

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
08 Febbraio 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

"...Novità del correttivo porti in anteprima alla Compagnia portuale..." (Il Resto del Carlino)

Dai Porti:

Trieste:

"...Il Porto capofila di SMARTLOGI..." (Ferpress, Messaggero Marittimo)

Venezia:

"...Traffici stabili nel porto di Venezia..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...E' gelo tra industriali e Culmv..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Traffici in tilt tra l'Italia e l'Europa..." (Il Sole 24 Ore)

"...Rimorchiatori riuniti punta 24 milioni su Malta..." (Il Secolo XIX)

"...La nuova trincea dei camalli..." (Il Secolo XIX)

Piombino:

"...Lettera anonima sulle concessioni..." (Il Telegrafo)

"...Accelerazione positiva..." (Il Telegrafo)

La Spezia:

"...Il metrò del mare agita i battellieri..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...SOS conti, via al nuovo piano..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Di Majo a Londra per i piani di sviluppo del network di Roma e Lazio..."
(Civonline)

Messina:

"...Il Ponte sullo Stretto non basta..." (Strettoweb)

Palermo:

"...Acqua razionata, attesa per il sì da Roma..." (La Repubblica)

Catania:

"...Il concorso per il waterfront bandito dal Comune di Catania..." (La Sicilia)

"...Gruppo Onorato inaugurata a Catania la nuova nave..." (La Sicilia)

Trapani:

"...E' necessario rinnovare il Prp..." (Quotidiano di Sicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
08 Febbraio 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

INCONTRO CON IVANO RUSSO

Le novità del 'correttivo porto' in anteprima alla Compagnia portuale

ALLE 20.30 presso la sede della Compagnia portuale in via Antico Squero, Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, presenta in anteprima la nuova normativa che deriva dall'applicazione del 'correttivo porti' (un intervento legislativo che introduce importanti novità nell'ordinamento portuale).

L'evento è promosso da Compagnia portuale e Ancip, l'associazione nazionale di categoria. L'incontro si aprirà con i saluti del sindaco Michele de Pascale, del consigliere regionale Gianni Bessi, del presidente dell'Autorità di sistema portuale Daniele Rossi. Interverranno Andrea Gentile (presidente Assologistica) e Riccardo Sabadini (presidente Sapir Spa). Relatori: Roberto Rubboli (direttore Ancip), Franco Mariani (segretario generale Assoport), Alberto Pagani (componente IX Commissione Trasporti Camera).

Porto di Trieste capofila di SMARTLOGI, progetto europeo sulla logistica transfrontaliera sostenibile

(FERPRESS) – Trieste, 8 FEB – Il porto di Trieste continua ad investire nel settore della progettazione europea. Un budget di 24,7 milioni di euro, finanziato con fondi europei, e 15 nuovi progetti attivati nell'ultimo biennio.

L'ultimo nato si chiama SMARTLOGI – “Logistica transfrontaliera sostenibile e intelligente”, ed è un nuovo progetto sull'innovazione tecnologica al servizio dell'intermodalità, che vede capofila l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Il progetto, che avrà una durata di 24 mesi e un budget di circa 1,3 milioni di euro, è co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Austria, ed è sviluppato in collaborazione con l'interporto di Fűrnitz, l'Università di Klagenfurt, il GECT “Senza Confini”, la Regione Veneto, l'Università IUAV di Venezia ed EURAC.

Finalità del progetto sarà quella di potenziare la cooperazione sia sul piano operativo che istituzionale, riguardante le opzioni sostenibili del trasporto intermodale, al fine di diminuirne l'impatto sull'ambiente in termini di emissioni di gas inquinanti, CO2, e rumore sull'arco alpino, lungo l'asse del Brennero e quello di Tarvisio. In particolare, il Porto di Trieste e il terminal austriaco di Fűrnitz (Villacco) adotteranno una soluzione tecnologica condivisa per lo scambio di dati in tempo reale, in modo tale da rendere il trasporto ferroviario delle merci ancora più conveniente ed efficiente. Infine, sarà sviluppata una strategia replicabile anche in altri territori transfrontalieri.

Per il presidente Zeno D'Agostino, intervenuto all'evento di lancio del progetto, SMARTLOGI è particolarmente importante perché è il primo di una nuova serie di progetti focalizzati sullo studio di soluzioni innovative nel settore intermodale. Ambito in cui il porto di Trieste è protagonista a livello nazionale, non solo per le performance conseguite in termini di traffico: 8.681 treni movimentati nel 2017 (+ 13,76% rispetto al 2016, +45,71% rispetto al 2015) , ma anche sul fronte degli investimenti e delle politiche di rilancio future che vedono nella ferrovia il perno dello sviluppo logistico dello scalo.

Il porto di Trieste capofila di Smartlogi

Progetto europeo sulla logistica transfrontaliera sostenibile

TRIESTE – Il porto di Trieste continua ad investire nel settore della progettazione europea. Un budget di 24,7 milioni di euro, finanziato con fondi europei, e 15 nuovi progetti attivati nell'ultimo biennio. L'ultimo nato si chiama Smartlogi – "Logistica transfrontaliera sostenibile e intelligente", ed è un nuovo progetto sull'innovazione tecnologica al servizio dell'intermodalità, che vede capofila l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale.

Il progetto, che avrà una durata di due anni e un budget di circa 1,3 milioni di euro, è co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Austria, ed è sviluppato in collaborazione con l'interporto di Fűrnitz, l'Università di Klagenfurt, il Gect "Senza Confini", la Regione Veneto, l'Università luav di Venezia ed Eurac.

Finalità del progetto sarà quella di potenziare la cooperazione sia sul piano operativo che istituzionale, riguardante le opzioni sostenibili del trasporto intermodale, al fine di diminuirne l'impatto sull'ambiente in termini di emissioni di gas inquinanti, CO2, e rumore sull'arco alpino, lungo l'asse del Brennero e quello di Tarvisio. In particolare, il porto di Trieste e il terminal austriaco di Fűrnitz (Villacco) adotteranno una soluzione tecnologica condivisa per lo scambio di dati in tempo reale, in modo tale da rendere il trasporto ferroviario delle merci ancora più conveniente ed efficiente. Infine, sarà sviluppata una strategia replicabile anche in altri territori transfrontalieri.

Per il presidente Zeno D'Agostino, intervenuto all'evento di lancio del progetto, Smartlogi è particolarmente importante perché è il primo di una nuova serie di progetti focalizzati sullo studio di soluzioni innovative nel settore intermodale. Ambito in cui il porto di Trieste è protagonista a livello nazionale, non solo per le performance conseguite in termini di traffico: 8.681 treni movimentati nel 2017 (+ 13,76% rispetto al 2016, + 45,71% rispetto al 2015) , ma anche sul fronte degli investimenti e delle politiche di rilancio future che vedono nella ferrovia il perno dello sviluppo logistico dello scalo.

Traffici stabili nel porto di Venezia

Forte crescita per traghetti e ro-ro, in calo le rinfuse

VENEZIA – Per il porto di Venezia il 2017 si è dimostrato un anno di sostanziale stabilità in termini di traffici cargo movimentati, con un volume complessivo che è stato pari a 25,07 milioni di tonnellate di merce, solo lo 0,5% in meno rispetto ai 25,21 milioni di tonnellate registrati nel 2016.

Container

Secondo i dati statistici resi noti dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, il traffico dei container durante il 2017 ha raggiunto praticamente i medesimi volumi dell'anno precedente: 606.008 teu (pari a 5,618 milioni di tonnellate) rispetto a 605.875 teu (5,614 milioni di tonnellate).

Traffico ro-ro

Risultano invece in forte crescita le movimentazioni di merci ro-ro, passate da 1.052.207 tonnellate del 2016 a 1.523.663 di tonnellate nel 2017, con un aumento del 44,8% (da 47.139 a 67.328 in termini di unità di carico; + 42,8%).

Rinfuse

Per quanto concerne il settore delle rinfuse, quelle liquide hanno registrato una contrazione del 2,4% passando da 9.007.879 a 8.787.511 tonnellate; mentre le rinfuse solide sono calate del 3,8% (da 7,11 milioni a 6,84 milioni di tonnellate).

Passeggeri

Sul fronte dei passeggeri, infine, risultano in forte crescita i numeri del comparto traghetti, con 203.996 transiti, il 34,4% in più rispetto ai 151.762 transiti dell'anno precedente, a fronte di un marcato calo della movimentazione di crocieristi, scesi da 1.625.637 nel 2016 a 1.446.635 nel 2017, 179.002 in meno, pari ad una percentuale del - 11%.

Lavoro in porto, a Genova è gelo tra industriali e Culmv / IL CASO

Genova - Mondini: «Tirare fuori altri soldi per la Compagnia? Non sta né in cielo né in terra». Sui moli torna lo spettro della tensione.

Genova - Il clima sulle banchine genovesi potrebbe presto diventare rovente: dalla sede di Confindustria Genova non arriva alcun passo indietro sul tema del lavoro in porto.

Resta, invece, da parte degli industriali una ferma convinzione: l'attuale assetto dei camalli va rivisto perché «non più economicamente sostenibile». E quello dell'agenzia - già adottato negli scali di Livorno e Trieste - **potrebbe essere il nuovo modello di organizzazione capace di risolvere i problemi della Compagnia Unica**. La presa di posizione arriva direttamente dal presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini, dopo che nei giorni scorsi è circolato in porto un volantino contro l'agenzia - dal titolo "Facciamo chiarezza" - firmato dal consiglio unitario dei delegati sindacali della Culmv. Il comunicato dei camalli è maturato all'indomani dell'articolo pubblicato sul *Secolo XIX/The MediTelegraph* che faceva riferimento all'idea dell'agenzia per i portuali proposta da un gruppo di terminalisti genovesi durante un incontro in Confindustria.

«Mi ha stupito l'uscita di questo volantino - spiega Mondini - perché è normale che alcuni imprenditori avanzino proposte per risolvere una situazione di difficoltà». Per il presidente degli industriali genovesi «nessuno ha deciso di creare un'agenzia per il lavoro in porto» ma il modello che già è stato adottato nei porti di Trieste e Livorno «potrebbe essere una soluzione ai problemi economici della Compagnia Unica». **«Lo scorso anno - sottolinea - il bilancio della Culmv è stato chiuso grazie all'intervento degli operatori che hanno messo sul tavolo circa un milione di euro»**. «Concettualmente non sta né in cielo né in terra che anche nel 2018 qualcuno debba tirare fuori di tasca propria altri soldi per la Culmv».

-segue

A fine marzo i camalli dovranno presentare un piano d'impresa all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: il documento, nelle sue linee guida, è stato oggetto di discussione nel corso dell'ultimo consiglio di amministrazione della Culmv. Il fascicolo dovrà garantire - secondo le direttive di Palazzo San Giorgio - la messa in sicurezza dell'equilibrio economico-finanziario della Compagnia Unica da qui fino al 2019 - anno di scadenza dell'attuale concessione -, ma anche giustificare l'aumento di numero dei soci (oltre le mille unità) che operano in porto, certificando una previsione di crescita dei traffici. «Se il modello agenzia non piace ai portuali - chiude Mondini - siamo pronti a valutare ogni tipo di proposta alternativa. **I terminalisti si sono già impegnati a pagare regolarmente i corrispettivi dovuti per l'utilizzo della manodopera dei camalli**».

Il Secolo XIX

GENOVA, SUL LAVORO IN PORTO DIBATTITO SEMPRE PIÙ ACCESO

Gelo industriali-Culmv. Mondini: «Il modello va cambiato»

GENOVA. Il clima sulle banchine genovesi potrebbe presto diventare rovente: dalla sede di Confindustria Genova non arriva alcun passo indietro sul tema del lavoro in porto.

Resta, invece, da parte degli industriali una ferma convinzione: l'attuale assetto dei camalli va rivisto perché «non più economicamente sostenibile». E quello dell'agenzia - già adottato negli scali di Livorno e Trieste - potrebbe essere il nuovo modello di organizzazione capace di risolvere i problemi della Compagnia Unica. La presa di posizione arriva direttamente dal presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini, dopo che nei giorni scorsi è circolato in porto un volantino contro l'agenzia dal titolo "Facciamo chiarezza" - firmato dal consiglio unitario dei delegati sindacali della Culmv. Il comunicato dei camalli è maturato all'indomani dell'articolo pubblicato sul Secolo XIX/The Medi Telegraph che faceva riferimento all'idea dell'agenzia per i portuali proposta da un gruppo di terminalisti genovesi durante un incontro in Confindustria.

«Mi ha stupito l'uscita di questo volantino - spiega Mondini - perché è normale che alcuni imprenditori avanzino proposte per risolvere una situazione di difficoltà». Per il presidente degli industriali genovesi «nessuno ha deciso di creare un'agenzia per il lavoro in porto» ma il modello che già è stato adottato nei porti di Trieste e Livorno «potrebbe essere una soluzione ai problemi economici della Compagnia Unica». «Lo scorso anno - sottolinea - il bilancio della Culmv è stato chiuso grazie all'intervento degli operatori che hanno messo sul tavolo circa un milione di euro». «Concettualmente non sta né in cielo né in terra che anche nel 2018 qualcuno debba tirare fuori di tasca propria altri soldi per la Culmv».

A fine marzo i camalli dovranno presentare un piano d'impresa all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: il documento, nelle sue linee guida, è stato oggetto di discussione nel corso dell'ultimo consiglio di amministrazione della Culmv. Il fascicolo dovrà garantire - secondo le direttive di Palazzo San Giorgio - la messa in sicurezza dell'equilibrio economico-finanziario della Compagnia Unica da qui fino al 2019 - anno di scadenza dell'attuale concessione -, ma anche giustificare l'aumento di numero dei soci (oltre le mille unità) che operano in porto, certificando una previsione di crescita dei traffici. «Se il modello agenzia non piace ai portuali chiude Mondini - siamo pronti a valutare

-segue

ogni tipo di proposta alternativa. I terminalisti si sono già impegnati a pagare regolarmente i corrispettivi dovuti per l' utilizzo della manodopera dei camal li».

Ferrovie. Dopo il deragliamento di Pioltello

Merci, traffici in tilt tra l' Italia e l' Europa

milano È allarme nel trasporto merci su rotaia e per i collegamenti tra Genova, la Pianura padana e i mercati del centro e nord Europa. Il deragliamento ferroviario di Pioltello, alle porte di Milano, del 25 gennaio scorso, sta causando «ripercussioni gravissime» sul traffico merci a Est del capoluogo. In particolare, dopo 14 giorni dal deragliamento del regionale Cremona-Milano, nel quale hanno perso la vita tre donne, il terminal intermodale Contship di Melzo è ancora bloccato con l' impossibilità, per uno dei più attivi centri intermodali del nord Italia, di far entrare e uscire i treni nazionali e internazionali. L' interporto di Melzo, situato sulla linea ferroviaria Milano-Treviglio-Brescia, risulta fermo da circa due settimane perché la linea è soggetta a blocco della magistratura.

Contship e le associazioni di categoria Assologistica e Fercargo lanciano un appello affinché «tutti i soggetti coinvolti lavorino con la maggiore rapidità possibile per evitare ricadute economiche negative sulle aziende e gli operatori privati che così tanto hanno investito per il trasporto ferroviario delle merci in Italia».

Il disastro di Pioltello, spiegano al Sole 24 Ore fonti di Contship, sta paralizzando il corridoio intermodale che attraverso Melzo collega i porti gateway principali italiani (Genova e La Spezia) con la Svizzera. «Un corridoio - spiega Contship - che è stato aperto con enormi investimenti di tempo ed energie per convincere i caricatori svizzeri a utilizzare i porti italiani invece che quelli del Nord Europa per le merci scambiate con Estremo Oriente e India». Al momento risultano cancellati tre treni al giorno da La Spezia e due treni al giorno da Genova, oltre ai treni internazionali giornalieri che collegano Melzo con Basilea.

«Questo, tra l' altro, è il periodo di picco stagionale - dice Contship - e come gruppo avevamo portato da cinque a sei i collegamenti ferroviari da Melzo a Basilea per rispondere alla crescente domanda dei caricatori svizzeri. Si è consapevoli che il tema della sicurezza abbia la massima priorità. Si chiede solo di non dimenticare che, oltre ai disagi sui pendolari, ci sono gli enormi disagi per il trasporto merci». I mercati d' oltre Alpe che guardano ai corridoi logistici verso i porti italiani richiedono un ripristino completo e urgente per il traffico merce, affermano all' unisono Assologistica e Fercargo. Mercati che con difficoltà e impegno i porti italiani stanno cercando di contendere ai porti del Nord Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Rimorchiatori Riuniti punta 24 milioni su Malta

L'annuncio del nuovo investimento domani, alla presenza del primo ministro Muscat

GENOVA. Il gruppo Rimorchiatori Riuniti investirà 24 milioni di euro nella controllata Tug Malta Limited, società che opera nei porti dell'isola di Malta. Il piano, anticipato dalla società al Secolo XIX/The MediTelegraph, sarà presentato domani a La Valletta, in occasione dell'inaugurazione della nuova unità "St Angelo".

Il rimorchiatore - che rientra nel programma di ampliamento della flotta degli **armatori** genovesi - sarà il primo di tre nuovi modelli a entrare in servizio: le ulteriori due unità, infatti, saranno operative una nel primo trimestre del 2019 e l'altra nel 2021. Con un investimento di otto milioni di euro per il rimorchiatore "St Angelo", Tug Malta Ltd porta a otto il numero di unità a disposizione. Quest'ultima acquisizione - spiega il gruppo Rimorchiatori Riuniti - contribuisce a modernizzare la flotta aziendale in termini di tipologia, potenza e capacità di rimorchio per meglio soddisfare i requisiti richiesti dall'attività portuale locale, in particolare nel bacino di Marsaxlokk, dove scalano navi portacontainer di sempre più grandi dimensioni. Alla presentazione di domani saranno presenti - oltre ai vertici del

gruppo Rimorchiatori Riuniti, Giovanni Delle Piane e Gregorio Gavarone - anche il primo ministro maltese Joseph Muscat e il ministro dei Trasporti, Ian Borg. Il nuovo rimorchiatore, costruito da Damen Shipyards a Galati, in Romania, è equipaggiato con due unità di propulsione Rolls Royce "Aquamaster" e due motori principali Caterpillar, oltre ad avere un sistema a gas naturale liquefatto per le operazioni presso il terminal Lng di Delimara, sull'isola di Malta.

Lo scorso novembre, come anticipato dal Secolo XIX/The MediTelegraph, la società genovese ha aperto le porte ad una partnership con Deutsche Bank. Il fondo Pan European Infrastructure II, gestito dalla divisione infrastrutture di Deutsche Am, parte del gruppo Deutsche Bank, ha acquisito una quota del 35% di Rimorchiatori Mediterranei spa, di cui Rimorchiatori Riuniti mantiene oggi il 65%. Il fondo è stato scelto fra quattro che avevano risposto alla ricerca di un partner finanziario lanciata dal gruppo che opera con una flotta di oltre 100 rimorchiatori. Dopo questa operazione, nel futuro del gruppo Rimorchiatori Riuniti potrebbe esserci la quotazione in Borsa.

■ GENOVA, IL REPORTAGE

Camalli, l'ultima trincea
«E la politica è assente»

NDICE >> 5

FRA LE BANCHINE E LA SALA CHIAMATA L'ATTESA DI UNA FASE CRUCIALE

La nuova trincea dei camalli «Se riescono a spianare noi ci rimettono tutti i portuali»

Da aristocrazia operaia a ultima frontiera della protezione
«Non difendiamo privilegi, ma dignità. E i partiti sono assenti»

IL REPORTAGE

MATTEO INDICE

GENOVA. Ti indicano subito un camion dell'esercito, in marcia sulla strada stretta fra due sequenze di grate oltre le quali sono accatastati i container, e poco più in là s'intravede il mare. «Fino al 2000 entravi e uscivi come ti pareva: forse era più pericoloso, c'è stato l'11 settembre, ok. Ma qui ormai sembra una striscia militarizzata: transenne, sbarre per accedere a ogni terminal, soldati per controlli ordinari. È la declinazione della filosofia *safety and security*, si pensa molto alla protezione delle cose e poco alla sicurezza dei lavoratori». Pausa, per capire se l'autista del tir davanti sta improvvisando un'inversione potenzialmente letale. «Sembra strano ma in porto faticati a vedere i portuali, di qualunque tipo siano, che pure lo mandano avanti. Tremila persone includendo le varie mansioni: solo noi nel 2017 abbiamo lavorato per 220 mila turni, quarantamila in più

dell'anno precedente e i traffici lievitano. Magari ci vogliono tenere nascosti...».

«In attesa della chiamata»

Luigi ha 47 anni ed è uno dei 1.066 camalli di Genova, dall'arabo *hammal* che significa facchino. Non portano più sacchi sulle spalle, evidentemente, semmai muovono controvento mezzi meccanici arponando container a 60 metri d'altezza, per farlo si sono attrezzati con un'overdose di formazione che nessuno mette in dubbio. E le settimane coincidono con una partita cruciale, oltre ai nervi scoperti che li spingono a chiedere di glissare su alcuni cognomi, per il futuro loro e in generale di chi campa sulle banchine: un emendamento all'ultima finanziaria (lo ha proposto Forza Italia, segno dei tempi) libera ulteriori risorse per compensare con denaro pubblico i turni non lavorati e accompagnare in pensione chi può. E però al contempo i terminalisti e Confindustria chiedono alla Compagnia Unica, tecnicamente una società di servizi che difende la sua esclusiva definendosi parte del «sistema», di trasformarsi in agenzia: più competitiva, autosuffi-

ciente nei bilanci e destinata a subire parecchia concorrenza. Ecco perchè Luca, camminando accanto al collega, la mette giù con dati crudi: «Ho cinquant'anni (l'età media è 45, ndr) e un figlio di sedici, sono qui da trenta e il mese scorso ho guadagnato 1.500 euro con quindici turni, che possono diventare 2.000 se sei impegnato una ventina di volte in un mese. Siamo sempre reperibili, s'è inventata la possibilità di sette chiamate accavallate una sull'altra, le navi arrivano a ogni ora e viviamo come se un giorno ne avesse 36 o 48. Se sei in festa al mattino, diventi arruolabile al pomeriggio entro novanta minuti con un sms, tranquillo alla sera e pronto per la notte. Oppure per fare cassetta estendi la disponibilità agli "anticipati", turni diversi dagli orari classici. Certo puoi comunicare che sei in ferie. Ma il meccanismo ti spedisce in coda e sfumano troppi soldi». Il messaggio successivo non è subliminale: «Le barricate non convengono a nessuno poiché farebbero scappare le navi. Ma se spianano noi, spianano tutti. So che il cassiere d'un supermarket, pagato peggio di me, farebbe la faccia storta. Eppure se ci radono al suolo s'azzerà un'idea generale per cal-

mierare il mercato e dividersi il reddito, per non svendere la mano d'opera. Non è la solita questione dei mitici camalli, quella ci ha proprio rotto il...». Ora controlla il telefonino, lo hanno appena convocato per la fascia 13-19 e c'è da svuotare

un cargo. Nella piazzetta sotto gli uffici non si vede nessuno, «vent'anni fa avresti notato cento persone che parlavano di Genova e Sampdoria, di donne e di politica». Soprattutto, a un mese dal voto sarebbero comparse decine di manifesti elettorali molto orientati a sinistra. Oggi il "console" Antonio Benvenuti, il numero uno che è di Lotta Comunista e non voterà, assicura di non aver ricevuto neppure una richiesta per comizi alla Sala Chiamata, in teoria concessa gratis. «Ci stanno mille persone - aggiunge un altro sorridendo - devi riuscire ad aggregarle. La domanda ci sarebbe, manca l'offerta di politica e mi pare che i partiti abbiano quasi paura a fare campagna elettorale in zona».

A Genova è tutta un'altra storia, rispetto all'epopea dei portuali che il 30 giugno 1960 respinsero con la guerriglia il comizio del Movimento Sociale Italiano; che quarant'anni fa erano 6.800, 2.200 dei quali iscritti alla sezione "Antonio Gramsci" del Pci. Il numero, grazie

a pensionamenti molto generosi, era sceso fino a quota 630 dopo la privatizzazione del 1994-1995: molti in concessione ai terminalisti, che a loro volta hanno assunto propri dipendenti con cui i camalli si spartiscono il lavoro a garanzie e tutele certo superiori. Ma tra chi oggi indossa la casacca Culmv (Compagnia unica lavoratori merci vari, l'acronimo originario) più del rimpianto prevale il timore che li vogliano assediare marchiandoli come un fortino.

«Parliamo con tutti»

«Ovvio - Andrea dixit - che si mitizzi il passato: con 28 anni di servizio ne aggiungevano sette, andavi in pensione con 35 di contributi, sistema retributivo, uscita a 45-47, assegno decente. In più erano di fatto dipendenti pubblici. Adesso non proteggiamo privilegi, ma dignità. Altrimenti finisce che firmi contratti da sedici ore a settimana, come capita a quelli dei terminal».

Dal 2015 sono successe cose inimmaginabili, s'è fatta vedere Giorgia Meloni perché proprio un camallo, Riccardo Denegri, era candidato alle amministrative con Fratelli d'Italia. Più forma che sostanza, finora, a sondare gli umori sui grandi numeri pendenti a sinistra, con i grillini piuttosto impopolari sebbene nessuno si dica certissimo

di ciò che farà il 4 marzo. Vellicare la Culmv fa comodo, a ridosso d'una tornata elettorale: al centrosinistra che non può permettersi d'averla nemica, ai competitor che vorrebbero tanto espugnarla. Loro si confrontano a destra e a manca e capita ci sia sintonia con il governatore Giovanni Toti. «Mi dichiaro in anarchia mentale - chiude Luca - confrontarsi in modo sensato con un politico per tutelare il posto, non vuol dire stare con lui. E non è che fra noi manchino contraddizioni».

L'ultimo bivio per la politica

Alla fine la politica dovrà decidere se legittimarli ancora come un (dignitoso) mondo a parte, che però ad altri attori del porto non piace: riconoscono l'escalation di produttività e l'aggiornamento tecnologico, contestano la rete di protezione con denaro dello Stato che spingerebbe un segmento minoritario a lambire l'assistenzialismo. Luigi va in assemblea sindacale: «La Pietro Chiesa (la compagnia dei mitici *carbuné* arrivata al capolinea dopo 160 anni), chiude e rischiano in 23: non li assorbiranno i terminalisti, ma noi con qualche sforzo. Perciò ci difenderemo così come siamo, capisci?».

indice@lsecoloxix.it

©BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

PIOMBINO

Ferrari al sindaco:
«Lettera anonima
sulle concessioni
Facciamo chiarezza
ed evitiamo sospetti»

UNA LETTERA non firmata e con un nome fittizio, di pura fantasia, è stata indirizzata nei giorni scorsi al sindaco di Piombino, a molti capigruppo del consiglio comunale, ai rappresentanti politici del Comune di Livorno e del consiglio regionale e al Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale. Una lettera che faceva precise accuse e che metteva in discussione la regolarità di

numerosi atti di «pre-concessione». Francesco Ferrari capogruppo della lista Ferrari sindaco-Fi ha subito inviato un'interrogazione per chiedere spiegazioni al sindaco di Piombino. «Nella lettera – spiega Ferrari – si parla di concessioni «sprovviste di qualsiasi fondamento giuridico, prive dei piani di impresa, sganciate da qualsiasi effettivo progetto o idea di rilancio del territorio». NON potendo verificare

nell'immediato la veridicità o meno di tali affermazioni, ho già avanzato richiesta di visionare gli atti di riferimento all'Autorità di Sistema, ma le affermazioni riportate nella missiva destano grande preoccupazione, generando il dubbio che certe concessioni siano «vulnerabili» giuridicamente e, come tali, non diano quelle garanzie e sicurezze occupazionali, di investimento, di diversificazione e

reindustrializzazione di cui, specie dopo il conclamato fallimento dell'operazione Aferpi, il nostro territorio ha bisogno». Nell'interrogazione Ferrari chiede al sindaco «vista la delicatezza della questione e le implicazioni che potrebbero discendere dalle denunciate irregolarità, se ha già provveduto a verificare la veridicità o meno delle dichiarazioni anonime e, quali future iniziative intenderà adottare e con quali tempistiche».

PIOMBINO ROSSI E ANCHE L'UGL SOSTENGONO LA LINEA DEL MINISTRO E CHIEDONO INTERVENTI CONCRETI

«Accelerazione positiva, ora servono i fatti»

«**MI AUGURO** che tanto alzare la voce alla fine produca dei risultati, perché altrimenti la situazione è davvero drammatica». Ad affermarlo è il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi all'indomani dell'incontro che si è tenuto al ministero dello sviluppo economico sulla situazione della Aferpi di Piombino. Rossi si riferisce chiaramente all'accelerazione che il ministro Carlo Calenda ha voluto dare in queste ultime settimane.

«**MI VOGLIO** fidare – ha proseguito il presidente Rossi – e mi fido dell'impegno che ha messo Calenda, e ci auguriamo che non mancheranno presto i risultati che sono stati



annunciati, altrimenti si ha motivo di essere molto molto preoccupati. Ho un ottimo rapporto con Calenda, e presto firmeremo anche nuovi accordi. La vicenda della siderurgia è molto difficile».

E ANCHE l'Ugl si auspica che



Mi auguro che tanto alzare la voce alla fine produca dei risultati, perché altrimenti la situazione è davvero drammatica

Calenda riesca a risolvere in tempi brevi la situazione Aferpi. «Ci auguriamo che tutte le proposte del ministro dello sviluppo economico Carlo Calenda, sulla ex Lucchini si tramutino in fatti idonei a mettere i lavoratori nelle condizioni di ritornare al

proprio posto di lavoro» ha dichiarato il segretario nazionale Ugl metalmeccanici, con delega alla siderurgia, Daniele Francescangeli.

«**IL MINISTRO** Carlo Calenda, insieme alla viceministro Teresa Bellanova, – sottolinea – ci ha spiegato che il ministero dello sviluppo sta lavorando affinché venga ripristinata l'amministrazione straordinaria. Nel contempo come preannunciato, mantenga almeno la promessa di stringere una partnership affidabile con la cordata di Jindal» ha ricordato Francescangeli riunito con la responsabile territoriale Ugl metalmeccanici di Piombino Sabrina Nigro, e Claudio Lucchesi della Rsu.

Cinque Terre: il "metrò del mare" voluto dal Parco agita i battellieri

Gli operatori storici contro l' introduzione di un nuovo servizio

LA SPEZIA. La "metropolitana del mare" rischia di agitare ancor più le acque delle Cinque Terre. Il nuovo servizio di trasporto pubblico marittimo, che il Parco Nazionale ha intenzione di lanciare per collegare i borghi, potrebbe trasformarsi in un nuovo casus belli con il Consorzio marittimo turistico Cinque Terre. Una realtà che conta 15 imbarcazioni e un centinaio di operatori. E che intravede una minaccia all' orizzonte, per il progetto della giunta del Parco di mettere a bando un servizio di trasporto pubblico via mare a misura di residente. Senza interpellare a oggi chi il servizio via mare, seppur turistico, tra quei borghi lo garantisce da 40 anni. La classica goccia che fa traboccare il vaso e che gelerebbe i rapporti.

I precedenti che hanno creato frizioni tra le parti sono la paventata **tassa di sbarco**, al momento non applicata. E le limitazioni sugli accosti, passati da 4 contemporanei a 2 sul molo di Monterosso al Mare.

La decisione era stata presa dal Comune per ragioni di sicurezza. L' affollamento dei turisti sui pontili e la presenza di troppe imbarcazioni in un' area frequentata anche da bagnanti

aveva fatto scattare le limitazioni. Da lì la richiesta di sospensiva del provvedimento da parte dei barcaioi al Tar della Liguria. Proprio pochi giorni fa, però, era stata rigettata. L' udienza di merito si terrà a maggio a Genova. Ma intanto i battellieri hanno già presentato ricorso al Consiglio di Stato.

Ora a agitare il sonno dei barcaioi la notizia del "servizio di trasporto pubblico locale marittimo", con la giunta del Parco che martedì ha già dato mandato al direttore Patrizio Scarpellini di avviare i contatti con Regione, Provincia e Comuni per le procedure che porteranno, entro un paio d' anni, all' affidamento tramite gara. «Garantiremo un servizio efficiente per i residenti con tariffe calmierate, secondo le esigenze di mobilità della popolazione e a basso impatto ambientale. Una valida alternativa nella bella stagione al trasporto su gomma e ferro» ha sottolineato il presidente facente funzioni Vincenzo Resasco. Un collegamento in più dunque, fuori dal circuito del turismo di massa, a favore gli abitanti.

«Se il problema sono tariffe e oraria misura di residente-ribatte il direttore di Confartigianato La Spezia Giuseppe Menchelli -, il Parco può sedersi a un tavolo con il Consorzio marittimo. Negli anni i battellieri non hanno mai girato le spalle al territorio». L' associazione di categoria, che rappresenta i barcaioi

-segue

spezzini, ha rimarcato come agevolazioni per i residenti dell' area protetta erano già state applicate durante la presidenza di Franco Bonanini. E ancora oggi il consorzio garantisce sconti agli spezzini per le tratte del Golfo della Spezia. Senza contare, aggiunge Menchelli, la disponibilità dimostrata dai barcaioli nei confronti del territorio.

Come durante l' alluvione del 2011, quando le imbarcazioni del consorzio garantirono aiuti per 10 giorni quando ogni altra via di accesso era bloccata.

«Tra l' altro - conclude Menchelli - pare contraddittoria l' istituzione di un servizio aggiuntivo quando da più parti ci si lamenta dell' affollamento e della presenza di troppe barche».

LAURA IVANI

Compagnia, sos conti via al nuovo piano I portuali ci riprovano

Pesa il fatto che il Faldo non sia ancora stato venduto
Passa a fatica la riorganizzazione delle attività in due branche

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

La Compagnia portuale prova a cambiare assetti, identikit e organizzazione. Anche se il presidente Enzo Raugel lo derubrica a nient'altro che «un aggiornamento del piano industriale del 2012», ecco che i portuali mettono in gioco la sesta vita della coop nata sulle banchine: la prima esistenza se l'è lasciata alle spalle con i decreti Prandini, la seconda è stata contrassegnata dalla mutazione imprenditoriale degli anni '90 che l'ha vista infiltrarsi quasi in ogni terminal, la terza è stata il risanamento nel segno della svolta lacrime e sangue agli inizi del decennio per salvarsi dal baratro, la quarta ha visto l'alleanza con la maxi-coop fiorentina Cft e la quinta è nata in virtù dell'ingresso della grande imprenditoria privata (Piero Neri e Luigi Negri) dentro la Cilp. Ora la nuova pagina, di nuovo con la missione di raddrizzare i conti di questa realtà che dà lavoro a 200 addetti come Compagnia e 120 nella Cilp, oltre ad altre partecipazioni come il 20% in Tdt.

Il vecchio schema del decennio scorso prevedeva di puntellare il "rosso" del conto economico con operazioni extra o con vendite di pezzetti di patrimonio. Solo che non risulta realisticamente concretizzabile in tempi brevi la vendita del quartier generale di via San Giovanni - quasi una Fortezza bis anni '60 davanti a quella Vecchia (anche se in passato è stata creata redditività su alcuni spicchi come quello affidato a Unipol) - e anche l'autoporto del Faldo finora non ha visto tramutarsi in quattrini le varie trattative di vendita con un susseguirsi di gruppi negli ultimi cinque-sei anni.

E' proprio il fatto che il Faldo non sia stato ceduto la chiave per capire come mai il consiglio d'amministrazione della Compagnia Portuale ha presentato all'assemblea dei lavoratori il

progetto di una riorganizzazione completa: basata sui contratti di solidarietà e sulla divisione fra servizi portuali e parte patrimoniale (ma anche su criteri che rendano più ardue le dichiarazioni d'inabilità). Da dire che in ballo c'è pure la rinegoziazione con la società di leasing riguardo alle rate per il reef: «L'attività non va affatto male - dicono da via San Giovanni - ma gli oneri finanziari sono troppo pesanti: stiamo cercando una Intesa».

Il piano è passato sì, ma con una maggioranza risicata: segno d'un malcontento anche all'interno della base della cooperativa, se è vero che perfino i provvedimenti più drastici degli scorsi anni erano stati al centro di assemblee infuocate ma poi nel voto le spaccature si erano abbastanza ricomposte, anche nella consapevolezza di una medicina amarissima da doverbuttargli.

A rendere un po' più complicate le cose è il fatto che si è chiusa la porta aperta dai provvedimenti nati dal decreto legislativo 169/2016 con l'introduzione di tutele dei lavoratori portuali (soprattutto gli inabili), l'anticipazione di 5 anni della pensione per i "lavori gravosi" e l'istituzione di fondi per la formazione di chi è troppo giovane per andare in pensione. Risulta che il presidente Mattarella abbia già firmato e la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale sia annunciata per i prossimi giorni, anche se con la legislatura ormai alla fine è una corsa contro il tempo. Ma è una opportunità che si è chiusa quando in extremis è stato deciso che l'"abito" della normativa fosse tagliato e cucito su misura per i guai dei "camalli" di Genova, punto e chiuso: cancellata la possibilità che riguardasse anche le imprese autorizzate ex art. 16 e non solo quelle ex art. 17 che interessava Genova. A Livorno erano una ventina i lavoratori che in Compagnia conta-

vano di accompagnare alla pensione in questo modo: niente da fare.

Bisogna anche registrare anche un faccia a faccia con i vertici dell'Authority. Del resto, la Compagnia portuale per fronteggiare i picchi di lavoro si avvale dell'Alp, l'agenzia di lavoro in cui Palazzo Rosciano funge non solo da regolatore ma anche da regista e socio. È chiaro che una situazione di affanno rischia di ripercuotersi anche su un altro soggetto che, essendo costituito da pure e semplici braccia, di fatto paga gli stipendi sulla base delle fatture che emette e ogni intoppo genera un "effetto domino" di problemi.

Uno dei tasselli del puzzle riguarda pure il rapporto fra "cugini": la Cilp (in mano ai portuali ma ora al 50% con Neri-Negri) dà lavoro alla Compagnia portuale come fornitrice di servizi (art. 16) e, che si dia ascolto a chi parla di un problema di produttività oraria insufficiente o a chi chiama in causa una localizzazione dei piazzali per lo stoccaggio auto particolarmente onerosa in termini di tempi di spostamento, fatto sta che non sono mancati i mugugni. A ciò si aggiunga che i precedenti standard tariffari non sono più in linea con il mercato attuale: colpa forse anche del fatto che con le società armatoriali "cesse a terra" e entrate nel terminal, si è innescata un po' ovunque una guerra tariffaria che schiaccia i margini degli operatori terminalistici. Ma qui comincerebbe un altro capitolo da scrivere, anzi un libro intero.

Adsp, di Majo a Londra per presentare i piani di sviluppo del network di Roma e del Lazio

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale si è recato nella capitale del Regno Unito per illustrare anche le politiche ambientali

CIVITAVECCHIA, - Il Porto di Civitavecchia ancora una volta vive una giornata di grande spessore internazionale.

Infatti ieri a Londra il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, è stato invitato dall'Ambasciatore Raffaele Trombetta, che ha aperto i lavori del meeting, a presentare i piani di sviluppo del Network di Roma e del Lazio.

Presso l'Ambasciata italiana a Londra, davanti a una folta platea di stakeholders marittimi con sede operativa nel Regno Unito e alla presenza di alcuni tra i più importanti gruppi di investimento internazionali, interessati a conoscere meglio le potenzialità dei porti del Network, Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, il Presidente di Majo si è soffermato sui progetti che l'Autorità sta portando avanti per attrarre nuovi traffici e per sviluppare ed intrecciare nuove partnership internazionali.

"Voglio ringraziare – ha esordito il Presidente di Majo – l'Ambasciatore Trombetta che mi ha dato la possibilità di promuovere, nella capitale della finanza internazionale, i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, davanti a qualificati rappresentanti di importanti gruppi finanziari e fondi di investimento, nonché armatori, spedizionieri ed operatori logistici".

Il Presidente di Majo ha proseguito la sua attività promozionale e di attrazione degli investimenti in una intervista rilasciata negli studi londinesi della nota emittente televisiva CNBC.

Successivamente si è diretto alla sede dell'IMO (International Maritime Organization) dove è stato invitato al prestigioso Comitato "Pollution, Prevention and Response" per illustrare ai rappresentanti degli Stati membri e agli operatori del settore marittimo-energetico, le azioni presenti e future poste in essere dall'AdSP nel campo della sostenibilità ambientale che renderanno possibile un aumento dei traffici nel rispetto dei parametri ambientali fissati dall'IMO e dall'UE per prevenire l'inquinamento causato dalle navi.

-segue

“Sono molto soddisfatto – conclude il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale – di aver potuto illustrare le politiche di sviluppo del nostro Network e di aver avuto l’occasione all’IMO di presentare le nostre politiche ambientali, pienamente descritte nel documento di pianificazione energetico ambientale allegato al Piano Operativo Triennale, che potranno diventare un modello da seguire anche per gli altri porti. In particolar modo all’IMO c’è stata l’opportunità di presentare uno dei tanti progetti sull’ ambiente, quello che prevede di trasformare i rifiuti plastici delle navi in abiti che verranno indossati dai passeggeri e dagli equipaggi che scalano il porto di Civitavecchia. Il progetto è stato accolto con grande interesse dal Comitato, che ha riconosciuto come il porto di Civitavecchia sia ad oggi l’unico porto italiano ad aver adottato il Piano Energetico Ambientale”.

Ance Sicilia: "il Ponte sullo Stretto non basta, manca la continuità territoriale. Imprese svantaggiate"

Cutrone: "In Sicilia manca la continuità territoriale, le imprese sono svantaggiate. Il Ponte sullo Stretto non basta"

Il Ponte sullo Stretto, la mega infrastruttura che dovrebbe collegare Messina a Reggio Calabria non è l'unica soluzione per risolvere i problemi di mobilità della Sicilia. È quanto dichiara Sandro Cutrone (Ance Sicilia), secondo cui la Sicilia "è una regione in agonia che ha bisogno del Ponte, ma - come dichiara all'AdnKronos- le priorità per l'Isola sono l'alta velocità, la viabilità secondaria, una rete portuale e logistica che possa attrarre investimenti. " La politica deve dare risposte a questo enorme problema della mobilità- spiega- che riguarda non solo l'attraversamento rapido dello Stretto, ma anche la possibilità di viaggiare ad alta velocità da Trapani, da Agrigento e da Ragusa fino alla Scandinavia, la necessità di vedere ricostruita la viabilità secondaria che al 90% è inagibile per frane ". " Occorre -continua il presidente dell'Ance Regionale- la disponibilità di una rete portuale e logistica adeguata ad attrarre investitori stranieri nelle Zes di prossima costituzione e a intercettare i flussi di merci fra Asia e Nord Europa. Le aziende del Paese sono avvantaggiate rispetto alle nostre perché le loro merci hanno a portata di mano gli snodi intermodali che per noi, invece, distano anche oltre un'intera giornata di viaggio. Tra l'altro, questo isolamento fa sì che il corridoio europeo Scandinavia-Malta bypassi la Sicilia e che l'Isola resti esclusa anche dagli immensi traffici di merci che viaggeranno lungo la 'Belt and Road Initiative', la 'Via della Seta' che il governo cinese ha lanciato via terra e via mare con il nuovo sistema di project cargo che porta i container dove più facilmente e rapidamente i prodotti possano essere lavorati e trasportati fino ai grandi mercati europei. In conclusione la Sicilia ha bisogno del Ponte, ma non solo. Ha bisogno che la politica dia risposte a questo enorme problema di mobilità " .

L' emergenza

Acqua razionata, attesa per il sì da Roma. Stretta pure sulle navi

Oggi il consiglio dei ministri dovrebbe dichiarare lo stato di emergenza. Poi, scatterà la turnazione. Dagli ospedali ai crocieristi, ecco le misure Il Consiglio dei ministri oggi dovrebbe pronunciarsi sullo stato di calamità naturale per l' emergenza idrica a Palermo.

Il commissario nominato dovrà a quel punto prendere delle decisioni, a cominciare dal razionamento dell' acqua. Un giorno sì e due no, come previsto dal piano dell' Amap. Ma cosa accadrà in città appena partirà davvero la turnazione dell' acqua? Si torna indietro di quasi venti anni, all' epoca dell' ultimo razionamento dell' acqua in città. Anche questa volta tutte le zone saranno coinvolte. Soltanto i presidi ospedalieri si salveranno dal razionamento. Ecco perché anche le navi che

adesso fanno rifornimento d' acqua al porto dovranno attrezzarsi diversamente. Già le navi da crociera l' hanno fatto installando dei dissalatori a bordo, ma le navi di Grandi navi veloci, per esempio, che collegano Palermo con Napoli, Civitavecchia e Genova aspettano la tappa di Palermo per fare il pieno d' acqua.

«Si tratta - dice Pietro Spataro, responsabile per i servizi portuali - di circa 20 tonnellate d' acqua alla settimana solo per le navi. Poi ci

sono gli uffici e i bagni pubblici. Se consideriamo che nei periodi di punta arrivano anche 5mila crocieristi al giorno, avere l' acqua a singhiozzo sarebbe un grosso problema ». L' aeroporto che consuma al giorno circa 300metri cubi d' acqua e nei periodi estivi almeno il doppio, è già attrezzato per sopperire alla mancanza d' acqua per un periodo che va da quattro a otto giorni. Le vasche, infatti, ne conservano per le emergenze circa 3mila metri cubi. Anche le scuole, dunque, dovranno trovare il modo di conservare l' acqua nei giorni di erogazione. E tante, come è accaduto per le abitazioni, in queste settimane hanno acquistato cisterne e serbatoi. Ma se la turnazione dovesse andare avanti a lungo sarebbero messi in ginocchio anche gli alberghi e i b& b. Come gli impianti sportivi pubblici e privati che hanno bisogno di grandi quantità d' acqua per le docce e i campi.

Per irrigare il verde cittadino bisognerà ricorrere alle autobotti. E nel giorno in cui si aspetta da Roma la delibera sullo stato di calamità, dai sindacati arriva un duro attacco: « Si aspetta la turnazione - dice Leonardo La Piana segretario generale Cisl Palermo - come soluzione a tutti gli anni di gestione disattenta da parte dell' Amap, il Comune da anni avrebbe dovuto avviare un uso dell' acqua più

-segue

adeguato alle reali condizioni » . Ma l' Amap respinge le accuse. « Siamo in un momento di difficoltà per la carenza di precipitazioni - dice la presidente Maria Prestigiacomò - Ma stiamo lavorando sodo con il governo regionale per trovare soluzioni. Aspettiamo la decisione di Roma».

© RIPRODUZIONE RISERVATA Il porto di Palermo.

claudia brunetto

La Sicilia

opinione "Appello per la modifica del bando sul waterfront"

«Il concorso per il waterfront bandito dal Comune di Catania insieme all' **Autorità Portuale** del Mare di Sicilia Orientale, appare apprezzabile nel suo tentativo di porre a discussione uno dei temi dell' assetto urbano della città di Catania, ma ...

«Il concorso per il waterfront bandito dal Comune di Catania insieme all' **Autorità Portuale** del Mare di Sicilia Orientale, appare apprezzabile nel suo tentativo di porre a discussione uno dei temi dell' assetto urbano della città di Catania, ma fa sorgere forti perplessità circa la procedura adottata.

Premesso che sarebbe stato certamente più opportuno che il confronto sul destino di una parte di città (specie se strategica come questa) si muovesse entro un quadro generale di riferimento territoriale, almeno alla scala del Prg, e che le scelte di fondo (quelle per così dire più "strutturali") di politica urbana fossero già state individuate da chi amministra la città (Consiglio e Giunta comunali) e fossero state poste tra i dati di caratterizzanti il contenuto del concorso, vogliamo in questa sede circoscrivere il nostro intervento soltanto al merito della specifica articolazione del bando.

Il bando è articolato in due fasi, la prima di "preselezione", incernierata sul curriculum pregresso dei partecipanti, nella quale essi dovranno dimostrare il possesso dei requisiti fissati che saranno vagliati da una giuria che sceglierà così i sette professionisti che avranno accesso alla seconda fase nella quale

potranno formulare la propria proposta di assetto dell' area, articolata come un masterplan. La stessa giuria stabilirà quindi, tra le sette proposte presentate, la relativa graduatoria.

Ma i requisiti richiesti per essere ammessi alla seconda fase (il concorso vero e proprio) sono talmente circoscritti e particolari da restringere in modo eccessivo le possibilità di accesso alla seconda fase, che, già di per sé, risulta assai limitativa essendo stato fissato in sette il numero degli ammissibili.

Si richiede, tra l' altro, infatti che i soggetti partecipanti alla prima fase "devono avere espletato singolarmente o in gruppo, negli ultimi 10 anni antecedenti alla data di pubblicazione del Bando, svolto almeno 3 (tre) progettazioni urbanistico architettoniche di tipo generale o attuativo, definitivo od

-segue

esecutivo, per una città con popolazione non inferiore a 100.000 abitanti. Dei 3 (tre) progetti richiesti almeno uno deve riguardare la riqualificazione, definizione di waterfront, anche di città straniera"; debbano dichiarare di possedere "Dotazione strumentale per il rilievo territoriale (lidar, scan/drone, restituzione cartografica 3D dello stato di fatto); dotazione strumentale per la simulazione e la "realtà aumentata"; dotazione strumentale per la produzione di plastici con materiali innovativi; dotazione software ed hardware".

E' facile intuire che sono assai pochi i professionisti italiani che posseggono tali requisiti (non raggiungono il numero delle dita di una mano la quantità di progetti di waterfront relativi a città italiane con popolazione superiore a 100.000).

Ed è altrettanto facile capire quanto sia del tutto superflua la dotazione strumentale richiesta per la redazione di masterplan, anche in considerazione del fatto che il Documento di Indirizzo allegato al Bando qualifica il masterplan come "un documento "metodologico" che dovrà tradurre in "forme" le strategie e gli indirizzi progettuali da identificarsi attraverso l' esplicitazione della planivolumetria dei manufatti di nuova previsione nonché il disegno di "struttura" del suolo, degli spazi aperti e delle attrezzature, propedeutico alla definizione di un piano con carattere normativo che in realtà sarà un piano attuativo di iniziativa pubblica".

Riteniamo che tali requisiti siano del tutto incongrui e limitativi: il concorso infatti è (o dovrebbe essere) teso alla individuazione di un ampio spettro di idee per un migliore assetto del fronte a mare a sud della città, e non la specifica strumentazione urbanistica né tanto meno un progetto cantierabile, come peraltro esplicitamente affermato nel punto 5.3 del Bando, laddove afferma che si ricerca "un' idea metodologica, architettonico-urbanistico (masterplan) da parte dei 7 concorrenti preselezionati ed è finalizzata a individuare i migliori indirizzi metodologici, disciplinari, di tipo urbanistico ed architettonico, necessari alla SA per affinare successivamente (fuori dai tempi e modalità del presente Bando) la migliore proposta di idea progettuale per la città".

Constatato inoltre che tale bando, proprio per il meccanismo e la scelta dei requisiti stabiliti, piuttosto che prefigurare un vero e proprio concorso di idee, risulta proporre un ibrido rispetto alle tipologie contenute nel Codice degli Appalti, e inoltre che con rispetta le prescrizioni contenute nel punto 7 dell' art. 156 del Codice degli Appalti, che il rispetto del principio di anonimato non è per niente garantito, atteso che la busta B (anonima) - quella in base al cui contenuto vengono assegnati i punteggi - contiene l' elenco dei lavori già svolti, dai quali evidentemente si risale con estrema certezza al nome dell' **autore**, i sottoscritti architetti fanno appello all' Amministrazione affinché modifichi il bando, mantenendolo nell' ambito di un vero e proprio Concorso di Idee ad una fase (e dunque non inteso come una consultazione ristretta) nell' ambito di quanto effettivamente stabilito dall' art. 156 del dlgs 50/2016, o a due fasi, ma nel rigido rispetto del contenuto del punto 7 del citato articolo, affinché i requisiti fissati per la partecipazione siano in ogni caso quelli strettamente necessari, ovvero quelli della iscrizione all' albo e della presenza nel gruppo di almeno un giovane.

Solo così potrà essere garantita un vera ed ampia partecipazione, condizione necessaria per un approfondito confronto.

Chiedono inoltre che, già in questa fase, destini una somma per l' organizzazione di una mostra, di una tavola rotonda e per la pubblicazione del catalogo sui progetti partecipanti; solo così si potrà raggiungere un confronto con la città ed avviare un processo per la condivisione delle scelte».

L' appello è firmato dagli architetti Cettina Aiello, Ruggero Albanese, Cecilia Alemagna, Giuseppe Amadore, Fabrizio Arnaud, Lorenza Attagulle, Pietro Cali, Ornella Cantone, Aurelio Cantone, Antonio Carcione, Maurizio Catanzaro, Dario Cavallaro, Luigi Costantino, Alberta De Guidi, Adriana Di Francesco, Grazia Furnò, Giuseppe Di Giovanni, Giuseppe Di Pasqua, Daniela Finocchiaro, Eliana Fischer, Alice Franchina, Vincenzo Giusti, Eva Grillo, Fabio Guarrera, Fabio La Cagnina, Riccardo Lo Giudice, Luigi Marco Longhitano, Marcella Maravigna, Valentino Marchesini, Manuela Marino, Salvatore Mirabella, Filippo Nasca, Antonio Pavone, Luigi Pellegrino, Francesca Pennisi, Ello Petralia, Giuseppe

-segue

Reina, Emilia Rejna, Chiara Rizzica, Sabina Zappalà, Maurizio Zappalà.

Trasporti

Gruppo Onorato Inaugurata a Catania la nuova nave

Tony ZermoCatania. Festa nella festa, nel giorno di Sant' Agata il gruppo Onorato ha battezzato al porto di Catania, nella nuova darsena, una nuova nave cargo. Ma invece di intestarla a un componente della famiglia, come sovente si fa, ci ha messo il nome di Giuseppe Lucchesi, un trasportatore di Milazzo. E sapete perché? Perché è stato il primo in Sicilia ad avere fiducia nelle navi del gruppo Onorato (che sono diventate 70: Tirrenia, Moby, Toremar ec.

) e solcano tutti i mari con quasi cinquemila marinai, rigorosamente italiani. Giuseppe Lucchesi, oltre ad essere un importante imprenditore messinese, è anche un appassionato di ciclismo, promotore della tappa del Giro d' Italia a Messina.

Questa nuova unità battezzata ieri è lunga 193 metri e larga 26 con una capienza di oltre 3.600 metri lineari e 249 rimorchi. E' attrezzata per soddisfare la crescente richiesta di semirimorchi.

Alessandro Onorato, consigliere delegato al settore commerciale, ha detto che «il gruppo Onorato nel 2017 è cresciuto del 30% in Sicilia e che a breve entreranno in attività altre due navi cargo ancora più grandi perché potranno ospitare 300 rimorchi ciascuna».

La «Giuseppe Lucchesi» farà la linea Genova-Livorno-Catania. Altre sue navi fanno Catania-Malta (anche se nell' Isola dei Cavalieri ci sono particolari difficoltà), Ravenna-Catania, Brindisi-Catania e Livorno-Cagliari-Palermo.

Questo rafforzamento del gruppo Onorato su Catania conferma che il porto etneo resta il più dinamico e affollato perché Catania è la capitale commerciale e imprenditoriale di Sicilia.

Alla cerimonia era presente l' assessore regionale a Infrastrutture e Trasporti Marco Falcone, che ha apprezzato l' iniziativa nella prospettiva di una Sicilia sempre più affermata al centro del Mediterraneo (è stato avvicinato da alcuni esponenti di rete civica di Messina che gli hanno parlato del Ponte sullo Stretto). E' intervenuto l' assessore comunale Rosario D' Agata, che ha auspicato l' apertura del porto alla cittadinanza, sempre promessa e mai attuata.

Un Piano regolatore del porto obsoleto non consente di operare sulla struttura come si dovrebbe

È necessario rinnovare il Prp

Tante criticità da risolvere, ma margini di manovra ancora troppo ristretti

TRAPANI - Dallo scorso 1 febbraio è scattata la tassa di imbarco e sbarco dal porto cittadino, pari a 52 centesimi.

Ma essa non grava su residenti e pen dolari per ragioni lavorative: questo quanto stabilito dall' Autorità portuale, mettendo così a tacere le polemiche esplose nelle settimane scorse alla notizia del decreto che introduceva questo aumento. Il ritocco all' insù rimane, ma con l' esclusione di chi vive o lavora nelle isole.

Sono stati gli stessi sindaci del trapanese ad avere sollevato la questione e ad aver mostrato rabbia per quel provvedimento che, se non rivisto, avrebbe comportato un aggravio di costi quotidiani non indifferenti per chi vive circondato dal mare. Gli altri, quindi essenzialmente i turisti, devono pagare questo ticket maggiorato.

Il maggior incasso dalla riscossione del diritto fisso sarà utilizzato per realizzare nuove dotazioni portuali, nel caso di Trapani per la costruzione di un terminal per i passeggeri che si imbarcano per le Egadi e per la ristrutturazione della stazione marittima al momento "fatiscente".

A fare il punto della situazione, nel corso di un incontro che si è tenuto tra i vertici portuali, le società di navigazione e i Comuni interessati, è stato il presidente dell' Autorità Pasqualino

Monti, che ha spaziato su una serie di temi e di carenze legate ai servizi e alle infrastrutture del porto del capoluogo.

Il numero uno dell' Authority ha premesso che sono all' attenzione l' ipotesi di aumento del pescaggio del porto e di sistemazione delle banchine, anche se di mezzo c' è un Piano regolatore portuale obsoleto che risale agli anni Sessanta e un nuovo strumento da approvare: nelle more sarà da verificare dove e come potere intervenire.

Si è poi parlato della realizzazione del terminal sul molo aliscafi che sarà co -finanziato dalla Liberty Lines e sarà presentato per il via libera al Consiglio superiore dei lavori pubblici. "Purtroppo - ha spiegato il presidente dell' Autorità portuale di sistema - la mancanza del nuovo Piano regolatore portuale non ci consente, al momento, di avviare altri interventi di cui lo scalo di Trapani ha urgente bisogno".

-segue

I sindaci hanno lamentato le problematiche dei collegamenti con le isole minori riguardo al costo elevato dei biglietti, l' inadeguatezza delle navi utilizzate spesso ferme per guasti e la mancanza di servizi ai viaggiatori. Su questo Monti ha sostenuto che la competenza è della Regione, ma che l' Autorità farà da pungolo.

Vincenza Grimaudo.