inseriti all'interno delle Zone Economiche Speciali, rappresenta l'ennesima manifestazione di disinteresse che le aree più ricche del Paese hanno nei confronti delle zone più deboli, e segnatamente il Mezzogiorno. La prima è stata Venezia, che ha esplicitamente rivendicato l'ampliamento dell'attuale porto franco o la creazione di una zona speciale, come ha chiesto Damaso Zanardo, coordinatore della commissione Città Metropolitana della Camera di Commercio Venezia Rovigo, secondo il quale «nel Patto per lo sviluppo della città lagunare, governo e municipalità avevano già concordato questa prima fase di sviluppo; per cui ora è giunto il momento di agire».

Ma preoccupa ancor più che perfino Rho Pero, l'area del nuovo polo fieristico meneghino, all'indomani dell'Expo, sia partita alla carica bussando alla porta del ministero della Coesione Territoriale e del Mezzogiorno. Claudio De Vincenti ha resistito con tutte le sue forze durante la conversione in legge del Decreto Sud in Parlamento.

Ha detto chiaro e tondo che il provvedimento è riservato solo al Mezzogiorno e che i porti del Nord, Genova, Trieste, Venezia, hanno già una loro dimensione rilevante nell'ambito del trasporto marittimo europeo e non hanno bisogno di ulteriori provvedimenti fiscali o di incentivi. Ma le pressioni sono oltremodo forti e non è detto che nel governo siano tutti sulla stessa linea del ministro. «Il decreto attuativo previsto dal provvedimento ora in discussione in Parlamento può essere approvato entro 60 giorni dalla conversione del decreto legge - rivela a L'Economia del Mezzogiorno Pietro Spirito, presidente dell'Autorità Portuale del Tirreno centrale - Il governo ha avviato un'interlocuzione con gli uffici della Commissione Europea per concordarne i contenuti compatibilmente con la regolamentazione comunitaria».

A tal proposito, va sottolineato che, anche negli ambienti del ministero del Mezzogiorno, c'è la convinzione che l'ok di Bruxelles sia in dirittura d'arrivo, e ciò è dimostrato dal fatto che alcuni

- segue

rappresentanti delle Zes polacche stanno per trasferire il proprio know how a quanti le dovranno gestire. Secondo Spirito, «è fondamentale che la normativa di attuazione possa essere approvata entro settembre, in modo tale da utilizzare la parte finale del 2017 per le attività propedeutiche che consentano di mettere in piedi operativamente le Zes a inizio del 2018».

Ma che tipo di governance avranno le Zone Economiche Speciali? Qualche giorno fa nel corso di un seminario Giuseppe Coco, capo della segreteria tecnica di De Vincenti e coordinatore del nucleo di esperti, ha avanzato l' ipotesi di una struttura monocratica, anche se un unico soggetto gestore accumulerebbe molto, forse troppo potere. Che ne pensa Spirito, che in tal caso sarebbe il candidato naturale per la Zes campana?

«Decide il Governo - si schernisce il presidente del Porto - Nel decreto è definita una modalità comunque snella e ritengo che la partecipazione collaborativa tra le istituzioni possa essere un valore aggiunto, se vengono individuate le realtà maggiormente coerenti». E Spirito ne cita esplicitamente una: sul versante regionale l' assessorato alle Attività Produttive, che determina gli strumenti della politica industriale, «e che mio parere deve essere coinvolto».

Amedeo Lepore, chiamato in causa da Spirito, è stato, infatti, uno dei padri della Zes campana, che comprende porti, retro porti e interporti di Napoli, Castellammare e Salerno, nonché la zona di Bagnoli: «L' istituzione delle Zone Economiche Speciali è un fatto di straordinaria importanza - ribadisce a L' Economia del Mezzogiorno l' assessore campano alle Attività Produttive - La Campania, insieme alla Calabria (la quale ha scelto il porto di Gioia Tauro), è l' unica regione ad aver approvato un documento di individuazione della Zes, che contiene sia sgravi, esoneri e incentivi finanziari dedicati, sia la localizzazione delle aree».

Non a caso le Zone Economiche Speciali nascono proprio al fine di attrarre investimenti, favorire la crescita economica e la creazione di occupazione: finora molti paesi le hanno sperimentate per l' insediamento di nuove imprese.

Attualmente, nel mondo, si contano circa 2.700 Zes, di cui una settantina in Europa e 14 solo in Polonia, aree in cui, oltre ad agevolazioni fiscali, sono generalmente presenti misure di sostegno finanziario, infrastrutturale e logistico, oltre alla previsione di aspetti normativi e iter procedurali differenti da quelli in vigore nel resto del Paese. Campania e Calabria saranno perciò aree pilota nazionali per le Zes, dove testare le riforme, per poi trasferire quelle innovazioni all' interno del Sistema Paese.

Nascono e si sviluppano, com' è ovvio, attorno ai porti, e Napoli, val la pena sottolinearlo, è stato un grande scalo industriale, che al suo interno aveva lo stabilimento della Cirio. E che serviranno per incrementare le catene globali del valore, attraverso una evidente interconnessione tra logistica e sistema industriale.

Autorità Portuale Messina - Milazzo, De Simone fa il punto a un anno dal commissariamento

Nuova banchina nel porto di Milazzo Autorità Portuale Messina - Milazzo, De Simone fa il punto a un anno dal commissariamento 16 luglio 2017 Cronaca Ad un anno dall'inizio del commissariamento dell'Autorità portuale di Messina, il Commissario Straordinario Antonino De Simone fa il punto della situazione sul lavoro di un Ente che continua a programmare l'attività degli ambiti portuali di Messina e Milazzo. «Per sfruttare al meglio la posizione geografica unica dei due porti da me amministrati ormai da cinque anni - dice il Commissario De Simone - ho ritenuto indispensabile aderire, sin dalla sua costituzione, all'Area logistica integrata (ALI) del quadrante sud orientale della Sicilia, progetto che si propone di definire nell'area una strategia condivisa per lo sviluppo in particolare del sistema portuale, trasportistico e infrastrutturale». L'Ali, ricordiamo, ha fra gli aderenti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, i Comuni di Catania, Siracusa e Gela, l'Interporto di Catania, RFI e, appunto l'AP di Messina. L'Authority messinese partecipa anche all'Ali Gioia Tauro, «affinché Messina e Milazzo possano realizzare pienamente la loro vocazione a diventare cerniera trasportistica naturale fra Sicilia e continente e fra Est e Ovest del Mediterraneo». Il crocierismo è una delle punte di diamante, continua De Simone. «In tale ambito siamo attivi su più fronti, a partire dall'infrastrutturazione dei porti con la progettazione del nuovo terminal crociere e le procedure relative all'ampliamento e rettifica delle banchine di riva a Messina, così come a Milazzo la realizzazione di un pontile per consentire l'ormeggio all'esterno del Molo foraneo di navi da crociera e l'allargamento dello stesso Molo foraneo al fine di avere maggiori aree a disposizione per il crocierismo. Riteniamo poi fondamentale la collaborazione con gli operatori marittimo-portuali, gli Enti Pubblici e le categorie produttive della città, che da anni stimoliamo per rendere sempre più gradevole e organizzata l'accoglienza a terra dei crocieristi». De Simone ricorda quindi che nell'ambito dell'Ufficio di coordinamento per il crocierismo (AP e Assessorato al Turismo del Comune di Messina) si sta lavorando intensamente su diversi fronti, fra i quali l'importante progetto di promozione con la nuova MSC Meraviglia, ammiraglia della MSC Crociere che con i suoi 5700 passeggeri ha programmato nel 2017 ben 23 approdi a Messina. L'Ufficio di coordinamento ha così fornito alla MSC notizie sui siti di interesse turistico-culturale e su nuovi possibili tour cittadini, ha facilitato i contatti fra MSC e le agenzie

-segue

e le associazioni che organizzano le escursioni, ha insomma realizzato un interscambio costante fra armatore e territorio, molto importante non soltanto per il porto ma soprattutto per il tessuto turistico-economico messinese. E ancora, si sta sviluppando l' attività discendente dal protocollo dei porti crocieristici delle Isole del Mediterraneo Occidentale, che promuove fra le compagnie un itinerario che tocca Messina, le Baleari, Ajaccio e Alghero. «Sono realtà accomunate da storia, tradizioni, enogastronomia molto simili e tutte estremamente attrattive. Abbiamo presentato l' idea a Gibilterra alla 50° Assemblea Generale di MedCruise, e lo lanceremo definitivamente ad Amburgo al Seatrade Europe, una delle principali fiere internazionali del crocierismo». Gli uffici proseguono infine su tutti i grandi progetti seguiti in quest' ultimo quinquennio. Il PRP di Messina è ormai alla fase approvativa finale e i lavori al pontile di Giammoro stanno per iniziare, come pure sta cercando interlocuzione con gli uffici regionali per definire e portare a termine il banchinamento e fondali del porto di Milazzo. «Il nuovo porto di Tremestieri, la cui realizzazione è comunque in capo al Comune, vede l' Autorità Portuale rispettare perfettamente la tempistica delle azioni affidategli, come l' attività di esproprio delle aree interessate dal progetto», conclude la nota stampa. 252 Visite totali, 252 visite odiene Condividi questo articolo...

Stretto WEb

Il Commissario De Simone sui progetti riguardanti il porto di Milazzo e Messina

Il Commissario De Simone ha fatto il punto della situazione sui progetti riguardanti i lavori che si stanno svolgendo al porto di Milazzo e di Messina

Ad un anno dall' inizio del commissariamento dell' Autorità portuale di Messina, il Commissario Straordinario De Simone fa il punto della situazione sul lavoro di un Ente che continua senza rallentamenti il suo impegno amministrativo e programmatico per i due ambiti portuali di competenza. "Per sfruttare al meglio la posizione geografica unica dei due porti da me amministrati ormai da cinque anni", dice il Commissario De Simone "ho ritenuto indispensabile aderire, sin dalla sua costituzione, all' Area logistica integrata (ALI) del quadrante sud orientale della Sicilia, progetto che si propone di definire nell' area una strategia condivisa per lo sviluppo in particolare del sistema portuale, trasportistico e infrastrutturale. La più recente riunione di noi partner ha fatto emergere l' importanza di questo strumento di coordinamento". L' ALI, ricordiamo, ha fra gli aderenti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, l' AdSP del Mare di Sicilia Orientale, i Comuni di Catania, Siracusa e Gela, l' Interporto di Catania, RFI e, appunto l' AP di Messina. L' Authority messinese, al contempo, alla ricerca delle più ampie strategie di sviluppo, partecipa anche all' ALI Gioia Tauro, affinché Messina e Milazzo possano realizzare pienamente la loro vocazione a diventare cerniera trasportistica naturale fra Sicilia e continente e fra Est e Ovest del Mediterraneo. Questa strategia di programmazione e posizionamento su entrambe le sponde dello Stretto, su cui si è lavorato negli ultimi due anni nell' alveo del Piano Nazionale della Logistica, mira a facilitare l' integrazione armonica dei porti di competenza nella AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto. "Proseguiamo inoltre nella nostra azione quotidiana di promozione dei settori portuali strategici, a partire dal crocierismo" continua De Simone. "In tale ambito siamo attivi su più fronti, a partire dall' infrastrutturazione dei porti con la progettazione del nuovo terminal crociere e le procedure relative all' ampliamento e rettifica delle banchine di riva a Messina, così come a Milazzo la realizzazione di un pontile per consentire l' ormeggio all' esterno del Molo foraneo di navi da crociera e l' allargamento dello stesso Molo foraneo al fine di avere maggiori aree a disposizione per il crocierismo. Riteniamo poi fondamentale la collaborazione con gli operatori

- segue

marittimo-portuali, gli Enti Pubblici e le categorie produttive della città, che da anni stimoliamo per rendere sempre più gradevole e organizzata l' accoglienza a terra dei crocieristi". Il Dott. De Simone ricorda quindi che nell' ambito dell' Ufficio di coordinamento per il crocierismo (AP e Assessorato al Turismo del Comune di Messina) si sta lavorando intensamente su diversi fronti, fra i quali l' importante progetto di promozione con la nuova MSC Meraviglia, ammiraglia della MSC Crociere che con i suoi 5700 passeggeri ha programmato nel 2017 ben 23 approdi a Messina. L' Ufficio di coordinamento ha così fornito alla MSC notizie sui siti di interesse turistico-culturale e su nuovi possibili tour cittadini, ha facilitato i contatti fra MSC e le agenzie e le associazioni che organizzano le escursioni, ha insomma realizzato un interscambio costante fra armatore e territorio, molto importante non soltanto per il porto ma soprattutto per il tessuto turistico-economico messinese. E ancora, si sta sviluppando l' attività discendente dal protocollo dei porti crocieristici delle Isole del Mediterraneo Occidentale, che promuove fra le compagnie un itinerario che tocchi Messina, le Baleari, Ajaccio e Alghero. "Sono realtà accomunate da storia, tradizioni, enogastronomia molto simili e tutte estremamente attrattive. Abbiamo presentato l' idea a Gibilterra alla 50° Assemblea Generale di MedCruise, e lo lanceremo definitivamente ad Amburgo al Seatrade Europe, una delle principali fiere internazionali del crocierismo". Gli uffici proseguono infine su tutti i grandi progetti seguiti in quest' ultimo quinquennio. Il PRP di Messina è ormai alla fase approvativa finale e i lavori al pontile di Giammoro stanno per iniziare, come pure sta cercando interlocuzione con gli uffici regionali per definire e portare a termine il banchinamento e fondali del porto di Milazzo. Il nuovo porto di Tremestieri, la cui realizzazione è comunque in capo al Comune, vede l' AP rispettare perfettamente la tempistica delle azioni affidategli, come l' attività di esproprio delle aree interessate dal progetto.

Tempo Stretto

Autorità Portuale, un anno di commissariamento. Tra crocerismo e nuove opere

Ad un anno dall'inizio del commissariamento dell'Autorità portuale di Messina, il commissario straordinario Antonino De Simone fa il punto della situazione sul lavoro di un Ente che continua senza rallentamenti il suo impegno amministrativo e programmatico per i due ambiti portuali di competenza. Il ministro Delrio aveva promesso una proroga fino al 31 dicembre, dopo la scadenza di quella al 30 giugno, ma finora nulla di fatto né si è ancora proceduto all'accorpamento con Gioia Tauro. "Per sfruttare al meglio la posizione geografica unica dei due porti da me amministrati ormai da cinque anni", dice il De Simone "ho ritenuto indispensabile aderire, sin dalla sua costituzione, all'Area logistica integrata (Ali) del quadrante sud orientale della Sicilia, progetto che si propone di definire nell'area una strategia condivisa per lo sviluppo in particolare del sistema portuale, trasportistico e infrastrutturale. La più recente riunione di noi partner ha fatto emergere l'importanza di questo strumento di coordinamento". L'Ali, ricordiamo, ha fra gli aderenti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, i Comuni di Catania, Siracusa e Gela, l'Interporto di Catania, Rfi e, appunto l'Autorità Portuale di Messina. L'Authority messinese, al contempo, alla ricerca delle più ampie strategie di sviluppo, partecipa anche all'Ali Gioia Tauro, affinché Messina e Milazzo possano realizzare pienamente la loro vocazione a diventare cerniera trasportistica naturale fra Sicilia e continente e fra Est e Ovest del Mediterraneo. Questa strategia di programmazione e posizionamento su entrambe le sponde dello Stretto, su cui si è lavorato negli ultimi due anni nell'alveo del Piano Nazionale della Logistica, mira a facilitare l'integrazione armonica dei porti di competenza nella AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto. "Proseguiamo inoltre nella nostra azione quotidiana di promozione dei settori portuali strategici, a partire dal crocierismo" continua De Simone. "In tale ambito siamo attivi su più fronti, a partire dall'infrastrutturazione dei porti con la progettazione del nuovo terminal crociere e le procedure relative all'ampliamento e rettifica delle banchine di riva a Messina, così come a Milazzo la realizzazione di un pontile per consentire l'ormeggio all'esterno del molo foraneo di navi da crociera e l'allargamento dello stesso molo foraneo al fine di avere maggiori aree a

-segue

disposizione per il crocierismo. Riteniamo poi fondamentale la collaborazione con gli operatori marittimo-portuali, gli Enti Pubblici e le categorie produttive della città, che da anni stimoliamo per rendere sempre più gradevole e organizzata l' accoglienza a terra dei crocieristi". De Simone ricorda quindi che nell' ambito dell' Ufficio di coordinamento per il crocierismo (AP e Assessorato al Turismo del Comune di Messina) si sta lavorando intensamente su diversi fronti, fra i quali l' importante progetto di promozione con la nuova Msc Meraviglia, ammiraglia della Msc Crociere che con i suoi 5.700 passeggeri ha programmato nel 2017 ben 23 approdi a Messina. L' Ufficio di coordinamento ha così fornito alla Msc notizie sui siti di interesse turistico-culturale e su nuovi possibili tour cittadini, ha facilitato i contatti fra Msc e le agenzie e le associazioni che organizzano le escursioni, ha insomma realizzato un interscambio costante fra armatore e territorio, molto importante non soltanto per il porto ma soprattutto per il tessuto turistico-economico messinese. E ancora, si sta sviluppando l' attività discendente dal protocollo dei porti crocieristici delle Isole del Mediterraneo Occidentale, che promuove fra le compagnie un itinerario che tocca Messina, le Baleari, Ajaccio e Alghero. "Sono realtà accomunate da storia, tradizioni, enogastronomia molto simili e tutte estremamente attrattive. Abbiamo presentato l' idea a Gibilterra alla 50^a Assemblea Generale di MedCruise, e lo lanceremo definitivamente ad Amburgo al Seatrade Europe, una delle principali fiere internazionali del crocierismo". Gli uffici proseguono infine su tutti i grandi progetti seguiti in quest' ultimo quinquennio. Il Prp di Messina è ormai alla fase approvativa finale e i lavori al pontile di Giammoro stanno per iniziare, come pure sta cercando interlocuzione con gli uffici regionali per definire e portare a termine il banchinamento e fondali del porto di Milazzo. Il nuovo porto di Tremestieri, la cui realizzazione è comunque in capo al Comune, vede l' AP rispettare la tempistica delle azioni affidategli, come l' attività di esproprio delle aree interessate dal progetto.

Dalla distruzione di boschi e colline al fallimento della squadra di calcio, dai porti "scippati" agli annunci mai seguiti dai fatti: la città sprofonda

Quanto deve durare l'agonia di Messina?

Gli alibi della classe politica non reggono più, il vero dramma è la fuga di intere generazioni

Lucio D' Amico Gli incendi che hanno devastato le nostre colline, quella cintura verde che dovrebbe proteggere la città e che ora, distrutta e ridotta in cenere, rappresenta una reale minaccia, perché le conseguenze dei roghi di questo luglio si vedranno, ahinoi, quando arriveranno le stagioni della pioggia. Il fallimento della società che porta il glorioso nome dell' Acr Messina, l' ennesima dimostrazione di come il calcio possa diventare lo specchio del declino di un' intera comunità.

Il silenzio più totale calato sull' Autorità portuale, dopo la scadenza della proroga del 30 giugno, che conferma la volontà assassina del Governo nazionale - con evidenti complicità della classe politica locale - che ha deciso di "regalare" i porti di Messina e Milazzo a quello di Gioia Tauro.

Bellissima, la città s' imbruttisce ogni giorno di più. Ricca di potenzialità sconosciute a tanti altri territori, gella tutte le occasioni che ha ai soffi dello scirocco o del maestrale. E mentre vive di annunci e di progetti, si spopola come fosse uno sperduto borgo montano.

Il welfare cittadino è affidato solo alla sopravvivenza delle pensioni dei nonni, i bilanci familiari sono ridotti allo stremo, anche se poi lidi e ritrovi sono sempre pieni e questo fa venire qualche dubbio sulla "qualità" del denaro che circola a Messina. Il condizionamento dei poteri criminali, pur se con forme diverse rispetto ad altre città, è pesantissimo e lo confermano i risultati dell' ultima inchiesta giudiziaria, l' Operazione Beta, che ha disvelato i meccanismi di una cellula di Cosa Nostra in riva allo Stretto, agganciata alla mafia catanese dei Santapaola.

Il dibattito politico è inesistente o, quando si accende, è di un livello infimo. Si guarda sempre il dito, mai la luna. La sempre più evidente inadeguatezza del pacifista tibetano diventato sindaco per caso è ormai un alibi permanente, dietro il quale coloro che hanno per decenni fatto parte di governi nazionali e regionali si nascondono, per ripresentarsi puliti e immacolati.

Le prossime elezioni regionali saranno il festival dell' ovvio, in un clima da depressione spinta, e lo si vedrà dalle percentuali di astensionismo che potrebbe dilagare, a conferma della disaffezione e del

- segue

disorientamento della gente.

Pensavamo fosse il Ponte sullo Stretto la panacea dei mali o il male assoluto. Per decenni abbiamo ipotecato il futuro della città aspettando il "Godot" che non è mai arrivato e, nel momento in cui si è fermato l' iter di costruzione della grande opera, ci siamo resi conto che forse era l' unica chance possibile per invertire la rotta. Avevamo paura che quel Ponte collegasse, come è stato detto, "due cosche", ma 'Ndrangheta e Cosa Nostra hanno fatto lo stesso gli affari, sulle piccole opere, sugli appalti anche modesti, sulle forniture, sui servizi alle imprese, con metodi sempre più subdoli e apparentemente legali.

E oggi siamo la città del Nulla. Ed è una rabbia infinita doverlo ammettere, sapendo di abitare in uno dei luoghi più belli e magici del mondo. Ma siamo stati in grado di non assicurare il futuro ai nostri figli e quando li vediamo partire, generazione di emigranti 2.0, siamo noi i primi a sperare che non tornino più. Non c' è, per questo, simbolo più appropriato della cenere dopo il fuoco. Del verde ucciso dal grigio. Di un orizzonte nero, come il tunnel dove Messina si è andata a cacciare, senza trovare, da troppi anni, una qualsiasi via d' uscita.

Quotidiano di Sicilia

Necessario attendere gli studi che stabiliranno le modalità per ripulire la zona dalle sostanze tossiche

Zona Falcata, bonifiche ambientali che stentano ancora a decollare

A un anno e mezzo dalla firma del Patto non si è mosso ancora nulla

MESSINA - Si dovrà ancora attendere per vedere la Zona Falcata tornare a vivere con la dignità che la sua bellezza paesaggistica e artistica merita.

Per le bonifiche si deve ancora partire con il Piano delle caratterizzazioni di cui l' Autorità portuale si è fatto economicamente carico e la tempistica sull' approvazione del Piano regolatore del Porto è saltata e adesso si teme che a Palermo si sia troppo distratti dalle incombenze di fine legislatura per pensare ad un iter complesso che inevitabilmente a questo punto scivolerà verso il nuovo Governo regionale.

Il Patto per la Falce, firmato il 26 gennaio 2016 dai rappresentanti di Regione, Comune, Università e Autorità portuale, aveva dato grandi speranze e in realtà qualcosa da allora si è mosso rispetto al nulla del passato ma non abbastanza evidentemente se dopo un anno e mezzo si deve ancora esitare un Piano completato nel lontano 2007, quando sembrava addirittura imminente la realizzazione del Ponte sullo Stretto.

Da allora sono cambiate le metodologie e le prospettive con le quali il Prp è stato concepito ma in realtà la città ha fatto ben pochi passi avanti. Il 23 giugno 2016, oltre un anno fa quindi, l' Autorità portuale ha presentato tutta la documentazione del Prp alla Regione, comprensivo del rapporto ambientale e l' assessore al Territorio e ambiente Maurizio Croce aveva assicurato che i tempi sarebbero stati molto brevi.

I termini per la presentazione dei pareri da parte dei vari Enti sono però scaduti a dicembre. Sulla base di queste osservazioni, da oltre sei mesi la Regione avrebbe dovuto scrivere all' Autorità Portuale, chiedendo di stilare definitivamente il rapporto ambientale e di pubblicarlo. Dopo la pubblicazione, ci saranno 60 giorni di tempo durante i quali chiunque, anche semplici cittadini, potrà avanzare osservazioni. Scaduti anche i 60 giorni, si dovrà esaminare tutto e finalmente emettere la Valutazione ambientale strategica, ultimo passaggio per l' approvazione del Prp.

Si era anche parlato di un provvedimento legislativo che avrebbe potuto fare superare alcuni scogli

- segue

burocratici ma l' Autorità portuale resta in attesa di una comunicazione ufficiale che consenta di proseguire nella procedura. Intanto sul fronte delle bonifiche ambientali dell' area è stato raggiunto un accordo tra Authority e Università che darà il via al piano di caratterizzazione, con un incarico che consenta di avere un supporto scientifico dell' Ateneo nella redazione di report corredati di dati e analisi dei risultati, partendo da alcune generali conoscenze sulla tipologia di sostanze trattate per decenni nel sito.

Alcuni studi pare siano stati effettuati negli anni passati sia dalla Regione che dal Comune di Messina e anche se parziali potrebbero servire a riempire qualche tassello iniziale per un lavoro che si presenta complesso specie nella fase di approfondimento.

Dopo le indagini sul terreno si dovrà stabilire come ripulire tutta l' area dalle sostanze tossiche e le modalità di intervento sono legate anche alla destinazione dei vari siti.

Sono ingenti i finanziamenti necessari per il disinquinamento e un anno fa si parlava di un appalto per la bonifica delle zone tra la lanterna del Mon torsoli e la Real Cittadella, con l' utilizzo dei fondi della programmazione europea 2014/20, in sinergia con la Soprintendenza.

Intanto in questi mesi si è proceduto allo smantellamento di alcuni ecomostri. Con la curatela fallimentare della Smeb si è intervenuto sui serbatoi dell' ex stazione di degassifica e il Comune, dopo i contenziosi che avevano bloccato ogni intervento, è riuscito finalmente a demolire l' ex inceneritore di San Raineri. Un contenzioso non ancora risolto è quello con la società che gestiva i depositi costieri di carburante dell' Eurobunker, che insieme alla stazione di degassifica e a tutti gli altri insediamenti industriali consentiti, non si sa con quale criterio, hanno devastato una zona di pregio come la "Falce" il cui recupero resta complicato.

Andrea Annunziata, Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale: «Catania e Augusta al centro»

«Scommettiamo sul sistema portuale»

L' obiettivo è quello di rilanciare il ruolo strategico che può avere la Sicilia orientale nell' ambito dell' economia del mare, tra turismo e merci. E per riuscire in tal senso, il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale, quell' Andrea Annunziata (nella foto) che è noto per competenza e dinamismo, non sembra intenzionato a lasciare alcunché di intentato. In cima al percorso ideale che ha tracciato c' è il "matrimonio" sul fronte marittimo tra Catania ed Augusta che, comunque, a sentire il manager già sottosegretario di Stato, non basta.

«L' unione tra Catania ed Augusta - osserva il presidente Annunziata - non potrà che portare benefici alla Sicilia orientale, ma dobbiamo cercare di estendere il tutto sino a Gela. Il ruolo di Augusta è determinante - aggiunge - è determinante, perché pensiamo non solo al settore petrolchimico ma anche ad altri, come la cantieristica, i container e l' assistenza all' agricoltura nonché alla catena del freddo».

Il tutto in un contesto che privilegi l' ambiente e la sicurezza, due concetti che stanno parecchio a cuore al presidente Annunziata.

«Sono presupposti fondamentali - prosegue il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale - che, a mio avviso, debbono coniugarsi con componenti importanti come le zone economiche speciali. Su questo dobbiamo puntare per ottenere i risultati che ci siamo posti. Ogni territorio possiede una propria peculiarità che può e deve recitare un ruolo di rilievo nell' ambito della logistica integrata, come richiede la nuova legge della "Portualità" e in linea con l' interesse mostrato dal ministro Graziano Del Rio per questa impostazione». Poi, con specifico riferimento a Catania, il presidente Annunziata si è esprime così: «Insieme al sindaco Bianco stiamo pensando al porto come uno dei salotti di Catania, una struttura che si apra sempre più alla città, tenendo conto della necessaria tutela dell' ambiente. Soluzioni che abbiamo già sperimentato con successo altrove (Salemo, n.d.r.) e che, ne sono certo, anche qui potranno avere analogo riscontro, nell' ottica condivisa di attirare sempre più».

Un progetto ben delineato quello del presidente Annunziata, che poggia su basi ambiziose. «Vogliamo costruire - afferma - una stazione turistica adeguata, attraverso un concorso di idee internazionale. Su questo fronte, determinante risulterà l' intesa già avviata con il Comune.

Ma sappiamo che dobbiamo tenere conto anche di altri elementi di rilievo, compresa la cura del ferro ovvero più ferrovia».

Un' impresa nel senso più autentico del termine che, comunque, non sembra procurare timori allo stesso presidente Annunziata, entusiasta della sfida che lo attende, intrapresa per fare ancora «più grande» Catania, partendo da un luogo simbolo, il porto. «Ci aspetta - conclude il massimo rappresentante dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale - un grandissimo impegno ed una notevole mole di lavoro che, ne sono certo, ci daranno i frutti che ci aspettiamo, sia sul fronte dell' economia che dell' occupazione, garantendo rilevanti benefici ad un territorio assai ampio».

Gaetano Rizzo.

GAETANO RIZZO

La Sicilia

Previsti investimenti per oltre 60 milioni

Previsti investimenti per oltre 60 milioni Somme di rilievo quelle destinate ai porti di Catania ed Augusta nell' ambito del processo che li vede accomunati sotto la "bandiera" dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale.

Tra gli interventi previsti, un posto di spicco spetta al rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto di Catania, operazione del costo di circa 49 milioni di euro, la cui copertura finanziaria è stata individuata nel contesto del "Patto per Catania", programma di finanziamenti assegnati alla città dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

Tale intervento consentirà di migliorare la sicurezza del porto (elemento sul quale punta parecchio il presidente Annunziata), evitando fenomeni di tracimazione o danneggiamento del corpo della medesima diga.

Senza contare - aspetto non secondario - la ricaduta occupazionale. Non meno ambizioso è il progetto che riguarda la realizzazione di una bretella ferroviaria che dalla stazione di Augusta consentirà di arrivare all' interno del porto commerciale.

Il costo dell' opera è stimato in 14,4 milioni di euro, una spesa che, a giudicare dai vantaggi che si otterranno, li vale tutti.

Il tutto nel quadro di un obiettivo che l' Europa chiede con particolare insistenza ovvero la cura dell' ambiente. E, sotto questo aspetto, l' obiettivo da perseguire, oggi più che mai, è quello di privilegiare tutte le operazioni che possano consentire di spostare il trasporto dal gommato al marittimo.

g.r.



I crocieristi
al porto

PIOMBINO TURISMO

In arrivo
duemila
crocieristi
«Assalto»
a porto
e città

PAPI A pagina 15

Porto, in arrivo duemila crocieristi La città si prepara all'«assalto»

Navette per i musei di Cittadella e Castello, degustazioni e mercatini

PORTO E CROCIERE. Piombino è a lavoro per inserire il territorio nei circuiti dei tour operator e degli armatori. Intanto c'è attesa per l'arrivo lunedì della nave da crociera «Tui Discovery» con 1800 passeggeri. La nave, partita da Palma di Maiorca e diretta a Sanremo, sarà in porto dalle 7 alle 19. La «Tui Discovery» è lunga 264 metri e ospiterà circa 1800 crocieristi a bordo, oltre alle 750 persone di equipaggio. La nave da crociera è già stata a Piombino il 19 giugno e tornerà ancora l'11 settembre. «Stiamo lavorando con la

COLLABORAZIONE Pacchetti per gite a terra grazie all'unione degli operatori della zona

società che ha in concessione la bandina, la Tuscany Terminal srl, per inserire il territorio nei circuiti dei tour operator e degli armatori - afferma il vicesindaco Stefano Ferrini - in collaborazione con la rete di imprese «Toscana Costa Fruasca», parteciperemo inoltre a momenti di promozione e vendita di pacchetti turistici in fiere importanti come quella di Amburgo, a settembre, di Palermo, al Sea Trade di Miami».

I PASSEGGERI che rimarranno a bordo delle navi saranno guidati nei tour della città con un programma di attività messo a punto



STAZIONE MARITTIMA Piombino oltre ai passeggeri dei traghetti accoglie anche migliaia di crocieristi

da Comune di Piombino in collaborazione con Parchi Val di Cornia, Tiemme, Agenzia marittima Numa, Compagnia Portuale, Confercenta, Confindustria, Cna, Pro Loco, Consorzio Virti Val di Cornia, associazione «Prendi l'Arte e Metti la Ovunque» e associazione «Microcosmo». È prevista una navetta messa a disposizione di Tiemme che condurrà i passeggeri dal porto in Cittadella dalle 9 alle 18, dove sarà allestito un punto informativo. I turisti avranno a disposizione un trenino che effettuerà il giro del centro storico. Prevista



Un settore che sta crescendo

Partita in sordina due anni fa, la stagione delle crociere è ormai un piccolo dato consolidato del turismo di Piombino con benefici anche in termini di occasioni di lavoro per tutto il comprensorio

anche l'apertura del museo archeologico di Cittadella e del Castello al prezzo speciale di 6 euro, del Rivellino, dei camminamenti superiori del Rivellino e del posto di guardia; per l'occasione la mattina sarà visitabile inoltre l'acquario cittadino. In corso Vittorio Emanuele è prevista una degustazione di vini dei produttori della Val di Cornia che offriranno ai turisti in arrivo assaggi gratuiti di produzione locale. Inoltre al mercato coperto sarà possibile assaggiare piatti e prodotti tipici a prezzi modici. Il mercato rimarrà aperto tutto il giorno.

Maria Papi

I contributi del territorio



STEFANO
FERRINI
Assessore

Mettiamo a disposizione bus navetta gratuiti e organizziamo con i Parchi l'accoglienza con l'obiettivo di far conoscere le bellezze della nostra città agli ospiti che rimangono a bordo della nave e cercando di cogliere tutte le opportunità



MARCO
MACCHIONI
Società Tiemme

Come società Tiemme assicuriamo sempre servizi dedicati ai crocieristi. L'obiettivo è quello di lavorare tutti insieme per assicurare il funzionamento della macchina complessa dell'accoglienza. Piombino e la Val di Cornia hanno grandi potenzialità



FRANCESCO
GHIZZANI
Società Parchi

E' importante collaborare tutti insieme per valorizzare il territorio. E le crociere sono una buona opportunità. Abbiamo uno stand sul porto in occasione degli sbarchi e i nostri Parchi sono a disposizione

VACANZE » IL PRIMO ASSALTO

Il porto regge l'urto di 50mila passeggeri

Solo qualche ritardo e l'arrivo di 4 navi in contemporanea ha creato una lunga coda di veicoli. Oggi attesi altri 30mila turisti

► PIOMBINO

Il porto e la rete messa in piedi dai vigili urbani sulla strada d'accesso hanno retto bene il vero, primo (e in qualche modo anche temuto) assalto dell'estate 2017.

È stato infatti un weekend da tutto esaurito al porto di Piombino: considerando le prenotazioni per la giornata di oggi i numeri forniti dall'Autorità portuale parlano complessivamente nei tre giorni di oltre 82mila passeggeri in transito dallo scalo piombinese, a bordo di 25mila veicoli. Impressionante il numero delle navi, 370, divise tra arrivi e partenze.

Proprio l'alto numero di traghetti era ovviamente il motivo delle preoccupazioni alla vigilia di un weekend da bollo nero, visto che con una tale mole ogni piccolo ritardo può sempre creare a catena ingorghi di grandi proporzioni, in una città con una sola strada d'accesso.

Proprio alcuni ritardi e l'arrivo in contemporanea di quattro traghetti infatti ha causato intorno alle 13,30 una colonna di un migliaio di auto in uscita del porto, con consistenti rallentamenti. Ma già un paio d'ore dopo il traffico è defluito in maniera più rapida.

In attesa dei dati complessivi relativi al weekend, quelli, ancora parziali, riferiti a ve-

nerdì e sabato parlano di 49.996 passeggeri (21.451 in arrivo e 28.545 in partenza) e di 15.960 veicoli in transito da e per Piombino. La parte del leone l'ha fatta ovviamente l'isola d'Elba, da cui sono partiti e arrivati rispettivamente 19.054 e 24.869 persone, con 13.728 auto in transito tra Piombino, Portoferraio, Rio Marina e pontile di Cavo (6.020 in sbarco e 7.708 in imbarco da Piombino).

Seconda meta, la Sardegna, da cui sono partiti e arrivati 4.988 passeggeri (2.920 e 2.068 rispettivamente in partenza e in arrivo a Piombino), mentre 936 sono stati i veicoli in transito (792 in arrivo e 936 in partenza da Piombino).

Dulcis in fundo, la Corsica,

che ha visto arrivare da Piombino 756 passeggeri e 303 veicoli; sono invece partiti da quell'isola e arrivati a Piombino 329 persone e 101 veicoli.

«In attesa dei dati di domenica, i numeri parziali di queste due giornate di fuoco - dice una nota dell'Autorità portuale - confermano il ruolo chiave dello scalo piombinese nel traffico di traghetti verso le isole. Numeri che sono anche risultato di uno sforzo organizzato di forze dell'ordine, istituzioni ed operatori portuali. I controlli di security assicurati dall'Autorità portuale col personale della propria articolazione organizzativa (Port Security Piombino) hanno coinvolto fino a ieri sera 287 veicoli e 811 passeggeri.

Corriere Marittimo

ALIS promuove il rilancio del Mezzogiorno

NAPOLI - Al via stamani presso il centro congressi della Stazione Marittima di Napoli il convegno sul tema "Il Rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile - L'evoluzione del trasporto e della logistica per il rilancio delle imprese e del Mezzogiorno" organizzato da A.L.I.S. - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile.

A fare gli onori di casa **Guido Grimaldi**, presidente di A.L.I.S. La conferenza ha come moderatore **Bruno Vespa**, mentre il direttore del quotidiano "Il Mattino", **Alessandro Barbano**, modera l'ultima sessione. L'evento è articolato in tre sessioni. La prima sessione (dalle 10.15 alle 11.45) sul tema: "L'evoluzione del trasporto e della logistica attraverso la modalità sostenibile" alla quale partecipano Maurizio Lupi, parlamentare della Camera dei deputati, molti nomi di spicco del mondo imprenditoriale: 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.

La seconda sessione (alle 12) intitolata "Rilancio del Mezzogiorno", Tra i relatori il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Graziano Delrio**, il presidente della Regione Campania, **Vincenzo De Luca**, il presidente di RINA Spa, **Ugo Salerno**, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, **Pietro Spirito**, e il vice presidente dell'International Chamber of Shipping, **Emanuele Grimaldi**.

L'evento si conclude con la sessione pomeridiana (dalle 15.30 alle 17.30,) con il Il Salotto dell'ALIS. Introdurrà la terza sessione **Enrico Maria Puja**, direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al quale seguiranno, tra gli altri, Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e altri presidenti di Autorità di Sistema Portuale: Pino Musolino (Mare Adriatico Settentrionale), Stefano Corsini (Mar Tirreno Settentrionale), Ugo Patroni Griffi (Mare Adriatico Meridionale), Andrea Annunziata (Mare di Sicilia Orientale), Sergio Prete (Mar Ionio) e

La Repubblica

IL CASO

Parchi marini, la ricchezza negata "Spese e nessun piano di sviluppo"

RACCHIUDONO gli angoli più esclusivi della costa, sono ricchissimi di flora e fauna, e alcuni sono impreziositi anche da notevoli siti archeologici, ma non riescono a generare economia. I parchi costieri del Lazio hanno da anni un obiettivo rimasto solo sulla carta, quello di favorire lo sviluppo socio-economico compatibile. E continuano a gravare sulle spalle dello Stato. Per centinaia di migliaia di euro ogni anno. Arrivando addirittura a non riuscire neppure a spendere il denaro che ottengono per la loro crescita e quella del territorio, incapaci di portare a termine progetti già finanziati. Una piaga che neppure i richiami della Corte dei Conti sono riusciti a sanare.

Il Parco Nazionale del Circeo, che ingloba 22 chilometri di costa tra Latina e Sabaudia e anche l' isola di Zannone, nel bilancio di previsione 2017 ha così inserito tra le entrate oltre 1,6 milioni di euro di contributi statali e appena 4.500 euro propri, derivanti dalle sole sanzioni. Un quadro già delineato due anni fa dai magistrati contabili, che criticarono uno "squilibrio strutturale" dell' ente, per cui venne indicata come necessaria "l' acquisizione di ulteriori fonti di entrata". Ma poco sembra essere cambiato. Non va meglio nel Parco regionale Riviera d' Ulisse, istituito nel 2003 per gestire le aree del litorale protette tra Sperlonga e Minturno. Il rendiconto generale 2016 approvato ad aprile mostra che su 339.790 euro di entrate ben 330.300 euro sono contributi regionali e che tra vendite e proventi per i servizi svolti la struttura è riuscita a raccogliere appena 1.700 euro.

Senza contare che nello stesso bilancio viene sottolineato che il personale del Parco è in sovrannumero, che costa quasi 122mila euro, che vi sono carenze nella stessa vigilanza sull' area protetta e che la struttura è gravata da un debito di ben 1,8 milioni. Passando poi alle oasi sostenute dallo stesso ministero dell' Ambiente, si scopre che la riserva statale di Ventotene e Santo Stefano, tappa fissa per i sub, per il 2016 ha già ottenuto 470mila euro di fondi ministeriali e tra tasse di sbarco e attività svolte ha racimolato circa 19.500 euro. Situazioni analoghe infine anche per la riserva del litorale romano e l' area marina protetta delle secche di Tor Paterno, tra Ostia e Torvaianica.

Qualcosa però si potrebbe fare per rendere i parchi produttori di ricchezza e non solo un peso per le casse pubbliche. A dichiararlo è lo stesso direttore del Parco del Circeo, Paolo Cassola: «Una volta fissate le norme di salvaguardia deve essere messo a punto anche un piano strategico di sviluppo socio-economico ».

(clemente pistilli) Inascoltati i richiami dei magistrati contabili sulla gestione delle aree protette del Lazio Una immagine del Circeo.

Il Secolo XIX

L'APPELLO DEL SINDACATO

Marittimi, chiesto il riconoscimento del lavoro usurante

GENOVA. Tornano a chiedere i benefici pensionistici legati ai lavori usuranti i lavoratori marittimi riuniti sotto le sigle Usclac, Uncdi e Smacd, un sindacato con sede a Genova che compie 50 anni e annovera 700 iscritti tra comandanti, capitani e direttori di macchina. «In Italia ci sono oltre 30 mila lavoratori marittimi - ha detto il presidente del sindacato, comandante Claudio Tomei. Secondo i nostri calcoli 1.800 persone l'anno avrebbero diritto ad andare in pensione col lavoro usurante perché hanno 20 anni di contributi e oltre 63 di età. Il costo oscilla tra 4,5 milioni e 6 milioni l'anno». Tomei ha precisato che fino al 1999 i marittimi erano inseriti nella lista dei lavori usuranti, poi sono stati depennati.

QN Economia & Lavoro

La società gestisce dalla fine del 2013 un impianto di rigassificazione, ancorato a 22 km dalla costa fra Livorno e Pisa. Sostegno del governo.

LIVORNO **I**L TEMA delle infrastrutture bloccate è un problema che affligge l'Italia, soprattutto con riferimento a quelle iniziative industriali che potrebbero concorrere allo sviluppo socio-economico del nostro territorio. È altrettanto vero che spesso non tutti i progetti infrastrutturali, pur essendo necessari, rispondono a una serie di pre-requisiti tecnici, di sicurezza e ambientali, né forniscono un contributo socio-economico alle comunità locali dove è previsto che debbano essere inseriti. Di questo si è discusso all'interno di un workshop promosso da OLT Offshore LNG Toscana dal titolo «Lo sviluppo sostenibile è sviluppo possibile». Nel corso dell'iniziativa, patrocinata dal ministero dello Sviluppo Economico, l'azienda ha illustrato anche il suo primo Rapporto 2014 - 2016: Sicurezza, ambiente e territorialità. Dalla presentazione del Rapporto fatto da OLT (che gestisce dalla fine del 2013 un impianto di rigassificazione, ancorato a 22 km dalla costa fra Livorno e Pisa) emerge che non solo è doveroso, ma è appunto possibile coniugare sostenibilità e sviluppo. L'impianto, nei primi tre anni di funzionamento, non ha palese nessuna criticità sul piano della sicurezza e dell'ambiente. Inoltre, da un punto di vista economico, sta confermando quanto aveva annunciato. Sono state le istituzioni nazionali e locali, proposte al controllo dell'impianto a confermare quanto affermato dell'azienda nel rapporto e ribadito dai suoi amministratori delegati - Fino e Calcagno - nel corso del convegno.

SE IL MINISTERO dello Sviluppo Economico ha voluto mettere in risalto il contributo essenziale che questo impianto - in grado di garantire da solo il fabbisogno energetico della Regione Toscana - svolge per la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del



Il futuro è il gas naturale liquefatto Con Olt la Toscana è già avanti Ritorni economici per 400 milioni

gas (che arriva al Terminal OLT da tutte le aree geografiche del mondo), il Ministero dell'Ambiente lo ha definito una *best practice* attuta per le elevate prestazioni che può garantire in termini ambientali, richiamando anche a sé una parte dei meriti, a fronte di un lungo iter autorizzativo, ma proprio per questo accurato e rassicurante per la cittadinanza. Le stesse istituzioni locali propone, Capitaneria di Porta e Vigili del Fuoco, hanno messo in luce gli elevati standard dell'impianto, «certificati» poi dal monitoraggio in continuo fatto dal Centro Interuniversitario di Biologia Marina, il cui Presidente è il sindaco di Livorno, prima e durante il funzionamento dell'impianto. Il Terminal OLT significa però anche approvigo-

► AL TERMINAL DA TUTTO IL MONDO
L'implante Olt al largo di Livorno è in grado di garantire da solo il fabbisogno energetico della Toscana

namento e utilizzo del GNL quale combustibile verde voluto da Bruxelles, per sostituire entro il 2030 tutti i carburanti a elevato tenore di zolfo che inquinano i nostri mari e che dopo quella data non potranno più essere usati.

QUESTO è un tema molto caro, tanto al ministero dello Sviluppo Economico, che ha messo il GNL al centro della Strategia Energetica Nazionale, quanto al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che lo considera essenziale per lo sviluppo della portualità, così come all'Autorità di Sistema di Livorno e Piombino, nella fattispecie, che ha invocato però anche un intervento più deciso da parte degli armatori a costruire navi a GNL. Insomma, lo sviluppo sostenibile è sviluppo possibile, oltre le logiche del mero consenso e dei permessi locali, così come sono intesi con forza dall'Assessore ai lavori pubblici del Comune di Pisa. Occorre avere il coraggio e la responsabilità di supportare quelle infrastrutture che sono necessarie, vigilando, beninteso, sulle garanzie di funzionamento che queste iniziative industriali debbono garantire al territorio che le ospita.

I principali dati economici dell'opera: circa 400 milioni di euro in termini di ricadute socio-economiche sul territorio per i 20 anni di vita del Terminal su Livorno; 3,5 milioni di euro di compensazioni ambientali (tra Livorno, Pisa e Callesalvetti); 4,8 milioni di euro per la riapertura, ormai prossima, del Canale Incile di Pisa.

Effetti positivi su Pisa e Livorno

Con 3,5 milioni di euro di compensazioni ambientali (tra Livorno, Pisa e Callesalvetti); 4,8 milioni per la riapertura del Canale Incile di Pisa

Invito agli armatori per navi moderne

L'Autorità di Sistema di Livorno e Piombino ha invocato un intervento più deciso da parte degli armatori a costruire navi a GNL

Civitavecchia attende i migranti-Il sindaco: "Il porto non è pronto"

Massimiliano Grasso: "Si tratta di un onere inaccettabile per il porto".

CIVITAVECCHIA- E' attesa alla banchina 28 la prima nave dei migranti che nei prossimi giorni arriverà nel porto di Civitavecchia, il molo quindi, dalla prossima settimana, verrà destinato alla prima accoglienza ed allo smistamento del flusso dei migranti che già sbarcati nei porti di Catania, Salerno e Brindisi, troveranno nel porto di Roma una destinazione centrale in Italia.

Ieri si sono riuniti in Capitaneria di Porto i rappresentanti delle istituzioni e delle forze dell'ordine del territorio: il vice-prefetto vicario Enza Caporale, il sindaco Antonio Cozzolino, il segretario generale dell'AdSp, Roberta Macii, il comandante del Porto, il direttore generale della Asl Giuseppe Quintavalle, il direttore dell'Agenzia delle Dogane, i comandanti e responsabili di Carabinieri, Polizia di Stato, Guardia di Finanza, Polizia locale, Protezione Civile.

La Prefettura sembra essere stata chiara: c'è una crisi internazionale alla quale dover rispondere. Il tempo quindi di allestire le strutture necessarie e si potrebbe quindi avere in porto la prima nave, già nei prossimi giorni con la logistica affidata ad un team ristretto. Le strutture per la prima accoglienza saranno realizzate nell'area antistante la banchina 28, con accesso dal molo 27, dopo le procedure di verifiche sanitarie ed identificazione, i migranti saranno trasportati nelle strutture di accoglienza ubicate sul territorio.

Il sindaco Cozzolino ha dichiarato: «*Il porto non è pronto per accogliere un hotspot e se il ministero continuerà con decisione su questa pericolosa strada, dovremo affrontare un'emergenza difficile, se non impossibile, da gestire*». "Civitavecchia non è nelle condizioni di rispondere a questa richiesta". Cozzolino ha elencato quindi i problemi di varia natura che scaturiranno dall'istituzione del centro di accoglienza, ed ha invitato il ministro, di rivedere questa ipotesi. Della stessa opinione il **segretario generale dell'Adsp, Roberta Macii** che ha evidenziato l'inidoneità dei luoghi proposti, ossia la banchina 28 e gli esigui spazi limitrofi.

"Si convochi subito un Consiglio Comunale urgente sulla tendopoli nel porto per gli immigrati. Il sindaco deve riferire al Consiglio e alla città". Queste le parole di Massimiliano Grasso capogruppo La Svolta, ed esperto di questioni marittime e portuali: "Si tratta di un onere inaccettabile per il porto e Civitavecchia. E' impensabile che il porto di Roma, il primo scalo crocieristico italiano, presenti come biglietto da visita ai milioni di turisti in arrivo da tutto il mondo una tendopoli allestita su una banchina all'ingresso del porto, togliendo inoltre spazi vitali in questo momento per i traffici merci e per l'occupazione".

Civitavecchia contro l'hotspot: pronti a occupare il porto Ieri sopralluogo della prefettura. Il primo cittadino grillino: «Non siamo in grado, Beppe è con me»

DAL NOSTRO INVIAUTO

CIVITAVECCHIA «Ho appena parlato con Beppe, mi darà il suo appoggio», dice Antonio Cozzolino, sindaco «grillino» di Civitavecchia, che ieri ha chiamato Beppe Grillo dopo il sopralluogo al porto con Prefettura, Questura e Protezione civile. Perché il porto di Civitavecchia figura ormai nell'elenco ufficioso dei porti italiani scelti dal Viminale per «alleggerire la pressione» su quelli siciliani. E non basta affatto a tranquillizzare il sindaco la nota diramata a larda sera dalla Prefettura: «Allo stato, non sono previsti sbarchi di migranti nel porto di Civitavecchia». Già, allo stato. Perché «le misure organizzative in corso — continua la nota — hanno lo scopo di approntare un siste-

ma di accoglienza efficace, nell'eventualità che tale circostanza si verifichi». Appunto. A Civitavecchia, perciò, Cozzolino resta preoccupato («Non siamo in grado di diventare un hotspot») e fremono pure le opposizioni. Massimiliano Grasso, capogruppo della lista di centrodestra «La Svolta», dice che è già partito il tam tam sui social «per andare a occupare la banchina 28», il luogo individuato dalla Prefettura per «approntare l'accoglienza». «Sai che bel biglietto da visita — commenta Grasso — offrire ai 2 milioni e mezzo di crocieristi, che fanno di noi il primo polo d'Europa, la vista di una tendopoli sul molo...».

Anche tra i camalli ora c'è chi ipotizza blocchi sull'Aurelia, come ai tempi della grande protesta cittadina, 10 anni fa,

contro i fumi della centrale Enel di Torrevaldaliga Nord. Dalla banchina 28, oggi, partono e arrivano i traghetti della Grimaldi per Tunisi ma anche le navi cargo che portano negli Usa (Halifax, Baltimora) le migliaia di jeep fra uscite da Melfi e Cassino: «Almeno 300 lavoratori del porto sono legati al business auto — spiega l'assessore alle attività produttive, Vincenzo D'Antò —. E in totale l'Indotto riguarda 4 mila persone». Cosa succederà, allora, se arrivano i migranti? «Se gli armatori dovessero decidere di mollare?» insiste il sindaco. «I problemi sono tanti: l'estate scorsa, dopo la raffica di attentati nel mondo, il livello di guardia del porto fu alzato al massimo. Accadrà la stessa cosa, con l'arrivo delle navi Ong? Eppol l'emergenza idrica: al

porto, oggi, io posso garantire 8 litri e mezzo al secondo, non una goccia di più. Chi gliela trova, l'acqua, ai migranti?».

Il Comune, inoltre, ha già aderito al progetto Sprar (per 290 profughi) «ma l'accoglienza programmata è un conto — obietta Cozzolino — l'emergenza invece, come in passato, crea solo danni». Qui, nel 2011, la caserma dismessa "De Carolis" fu trasformata in un Cara per 900 persone: «Un ghetto — racconta Grasso, dell'opposizione —. I migranti la devastarono. Eppure 2 anni fa, Franco Gabrielli, in veste di prefetto di Roma, tornò alla carica con l'idea di fare della "De Carolis" un hub regionale per i migranti. La città, compatta, riuscì a fermarlo. Speriamo di farcela pure questa volta».

Fabrizio Caccia

© 2017 L'Espresso - R. Sestini

Timori per il turismo
Il centrodestra protesta:
una tendopoli sul molo
brutto biglietto da visita
per chi prende i traghetti

290

I profughi
che saranno
ospitati a
Civitavecchia
per il Sistema
di protezione
per richiedenti
asilo e rifugiati
(Sprar)

Il Fatto Quotidiano

Il Viminale: "Entro l' estate un hotspot nel Messinese. Non a Civitavecchia"

Il Times: "Il governo italiano minaccia di consegnare visti temporanei per l' Unione europea ai profughi"

Ancora infuria la polemica a Civitavecchia, dove non un migrante ha messo piede, ma il sindaco Antonio Cozzolino (M5S) è stato convocato due giorni fa alla Prefettura di Roma per una riunione sul Molo 28 con Autorità portuale e rappresentanti del Ministero dell' Interno: "Hanno prospettato l' ipotesi che il nostro porto possa diventare uno degli ulteriori hotspot che il ministro Marco Minniti ha promesso all' Europa". Ieri mattina poi c' è stato un sopralluogo congiunto proprio al Molo 28. Ma l' ipotesi è subito stata scartata dal Viminale, che considera Civitavecchia possibile approdo per gli sbarchi solo in casi di straordinaria emergenza, con numeri tali da dover rendere insufficienti i porti di Sicilia, Calabria, Campania e Puglia. Un' extrema ratio. Ma Giorgia Meloni, oggi, e Matteo Salvini, domani, non rinunciano all' idea di fare un giro-passerella sul Molo 28 dove non vedranno neppure un migrante. Invece, proprio sugli hotspot al Ministero dell' Interno hanno un punto fermo: delle sei nuove strutture di identificazione e detenzione temporanea promesse alla Commissione europea, entro l' estate ne vedrà la luce uno in Sicilia - che già ne ha tre a Pozzallo, Trapani e Lampedusa -, ma non a Siracusa e Palermo, siti annunciati in precedenza: nella provincia di Messina. Probabilmente fuori dai confini della città di Messina, appena sconvolta da terribili incendi, dove lo scorso marzo il sindaco Renato Accorinti si era già opposto all' ipotesi: "Ribadiamo la contrarietà dell' amministrazione al modello hotspot. Siamo contrari - spiegò Accorinti - a privazione della libertà individuale, ulteriori traumi per persone che hanno già subito violenze e sofferenze fisiche e psicologiche. In tal senso rifiutiamo non solo l' ipotesi della presenza di un hotspot nella nostra città, ma l' approccio all' accoglienza che lo sottende". Se quanto successo ieri, con le barricate a Castell' Umberto non sembra di buon auspicio, il sindaco di Milazzo Giovanni Formica ha invece proposto: "Noi pronti a mettere a disposizione una scuola per ospitare i migranti". Secondo il Times il governo italiano ora starebbe pensando a visti temporanei per i profughi, utilizzando una direttiva europea, come suggerito già da giorni dai Radicali italiani.

Il Sole 24 Ore

Immigrazione. A Messina barricate di cittadini e sindaco - Da Bruxelles sponda all' Italia

Caos sbarchi, proteste nei Comuni Dalla Ue primo freno sulle Ong

Ius soli, ultima trattativa prima del rinvio. Scafista condannato

Gli sbarchi superano quota 90mila dall'inizio dell'anno. E ieri si sono ripetute, dopo quella di Civitavecchia, altre rivolte più o meno strumentali di politici locali, come a Messina. Dall'Unione europea, intanto, arriva una mossa favorevole all'Italia e alla sua politica. Con la sollecitazione a tutti gli Stati Ue di verificare le condizioni di sicurezza delle unità navali delle Ong con bandiera dei rispettivi paesi membri. E la prossima settimana al ministero dell'Interno, guidato da Marco Minniti, si pianificherà un incontro proprio con i rappresentanti delle Ong.

Navi Ong, Ue chiede verifica Venerdì scorso Magda Kopczynska, direttore generale Mobility and Transport della Commissione europea, ha inviato una lettera a tutti i direttori generali del **trasporto marittimo** dei paesi dell'Unione e dell'Eea (European Economic Area). Oggetto: requisiti di sicurezza delle navi ong operanti nel Mediterraneo centrale. La missiva ricorda «l'allarme lanciato dall'Italia» sugli sbarchi, l'attività di soccorso delle Ong e la predisposizione di un codice di condotta. E sottolinea come Roma abbia sottoposto a certificazione ufficiale le due unità Ong battenti

bandiera italiana. «Vorremmo sapere - scrive il direttore generale di Bruxelles - se le vostre amministrazioni abbiano intrapreso un approccio simile» a quello italiano «per le navi che battono la vostra bandiera». E aggiunge: «Siamo dell'idea che queste unità richiedano requisiti specifici» anche per «minimizzare i rischi» connessi alle attività di ricerca e soccorso. L'indicazione della direzione generale Mobility è la prima risposta a una lettera inviata dal comandante generale della Guardia Costiera, ammiraglio Vincenzo Meloni, proprio a Bruxelles, ma anche all'Imo (Organizzazione Marittima internazionale) e agli stati di bandiera delle Ong (si veda Il Sole 24 Ore del 20 giugno). La lettera dell'ammiraglio Meloni chiedeva che le unità Ong nel Mediterraneo fossero certificate per il soccorso e faceva seguito a una riunione di fine maggio tra i ministeri Interno, Difesa e Infrastrutture dopo le sollecitazioni dell'indagine su migranti e Ong svolta dalla Commissione Difesa del Senato guidata da Nicola Latorre (Pd).

Le rivolte dei sindaci La più clamorosa nel messinese: nel tentativo di impedire l'arrivo disposto dalla prefettura di 50 profughi, alcuni cittadini, capeggiati dal sindaco di Castell'Umberto Vincenzo Lionetto

- segue

Civa, hanno circondato la struttura di accoglienza chiudendo gli accessi con le loro auto e fermando l'ingresso di un gruppo elettrogeno destinato all'ex albergo. La protesta poi è rientrata. Oltre 1500 sono sbarcati tra Bari e Corigliano Calabro; nella cittadina calabrese erano 923 di cui 203 minori che resteranno in Calabria: «Una tragedia, le strutture sono ormai satute» dice il sindaco Giuseppe Geraci. Iniziative contro centri di accoglienza per i migranti ci sono state anche a Pistoia e San Salvo, in provincia di Chieti, dove il sindaco Tiziana Magnacca ha fatto una conferenza stampa.

Pene record per i trafficanti A uno scafista, accusato di aver trasportato dalla Libia alla Sicilia 750 migranti, è stata inflitta dal tribunale di Palermo una pesantissima pena pecuniaria: dovrà pagare 18,7 milioni di euro, oltre a scontare otto anni e mezzo di reclusione.

Ius soli sempre in bilico Continua il braccio di ferro tra Pd e Ap sullo ius soli. La maggioranza dei centristi è per il no alla fiducia sul provvedimento e si aggiungono una parte dei senatori del gruppo delle Autonomie.

Neanche Ala sembrerebbe disponibile a dare una mano al governo. Il Ddl appare sempre più destinato a un rinvio a settembre e, quindi, al binario morto. Il Pd, tuttavia, pur non volendo mettere in difficoltà il governo con un voto di fiducia dagli esiti incerti, non si rassegna a cedere su un testo diventato una sorta di bandiera che, oltretutto, apre una sponda alla sinistra. Così si parla di una mediazione estrema: approvare il Ddl al Senato con modifiche, per rinviarlo per il voto finale alla Camera dove la maggioranza ha numeri blindati.

Un progetto complesso, su cui occorre comunque avere il placet dei centristi. Eventualità al momento non così probabile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Marco Ludovico

Migranti, ancora sbarchi a Bari e a Corigliano: polemica per gli hotspot di emergenza

Sono sbarcati oltre 640 migranti nordafricani nel porto di Bari a bordo della nave HMS ECHO della Marina britannica. Il primo a scendere dalla nave è stato un uomo con ferite di arma da fuoco risalenti, con molta probabilità a prima del viaggio. A quanto si apprende, a bordo si sono alcune donne incinte e bambini. In 923 a Corigliano a bordo nave militare tedesca - E' approdata nel porto di Corigliano Calabro la nave militare tedesca Rhein con a bordo 923 migranti. Il gruppo è composto da 595 uomini, 121 donne, delle quali 14 incinte e 203 minori. I migranti sono tutti sub sahariani. Solo a conclusione dello sbarco sarà possibile sapere quanti sono i minori non accompagnati. Sulla nave ci sono anche sette feriti ma non gravi. Un nucleo familiare composto da padre, madre ed un figlio minore, che erano a bordo della Rhein, sono stati sbarcati ieri a Pozzallo a causa delle ferite gravi dell'uomo. Per gli altri, i primi accertamenti sanitari non hanno evidenziato patologie gravi. Sul posto, coordinati dalla Prefettura di Cosenza, sono presenti le autorità portuali, le forze dell'ordine e le associazioni di volontariato. Le operazioni di sbarco, per l'elevato numero di migranti, saranno effettuate tra oggi e domani. I migranti saranno poi trasferiti in diverse Regioni in base al piano del Viminale. I minori non accompagnati resteranno in Calabria. Scafista condannato, dovrà pagare 18,7 milioni di euro - Otto anni e mezzo di carcere e una multa da 18,7 milioni di euro è la condanna inflitta dal Tribunale di Palermo al tunisino Makki Hanshfasar accusato di essere lo scafista del barcone che trasportò dalla Libia alla Sicilia un gruppo di oltre 750 migranti nel 2015. I giudici della quarta sezione hanno così accolto le richieste dei pm Geri Ferrara, Alessia Sinatra e Claudio Camilleri. La multa da 19 milioni di euro è così alta perché la legge prevede un risarcimento da 25 mila euro per migrante coinvolto. Condannati due scafisti a Palermo - La quarta sezione del Tribunale di Palermo, accogliendo le richieste dei pm Geri Ferrara, Renzo Cescon e Giorgia Righi, ha condannato Hassan Mahmud e Magdy Ahmed a sette anni e mezzo di reclusione per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. I due sarebbero stati gli scafisti di un barcone arrivato sulle coste siciliane a giugno scorso con 350 migranti. Il barcone sarebbe partito da Alessandria d'Egitto, il viaggio sarebbe durato sei giorni. Ogni migrante avrebbe pagato da 600 a 2.200 dollari a seconda del posto sul barcone. (ANSA). Correlati.

Migranti: ancora sbarchi a Bari e a Corigliano. Cinquanta in ex albergo nel messinese, proteste - Cronaca - ANSA.it

Scafista condannato, dovrà pagare 18,7 mln di euro

Continuano gli sbarchi di migranti sulle nostre coste mentre non si placano le polemiche sugli hotspot temporanei per tamponare l'emergenza e scoppia la protesta a Castel Umberto in provincia di Messina dove un gruppo di una cinquantina di migranti è stato inviato dal prefetto di Messina in un ex hotel. La decisione ha scatenato le proteste di parte degli abitanti che hanno bloccato le vie d'accesso . Il sindaco Vincenzo Lionetto Civa ha bloccato l'allaccio dell'energia con un gruppo elettrogeno e quindi nella struttura non vi è energia elettrica . Il sindaco sulla sua pagina Facebook scrive: "In una struttura dichiarata da mesi inagibile, senza luce, con acqua fornita dal Comune di Castell' Umberto con morosità dal 2012 (regolarmente attivati da tempo tutti i procedimenti amministrativi di recupero) hanno provato a far entrare un gruppo elettrogeno....i cittadini hanno bloccato le vie di accesso....garantiti ingresso mezzi di pronto intervento". "Ieri sera - dice il sindaco di Sinagra, Nino Musca - mi è stato comunicato l'arrivo di 25 persone. Altri 25 dovevano essere portati nel comune di Meri, ma è stato poi accertato che l'immobile scelto non aveva i requisiti di agibilità, quindi tutti e cinquanta sono venuti nel mio comune". "L'ultimo certificato di agibilità utile che ho trovato riguardo l'hotel Canguro è del 2006 - spiega - Successivamente e recentemente dovrebbero essere stati dati pareri favorevoli per l'agibilità dalla Asp". "Alla notizia dell'arrivo dei migranti, alcuni abitanti di Castell' Umberto hanno circondato la struttura, ma gli ospiti erano già dentro. Si sono chiusi gli accessi con le auto, ma, appunto, ormai le persone erano già state trasferite". Times, Italia pensa a 200.000 visti temporanei - L'Italia sta pensando di rilasciare 200.000 visti temporanei per consentire ai migranti che approdano sulle sue coste di circolare in Europa. Lo rivela il Times parlando di questo piano come "l'opzione nucleare" del governo italiano per risolvere la crisi dei migranti. Il quotidiano britannico riferisce di aver parlato con il vice ministro degli Esteri Mario Giro e il senatore Luigi Manconi, presidente della Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani, i quali hanno confermato che l'ipotesi dei visti temporanei

- segue

è "in discussione". Giro e altri nel partito democratico sostengono che l' Italia potrebbe avvalersi della direttiva europea 2001/55 che era stata scritta dopo la guerra dei Balcani per permettere a un gran numero di profughi di entrare in Europa. Sono sbarcati - intanto - oltre 640 migranti nordafricani nel porto di Bari a bordo della nave HMS ECHO della Marina britannica. Il primo a scendere dalla nave è stato un uomo con ferite di arma da fuoco risalenti, con molta probabilità a prima del viaggio. A quanto si apprende, a bordo si sono alcune donne incinte e bambini. In 923 a Corigliano a bordo nave militare tedesca - E' approdata nel porto di Corigliano Calabro la nave militare tedesca Rhein con a bordo 923 migranti. Il gruppo è composto da 595 uomini, 121 donne, delle quali 14 incinte e 203 minori. I migranti sono tutti sub sahariani. Solo a conclusione dello sbarco sarà possibile sapere quanti sono i minori non accompagnati. Sulla nave ci sono anche sette feriti ma non gravi. Un nucleo familiare composto da padre, madre ed un figlio minore, che erano a bordo della Rhein, sono stati sbarcati ieri a Pozzallo a causa delle ferite gravi dell'uomo. Per gli altri, i primi accertamenti sanitari non hanno evidenziato patologie gravi. Sul posto, coordinati dalla Prefettura di Cosenza, sono presenti le autorità portuali, le forze dell'ordine e le associazioni di volontariato. Le operazioni di sbarco, per l'elevato numero di migranti, saranno effettuate tra oggi e domani. I migranti saranno poi trasferiti in diverse Regioni in base al piano del Viminale. I minori non accompagnati resteranno in Calabria. Scafista condannato, dovrà pagare 18,7 mln di euro - Otto anni e mezzo di carcere e una multa da 18,7 milioni di euro è la condanna inflitta dal Tribunale di Palermo al tunisino Makki Hanshfasar accusato di essere lo scafista del barcone che trasportò dalla Libia alla Sicilia un gruppo di oltre 750 migranti nel 2015. I giudici della quarta sezione hanno così accolto le richieste dei pm Geri Ferrara, Alessia Sinatra e Claudio Camilleri. La multa da 19 milioni di euro è così alta perché la legge prevede un risarcimento da 25 mila euro per migrante coinvolto. Condannati due scafisti a Palermo - La quarta sezione del Tribunale di Palermo, accogliendo le richieste dei pm Geri Ferrara, Renzo Cescon e Giorgia Righi, ha condannato Hassan Mahmud e Magdy Ahmed a sette anni e mezzo di reclusione per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. I due sarebbero stati gli scafisti di un barcone arrivato sulle coste siciliane a giugno scorso con 350 migranti. Il barcone sarebbe partito da Alessandria d'Egitto, il viaggio sarebbe durato sei giorni. Ogni migrante avrebbe pagato da 600 a 2.200 dollari a seconda del posto sul barcone.

Rivolta anti-migranti Proteste da nord a sud

Nel Messinese sindaco e cittadini bloccano la strada per impedire gli accessi Civitavecchia, scontro sul centro di identificazione. Arrivano Meloni e Salvini

di Maria Rosa Tomasello ROMA La nuova ondata di arrivi rischia di far saltare i fragilissimi equilibri del sistema di accoglienza italiano. A Castell' Umberto, in provincia di Messina, l' arrivo di cinquanta migranti scatena le barricate da parte di sindaco e cittadini. A Civitavecchia è rivolta contro l' ipotesi di creare un hotspot nel «secondo approdo turistico d' Europa». A Pistoia protestano contro il «business dell' accoglienza» gli abitanti del quartiere scelto per ospitare una struttura destinata agli immigrati. Sulla costa abruzzese, a San Salvo, in provincia di Chieti, il sindaco Tiziana Magnacca, affiancata dai sindaci dei Comuni limitrofi, parla di «governo sordo alle richieste della comunità» e protesta contro la decisione di utilizzare un ex albergo della zona industriale per l' accoglienza dei migranti. E i toni della politica cavalcano la rabbia dei cittadini - consapevoli di essere stati lasciati soli dall' Europa - e si fanno così sempre più alti, con annunci di blocchi e serrate dai toni di propaganda.

Dopo il giorno dei 5mila arrivi, venerdì, altre 1500 persone sbarcano tra Puglia e Calabria, portando a 7mila il numero di arrivi nel fine settimana. A Bari attracca la nave della Marina

britannica Echo con a bordo 644 persone: tra queste ci sono quattro donne incinte e 19 minori, tra cui una bimba di pochi mesi. Poco dopo, a Corigliano Calabro è la volta della nave militare tedesca Rhein, con a bordo 923 persone, tutte provenienti dall' Africa sub-sahariana: di questi, i minori sono 203, mentre 14 delle 121 donne sono in stato di gravidanza.

I sindaci lanciano l' allarme per la carenza di strutture destinate all' accoglienza dei minori non accompagnati, che devono restare per legge nel territorio della regione. Per gli adulti, invece, subito dopo lo sbarco e l' identificazione, scatta il piano di redistribuzione sul territorio italiano del Viminale, un piano che, con numeri sempre più massicci, rischia di saltare, mentre monta da nord a sud la rivolta anti-migranti.

L' epicentro della insofferenza ai nuovi arrivati, in un sabato bollente, è Castell' Umberto, un paesino di poco più di tremila abitanti a sui Nebrodi, in provincia di Messina, dove l' annunciato arrivo di trenta minori non accompagnati fa insorgere il sindaco Lionetto Civa che denuncia quello che definisce «un atto unilaterale senza preavviso» della prefettura di Messina, che ha destinato il gruppo all' hotel "Il Canguro", sotto la gestione di una cooperativa di Palermo.

-segue

«Mi sto recando sul luogo con la fascia tricolore per bloccare l' ingresso della struttura alberghiera con la mia autovettura» fa sapere via Facebook, sottolineando che la struttura «è stata da mesi dichiarata inagibile» ed è priva di energia elettrica ed acqua. A dargli man forte ci sono anche i cittadini, che bloccano le vie d' accesso, mentre viene impedito anche l' allaccio del gruppo elettrogeno. L' albergo in realtà si trova nel territorio del vicino comune di Sinagra è «in ottime condizioni», e vi sono destinati, comunica la prefettura, 50 migranti, tutti uomini adulti, ma «in via d' emergenza, a causa dell' elevato numero di arrivi degli ultimi giorni. Gli ospiti potrebbero traslocare nelle prossime settimane. «Ma per l accordo tra l' Anci e il Viminale - spiega il sindaco di Sinagra Nino Musca - sono previsti 2,5 migranti ogni mille abitanti. Sinagra ne ha 2700, quindi non ce ne sarebbero certo spettati 50».

Rimane alta la tensione a Civitavecchia, dove il sindaco del Movimento 5 Stelle Antonio Cozzolino ribadisce la propria contrarietà alla creazione di un hotspot (un centro di identificazione e prima accoglienza) nel porto cittadino, scalo di decine e decine di navi da crociera: «Hanno individuato una banchina del porto operativa, che ospita traffico auto diretto a Baltimora e ad Halifax, e tre volte a settimana lì c' è la tratta con Tunisi. Come facciamo? Cercheremo in tutti i modi di dissuadere il ministro». Il caso Civitavecchia si avvia a diventare un simbolo. Oggi alle 14 arriverà la presidente di Fratelli d' Italia, Giorgia Meloni, sarà alla banchina 28 per una conferenza stampa: «È l' idiozia del giorno: il governo del Pd pensa di aprire il primo scalo croceristico italiano agli sbarchi dei clandestini». Domani è previsto l' arrivo del leader della Lega Matteo Salvini: «Sono solidale con tutti i cittadini che si ribellano all' invasione dei clandestini. Chi tace è complice» afferma. Ma anche dal Pd arrivano richieste di «responsabilità politica»: «Bisogna chiudere la rotta del Mediterraneo» chiede la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

MARIA ROSA TOMASELLO

Migranti, proteste e barricate nel Messinese

Sindaco e cittadini bloccano la strada per impedire gli arrivi. A Civitavecchia è scontro sul centro di identificazione. La rabbia dilaga da nord a sud: contestazioni anche in Abruzzo dove gli amministratori del Chietino non vogliono l'insediamento in un ex albergo. A Pistoia manifestano i cittadini di un quartiere

ROMA. La nuova ondata di arrivi rischia di far saltare i fragilissimi equilibri del sistema di accoglienza italiano. A Castell' Umberto, in provincia di Messina, l'arrivo di cinquanta migranti scatena le barricate da parte di sindaco e cittadini. A Civitavecchia è rivolta contro l'ipotesi di creare un hotspot nel «secondo approdo turistico d'Europa». A Pistoia protestano contro il «business dell'accoglienza» gli abitanti del quartiere scelto per ospitare una struttura destinata agli immigrati. Sulla costa abruzzese, a San Salvo, in provincia di Chieti, il sindaco Tiziana Magnacca, affiancata dai sindaci dei Comuni limitrofi, parla di «governo sordo alle richieste della comunità» e protesta contro la decisione di utilizzare un ex albergo della zona industriale per l'accoglienza dei migranti. E i toni della politica cavalcano la rabbia dei cittadini - consapevoli di essere stati lasciati soli dall'Europa - e si fanno così sempre più alti, con annunci di blocchi e serrate dai toni di propaganda. Dopo il giorno dei 5mila arrivi, venerdì, altre 1500 persone sbarcano tra Puglia e Calabria, portando a 7mila il numero di arrivi nel fine settimana. A Bari attracca la nave della Marina britannica Echo con a bordo 644 persone: tra queste ci sono quattro donne incinte e 19 minori, tra cui una bimba di pochi mesi. Poco dopo, a Corigliano Calabro è la volta della nave militare tedesca Rhein, con a bordo 923 persone, tutte provenienti dall'Africa sub-sahariana: di questi, i minori sono 203, mentre 14 delle 121 donne sono in stato di gravidanza. I sindaci lanciano l'allarme per la carenza di strutture destinate all'accoglienza dei minori non accompagnati, che devono restare per legge nel territorio della regione. Per gli adulti, invece, subito dopo lo sbarco e l'identificazione, scatta il piano di redistribuzione sul territorio italiano del Viminale, un piano che, con numeri sempre più massicci, rischia di saltare, mentre monta da nord a sud la rivolta anti-migranti. L'epicentro della insofferenza ai nuovi arrivati, in un sabato bollente, è Castell'Umberto, un paesino di poco più di tremila abitanti a sui Nebrodi, in provincia di Messina, dove l'annunciato arrivo di trenta minori non accompagnati fa insorgere il sindaco Lionetto Civa che denuncia quello che definisce «un atto unilaterale senza preavviso» della prefettura di Messina, che ha destinato il gruppo all'hotel "Il

- segue

Canguro", sotto la gestione di una cooperativa di Palermo. «Mi sto recando sul luogo con la fascia tricolore per bloccare l' ingresso della struttura alberghiera con la mia autovettura» fa sapere via Facebook, sottolineando che la struttura «è stata da mesi dichiarata inagibile» ed è priva di energia elettrica ed acqua. A dargli man forte ci sono anche i cittadini, che bloccano le vie d' accesso, mentre viene impedito anche l' allaccio del gruppo elettrogeno. L' albergo in realtà si trova nel territorio del vicino comune di Sinagra è «in ottime condizioni», e vi sono destinati, comunica la prefettura, 50 migranti, tutti uomini adulti, ma «in via d' emergenza, a causa dell' elevato numero di arrivi degli ultimi giorni. Gli ospiti potrebbero traslocare nelle prossime settimane. «Ma per l' accordo tra l' Anci e il Viminale - spiega il sindaco di Sinagra Nino Musca - sono previsti 2,5 migranti ogni mille abitanti. Sinagra ne ha 2700, quindi non ce ne sarebbero certo spettati 50». Rimane alta la tensione a Civitavecchia, dove il sindaco del Movimento 5 Stelle Antonio Cozzolino ribadisce la propria contrarietà alla creazione di un hotspot (un centro di identificazione e prima accoglienza) nel porto cittadino, scalo di decine e decine di navi da crociera: «Hanno individuato una banchina del porto operativa, che ospita traffico auto diretto a Baltimora e ad Halifax, e tre volte a settimana li c' è la tratta con Tunisi. Come facciamo? Cercheremo in tutti i modi di dissuadere il ministro». Il caso Civitavecchia si avvia a diventare un simbolo. Domenica 16 luglio alle 14 arriverà la presidente di Fratelli d' Italia, Giorgia Meloni, sarà alla banchina 28 per una conferenza stampa: «È l' idiozia del giorno: il governo del Pd pensa di aprire il primo scalo croceristico italiano agli sbarchi dei clandestini». Lunedì 17 è previsto l' arrivo del leader della Lega Matteo Salvini : «Sono solidale con tutti i cittadini che si ribellano all' invasione dei clandestini. Chi tace è complice» afferma. Ma anche dal Pd arrivano richieste di «responsabilità politica»: «Bisogna chiudere la rotta del Mediterraneo» chiede la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani . ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Maria Rosa Tomasello

Giornale di Sicilia

IL PUNTO. A Balestrate l' arrivo di 25 ragazze ha costretto il sindaco a un Consiglio convocato ad hoc. Polemiche per l' annuncio di un hotspot anche nel capoluogo

L' accoglienza fra ansie e malumori La difficile gestione paese per paese

OOO L' emergenza degli sbarchi e il sempre più attivo coinvolgimento di Palermo nella gestione degli arrivi, ha spinto il Viminale a indicare il capoluogo siciliano come il territorio dove nascerà uno dei due nuovi hotspot siciliani (l' altro ad Augusta). Una notizia che il nostro giornale aveva anticipato lo scorso gennaio, molti mesi prima che il ministero degli Interni guidato da Marco Minniti l' annunciasse ufficialmente. Secondo le informazioni in nostro possesso, l' area in cui dovrà sorgere è stata individuata. Si tratta di un appezzamento di terreno confiscato alla mafia che si trova a monte della rotonda di via Oretto. Circostanza, però, che da via Cavour ancora ancora conferma: «Non sappiamo ancora dove sarà costruito», dicono.

Ma il costante arrivo di extracomunitari e la necessità di distribuirli sul territorio provinciale, sta creando polemiche, distinguo e attriti anche nelle comunità. Un esempio è per tutti è ciò che nei giorni scorsi è accaduto a Balestrate dove in un convento hanno portato 25 ragazze immigrate. È stato anche organizzato un consiglio comunale straordinario in cui il sindaco, Vito Rizzo, ha spiegato tecnicamente perché in paese sono arrivate queste ospiti: c' era la disponibilità all' accoglienza del convento che riguardava un precedente bando della prefettura.

Non sono previsti nuovi arrivi di immigrati a Balestrate perché si è raggiunto il limite massimo del rapporto fra ingressi e popolazione.

Tornando agli hotspot, sono centri per registrare, fotosegnalare i migranti trattenuti immediatamente dopo lo sbarco. In Sicilia esistono quelli di Trapani, Pozzallo e Lampedusa.

L' ipotesi di un centro in città non aveva incontrato il favore del sindaco, Leoluca Orlando: «Gli hotspot sono moderni nomi dei centri di schedatura, detenzione ed espulsione, che nulla hanno a che vedere con le esigenze di alleggerire la pressione sulle città e le regioni che hanno mostrato in questi anni capacità, cultura e pratica dell' accoglienza e della solidarietà».

Una bocciatura in piena regola, anche se il primo cittadino che della cultura dell' accoglienza ha fatto uno stile della sua amministrazione. Tanto è vero che ha rietà e collaborazione al governo nella gestione

- segue

degli sbarchi.

All'inizio dell'anno si era anche parlato di realizzare una struttura «leggera» anche al porto, al Molo 4 Venti, accanto alla caserma dei vigili del fuoco, in un'area che è stata appena bonificata dall'Autorità portuale: un capannone di duemila metri quadrati per tenere al riparo dalle intemperie i migranti appena sbarcati, evitando il fiorire di gazebo e copertura di fortuna. A gennaio scorso l'allora presidente dell'Ente riferiva di avere liberato l'area secondo gli accordi che erano stati presi con gli uffici del governo di via Cavour.

Nel Siracusano potrebbe nascere ad Augusta l'hotspot per i migranti che comunque, di fatto, esiste già. Infatti, dentro la tendopoli del porto megarese dove già si effettua l'identificazione dei migranti che sbarcano e il loro successivo smistamento nei centri di accoglienza, sostanzialmente accade esattamente ciò che dovrebbe caratterizzare la vita di un hotspot.

Il Fatto Quotidiano

I' intervista

"È assurdo: 5.500 Comuni accolgono zero migranti"

Decaro - Il sindaco di Bari e presidente dell' Anci: "Matteo sbaglia con l'"aiutiamoli a casa loro'. Ma sono troppi"

Sindaco Antonio Decaro (Pd), presidente dell' Associazione dei comuni italiani (Anci), sabato una nave militare inglese ha accompagnato al porto di Bari 639 migranti. Lei ha invocato un sostegno su Facebook e un utente l' ha insultata: "Chissà quanti soldi ti farai". Quest' episodio è un paradigma perfetto e impietoso di una situazione drammatica che da anni viene scambiata per emergenza. Quand' è che l' Italia sfuggirà all' indifferenza europea?

Accetto le critiche, non le ingiurie. Querelo la signora e utilizzerò il denaro per beneficenza. I governi hanno il dovere di assistere i cittadini, mi riferisco anche ai baresi che hanno dimostrato generosità e in duemila hanno donato vestiti, acqua e cibo. Perché se io vedo degli inglesi che trasportano verso la mia città oltre 600 persone disidratate e spaventate, penso alla solidarietà dell' Europa che latita, ma anche all' umanità che meritano le vittime della guerra e dalla povertà. I sindaci sono accanto agli ultimi, non i prefetti che creano confusione e spediscono - come in Veneto - 1.500 migranti in una frazione di 200 abitanti. Proprio i sindaci, da chi fa le barricate a Messina a chi fa sciopero della fame a Varese, faticano ad accogliere i migranti previsti dal ministero degli Interni e, soprattutto, a rassicurare i concittadini.

I sindaci si sono assunti delle enormi responsabilità. Noi governiamo quello che gli altri non governano. I cittadini, disorientati, vengono sotto le nostre case, chiamano noi, sanno chi siamo, non vanno dai prefetti o dai questori.

Tocca a noi. Ancora adesso, su circa 8.000 comuni italiani, più di 5.500 non ospitano migranti. Mi rivolgo ai sindaci: aderite al programma Sprar (sistema per i richiedenti asilo e rifugiati) e il Viminale dovrà rispettare la quota di "tre immigrati per mille cittadini". Qui c' è un conflitto sociale che può divenire incontrollabile, se qualcuno si soltrae agli impegni o guarda altrove. Non c' è un' invasione, però non possiamo superare i 200mila ingressi all' anno. È un problema di capienza. Ora l' Italia deve svegliare l' Europa.

Cosa propone l' Anci?

- segue

Sento spesso il ministro Marco Minniti. Mantiene le promesse. Come per il contributo ai comuni - 500 o 700 euro - per l'accoglienza. Aspetti, ripetiamo sempre che i migranti non ricevono né paghetta né una casa, perché su internet corrono bufale che incentivano il conflitto sociale. E io sono molto preoccupato. Il governo non deve chiudere i porti, mi sembra assurdo: deve bloccare, invece, i finanziamenti all'Europa, miliardi di euro per un'Unione inesistente. È una provocazione? Benissimo. Quel denaro serve ai sindaci, ai comuni, a impedire le tragedie in mare. Ma prima di dettare le condizioni a Bruxelles, dobbiamo svolgere i nostri compiti: distribuire i migranti sul territorio nazionale, in ciascuno dei circa 8.000 comuni.

Allora non condivide la svolta linguistica di Matteo Renzi, il segretario del Pd, il partito che l'ha eletta a Bari: "Aiutiamoli a casa loro".

No, mi sembra un'espressione infelice. Io ci sono andato a casa loro, in Libia. Ho incontrato 13 sindaci, anzi, meglio dire 13 capi di 13 tribù. Ci hanno fatto due richieste: depuratori e celle frigorifere. Hanno le acque luride e non sanno dove mettere i cadaveri che trovano in spiaggia. Li non sanno dove mettere i morti, lo capisce? Io perderò dei voti, non la dignità umana.

Carlo Tecce