



## Dai Porti:

### Genova:

"...Lavoratori portuali, via al censimento..." (Il Secolo XIX)

### La Spezia:

"...Investimenti e nuove opere..." (Economia & Lavoro)

"...La Spezia e Carrara sistema unitario..." (Città della Spezia)

### Livorno:

"...Livorno sale sul tetto d'Europa..." (La Nazione, Economia & Lavoro)

"...Le professione del mare tra tecnologia e innovazione..." (Corriere Marittimo)

"...Gli utenti del sistema Livorno-Piombino varano un comitato di coordinamento..." (La Gazzetta Marittima)

"...Corsini punta sulla Piattaforma..." (Economia & Lavoro)

### Ancona:

"...Nominato Matteo Paroli..." (La Nazione, La Gazzetta Marittima)

### Napoli:

"...Il POT di Napoli e Salerno in 12 punti..." (Avvisatore Marittimo)

"...Napoli riparte dal ferro..." (Avvisatore Marittimo)

### Bari:

"...Patroni Griffi: si costituisca subito l'ente consultore dei privati..."  
(La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Nasce il team degli operatori..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Patroni Griffi al ministero: per ora restino due segretari..."  
(Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Quasi finiti i lavori per 50 milioni..." (La Gazzetta di Brindisi)

"...Infrastrutture ormai vicine all'ultimazione..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Inchiesta Rina..." (Il Secolo XIX)

### Gioia Tauro:

"...Sospeso sciopero a Gioia Tauro..." (Avvisatore Marittimo)

### Messina:

"...Piano Regolatore Portuale..." (TempoStretto)

"...Portualità turistica, firmato l'accordo di programma-quadro..."  
(Gazzetta del Sud)

"...Aree del porto, dopo quasi 16 anni passaggio di consegne imminente..."  
(Gazzetta del Sud)

"...Sud prioritario soltanto a parole viene cancellato dal Def..."  
(quotidianodisicilia.it)

## Notizie di altri porti italiani e stranieri

# Il Secolo XIX

---

A GENOVA RESTA ALTA LA TENSIONE. BENVENUTI (CULMV): «NON VOGLIAMO AIUTI»

## Lavoratori portuali, via al censimento

*Avviate le procedure in tutti scali italiani in vista dei pensionamenti anticipati*

tificazione tra imprese, terminalisti e manodopera che interviene nei picchi di lavoro sancita 23 anni fa dalla legge, se sulla carta ha prodotto un compromesso accettabile sulla flessibilità del lavoro, ha spesso creato una situazione di compromesso che ha disincentivato le assunzioni e indebolito i soggetti più deboli del ciclo portuale.

Intanto ieri mattina a Genova, presso il Psa Terminal Voltri-Pra' e il Terminal San Giorgio, si è registrata la tensione dei lavoratori della Compagnia Unica a seguito delle voci, riportate dal Secolo XIX, che ribadirebbero l'intenzione dei terminalisti a non coprire il saldo annuale delle giornate di avviamento svolte dai portuali nel 2016: la tariffa media uomo/turno/prestazione (salario più costo aziendale) fissata dall'allora Comitato portuale è 232 euro. In base ai singoli accordi presi con i terminalisti dalla Culmv a fine 2016 la tariffa è di fatto risultata di 224 euro, ma per chiudere il bilancio in pareggio va ritoccata a 229 (meno dei 230 e rotti del 2015), per una cifra complessiva di 1,3 milioni di euro: un'operazione che serve a pareggiare il bilancio e che, torna a spiegare il console Antonio

Benvenuti, è nei crismi di quanto stabilito dall' Authority, proprio in virtù del fatto che la tariffa di riferimento è 232 euro.

«Quello che chiediamo non sono "aiuti" - dice il console Antonio Benvenuti - ma fatture che devono essere saldate per un lavoro già svolto, come fanno i terminalisti e l' Adsp, e come ci è stato confermato dal consigliere del ministro dei Trasporti, Ivano Russo. Abbiamo l' obbligo di chiudere il bilancio a maggio, per convocare l' assemblea a giugno. Abbiamo anche in campo l' ipotesi che l' Adsp rimborsi i soldi investiti per la formazione, 583 mila euro.

Sono il primo a dire che questo meccanismo va riformato, e visto che non siamo in Spagna dove c' è l' obbligo a servirsi della compagnia portuale, ricordo che nulla vieta ai terminalisti di assumere personale, nel caso in cui vogliano ridurre le nostre prestazioni che invece sono in continuo aumento. Ma rimane il fatto che queste cifre vanno corrisposte, per poter pagare gli stipendi del prossimo mese e chiudere il bilancio 2016».

# Investimenti e nuove opere Così La Spezia issa le vele Obiettivo, raddoppiare i volumi

Anna Pucci  
LA SPEZIA

**I**L SECONDO porto in Italia e, dopo la riforma che lo ha unito amministrativamente a quello di Marina di Carrara sotto la governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, punta ad accrescere ulteriormente i propri traffici. Lo scalo della Spezia è una realtà economica importante e importanti sono gli investimenti in corso per migliorarne funzionalità e attrattività nel bacino del Mediterraneo. «Il nostro obiettivo – spiega la presidente dell'Authority, Carla Roncallo – è raggiungere i due milioni di teu nel 2020».

**OBBIETTIVO** ambizioso, ma raggiungibile. Il 2016 si è chiuso con 1.272.425 teu movimentati (di cui 636.928 import e 635.497 export), in leggero calo rispetto all'anno precedente (-2,2%) ma abbastanza per rappresentare il 12% circa del traffico italiano. Segnali positivi, anticipa Roncallo, vengono dai dati di traffico del primo trimestre 2017: sono stati movimentati un totale di 346 mila contenitori teu, +18,2% sul 2016, di cui 322 mila al terminal Lscit (+19,3%) e 24 mila al Terminal del Golfo (+4,8%). Le tonnellate totali movimentate nel trimestre sono state 3,9 milioni (+16%).

**PER CONSENTIRE** l'incremento e puntare ai 2 milioni di teu nel 2020, prosegue Roncallo, sulla base del piano regolatore portuale stanno per essere cantierate opere importanti che prevedono, già a partire da quest'anno, investimenti per un totale di circa 60 milioni a carico dell'Autorità e di altri 113 milioni a carico dei due terminalisti, Terminal del Golfo (Tarras-Arkas-Cosulich) e La Spezia Container Terminal del gruppo Contship. Lscit, che è l'operatore principale (suo, nel 2016, il 90% del traffico contenitori nel porto spezzino), amplierà il lato est del Molo Garibaldi con un intervento di tombamento e un investimento di 46 milioni, più altri 22 per il riempimento previsto alla Marina del Canaletto, non appena le barche qui ospitate saranno trasferite alla nuova darsena Pagliari in via di realizzazione. Terminal del Golfo investirà 44,5 milioni di euro per il potenziamento del

proprio piazzale e delle proprie banchine nell'area di Fossamastra. Da parte sua, l'Authority attende la piena disponibilità dei 39 milioni di euro stanziati dal Cipe per la riorganizzazione e il potenziamento dei binari. «Uno dei punti di forza del porto mercantile della Spezia – precisa Roncallo – è l'intermodalità. Già oggi circa il 30% dei contenitori vengono avviati a destinazione via treno contro una media della portualità italiana inferiore al 10%. Con la riorganizzazione e il potenziamento, alla Spezia contiamo di raggiungere il 50%».

**DA ALCUNI** anni nel golfo dei poeti, accanto al porto commerciale, ha iniziato a svilupparsi il settore crocieristico. «Nel 2016 – spiega Roncallo – il traffico passeggeri si è attestato sulle 507.531 unità». Anche in questo settore si è registrato un calo rispetto al 2015 (-24%) ma il primo trimestre 2017 mostra una ripresa con 58 mila passeggeri in transito: +9,8% sullo stesso periodo dell'anno scorso. Per il consolidamento e potenziamento del settore crocieristico «è in programma la costruzione di un nuovo molo crociere, in fregio a Calata Paita – chiarisce la presidente –, per il quale l'Authority ha messo a bilancio 28 milioni di euro di risorse proprie. Si spera che il nuovo molo potrà attrarre investimenti privati, interessati a sviluppare il settore e a realizzare un terminal crociere adeguato a volumi più consistenti di passeggeri».

**PER QUANTO** riguarda il porto di Marina di Carrara, nel 2016 le movimentazioni a banchina hanno raggiunto 1.888.900 tonnellate (+34,9% sull'anno precedente) e il traffico passeggeri le 13.096 unità (+52%). «Il porto carrarese ha una vocazione molto diversa dalla Spezia – evidenzia Roncallo –, si pensi al marmo ma anche al tema del project cargo per i trasporti fuori sagma. Questo è positivo perché i due scali sono complementari». Uno dei temi principali da sviluppare per Carrara è il waterfront il cui progetto prevede quattro lotti, i primi due quasi interamente finanziati.

### Due terminalisti 1,3 milioni di teu

Nel porto commerciale della Spezia operano La Spezia container terminal del gruppo Contship e Terminal del Golfo (Taros-Arkas-Cosulich)

### Marina di Carrara Un arricchimento

I porti della Spezia e quello, assai più piccolo, di Marina di Carrara sono un'unica Authority le vocazioni complementari ne fanno un sistema interessante

### Un architetto messo al timone

Authority l'ascesa di **Carla Roncallo**

Carla Roncallo è la prima presidente della neonata Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale. Architetto, 53 anni, due figli, è stata capo dipartimento Anas e dirigente alle infrastrutture della Regione Liguria



### Volumi in aumento +18% nel trimestre

Il 2016 si era chiuso con una lieve flessione rispetto al 2015, ma nel primo trimestre 2017 sono stati movimentati 346mila teu: +18,2% sul 2016

Da privati 113 milioni  
Altri 60 **dal Authority**

Per consentire l'aumento dei traffici saranno potenziati banchine, piazzali e trasporti via treno con investimenti a carico dei terminalisti e dell'Ap

### Il business crociera Via al nuovo molo

Gli attracchi delle grandi navi da crociera sono iniziati da pochi anni ma il settore promette bene: in programma la costruzione di un molo dedicato

Nel 2016 il 12 per cento dei container movimentati negli scali marittimi italiani è passato dal Golfo dei poeti. Questo fa della Spezia una punta di diamante del sistema portuale

L'obiettivo è raggiungere i 2 milioni di teu movimentati nel 2020. Dopo un 2016 stagnante i dati del primo trimestre di quest'anno sono incoraggianti

CARLA  
RONCALLO  
Presidente Ap

## La Spezia e Carrara sistema unitario, incontro in Authority

La Spezia - Fusione, integrazione, accorpamento, sistema. Sono le parole d'ordine della riforma portuale che ha previsto l'unione di porti sino a ieri spesso concorrenti. La Spezia e Marina di Carrara sono primi a focalizzare l'attenzione sulle problematiche, sulle opportunità e anche sulle criticità insite nella creazione di un sistema logistico unitario che faccia perno sui due porti ma che integri razionalmente anche le aree di Santo Stefano di Magra. Mercoledì 3 maggio alla Spezia, presso l'auditorium dell'Autorità di sistema portuale, un confronto fra istituzioni e operatori per analizzare le prospettive di questa integrazione. Il programma ORE 9.15 SALUTI Carla Roncallo, Presidente Autorità portuale di sistema Massimo Federici, Sindaco di La Spezia Paola Sisti, Sindaco di Santo Stefano di Magra Angelo Zubbani, Sindaco di Carrara ORE 9.45 INTEGRAZIONE PORTO - RETROPORTO OCCASIONE DI SVILUPPO Michele Acciaro, Professore a Kuhne Logistic University, Hamburg Andrea Fontana, Presidente Ass. Agenti Marittimi La Spezia Alessandro Laghezza, Presidente Ass. Spedizionieri La Spezia Giuseppe Peleggi, Direttore Agenzia delle dogane e dei Monopoli ORE 10.50 SANTO STEFANO DI MAGRA: ROTTA SULL' HUB LOGISTICO Federica Montaresi, Autorità di Sistema Portuale Carlo Albert Cozzani e Massimiliano Giberti, DAD Università di Genova Franco Nicola Cupolo, Amministratore Delegato Operations&Sales Gruppo Contship Italia Stefano Zunarelli, Professore di Diritto della navigazione e dei trasporti - Università di Bologna ORE 11.30 TAVOLA ROTONDA - OBIETTIVO HUB LOGISTICO Roberto Alberti, Presidente Fedespedi Massimo De Gregorio, Presidente ANASPED Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti Andrea Ghirlanda, Presidente Ass. Agenti Marittimi Marina di Carrara Luigi Merlo, Direttore relazioni istituzionali per l'Italia MSC Bruno Pisano, Presidente ASSOCAD Carla Roncallo, Presidente Autorità di Sistema Portuale Intervento Giacomo Rau Giampedrone, Assessore Regione Liguria ORE 12.15 CONCLUSIONI Ivano Russo, Dirigente de Gabinetto del Ministro Delrio Modera: Bruno Dardani Lunedì 24 aprile 2017 alle 19:21:04.

Le professioni del mare tra tecnologia e innovazione/ INTERVISTA Pietro Angelini, Navigo

**LIVORNO** – Le professioni del mare al centro di un progetto di orientamento promosso dall'Autorità portuale di Livorno ed inserito nell'ambito del programma regionale *Giovanisi*. Quasi mille studenti sono stati coinvolti in un percorso formativo che ha visto una larga adesione sia di operatori del settore che di scuole superiori. Il progetto ha permesso agli studenti di conoscere nel dettaglio il porto di Livorno e di capire quali sono le professioni e le attività svolte al suo interno, anche in relazione alle professioni che intervengono nella catena logistica integrata, dal momento in cui la nave è in banchina fino alla consegna della merce. Il progetto ha messo a confronto i ragazzi che hanno la necessità di formarsi in modo adeguato ai tempi e di conoscere le opportunità offerte dalle professioni del mare e le imprese che possono avere a disposizione giovani maggiormente qualificati.

I risultati del progetto sono stati presentati nel corso di un convegno cui ha partecipato l'**assessore regionale Cristina Grieco** con delega ad istruzione, formazione e lavoro, con lei, il dirigente **Gabriele Gargiulo dell'Autorità portuale**. Nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia erano presenti anche studenti e studentesse dell'istituto nautico Cappellini, del commerciale Vespucci e del liceo Cecioni.

**Delle professioni del mare e di quali siano quelle richieste dal mercato** ne parliamo, a margine del convegno, con **Pietro Angelini, direttore di Navigo**, società network per le aziende di nautica da diporto della Toscana e d'Europa, esperta anche nella formazione aziendale specifica del settore. ([VIDEO INTERVISTA](#))

**Quali sono le professioni del mare che vi richiedono le aziende?** *“Le aziende oggi hanno bisogno principalmente di essere internazionali e digitali e lavorare in network, sviluppare le capacità di lavorare in mercati*

## - segue

---

*internazionali quindi, per quanto riguarda la parte commerciale, di progettazione e di project management, il controllo e la capacità di gestione del processo sono gli elementi fondamentali. La parte artigianale come l'impiantistica e l'allestimento, anche questo oggi è fatto in termini di innovatività, per questo l'allestimento è modulare e tecnologico con materiali nuovi e le professioni quindi sono estremamente tecniche”.*

**Quali sono le imprese a cui vi rivolgete?** *“Le imprese del settore nautico sono internazionali a noi si rivolgono le imprese toscane dell'area della fornitura però sempre più abbiamo contatti con le imprese di servizio che sono in forte espansione e i cantieri che hanno esigenze di innovazione all'interno dei processi delle loro strutture”.*

**Lucia Nappi**

PER ACCRESCERE LA RAPPRESENTANZA NELLE ISTITUZIONI E NEL PORTO

## Gli utenti del sistema Livorno-Piombino varano un comitato di coordinamento

L'impegno comune delle categorie per controbilanciare l'esclusione dal comitato di gestione sancita dalla riforma

LIVORNO - La premessa è che la nuova configurazione delle governance dei porti italiani determinata dalla riforma Delio non prevede la presenza diretta delle categorie economiche operanti in porto negli organismi decisionali delle nuove Autorità di Sistema. Il che rende particolarmente necessario - si dice in una nota congiunta - il coordinamento delle associazioni rappresentanti le diverse categorie operanti nelle attività logistiche, marittime e portuali.

"Condividendo i suddetti obiettivi generali - continua la nota - i presidenti pro-tempore delle associazioni Asamar, Confindustria Livorno Massa Carrara (anche per conto degli Imprenditori ex art.

16 e 18, degli operatori logistici intermodali operanti in porto e degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale in quanto delegazione locale di ANITA), Confindarma (delegazione di Livorno) e Spedimar, nel loro complesso rappresentative delle attività previste nella composizione dell'Organismo di cui all'Art. 11 bis della L. 84/94, hanno dato vita ad una nuova Organizzazione denominata: "Comitato di Coordinamento degli Operatori e degli Utenti del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale".

"Il Coordinamento si pone, inoltre - continua la nota - l'obiettivo di accrescere la rappresentanza delle (segue in ultima pagina)

### *Gli utenti del sistema*

associazioni che lo compongono, sia all'interno dell'organismo consultivo di partenariato previsto dall'Art. 11 bis della L. 84/94, sia verso le Istituzioni, gli Enti e gli Organismi che - a vario titolo - hanno competenze ed interessi verso le attività portuali. La sede del Comitato di Coordinamento, per il primo periodo successivo alla costituzione, è stata fissata presso Confindustria Livorno Massa Carrara (Via Roma n. 54 - Livorno), che provvederà ad assolverne anche le funzioni di Segreteria".

## Corsini punta sulla Piattaforma «Ecco il sogno da 600 milioni per attirare i giganti del mare»

Antonio Falvi  
LIVORNO

**S**TEFANO CORSINI, ingegnere cinquantenne, è da poco più d'un mese presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale Livorno-Piombino (più porticcioli annessi). Nominato dal ministro Delrio con l'assenso del governatore della Toscana Rossi - dopo una iniziale designazione al porto di Venezia - ha sbaragliato i numerosi concorrenti con un impressionante curriculum di 40 pagine: tra pubblicazioni specifiche, collaudi portuali, contributi alla riforma dei porti, lavoro al Mit, ministero infrastrutture e trasporti. Da quando si è insediato a palazzo Rosciano, sede livornese dell'Autorità, si è distinto per due dettagli non secondari: il sorriso con cui accompagna ogni intervento pubblico; l'improntato all'ottimismo per le sorti del suo sistema portuale; e il dribbare sistematicamente la stampa. Però non ha mancato di sottolineare quale sia il suo mantra. «Dobbiamo lavorare in squadra - ha detto di recente davanti al ministro Delrio al 2° Forum nazionale sulla portualità che si è tenuto proprio a Livorno - perché la competizione sui traffici marittimi va indirizzata ai porti del nord Europa». E ancora, in un più recente incontro con le categorie imprenditoriali del porto. «Vi chiedo la massima collaborazione sui problemi concreti che stiamo affrontando. Tutti insieme - ha ribadito - possiamo far tornare Livorno uno dei grandi scali del Mediterraneo». Oggi siamo sulla strada: nel 2016 sono arrivate 7622 navi (+12,77%) e quasi 800 mila passeggeri delle crociere. Nelle auto nuove allo sbarco è record nazionale (400 navi, +20,57%). Sul ro-ro, altro record (+20,16%). Dall'avvocato geneve-



se **Luigi Colari** ha ereditato un porto con grandi programmi e anche grandi problemi. La madre di tutte le gare riguarda la Piattaforma Europa, ovvero la creazione di un porto tutto nuovo ribaltando l'attuale scalo containers della Darsena Toscana verso il mare.

È UN PROGETTO grandioso, da oltre 500 milioni di euro, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale italiana nel gennaio 2016: prevede una nuova darsena containers con fondali fino a 18 metri per le mega-ship di ultima generazione, e successivamente una serie di banchine per il ro-ro (traghetti cargo) oggi sacrificati, una nuova darsena petroli, fisci di binari per potenziare il trasferimento delle merci con treni-blocco verso gli snodi strategici del nord Italia e del centro Europa. Il testo della gara internazionale per realizzare la Piattaforma Europa è stato predisposto dall'Autorità di

### PROGETTI AMBIZIONI REALTA'

**Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di sistema dei porti di Livorno e Piombino.**

Galliani con l'ausilio di una società londinese specializzata. Le «dichiarazioni d'interesse» previste dalla gara saranno presentate entro il 31 maggio, dopo un paio di rinvii. Concorreranno, a quanto si sa, almeno due grandi gruppi internazionali: China Railway International, che si è dichiarata pronta non solo a finanziare tutto ma anche a gestire, e il nuovo GIP (gruppo investimenti immobiliari) che ha acquistato anche il Terminal Darsena Toscana ed ha come azionisti di maggioranza potenti Fondi d'investimento franco-inglesi, decisi anch'essi a finanziare, realizzare e gestire. Sarà «la madre di tutte le gare»; ma anche quella di tutte le banaglie. Perché Corsini sa bene - è grande esperto di progetti portuali - che quando si scontrano colossi della finanza nel terminalismo, è difficile prevedere i risultati. Poi ci sono altri problemi urgenti: il suo comitato

**I NUMERI  
DEL 2016  
VANNO BENE**

### Quasi un milione di passeggeri

A Livorno el 2016 sono arrivate 7622 navi (+12,77%) e quasi 800 mila passeggeri di crociera. Nelle auto nuove allo sbarco è record nazionale (400 navi, +20,57%).

di gestione, previsto dalla riforma Delrio come organo di governance, non è ancora nato, in forte ritardo rispetto a La Spezia, Genova e altri sistemi.

L'INTOPPO pare sia l'auto-designazione nel comitato del sindaco pentastellato di Livorno Nogarini, che con **Antonio Rossi** è sempre messo di traverso. Delrio e Rossi non lo gradiscono, è in corso un puntiglioso esame delle sue competenze. E il comitato ritarda, con il porto che invece ha fretta. Corsini nel frattempo non sta fermo: sta cucendo pazientemente Livorno e Piombino in un unico sistema, ha confermato provvisoriamente il capace segretario generale Massimo Provinciali (ex direttore del MIT) con qualche mugugno dei piombinesi, sta per riesaminare gli art.16 in un comitato portuale convocato a breve.

# Livorno sale sul tetto d'Europa

## La Darsena rivoluzionata fa gola anche ai capitali cinesi

di LIVORNO

**I**l Mantra delle grandi alleanze armatoriali nel settore dei contenitori oggi è il gigantismo navale. Malgrado l'offerta di stiva stia drammaticamente raddoppiando la richiesta – ovvero, in parole povere: ci sono più navi che merci da trasportare – gli armatori globalizzati più potenti stanno costruendo sempre più giganti dei mari. Siamo arrivati (Mersk, ma non sola) a *canedrali* da 22 mila Teu, lunghe e sul filo dei 400 metri. Per avere un'idea, per trasferire via strada il carico di ciascuna di esse non bastano 20 mila Tir, o alcune centinaia di treni-blocco specializzati.

In questo quadro di un futuro ormai alle porte, i terminal portuali che possono sì adeguano, strutturandosi con spazi più attrezzati, gru di banchina più veloci, automatismi di uscita e ingresso nei varchi doganali. E quanto sta facendo il TDT di Livorno, ovvero il Terminal Darsena Toscana, scalo storico per i contenitori in Toscana e non solo. È una realtà da quasi 800 mila Teu/anno, con alle spalle il lusinghiero primato di essere stato il primo terminal in assoluto dell'intero Mediterraneo. Altri tempi: oggi il dottor Luca Becce, amministratore delegato del TDT, sa bene che la sfida dei prossimi anni sarà senza quartiere. E che il terminal, così com'è, condizionato da una stretto-

ia sul canale della torre del Marzocco, deve cambiare il più rapidamente possibile.

**IL PROGRAMMA** per i cambiamenti necessari c'è, ricorda Becce. E con i recenti ingressi nell'azionariato della Spa ci sono anche le risorse. Oggi il TDT ha una maggioranza azionaria di proprietà dei fondi d'investimento-franco-britannici più strutturati in campo logistico europeo, subentrati al GIP (Gruppo investimenti portuali) del genovese

Luigi Negri. La *licornesia* del terminal è garantita dai soci di minoranza che fanno capo alla Cilp (Compagnia Impresa Lavoratori Portuali) a sua volta con forti partecipazioni dello stesso Negri e del potente gruppo armatoriale Neri, forte nei rimorchiatori e nell'impresa di salvataggi, recuperi e costruzioni portuali. Il TDT ha dunque risorse, programmi e volontà per portarle avanti. Il tutto, in attesa che sia dato il segnale di partenza alla gara annunciata dall'*Autentia portuale* per ribaltare il terminal verso il mare, con il grande progetto della Piattaforma Europa; per la quale il TDT è il candidato naturale e non lo nasconde.

La Piattaforma, nella sua prima parte, sarà una Darsena containers con fondali di 16/18 metri, 2 chilometri di banchine, piazzali attrezzati anche con fasci di binari ferroviari già

oggi collegabili alla rete Fs nazionale, gru di banchina up-to-date. Costerà, dicono gli esperti, intorno agli 800 milioni di euro, di cui circa 300 già programmati tra Regione toscana, *Autentia portuale* e MIT. Il resto, al gruppo privato che vincerà la gara.

**PER AVERLA** operativa, questa mega Darsena, occorreranno almeno 6/8 anni. Nel frattempo, *Autentia portuale* Becce e i suoi lavorano per accogliere al TDT le fullcontainers da 8/10 mila Teu. La strettoia del Marzocco è in fase di allargamento e approfondimento, i fondali della darsena sono stati recentemente dragati, le gru di banchina potenziate con due nuove portaccontainers capaci di lavorare fino a 18 file. Anche l'accesso stradale e ferroviario al terminal è stato velocizzato, con il supporto della dogana livornese, che sta usufruendo della silenziosa *rivoluzione* nazionale verso un servizio tra i più efficienti d'Europa. E le grandi aree libere del retroporto/interporto Vespucci sono una chance in più, che hanno anche fatto gola ai cinesi del colosso China Railways International, già pronti anch'essi a concorrere per la Piattaforma Europa e per fare – dichiarazioni ufficiali, da prendere ovviamente con le molle – di Livorno la Rotterdam del Tirreno. Sarà, sembra di capire, la «madre di tutte le gare portuali».

UN CAMBIO ANCHE PER LA CITTÀ

L'Autentia portuale dovrà avviare la gara per ribaltare il terminal verso il mare.



L'offerta di stiva è maggiore della domanda. Ma gli armatori costruiscono navi giganti, anche di 400 metri. Così il sistema cambierà.

L'offerta di stiva è maggiore della domanda. Ma gli armatori costruiscono navi giganti, anche di 400 metri. Così il sistema cambierà.

## LIVORNO

**I**l Mantra delle grandi alleanze armatoriali nel settore dei contenitori oggi è il gigantismo navale. Malgrado l'offerta di stiva stia drammaticamente raddoppiando la richiesta - ovvero, in parole povere: ci sono più navi che merci da trasportare - gli armatori globalizzati più potenti stanno costruendo sempre più giganti dei mari. Siamo arrivati (Mitsui, ma non solo) a costruirli da 22 mila Teu, lunghe sul filo dei 400 metri. Per avere un'idea, per trasferire via strada il carico di ciascuna di esse non bastano 20 mila Tir, o alcune centinaia di treni-blocco specializzati.

In questo quadro di un futuro ormai alle porte, i terminal portuali che possono si adeguano, strutturandosi con spazi più stretti, gru di banchina più veloci, automatizzati di uscia e ingresso nei varchi doganali. E quanto sta facendo il TDT di Livorno, ovvero il Terminal Darsena Toscana, scalo storico per i contenitori in Toscana e non solo. È una realtà da quasi 800 mila Teu/anno, con alle spalle il lusigliero primato di essere stato il primo terminal in assoluto dell'intero Mediterraneo. Altri tempi: oggi il dottor Luca Becce, amministratore delegato del TDT, sa bene che la sfida dei prossimi anni sarà senza quartiere. E che il terminal, così com'è, condizionato da una stretta sul canale della torre del Marzocco, deve cambiare il più rapidamente possibile.

**IL PROGRAMMA** per i cambiamenti necessari c'è, ricorda Becce. E con i recenti ingressi nell'azionariato della Spa ci sono anche le risorse. Oggi il TDT ha una maggioranza azionaria di proprietà dei fondi d'investimento franco-britannici più strutturati in campo logistico europeo, sventrati al GIP (Gruppo investimenti portuali) del genovese



## Livorno sale sul tetto d'Europa La Darsena rivoluzionata fa gola anche ai capitali cinesi

Luigi Negri. La *livornese* del terminal è garantita dai soci di minoranza che fanno capo alla Ctp (Compagnia Impresa Lavoratori Portuali) a sua volta con forti partecipazioni dello stesso Negri e del potente gruppo armatoriale Neri, forte nei rimorchiatori e nell'impresa di salvataggi, recuperi e costruzioni portuali. Il TDT ha dunque risorse, programmi e volontà per portare avanti. Il tutto, in attesa che sia dato il segnale di partenza alla sua amministrazione. **La Darsena portuale** per ribaltare il terminal verso il mare, con il grande progetto della Piastifirma Europa; per la quale il TDT è il candidato naturale e non lo rinvia.

La Piastifirma, nella sua prima parte, sarà una Darsena container con

UN CAMBIO ANCHE PER LA CITTA

**La Darsena portuale** dovrà avviare la gestione e ribaltare il terminal verso il mare.

fondali di 16/18 metri, 2 chilometri di banchine, piazzali attrezzati anche con fasci di binari ferroviari già oggi collegabili alla rete Ft nazionale, gru di banchina up-to-date. Costerà, dicono gli esperti, intorno agli 800 milioni di euro, di cui circa 300 già programmati in Regione toscana. **Avanza da tempo** MIT, il resto, al gruppo privato che vincerà la gara.

**PER AVERLA** operativa, questa nuova Darsena, occorreranno almeno 6-8 anni. Nel frattempo, **Avanza da tempo** Becce e i suoi lavorano per accoppiare al TDT le fidejussioni da 6/10 mila Teu. La struttura del Marzocco è in fase di allargamento e approfondimento, i fondali della Darsena sono stati recente-

mente dragati, le gru di banchina potenziate con due nuove portacattine capaci di lavorare fino a 18 file. Anche l'accesso stradale e ferroviario al terminal è stato velocizzato, con il supporto della dogana livornese, che sta usufruendo della silenziosa *missione* nazionale verso un servizio tra i più efficienti d'Europa. E le grandi aree libere del retroporto/interporto Vespucci sono una chance in più, che fanno sì che fatto gola ai cinesi del colosso China Railway International, già pronti anch'essi a concorrere per la Piastifirma Europa e per fare - dichiarazioni ufficiali, da prendere ovviamente con le molle - di Livorno la Rotterdam del Tirreno. Sarà, sembra di capire, la madre di tutte le gare portuali.

Antonio Falvi

## **A capo dell'Autorità dell'Adriatico centrale nominato Matteo Paroli**

**Matteo Paroli è stato nominato, all'unanimità, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale. Resterà in carica 4 anni. Dovrà avviare la nuova Autorità e i 215 km di banchina virtuale tra Pesaro e Ortona.**

## Paroli confermato ad Ancona

ANCONA - Il 13 aprile scorso il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale ha nominato all'unanimità l'avvocato Matteo Paroli  
(segue a pagina 10)

## Paroli confermato

Paroli Segretario Generale dell'Ente, su proposta del Presidente Rodolfo Giampieri, per la durata di quattro anni.

Sul nome dell'avvocato Paroli, già Segretario dell'Autorità Portuale di Ancona dal novembre 2015, si sono espressi favorevolmente tutti i componenti del Comitato, sottolineandone le doti professionali e morali.

"Accolgo con sincera soddisfazione la scelta del Presidente e la decisione del Comitato di gestione che mi ha conferito la nomina a Segretario Generale della neo istituita Autorità di Sistema portuale" ha dichiarato l'avvocato Paroli. "Le sfide da cogliere sono molteplici ed il lavoro, già avviato, per rendere operativa la nuova Autorità di Sistema è complesso, impegnativo ma certamente stimolante. Con convinzione porterò la mia esperienza, in continuità con il lavoro svolto in questi mesi, al servizio della nuova struttura per contribuire a realizzare una strategia dell'Adriatico centrale che valorizzi le caratteristiche e le peculiarità di ogni scalo, nell'interesse dello sviluppo economico ed occupazionale del territorio comune".

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Rodolfo Giampieri ha dichiarato: "La conferma di Matteo Paroli a Segretario della nuova Autorità di Sistema vuol dire continuità e apprezzamento per il lavoro svolto con professionalità e serietà. Affrontare il tema dei 215 chilometri di banchina virtuale tra Pesaro e Ortona significa impegnarsi per mettere questi territori al centro delle politiche di sviluppo nazionali ed europee."

## Il Pot di Napoli e Salerno in dodici punti

**1. Adeguare il porto a navi più grandi.** «Fino a un massimo di 14 mila teu, oltre non c'è mercato per questo porto», precisa Spirito. Ciò significa principalmente dragaggi per entrambi i porti con inoltre l'allargamento dell'imboccatura per Salerno.

**2. Ferrovie.** «Napoli Traccia non ha futuro, è in un'area urbanizzata con binari di formazione al massimo di 350 metri. Con Rfi stiamo studiando un collegamento tra la darsena di Levante e la rete nazionale con binari da 750 metri». È questa, nelle parole di Spirito, l'idea dell'Adsp per collegare finalmente il porto con gli interporti di Nola e Marcianise. Nei giorni scorsi c'è stato un accordo con Rete Ferroviaria Italiana in questa prospettiva. L'Adsp vorrebbe, entro fine luglio, presentare uno studio di fattibilità.

**3. Retroporto.** Raggiungere una quota intermodale di quasi un terzo. Con le strutture attuali il porto di Napoli può fare massimo il 5 per cento, ma con le opere ferroviarie, secondo Spirito, «l'obiettivo è alla portata».

**4. Waterfront.** Anche di questo, come per i dragaggi, Informazioni Marittime ha realizzato recentemente degli approfondimenti. Sostanzialmente è la realizzazione di una nuova stazione marittima per gli aliscafi del Beverello. Il 2 maggio la Conferenza dei servizi valuterà il progetto. L'Adsp prevede un'opera da 28 milioni di euro e vorrebbe andare in gara entro l'anno per essere pronti alle Universiadi del 2019.

**5. Cantieristica.** Vent'anni fa nell'area cantieristica e riparazioni navali del porto di Napoli, compreso indotto, lavoravano 20 mila operai, oggi il numero è un decimo, duemila. È chiaro quindi che il rilancio della cantieristica non è il ritorno ai fasti di un tempo ma, realisticamente, il salvataggio del cantiere di Castellammare di Stabia che, pur essendo uscito

*segue in ultima pagina*

## Il Pot di Napoli

dalla cassa integrazione, non ha futuro se non nella realizzazione di pezzi di navi da ultimare altrove. Fincantieri garantisce, a parole, di puntare sul polo campano, per l'Adsp la questione si gioca su una politica industriale da fare con Regione Campania e Cassa Depositi e Prestiti.

**6. Autostrade del mare.** Su questo Salerno ha più margini di crescita, sia perché ha gli spazi più razionalizzati sia perché ha uno degli armatori più forti del mondo, Grimaldi, che opera da sé ed è interessato ad investire, come detto prima, in un nuovo multipiano.

**7. Servizi diretti internazionali.** In una parola: «bisogna guardare al Marocco», secondo Spirito.

**8. Crocieristica.** Quest'anno e il prossimo sono stati definiti una «stagione di ripiegamento». Le compagnie programmano ogni due anni e nel 2015, all'indomani delle primavere arabe del Nord Africa, avevano deciso di spostare qualche toccata altrove. Così oggi il calo delle crociere a Napoli risente di cause geopolitiche oggi praticamente non più esistenti.

**9. Yacht e Megayacht.** Una parola, anzi due: Castellammare di Stabia. Ovvero il rilancio di un piccolo ma remunerativo settore.

**10. Portualità turistica.** Qui se ne riparlerà quando sarà finito il cantiere della metro di piazza Municipio la cui stazione si chiamerà «porto».

**11. Greenport.** Un deposito di gas naturale liquefatto. Entro fine anno l'Adsp vuole lanciare una manifestazione d'interesse. Un'opera che in una prospettiva futura potrebbe essere necessaria. Dal 2020, in concomitanza con nuove regole ambientali mondiali per le navi mercantili, le navi da crociera e i traghetti tenderanno a viaggiare con questo tipo di combustibile molto più che in passato.

**12. Smart port.** L'Adsp ha dovuto ricorrere a un consulente esterno per i processi di informatizzazione dell'ente pubblico e delle attività portuali. Il porto di Napoli, si sa, non è molto smart. Un'intelligenza che, al di là dello slogan, si traduce, sostanzialmente, nello sportello unico doganale che ancora non c'è. Spirito l'ha detto: «La logistica 4.0 è digitalizzazione».

Spirito presenta a Delrio il Piano 2017-2019 dei porti della Campania. Si punta alla razionalizzazione logistica

## Napoli riparte dal ferro

**Accordo con Rfi per un bando gara. L'Adsp vorrebbe una linea con gli interporti senza passare in città. E sugli eterni dragaggi in entrambi i porti principali, Spirito garantisce: "A luglio si parte nel capoluogo"**

**N**apoli. (Paolo Bosso). L'arrivo dei treni -fresco un accordo con Rfi-, i dragaggi, un po' di waterfront e soprattutto una riorganizzazione degli spazi perché il porto di Napoli, oggi, è molto disordinato. I contenuti del Piano operativo triennale (Pot) 2017-2019 dell'Autrità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale sono stati presentati giovedì scorso, in pompa magna di fronte al ministro dei Trasporti Graziano Delrio, alla stazione marittima dello scalo partenopeo. Un porto, quello di Napoli, che dopo anni di arretramento istituzionale (commissariamento) e imprenditoriale (servizi persi) sta vivendo un rinascimento. Per ora fatto di soli progetti, conciami decisionisti e tanta attenzione alla comunicazione, come mai prima d'ora, come dimostra l'evento con Delrio di giovedì scorso: la prima presentazione pubblica di un Pot all'indomani della riforma della legge sui porti da parte della prima amministrazione portuale ad essersi insediata operativamente con un Comitato di gestione (istituzionali) e un tavolo di partenariato (operatori/imprenditori).

Pur trattandosi di un piano campano, in realtà il Pot riguarda soprattutto Napoli, per una ragione che non fa che onore a Salerno: il porto di Napoli è tutto da ricostruire, fisicamente e istituzionalmente, Salerno no. Inoltre, quest'ultimo ha mostrato in questi anni un dinamismo istituzionale e imprenditoriale che il capoluogo si sogna. Ciò non toglie che Salerno ha opere da realizzare, le più importanti delle quali sono l'allargamento dell'imboccatura, i dragaggi e Salerno Porta Ovest per le autostrade del mare. Il primo è fondamentale per non rischiare di mandare indietro alcune navi, cosa già successo recentemente. Infine, c'è un'idea per un garage multiplano insieme a Grimaldi Lines, principale segue in ultima pagina



### Napoli riparte

operatore ro-ro del porto, di cui risulta, per ora, il benessere dell'operatore e dell'Adsp al progetto.

**Dragaggi a Napoli.** Entro luglio il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito, ha intenzione di avviare i lavori per i dragaggi nel porto capoluogo. «Un miracolo» se ci si riuscisse, come ha chiuso Delrio. Un cronoprogramma realistico se si considera che la commissione di gara si è insediata a metà marzo e ha il canonico mese lavorativo per assegnare l'appalto. Due anni di lavoro qui contro i nove mesi a Salerno che per di più deve escavare quasi il doppio dei sedimenti. Perché? «Perché Napoli è sito Sin e si richiedono analisi aggiuntive, una normativa più stringente», spiega Spirito. Già, il Sin, l'area ambientalmente delicata che anziché portare tanti soldi, come sperava chi ha avuto la brillante idea di includere Napoli in un Sito di Inte-

resse Nazionale, ha portato, qui dove ovunque è stato istituito in Italia, un business delle analisi ambientali che ha paralizzato le opere.

**Ferrovie e interporti.** «Napoli Traccia non ha futuro, è in un'area urbanizzata con binari di formazione al massimo di 350 metri. Con Rfi stiamo studiando un collegamento tra la darsena di Levante e la rete nazionale con binari da 750 metri». È questa, nelle parole di Spirito, l'idea dell'Adsp per collegare finalmente il porto con gli interporti di Nola e Marcellise. Nei giorni scorsi c'è stato un accordo con

Rete Ferroviaria Italiana per lanciare una gara in futuro. L'Adsp vorrebbe, entro fine luglio, presentare uno studio di fattibilità. Il modello sarà quello delle grandi stazioni ferroviarie di passaggio nordeuropee, come Monaco. Se tutto questo si concretizzerà, sarà l'accantonamento definitivo di un'altra grande speculazione, quella

di Porto Florito, un cantiere da 120 milioni di euro aperto quasi sei anni fa per realizzare un polo nautico a poche centinaia di metri dalla darsena petroli (1) e container (2).

**PORTO** IL NEO PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PROVA AD ACCELERARE I TEMPI

## Patroni Griffi: «Si costituisca subito l'ente consultore dei privati»

● «Costituire celermente l'organismo di partenariato della risorsa mare».

Con questo obiettivo il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, prof. Ugo Patroni Griffi, ha inviato ai soggetti interessati una richiesta di designazione del nominativo del rappresentante che farà parte dell'ente consultore dei privati. Si tratta di una delle novità della riforma delle Autorità Portuali che affiancherà il "Comitato di gestione", unico ente deliberatore e decisorio (composto da Regione, Comune/Città Metropolitana, Capitaneria).

«L'organismo - spiega una nota - sarà così composto: un rappresentante per armatori (indicato da Confitarma e Fedarlinea) e industriali (nominato da Confindustria e Confcommercio); un

rappresentante ciascuno per: imprese portuali/concessionarie di banchine, spedizionieri, operatori logistici, operatori ferroviari, agenti marittimi, auto-trasportatori e operatori del turismo. Infine, tre rappresentanti per i sindacati (Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil-Trasporti). Infine, il comandante del porto e Patroni Griffi che lo presiederà».

Entro 7 giorni, le associazioni dovranno indicare il nominativo del loro rappresentante. L'organismo durerà in carica quattro anni e potrà esprimere pareri sugli aspetti chiave delle attività amministrative di un porto. «È necessario - commenta il presidente - procedere subito alla costituzione degli organi per consentire al nuovo Ente di incrementare l'efficienza degli scali in una strategia di multi porto».

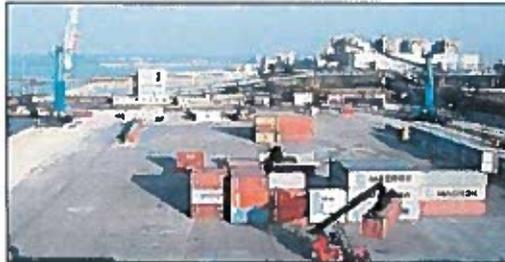
**I PUNTI**

## Urgenze: cono d'atterraggio e stazione marittima



Un aereo in arrivo

● **Modifica del cono di atterraggio, presenza di numerosi varchi, questione stazione marittima.** Sul tavolo del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale le problematiche più urgenti relative al porto. Gli operatori portuali a confronto con Patroni Griffi che intanto spinge affinché si costituiscano velocemente l'organismo di partenariato e il comitato portuale. Teo Titi commenta positivamente il nuovo approccio e parla delle prospettive locali nell'ambito della struttura sistemica.



L'area di Costa Morera all'interno del porto cittadino. Il nuovo presidente dell'Authority Patroni Griffi ha chiesto il contributo delle associazioni di categoria per valutare le necessità e i servizi necessari per l'operatività

tante cominciare, guardare alla programmazione per risolvere problematiche cronizzate. Ho avviato un buon dialogo con la città, ho sentito anche il sindaco. In generale c'è stata una non casuale sintonia considerando che le questioni che mi sono state poste erano già prioritarie per me».

Particolarmente soddisfatto si è detto il presidente dell'associazione Operatori Portuali Salentini Teo Titi. «Ho apprezzato l'atteggiamento del presidente - ha dichiarato - soprattutto quando ha sostenuto che l'ente portuale non lavora per se stesso ma per dare servizi all'utenza. Averci ricevuto nel suo primo giorno di lavoro a Brindisi per noi è stato importante e simbolico. Abbiamo la percezione che l'approccio sia completamente cambiato e che sia iniziata una reale campagna di ascolto degli operatori che fino a questo momento non c'era stata. In passato ci siamo limitati ad essere presenti all'interno del comitato portuale che ha rappresentato solo un momento di partecipazione e non di confronto». Poi Titi è entrato nel merito delle questioni che verranno affrontate. «Per rivendicando il ruolo di Brindisi - ha commentato - crediamo comunque molto nell'organizzazione sistemica, grazie alla quale si attirano le potenzialità esistenti. Quello che abbiamo voluto sottolineare - ha concluso - nell'incontro con Patroni Griffi è che il porto di Brindisi deve continuare a movimentare merci e passeggeri. Abbiamo voluto fornire la nostra visione del porto».

di Roberta DENETTO

# Nasce il team degli operatori: Patroni Griffi parte dalla città

## Prime azioni «condivise» del presidente dell'Autorità portuale

Condivisione delle questioni più stringenti legate alle prospettive di sviluppo del porto di Brindisi. Sembra essere questo il bilancio del primo incontro tra il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Adriatico-Meridionale Ugo Patroni Griffi e gli operatori portuali salentini. Il saluto di benvenuto ha rappresentato l'occasione formale per entrare direttamente nel vivo di quelle che gli stessi operatori hanno definito criticità dell'infrastruttura.

Per Patroni Griffi si tratta dei primissimi giorni di operatività brindisina, considerando che proprio l'altro pomeriggio ha firmato e fatto inviare attraverso pec la lettera ufficiale per la costituzione dell'organismo di partenariato che dovrebbe rappresentare uno dei più importanti interlocutori sul territorio. Un invito fatto recapitare alle associazioni di categoria, al mondo industriale, agli operatori affinché possano nominare ognuno un proprio

representante da inserire nel futuro organismo. «Ho dato sette giorni di tempo - annuncia Patroni Griffi - per avere una risposta in merito. Mi auguro che anche questo organismo sia molto qualificato perché ho intenzione di far partire da subito gruppi di lavoro sulle questioni prioritarie».

È sono state proprio le priorità di intervento sul porto al centro dell'incontro con gli operatori dell'associazione «Ops». «Questo è ciò che intendeva per approccio dal bas-

so - ha commentato Patroni Griffi a margine della riunione - l'Autorità deve essere al servizio della portualità e non il contrario. Incontrare gli operatori serve appunto per costruire in maniera condivisa la piattaforma programmatica. Sul tavolo sono state poste questioni che avevo già individuato». Tra tutte la modifica del cono di atterraggio per permettere una migliore fruibilità del porto. Si tratta di uno degli interventi definiti «urgenti». «Ho già parlato con l'economato -



Ugo Patroni Griffi

riferisce il neo presidente - per vincolare le risorse necessarie a intervenire. Poi va trattata la questione dei varchi che interferiscono anche con la città così come è necessario risolvere il problema della stazione marittima».

Insomma diversi temi portati direttamente sulla scrivania del presidente che dovrà tenere insieme le esigenze particolari dei singoli porti ponendole, al contempo, all'interno di un contesto allargato e strutturato come sistema. «L'importan-

## L'AUTORITÀ PORTUALE

# Patroni Griffi al ministero: «Per ora restino due segretari»

Prima mossa del presidente a pochi giorni dall'insediamento

di Roberto DENETTO

A pochi giorni dal suo insediamento, arriva la prima mossa di Ugo Patroni Griffi da presidente dell'Autorità di sistema portuale adriatico-meridionale. In attesa che, secondo le indicazioni legislative della riforma, venga nominato ufficialmente il segretario generale, il neo-presidente chiede che - in regime di prorroga - l'incarico sia confermato sia all'ingegnere Mario Mega, finora facente funzioni a Bari, sia all'Ammiraglio Salvatore Giuffrè, in carica a Brindisi.

Il decreto legislativo 169/2016 (quello della riforma della portualità) in questo senso non sembra dare molte indicazioni risolutive se non nella volontà di garantire "continuità amministrativa" prima che tutti gli organi costituenti l'Adsp siano nominati. Motivo per il quale già il giorno successivo alla sua nomina Patroni Griffi ha scritto al Ministero competente formulando una



richiesta di parere sulla prorroga.

In sostanza il decreto stabilisce che spetta al Comitato di Gestione nominare il segretario generale su proposta del Presidente. Ad oggi però i tempi lunghi della politica non hanno ancora prodotto i passaggi utili alla costituzione del Comitato. Una situazione che dilata l'attesa per la costituzione degli or-

gani preposti a rendere effettivamente operativo il nuovo ente anche nell'individuazione della figura del segretario. Nel frattempo, in questo "limbo amministrativo" si configurerebbe comunque una sorta di vacatio rispetto alla quale è lo stesso Patroni Griffi a esprimersi.

«Nella richiesta di parere che ho formulato al Ministero - dichiara - ho posto ap-

puato la questione della prorroga. L'articolo 22 del decreto 169 prevede la prorroga degli organi delle sopprresse autorità portuali fino alle nuove nomine. È opportuno capire se per organi si intendono quelli individuati dalla precedente legge, dunque anche il segretario generale». Il Ministero non ha ancora risposto in maniera formale, qualora da Roma dovesse ar-



Il decreto stabilisce che spetta al Comitato di Gestione nominare il segretario generale su proposta del Presidente. Ad oggi però i tempi sembrano ancora lunghi. Nella foto sopra, Ugo Patroni Griffi

indennità da corrispondere saranno due.

Ma la questione è, se possibile, ancora più complessa se si considera che l'ingegner Mega è un dirigente della vecchia autorità portuale barese che ha solo svolto fino a questo momento le funzioni di segretario generale in virtù di una delibera del 2014, riproposta dal commissario dell'Authority Francesco Mariani nel luglio 2016 il quale ha confermato al professionista appunto l'attribuzione del combinato della segreteria tecnico-operativa. Un elemento che ha portato Patroni Griffi a ritenere soddisfacito il principio della continuità amministrativa. Per l'Ammiraglio Giuffrè, segretario generale in carica a Brindisi, sarebbe allo stesso modo valida la proroga considerando che l'incarico cesserebbe con l'insediamento dei nuovi organi.

«Devo gestire - afferma Patroni Griffi - il nuovo ente anche se non è ancora operativo il Comitato di Gestione che è l'organo che ne determina la vera nascita amministrativa». E sulla individuazione del nome del futuro segretario, continua a mantenere la linea segnata al suo arrivo. «Devo preliminarmente avviare un confronto con il Comitato sulle caratteristiche che questa figura deve avere. Prima di poter io stesso formulare una proposta mi piacerebbe capire qual è il profilo ottimale secondo le indicazioni che mi verranno rese».

INFRASTRUTTURE PIATTAFORMA DI COSTA MORENA EST IN DIRITTORE D'ARRIVO, IN CORSO IL COLLAUDO DEFINITIVO IL COLLEGAMENTO E RELATIVO PONTE TRA IL PORTO MEDIO E INTERNO

## Quasi finiti i lavori per 50 milioni

Porto pronto per inedita prova: accogliere 3 navi da crociera in un giorno

**OCCORRE  
UNITÀ D'INTENTI  
TRA COMUNE  
E OPERATORI**  
di BRUNO STASI

Nelle mani di Ugo Patroni Griffi questa volta non le scritte di un porto ma di tutto - escluso Taranto - il sistema degli scali marittimi pugliesi. La legge di riforma della portualità italiana - accorpando authority regionali - ha posto nelle mani dei presidenti poteri di scelta quasi indiscutibili.

Ed ora - arguisce ufficializzata la sua nomina - Patroni Griffi è alle prese con la composizione del Comitato di gestione e della direzione di scalo di Bari e Brindisi.

È già si sono aperte... le danze. Come al solito prima la corsa alla poltrona e poi le azioni da mettere in campo per le strategie di sviluppo di un porto o come nel caso di un'Autorità di sistema. Patroni Griffi è impegnato nell'esplorazione delle peculiarità di ciascuna delle sedi della sua Autorità. Accoglie gli inviti di singole categorie e di associazioni. Che ovviamente cercano di accreditarsi... non si sa mai.

Ma ciò che ancora una volta resta sullo sfondo è la mancanza del principio di relazione. Cioè: il porto è parte spesso determinante di un'ecumene locale, ma - chi lo rappresenta e la anima, l'Amministrazione comunale - è considerata parte meglio da evitare per le consueti, differenti vedute. Oppure, capita anche questo, si registra un silenzio dell'ente locale che lascia inquieti e disorientati. È il sindaco - nel caso di Brindisi, la sinistra - e l'intero consiglio comunale, mentre si decide quale ruolo spetterà al porto della città tra quelli che compongono la nuova Autorità di sistema, non si pongono allo stato il problema. E, invece, di incontrare gli operatori del porto - tutti nessuno escluso - e le associazioni di categoria e di rappresentanza del lavoro, e stabilire un'unità di intenti programmatici e il ruolo nuovo che il porto dovrà presto avere, magari in una seduta di consiglio comunale aperta, sindaco e consiglieri comunali lasciano che a tirare la giacca... a Patroni Griffi siamo gruppi portatori di interessi di settore. Una situazione che fa comodo a chi ha già in mente il nome del futuro segretario generale dell'Autorità di sistema e quale e quanto parte i porti che ne fanno parte avranno.



PORTO IN CRESCITA Il raccordo ferroviario, una delle opere in fase di completamento

Ormai verso il completamento definitivo anche il raccordo ferroviario

● E ormai prossima la definitiva infrastrutturazione della piattaforma di Costa Morena est. È infatti in corso di collaudo definitivo il collegamento e relativo ponte tra il porto medio e quello interno. Ed anche il relativo raccordo ferroviario. Cantieri per oltre 50 milioni di euro - sotto la spinta dell'efficientamento dei servizi potrebbero collocare lo scalo marittimo brindisino - accorpato dal testo di riconversione della legge 84/94 all'Authority di Bari - in una nuova e più consona realtà con una dimensione internazionale dei traffici marittimi. Intanto il porto di Brindisi si prepara per una prova senza precedenti: il 14 agosto ospiterà ben tre navi da crociera lo stesso giorno.

STASI A PAGINA 100

**DINAMICA DA CHIARIRE**

## Cade con la moto in viale Aldo Moro Grave un giovane

● Per cause ancora in corso di accertamento, ieri sera intorno alle 19 un centauro ha perso il controllo della sua potente moto - una «Honda» - mentre percorreva viale Aldo Moro cedendo rovinosamente e sbattendosi contro alcune auto. Le condizioni del giovane brindisino sono apparse subito abbastanza gravi ed è stato trasportato in ospedale a bordo di un'ambulanza. Avrebbe riportato varie fratture. Sul posto sono intervenuti i vigili urbani.



VIALE A. MORO La moto dopo l'incidente [foto Maurizio Meli]

**PALLACANESTRO**

Oggi l'Enel Basket affronta il «derby» con JuveCaserta

DE SARDONE A PAGINA 100

**CALCIO LEGA PRO**

Virtus Francavilla oggi al «Granillo» di Reggio Calabria

ARBENTIERI A PAGINA 100

«ECCellenza» INCONTRO AL LICEO SCIENTIFICO

## Ministra in visita alla Scuola Europea



OSPITE SPECIALE La Ministra al liceo [foto Mani]

SERVIZI A PAGINA 100

DENUNCIATO UN GIOVANE DI ORIA

## Simula una rapina per intascare soldi

● Un autotrasportatore di Oria, C. A. di 22 anni, è stato denunciato per simulazione di reato. Messo alle strette dai carabinieri della stazione di Specchia, ha confessato di aver finto di aver subito una rapina per un migliaio di euro, mentre era nel Capo di Leuca per una serie di consegne di carni. Aveva raccontato che due soggetti l'avevano rapinato al passaggio a Livello, lungo la linea del solcata dai treni delle Ferrovie Sud Est, nella zona di Migliano, ma qualcosa era subito apparso poco chiara. I banditi avrebbero spalancato lo sportello del furgone da lui condotto, per trascinarlo di peso all'esterno senza troppi complimenti, e stappargli i soldi. Era tutto falso.

IERI SERA TITOLARE CHIUSA BY UNA STANZA: PANICO TRA I CLIENTI

## Quattro banditi assaltano tabaccheria a Bozzano

● Quattro banditi incappucciati e armati hanno assaltato ieri sera - a distanza di una settimana esatta dal tentativo di rapina ad una signora e alla enogastronomia di viale Belgio - la tabaccheria di via Irlanda, al quartiere Bozzano a Brindisi.

Intorno alle 19, i malviventi hanno fatto irruzione nel locale, uno di loro ha trattenuto la proprietaria in una stanza del retro, davanti invece è rimasta una ragazza e una cliente che hanno assistito alla scena atterrite.

I rapinatori hanno preso l'incasso e sono fuggiti via. Sul posto gli agenti delle Volanti che hanno acquisito le immagini del sistema di video sorveglianza. Anche la scorsa settimana, come si diceva, in azione erano entrati quattro banditi. Non è escluso che si tratti della stessa banda.

## COSTA MORENA EST

CANTIERI PER 50 MILIONI DI EURO

### COLLEGAMENTI STRATEGICI

In corso di collaudo il collegamento e relativo ponte tra il porto medio e quello interno. Ed anche il relativo raccordo ferroviario

# Infrastrutture ormai vicine all'ultimazione

Opere capaci di dare un forte impulso alla movimentazione merci

#### BRINDISI

● È ormai prossima la definitiva infrastrutturazione della piattaforma di Costa Morena est. È infatti in corso di collaudo definitivo il collegamento e relativo ponte tra il porto medio e quello interno. Ed anche il relativo raccordo ferroviario.

Le opere, in grado di dare un deciso impulso alla movimentazione delle merci, rientrano nell'ampio programma messo a punto dal commissario dell'Autorità portuale di Brindisi (oggi all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale), Mario Valente. Un piano di interventi, in gran parte di fase di ultimazione, che sta caratterizzando la polifunzionalità del porto brindisino. Cantieri per oltre 50 milioni di euro - sotto la spinta dell'efficientamento dei servizi - potrebbero collocare lo scalo marittimo brindisino - accorpato dal testo di riconversione della legge 94/94 all'Authority di Bari - in una nuova e più consona realtà con una dimensione internazionale del traffico marittimo.

In vista di un'auspicabile ripresa, a pieno regime, delle apprezzabili potenzialità del porto brindisino, Valente ha inteso dare impulso alla tempestiva delle opere programmate e ne ha previste altre a completamento. L'accelerazione ha ri-

guardato i lavori di pavimentazione del piazzale di Costa Morena est e la realizzazione del relativo binario ferroviario. Ed anche la rimozione del varco di accesso per procedere allo sbancamento della rampa esistente e dare la possibilità di

collegare il binario negli ultimi trenta metri.

In virtù di tali ed altre opere, sulla piattaforma di Costa Morena est è stato possibile depositare i container riattivando un traffico che si era interrotto.

### NAVI DA CROCIERA UN RECORD DI CUI ANDARE ORGOGLIOSI

## Tre attracchi in un giorno pronti alla prova del nove

● Il porto di Brindisi alla prova del nove: il 14 agosto ospiterà ben tre navi da crociera lo stesso giorno.

Non era mai accaduto che tre moderne unità delle più prestigiose compagnie mondiali del settore trovassero posto - contemporaneamente - lungo le banchine dello scalo brindisino. Un successo della tenace volontà del commissario dell'Autorità, Mario Valente, di operare con costanza (e qualche volta, controvento), di condurre a termine impegni nuovi e pregressi, per dimostrare le reali capacità ricettivo-logistiche del porto di Brindisi e l'alta qualificazione degli operatori e dei servizi alternativi.

«È in corso di collaudo - spiega Valente - la banchina Feltrinelli, sotto l'ex Capannoni Montecatini, lunga complessivamente 420 metri, con pescaggio oltre dieci metri. Po-

trebbe essere pronta per il 14 agosto, giorno cruciale per la stagione crocieristica brindisina quando il porto ospiterà per la prima volta una delle tre navi previste dal calendario di accosti per il 2017. Alla vigilia di Ferragosto, infatti, hanno chiesto l'approdo tre unità con a bordo migliaia di turisti. Credo che sarà una data storica per la città, che potrà assistere, orgogliosamente, ad un evento degno di un grande porto, ora destinatario di interessi cospicui da parte di operatori internazionali del settore crocieristico.

Il calendario degli approdi dal primo maggio prevede ancora ulteriori 40 approdi, in

agenda sino al 23 di ottobre. La stagione è stata inaugurata lo scorso 10 aprile, con una manovra collaudata, attraverso il canale Pigeotti, la nave ha attraccato alla banchina denominata Carbonifera, nei pressi della Stazione Marittima. Porto terminale (permesso l'imbarco e lo sbarco) e home-port nel presente e nel futuro dello scalo brindisino. Nel 2017, nei porti pugliesi, transiteranno oltre mezzo milione di turisti per 185 accosti programmati dalla più accreditata compagnia di settore. Ora, con la costituzione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale e la nomina del suo presidente, Ugo Patroni Griffi (in città già due volte), il patrimonio crocieristico, messo insieme dal commissario Valente, con altre iniziative ed opere in fase di ultimazione, va incrementato attraverso una solida proficua programmazione. **A. Sestini**



SCALO IN CRESCITA Le opere in fase di completamento

necessari a rendere compatibili l'innalzamento dei limiti dell'alz-draft presso le banchine del porto medio di Brindisi con l'approdo Lento portuale brindisino ha messo nella disponibilità di Aeroporti di Puglia le risorse per finanziare i lavori necessari all'installazione del sistema di atterraggio strumentale. L'obiettivo perseguito è l'innalzamento del cono di atterraggio degli aerei al fine di consentire alle navi di altezza sino a 50 metri di ormeggiare nel porto medio.

Spiccano nel piano delle opere volute dal commissario Valente il disinquinamento del Seno di Ponente, il consolidamento e la costruzione di banchine tra le quali la Feltrinelli, la ristrutturazione del terminal di Costa Morena e il collegamento - in corso di collaudo - del ponte di collegamento tra le banchine di Punta delle Ferrare e quelle di Sant'Apollinare.

«È la nostra visione strategica - commenta Mario Valente - che, supportata dall'Ente, ha come obiettivo principale la realizzazione del tratto arteso circuito doganale».

### **NUOVO FRONTE** Inchiesta Rina, a Bari gli atti sul naufragio Norman Atlantic

**ATTI GIUDIZIARI** relativi a presunte false certificazioni rilasciate dal Rina (Registro Navale Italiano) saranno trasmessi, nei prossimi giorni, dalla Procura di Genova a quella di Bari. Dall'inchiesta sulle presunte irregolarità dei certificati per navi e traghetti, che ha portato due giorni fa all'arresto di due ispettori del Rina, sarebbero emerse anche falsificazioni di alcuni certificati per il traghetti Norman Atlantic, naufragato nel dicembre 2014 a largo delle coste albanesi, disastro nel quale morirono 11 persone mentre altre 18 risultano tutt'ora disperse. Sul naufragio indaga la magistratura barese che, in un incidente probatorio, ha cristallizzato l'esito della perizia eseguita sul relitto e sulla strumentazione di bordo per ricostruire le fasi del naufragio. Dagli accertamenti dei tecnici è emerso che la nave aveva tutte le certificazioni in regola e che il rogo potrebbe essere stato causato dalla cella frigo di un tir, poi non domato in tempo per l'attivazione tardiva dell'impianto antincendio. L'esito delle indagini della Procura di Genova sulle presunte certificazioni false potrebbe ora fornire nuovi spunti investigativi per accertare le cause di quel naufragio.

**Azienda e sindacati si confrontano**

## Sospeso sciopero a Gioia Tauro

**R**oma. Intesa raggiunta per il porto di Gioia Tauro. In sciopero da quasi una settimana contro un piano esuberi per 400 unità, all'indomani del vertice tenutosi al ministero dei Trasporti mercoledì scorso, Medcenter Container Terminal e sindacati hanno firmato un verbale d'incontro, riferisce il *Sole 24 Ore*, che mette anche fine al blocco delle attività nel principale terminal di trasbordo d'Italia. «Giudizio positivo» per il segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi. «Con la disponibilità del ministero competente ora si dovranno indivi-  
*segue in ultima pagina*



### Sospeso sciopero

duare le soluzioni che rivendichiamo da tempo e che, con la sola azienda, non si era riusciti a trovare». Come spiega Uiltrasporti, sarà riattivato «con le parti sociali il tavolo di coordinamento dell'accordo di programma quadro e sarà aperto un tavolo di incontri con calendario stringente sulle questioni riguardanti il numero dei lavoratori da collocare in Agenzia, sul quale si è convenuta l'opportunità che sia valutata attentamente la riduzione del numero degli esuberi». Insomma, un «primo passo» come ha commenta il coordinatore nazionale per i porti della Fit-Cisl, Ugo Milone.

politica

## Piano regolatore portuale. Finalmente la Regione invia l'atto all' Authority

Alla fine, sono trascorsi quattro mesi. I termini per la presentazione delle considerazioni da parte dei vari enti sul Piano regolatore portuale sono scaduti a metà dicembre ma solo ora la Regione ha scritto all' Autorità Portuale, chiedendo di sistemare definitivamente il rapporto ambientale e di pubblicarlo. Dopo la pubblicazione, ci saranno 60 giorni di tempo durante i quali chiunque, anche i liberi cittadini, potranno avanzare osservazioni. Scaduti anche i 60 giorni, si dovrà esaminare il tutto e finalmente emettere la Valutazione Ambientale Strategica, ultimo passaggio per l' approvazione del Piano. Ritardi anche per la firma che darà avvio al piano di caratterizzazione della Zona Falcata. L' Autorità Portuale ha fatto un incarico sotto soglia all' Università per un affiancamento nella redazione di relazioni, raccolta e analisi critica dei risultati. Gli approfondimenti saranno invece affidati con procedura separata.

## Portualità turistica, firmato l' accordo di programma-quadro

*L' atto è stato sottoscritto dal ministro Claudio De Vincenti*

S. STEFANO DI CAMASTRA Giornata memorabile quella di ieri, in cui è stato firmato dai soggetti istituzionali interessati l' accordo di programma-quadro per la realizzazione e lo sviluppo del sistema di portualità turistica nella città delle ceramiche, prima opera del Masterplan della Città metropolitana di Messina ad essere avviata.

La cerimonia, con inizio alle 10 di ieri, si è svolta nel salone dello storico palazzo Trabia che, anche per la presenza di varie autorità civili e militari e di quasi 60 sindaci del vasto territorio, non è riuscito a contenere tutti gli intervenuti.

Dopo la presentazione del sindaco Francesco Re, con la moderazione del presidente del consiglio comunale Carmelo Re, sono intervenuti Mariella Lo Bello, assessore regionale alle Attività Produttive; il sindaco metropolitano Renato Accorinti; il rettore dell' Università degli Studi di Messina, Pietro Navarra; il presidente della Regione Rosario Crocetta; mons. Orlando, delegato del neo vescovo della Diocesi di Patti; il deputato nazionale e sindaco di Agira Maria Greco; il deputato e sindaco di Pollina Magda Culotta; il deputato regionale Giuseppe Laccoto e, per l' impresa "Bruno Teodoro Spa", impegnata nella costruzione del porto, il presidente del consiglio di amministrazione Nuccio Bruno.

Presente anche il segretario provinciale Cgl Giovanni Mastroieni e vari sindaci del comprensorio, che hanno colto l' occasione per esporre problematiche inerenti il proprio territorio. Tutti hanno mostrato entusiasmo per il raggiunto traguardo del porto il cui iter, molto complesso ed articolato, non è stato scevro di "ostilità" come asserito dallo stesso Crocetta. Il ministro per la Coesione Territoriale ed il Mezzogiorno Claudio De Vincenti, nel suo intervento, ha risposto punto per punto a tutti i quesiti posti dai sindaci per poi passare al principale argomento del porto turistico, che ha considerato punto strategico per l' economia e lo sviluppo del territorio, interessante snodo est-ovest per la vicina ferrovia e nord-sud per l' asse viario Santo Stefano-Gela. «Uno sbocco alle attività economiche - ha detto - ed a tutto l' indotto». Molto si è soffermato sul Masterplan del Mezzogiorno esponendone i molteplici vantaggi ed opportunità. Lo storico incontro si è concluso con la firma dell' accordo interistituzionale, che

consente di velocizzare le spese, i tempi di avvio dei cantieri e l' acquisizione della certezza assoluta sulla disponibilità finanziaria. Dopo il rinfresco, tutto il gruppo istituzionale si è spostato a Castel di Tusa per una visita al complesso delle megasculture di Fiumara d' Arte ed alle stanze dell' albergo-museo del mecenate Antonio Presti che, sulla base di un protocollo d' intesa, dovrà dare l' impronta artistica all' imponente struttura portuale.

«Contiamo di avviare i cantieri subito dopo l' estate - precisa il sindaco Francesco Re - vogliamo dare priorità al potenziamento del nostro sistema di depurazione per migliorare la qualità delle acque del nostro mare. Si prevedono per subito 200 posti di lavoro».

Va avanti il dialogo con l' assessorato Territorio e Ambiente

## Aree del porto, dopo quasi 16 anni passaggio di consegne imminente

*Novità in arrivo anche per quanto riguarda il dragaggio dell' imboccatura*

Milazzo Dopo quasi 16 anni è ormai imminente il passaggio di consegne delle aree del porto di Milazzo dalla Regione all' **Autorità portuale**. Lo ha reso nel corso dell' ultima riunione di Comitato, il segretario generale Francesco Di Sarcina il quale ha confermato che «è ormai in stato avanzato il dialogo con l' assessorato Territorio e Ambiente per il verbale di consegne di tali aree».

Una questione controversa.

Infatti sulla base di un accordo stipulato nel 2000 tra MiT e Regione, l' Authority avrebbe dovuto versare una parte dei canoni demaniali alla Regione la quale, a sua volta, avrebbe coperto le spese di manutenzione.

In realtà l' accordo non è mai stato rispettato da entrambe le parti e l' **Autorità portuale** ha effettuato spese di manutenzione ritenute dalla stessa superiori rispetto ai canoni introitati.

Situazione diversa per le aree invece in cui insistono Raffineria e Centrale termoelettrica che pure rientravano del demanio marittimo statale. In questo caso il passaggio definitivo delle aree è stato regolarizzato e reso definitivo. È importante chiarire che i canoni demaniali e il gettito di Iva provenienti dalle due industrie sarebbero stati versati allo Stato, mentre l' ampliamento della circoscrizione all'

**Autorità portuale** - ha spiegato lo stesso commissario De Simone - ha consentito che tali cospicui introiti venissero reinvestiti direttamente dall' **Autorità portuale** a favore del territorio.

del porto di Milazzo condizionata anche dalla dichiarazione Sin ma anche dalla necessità di risparmiare gli elevati costi di smaltimento in discarica del materiale.

I vertici dell' **Autorità portuale** hanno dichiarato che sono state completate le analisi prescritte dal ministero dell' Ambiente ed è in corso il perfezionamento dell' incarico all' Università di Reggio Calabria per la granulometria e lo studio dello spostamento per effetto delle correnti. Quando tutte le analisi saranno complete verranno inviate a Roma e finalmente si potrà procedere con i lavori che dureranno 365 giorni per un costo di poco inferiore ai 6 milioni di euro.

## Sud prioritario soltanto a parole viene cancellato dal Def

*Il Pd prende in giro i siciliani: Ponte e Autorità portuale non sono un' elemosina*

Per molti giorni i messinesi si sono illusi che la visita del Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio alla loro città portasse belle notizie. I più ottimisti sognavano l'annuncio della ripresa dell'iter di costruzione del Ponte sullo Stretto o, quantomeno, le scadenze del percorso tecnico-burocratico dell'opera. Tutti - meno un paio di vecchi politici e i loro portaborse - contavano sull'annullamento dello sciagurato trasferimento a Gioia Tauro della sede dell'Autorità portuale di Messina e Milazzo. Non per un campanilismo fuori tempo, bensì perché chiunque abbia un minimo di onestà intellettuale deve ammettere che l'accorpamento equivale a un'appropriazione indebita ai danni di milazzesi e messinesi. Il Ministro ha risposto picche su tutto e il Partito Democratico pagherà pesantemente l'umiliazione inflitta ai cittadini peloritani. E' impossibile non capire che i No dell'alto esponente del Governo Gentiloni condannano Messina e la Sicilia a proseguire nel suo percorso di decadenza. Non esiste al mondo un Paese civile che marginalizzi pervicacemente milioni di suoi cittadini, come hanno fatto e continuano a fare i Governi italiani con l'estremo Sud. La necessità di ulteriori approfondimenti tecnici e l'avvio dell'ennesima analisi costi-benefici sono offensivi e ingiustificabili. Il progetto c'è, è stato approvato, pagato ed è quanto di meglio si possa sperare. Ogni altra soluzione è un ripiego che peggiora la qualità e ritarda l'esecuzione dell'opera. L'ipotesi Tunnel implica 10 anni tra progettazione e autorizzazioni; con esso, l'Area dello Stretto perderebbe ogni attrattiva turistica e svanirebbe il sogno dell'integrazione delle due città. Gentiloni e Delrio non possono continuare a baloccarsi sulla pelle di milioni di meridionali, considerando la SA-PA/CT (Ponte compreso) un fastidioso argomento, irrilevante per il futuro del Paese. L'unicità dello Stretto nel panorama euromediterraneo pone Messina e Reggio Calabria sullo stesso piano di Istanbul- che ha già in cantiere il 4° ponte e il 2° tunnel - e della Manica. Per non parlare delle isole danesi e della Svezia, dove separazioni geografiche superiori ai 10 km sono state annullate da molti anni, con risultati sociali ed economici straordinari. Altrettanto irragionevole appare l'affermazione del Ministro sull'irrevocabilità della decisione di creare un'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno meridionale, dello Ionio e dello Stretto - disomogenea già nella denominazione -

## - segue

---

nella quale inserire in modo forzato e innaturale porti di dimensioni, tipologie e problematiche totalmente diverse. Alcuni con gestione attiva, altri tenuti in vita esclusivamente mediante aiuti pubblici, altri ancora vere e proprie polveriere. Totalmente inverosimili, poi, suonano le assicurazioni sul mantenimento dell' autonomia amministrativa, che richiederebbe immediate modifiche alla Legge. A Messina, Delrio e Faraone hanno annunciato che decine di milioni di euro e i "gioielli di famiglia" - zona falacata, fiera, passeggiata a mare, risanamento di Maregreggio, pontile di Milazzo, collegamenti con la eventuale ZES, etc. - saranno tolti a messinesi e milazzesi per essere gestiti altrove. Ed era solo l' inizio. Poi è arrivato un Allegato Infrastrutture al Def indegno di chi dovrebbe occuparsi dell' intero Paese. Fernando Rizzo.

*Redazione in collab. con Rete civica per le Infrastrutture nel Mezzogiorno*

Giardini Naxos

## Dragaggio ultimato Ripascimento finito

Giuseppe Le Mura GIARDINI NAXOS Tutto secondo i piani prestabiliti. Il dragaggio dell'area portuale, ed il ripascimento della costa antistante il tratto da piazzetta Kalkis a piazzetta Chiesa di San Pancrazio, sul lungomare Tysandros, è stato completato nei modi e nei termini previsti dal progetto grazie ad un apposito finanziamento dalla Regione Siciliana, mentre la direzione dei lavori marini è stata dell'ingegnere Adolfo Veroux.

Le molteplici azioni di prelievo dei sedimenti che si trovano depositati sui fondali del porto di Naxos, come il trasporto e la ricollocazione degli stessi sull'arenile giardinese, è stata ad opera del pontone "Enrico I", arrivato lo scorso 8 aprile dalla vicina costa calabra e che dall'indomani ha attivato i motori effettuando tutte le operazioni di prelievo della sabbia e di ricollocazione sulla linea di costa. Dapprima i tempi fissati per ultimare quest'ultima "trance" sono stati di 8 giorni, ma per un imprevisto malfunzionamento del pontone sono stati fatti slittare di qualche giorno, grazie comunque all'estensione dell'ordinanza della Capitaneria di porto di Messina che ha concesso di proseguire. I lavori progettuali prevedevano la rimozione dall'area portuale di altri 4.000 metri cubi di materiale sabbioso che compromettevano la sicurezza della navigazione.

## El tráfico del puerto de Amberes aumenta un 1,5%

En el primer trimestre del año el puerto de Amberes ha movido un total de 54,3 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 1,5%, respecto al mismo periodo del año anterior.

En tráfico de contenedores el puerto belga registró un movimiento, en los primeros tres meses del año, de 2.480.932 contenedores, lo que supuso un ligero aumento del 0,7%, con un total de 29,7 millones de toneladas (+2%).

