

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
5-18 AGOSTO 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



SPECIALE



**Raccolta articoli
Dal 5 al 18 Agosto 2017**

D'Agostino: «diventa un vero e proprio documento strategico»

Trieste: il Comitato di gestione approva il Piano operativo triennale dell'AdSp

TRIESTE - Il Piano operativo triennale 2017-2019 approvato dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, è stato definito dalla presidente della Regione, Debora Serracchiani: «Un ottimo piano strategico, che conferma le linee di sviluppo percorse in questi anni dall'Amministrazione regionale, ponendo in sinergia tutte le infrastrutture di cui il Friuli Venezia Giulia è dotato, con i porti, a partire quello di Trieste, gli interporti e le infrastrutture di sistema, in modo da dar vita a una reale piattaforma logistica».

Alla seduta del Comitato hanno (continua a pagina 2)



Roberto Dipiazza, Debora Serracchiani e Mario Sommariva

Trieste: Comitato

preso parte, oltre alla presidente, il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale Zeno D'Agostino, con il segretario generale Mario Sommariva.

Il Piano approvato, come ha rilevato il presidente dell'Autorità Zeno D'Agostino, «diventa, da documento di semplice pianificazione infrastrutturale, com'era in passato, un vero e proprio documento strategico, improntato alle "sette i", ovvero l'innovazione come propulsore di intermodalità, infrastrutture, industria, integrazione logistica, internazionalizzazione e informatica. Proprio a questo proposito D'Agostino ha osservato che il processo di avanzamento informatico dello scalo triestino è all'avanguardia a livello nazionale, in una dinamica che è strettamente connessa alla concretizzazione del regime di Porto Franco, secondo il principio che «maggiore libertà delle merci e maggiore integrazione tecnologica procedono di pari passo».

Come è stato spiegato, il Piano, registra i brillanti risultati della portualità adriatica e prende le mosse dalle linee della pianificazione nazionale, a partire dalla riforma portuale e dai documenti innovativi messi in campo dal Governo. Le politiche e gli interventi triennali vi sono commisurati alle aspettative di crescita, in un quadro in cui l'aumento dei traffici si combina con lo sviluppo ferroviario, con una forte vocazione internazionale, con il ruolo chiave della Cina e della traiettoria mediorientale. Il Piano dedica ampio spazio alla nuova stagione del Porto Franco e

della più complessiva "free zone" cui la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dei decreti attuativi permetterà di dar vita, coinvolgendo l'intera area retroportuale e regionale.

Per Serracchiani, «il Piano delinea un porto di Trieste che investe sul sistema ferroviario e che, già vantando il massimo traffico a livello nazionale nel 2016, può beneficiare di importanti investimenti che lo traghitteranno nei prossimi anni a raggiungere sempre più importanti traguardi in termini di rilancio e di sviluppo».

Tra gli altri punti all'ordine del giorno della seduta del Comitato di gestione, tutti approvati all'unanimità, alcune variazioni di bilancio, funzionali a impegnare avanzi di esercizio in investimenti, e il "via libera" all'anticipata occupazione da parte di Wartsila della banchina sul canale navigabile di Zaule già utilizzata da Italcementi, in vista di una concessione al colosso motoristico, che la ritiene strategica per la sua attività industriale a Trieste.

PORTO DI TRIESTE: DATI DI TRAFFICO PRIMO SEMESTRE E MENSILITA' DI GIUGNO



Aumenta la movimentazione complessiva delle merci nel primo semestre (+0,91%) e continua la crescita del settore ferroviario (+ 16,90%)

Traina il traffico container: +21,68% nei primi sei mesi dell'anno e +33,07% nel singolo mese di giugno

Trieste, 14 agosto 2017 – Nei primi sei mesi del 2017 il traffico al porto di Trieste è aumentato del +0,91% rispetto allo stesso periodo del 2016, con 29.712.336 tonnellate di merce movimentata. Nel complesso, la crescita maggiore del semestre si registra nel settore container che segna un incremento a doppia cifra (+21,68%) e 296.032 TEU. Positivi i comparti delle merci varie (+10,76%) e RO-RO con 149.678 unità transitate (+2,14%), ad eccezione delle rinfuse solide (-28,14%) e delle rinfuse liquide (-1,04%).

“Le cifre testimoniano un porto sano e in crescita”, ha commentato il presidente dell’Authority, Zeno D’Agostino. La competitività attuale dello scalo deve molto al traffico ferroviario che permette collegamenti giornalieri e diretti su scala europea: 4.082 il numero dei treni movimentati nel primo semestre, che portano ad una variazione positiva del 16,90%, segno che gli investimenti nel settore continuano a dare ottimi frutti e costanti incrementi nei volumi di traffico.

Analizzando la singola mensilità di giugno, i numeri complessivi si mantengono in linea rispetto al trend consolidato dello stesso mese del 2016, con 5.172.916 tonnellate (-0,38%).

Di rilievo la performance dei container: 53.776 TEU, corrispondenti a un +33,07% e crescita a doppia cifra delle merci varie (+17,65%). Stabile il segmento RO-RO (+0,04%), ad esclusione delle rinfuse liquide (-5,30%) e delle rinfuse solide (-20,65%), mentre 694 i treni lavorati complessivamente a giugno (+4,83%).

Il Nautilus

PORTO DI TRIESTE: DATI DI TRAFFICO PRIMO SEMESTRE E MENSILITA' DI GIUGNO



TRIESTE – Nei primi sei mesi del 2017 il traffico al porto di Trieste è aumentato del +0,91% rispetto allo stesso periodo del 2016, con 29.712.336 tonnellate di merce movimentata. Nel complesso, la crescita maggiore del semestre si registra nel settore container che segna un incremento a doppia cifra (+21,68%) e 296.032 TEU. Positivi i comparti delle merci varie (+10,76%) e RO-RO con 149.678 unità transitate (+2,14%), ad eccezione delle rinfuse solide (-28,14%) e delle rinfuse liquide (-1,04%).

“Le cifre testimoniano un porto sano e in crescita”, ha commentato il presidente dell’Authority, Zeno D’Agostino. La competitività attuale dello scalo deve molto al traffico ferroviario che permette collegamenti giornalieri e diretti su scala europea: 4.082 il numero dei treni movimentati nel primo semestre, che portano ad una variazione positiva del 16,90%, segno che gli investimenti nel settore continuano a dare ottimi frutti e costanti incrementi nei volumi di traffico.

Analizzando la singola mensilità di giugno, i numeri complessivi si mantengono in linea rispetto al trend consolidato dello stesso mese del 2016, con 5.172.916 tonnellate (-0,38%).

Di rilievo la performance dei container: 53.776 TEU, corrispondenti a un +33,07% e crescita a doppia cifra delle merci varie (+17,65%). Stabile il segmento RO-RO (+0,04%), ad esclusione delle rinfuse liquide (-5,30%) e delle rinfuse solide (-20,65%), mentre 694 i treni lavorati complessivamente a giugno (+4,83%).

Porti: Trieste, 29,7 tonn. movimentate I semestre (+0,91%)

A giugno stabile a 5,1 tonn, boom container (+33,07%)



(ANSA) - TRIESTE, 14 AGO - Nei primi sei mesi del 2017 il traffico al porto di Trieste è aumentato dello 0,91% rispetto allo stesso periodo del 2016, con 29.712.336 tonnellate di merce movimentata. Nel complesso - informa l'Autorità portuale dell'Adriatico orientale - la crescita maggiore del semestre si registra nel settore container, a doppia cifra (+21,68%) e 296.032 Teu.

Positivi i comparti delle merci varie (+10,76%) e Ro-Ro con 149.678 unità transitate (+2,14%), ad eccezione delle rinfuse solide (-28,14%) e delle rinfuse liquide (-1,04%).

Per il presidente, Zeno D'Agostino, "le cifre testimoniano un porto sano e in crescita". La competitività dello scalo deve molto al traffico ferroviario, che permette collegamenti giornalieri e diretti su scala europea, con 4.082 treni movimentati nel primo semestre (+16,9%).

In giugno, i numeri complessivi si mantengono in linea rispetto al trend consolidato dello stesso mese del 2016, con 5.172.916 tonnellate (-0,38%). I container registrano 53.776 Teu, corrispondenti a un +33,07% e crescita a doppia cifra anche delle merci varie (+17,65%). Stabile il segmento Ro-Ro (+0,04%), tranne le rinfuse liquide (-5,30%) e solide (-20,65%), mentre 694 sono i treni lavorati nel mese (+4,83%). (ANSA).

Porto di Trieste: primo semestre con il segno più. continua crescita del settore ferroviario, +16,90%

(FERPRESS) – Trieste, 14 AGO – Nei primi sei mesi del 2017 il traffico al porto di Trieste è aumentato del +0,91% rispetto allo stesso periodo del 2016, con 29.712.336 tonnellate di merce movimentata. Nel complesso, la crescita maggiore del semestre si registra nel settore container che segna un incremento a doppia cifra (+21,68%) e 296.032 TEU. Positivi i comparti delle merci varie (+10,76%) e RO-RO con 149.678 unità transitate (+2,14%), ad eccezione delle rinfuse solide (-28,14%) e delle rinfuse liquide (-1,04%). Lo rende noto un comunicato dell’Autorità di Sistema.

“Le cifre testimoniano un porto sano e in crescita”, ha commentato il presidente dell’Authority, Zeno D’Agostino. La competitività attuale dello scalo deve molto al traffico ferroviario che permette collegamenti giornalieri e diretti su scala europea: 4.082 il numero dei treni movimentati nel primo semestre, che portano ad una variazione positiva del 16,90%, segno che gli investimenti nel settore continuano a dare ottimi frutti e costanti incrementi nei volumi di traffico.

“Analizzando la singola mensilità di giugno, i numeri complessivi si mantengono in linea rispetto al trend consolidato dello stesso mese del 2016, con 5.172.916 tonnellate (-0,38%).

“Di rilievo la performance dei container: 53.776 TEU, corrispondenti a un +33,07% e crescita a doppia cifra delle merci varie (+17,65%). Stabile il segmento RO-RO (+0,04%), ad esclusione delle rinfuse liquide (-5,30%) e delle rinfuse solide (-20,65%), mentre 694 i treni lavorati complessivamente a giugno (+4,83%).

Informazioni Marittime

Trieste, bene container e rotabili nel semestre



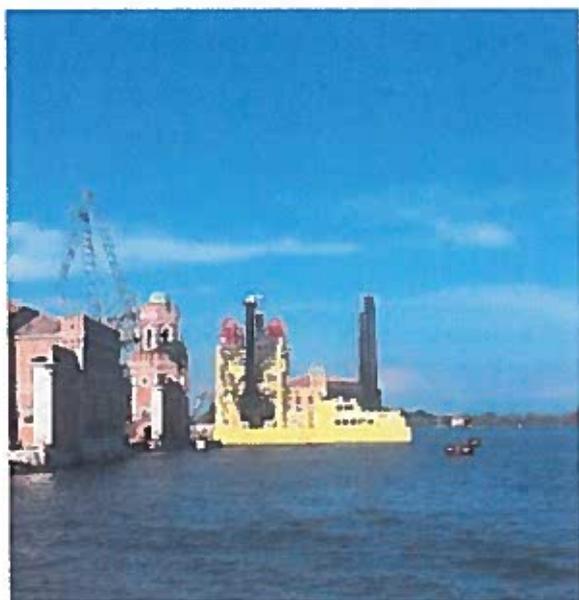
Sono state 29,7 milioni le tonnellate di merci movimentate nei primi sei mesi del 2017 nel porto di Trieste, con una crescita dello 0,9% rispetto alla prima metà del 2016.

Dati particolarmente positivi nel settore delle merci varie con un traffico pari a quasi 8,2 milioni di tonnellate (+10,76%). La movimentazione dei container ha raggiunto i 296.032 teu (+21,68%) mentre il traffico di rotabili ha registrato 149.678 unità transitate (+2,14%).

“Le cifre testimoniano un porto sano e in crescita”, ha commentato il presidente dell’Authority giuliana, Zeno D’Agostino. La competitività attuale dello scalo deve molto al traffico ferroviario che permette collegamenti giornalieri e diretti su scala europea: 4.082 il numero dei treni movimentati nel primo semestre, che portano ad una variazione positiva del 16,90%, segno che gli investimenti nel settore continuano a dare ottimi frutti e costanti incrementi nei volumi di traffico.

Il Nautilus

IL PORTO DI VENEZIA INVESTE SU CAPITALE UMANO E OCCUPAZIONE



VENEZIA – Concluso il primo corso ITS in logistica portuale gestito dalla Fondazione ITS Marco Polo. Dei 22 diplomati, 12 hanno già un contratto di lavoro in tasca. La Fondazione, voluta e sostenuta fortemente dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, punta a dare risposte concrete alle continue richieste di nuove professionalità provenienti dalle imprese che operano in Porto.

Per tutti gli allievi, sono infatti previste diverse azioni di placement sia attraverso la pubblicazione dei CV nel sito istituzionale itsmarcopolo.it (#talentilogistici) e i social media, sia mobilitando le Agenzie per il lavoro – già socie della Fondazione – per trovare le opportunità lavorative per collocare gli studenti che non sono confermati immediatamente al termine dello stage.

“Ottimi risultati che dimostrano nei fatti come a Venezia ci sia una realtà viva e dinamica, il Porto, che offre opportunità di formazione e lavoro per i giovani del territorio – commenta Pino Musolino Presidente dell’Autorità di Sistema – Infatti, le professioni legate al mondo della logistica oggi sono molte e molto varie e spesso richiedono qualifiche tecniche di alto livello: a partire da questo presupposto vogliamo innescare una spirale virtuosa che consenta ai giovani talenti di valorizzare le loro competenze e capacità e offrire al porto risorse qualificate”.

Damaso Zanardo presidente della Fondazione ITS Marco Polo aggiunge “Le imprese veneziane hanno sempre creduto nel porto come volano di sviluppo per il territorio. Ringrazio l’Ente Portuale e il suo Consorzio di Formazione CFLI per i grandi sforzi profusi per il raggiungimento di questi risultati, e invito a procedere per questa via per costruire una Scuola di Logistica punto di riferimento per tutto il territorio”.

“Questi 22 sono i primi diplomati ITS in logistica che risulta un comparto di estremo interesse per i giovani; diverso invece il caso della professione di macchinista ferroviario con abilitazione alla conduzione che, trattandosi di un impiego che prevede flessibilità, sacrificio e molto impegno nella fase di preparazione, fa più fatica ad incontrare l’interesse dei giovani nonostante il tasso di placement sia del 100%: per questo faremo un lavoro di sensibilizzazione e cultura del lavoro più profondo”, commenta l’Amministratore Delegato della Fondazione Enrico Morgante.

Per una visione a 360° sui percorsi formativi 2017-2019 offerti dall’ITS Marco Polo, l’appuntamento è il 7 settembre alle ore 18.30 a Santa Marta, fabbricato 16.

CHIOGGIA Tra dieci giorni attraccherà una nave passeggeri di medie dimensioni

Porto, prove di crocieristica

Gli spedizionieri: «Una rondine non fa primavera, intanto si boicotta la portualità»

Roberto Perini

CHIOGGIA

Fra una decina di giorni, il porto di Chioggia accoglierà una nave da crociera di medie dimensioni. La notizia si è ben presto diffusa tra gli agenti marittimi. Nessuno, però, si fa troppe illusioni sullo sviluppo della crocieristica, intesa come panacea contro i mali endemici che affliggono lo scalo clodiense. «Una rondine non fa primavera», commenta Giuliano Godino, spedizioniere internazionale. Gli fa eco il collega Sebastiano Corsini: «Ogni qual volta attracca una nave passeggeri, la politica ne approfitta per suscitare l'euforia. Nel frattempo, però, la vera portualità viene addirittura boicottata. Ostacoli, pastoie, problemi a non finire. Ed è per questo che, nel corso dell'ultima ventina d'anni, Chioggia ha perso tutto ciò che aveva precedentemente conquistato». Corsini e Godino, entrambi liguri, sbarcati giovanissimi a Chioggia, negli anni Sessanta, nella consapevolezza che, da lì a poco, sarebbe scoppiato il boom dell'esportazione di tondino per l'edilizia ed altri materiali verso il Nord Africa ed il Medio Oriente, ricordano che lo scalo clodiense aveva sviluppato perfino invidiabili rapporti mercantili a cadenza fissa. «Ero personalmente riuscito, ad esempio - assicura Corsini - ad avviare anche una linea di traghetti con la Grecia. Due viaggi alla setti-



IN ARRIVO

Nella foto l'attracco della prima nave passeggeri "Berlin" al porto di Chioggia. Nel giro di una decina di giorni ne arriverà un'altra. La speranza è che possa essere l'inizio di una via crocieristica

GODINO



«Speriamo che l'azienda portuale veneziana sappia far meglio di Aspo»

mana. Ogni nave partiva ed arrivava con 100 camion a bordo. Lavoro sicuro per i portuali, gli autisti, i ristoratori e, ovviamente, anche per le nostre agenzie. Fu davvero triste vedersi soffiare da Venezia. Andò così perché, mentre l'Azienda speciale del porto (Aspo) annunciava progetti palesemente irrealizzabili, come la navigazione interna fino al Milano, ci veniva negata la possibilità di fruire facilmente degli spazi necessari». «A forza di perseverare su quest'andazzo, mentre la vecchia Marittima demaniale veniva troppo frettolosamente dismessa - assicura Godino - si sono perfino scordati di far collaudare ben mezzo chilometro di nuove banchine, a Val da Rio. Denaro pubblico gettato al vento. Speriamo che ci pensi la nuova

autorità portuale veneziana che, da qualche mese, controlla anche Chioggia. Dovrebbe subentrare in tutto, all'Aspo. La scarsa avvedutezza di chi ci ha diretti è palese. Il più recente sperpero consiste nella realizzazione di un nuovo braccio ferroviario conclusa lo scorso anno, avviata appena pochi mesi dopo la disattivazione del raccordo tra i binari interni e la linea Rovigo - Chioggia. L'azienda ne aveva deciso l'abbandono proprio a causa del crollo del traffico. Chi l'avrebbe mai detto che ci si sarebbe ridotti in questo stato, negli anni in cui i mercantili erano costretti ad attendere il proprio turno, al largo, prima di poter far rotta verso la piccola Marittima, sempre troppo affollata di navi».

© riproduzione riservata

FORMAZIONE

Logistica portuale, arrivano i primi 22 diplomati

Si è concluso il primo corso Its in logistica portuale gestito dalla Fondazione Its Marco Polo. Dei 22 diplomati, 12 hanno già un contratto di lavoro in tasca. La Fondazione, voluta e sostenuta fortemente dall'Autorità portuale, punta a dare risposte alle richieste di nuove professionalità provenienti dalle imprese che operano in Porto. Per tutti gli allievi, sono infatti previste diverse

azioni per favorire l'impiego sia attraverso la pubblicazione del CV nel sito istituzionale itsmarcopolo.it (#talentilogistici) e i social media, sia mobilitando le agenzie per il lavoro - già socie della Fondazione - per trovare le opportunità lavorative per collocare gli studenti che non sono confermati immediatamente al termine dello stage.

«Ottimi risultati che dimostrano nel

fatti come a Venezia ci sia una realtà viva e dinamica, il Porto, che offre opportunità di formazione e lavoro per i giovani del territorio - commenta Pino Musolino, presidente dell'Autorità - Infatti, le professioni legate al mondo della logistica oggi sono molte e molto varie e spesso richiedono qualifiche tecniche di alto livello». Damaso Zanardo, presidente della Fondazione ITS Marco Polo, invita invece a «procedere per questa via per costruire una scuola di logistica punto di riferimento per tutto il territorio».

L'INTERVENTO

DALLE CROCIERE
IMPATTO MINIMO
SUL TURISMO
A VENEZIA

DI PINO MUSOLINO
Segue a pagina 18

L'INTERVENTO

Il ruolo del porto per lo sviluppo di Venezia

DI PINO MUSOLINO*

Il 2017 rappresenta per Venezia una straordinaria occasione per riflettere sulla sua identità di città marittima e portuale; non solo per la sua sezione di terraferma - il centenario di Porto Marghera ci obbliga a immaginare un nuovo sviluppo dell'area per i prossimi 100 anni - ma anche per la Venezia insulare.

Nel 2017, infatti, ricorre anche il 30° anniversario dell'iscrizione di Venezia e della sua laguna tra i patrimoni dell'umanità dell'Unesco. Quando, nel dicembre 1987, si prese atto dell'unicità della nostra città, si rese evidente come l'attività marittima fosse centrale nello sviluppo culturale e artistico di Venezia. I fondaci, i palazzi, le fondamenta, il Ponte di Rialto, la stessa Piazza San Marco sono di fatto l'esito fisico di un'attività, quella marittimo-portuale, che ha fatto di Venezia la Signora dei Mari, la Serenissima. Se è necessario tutelare i monumenti, è altrettanto necessario tutelare la cultura marittimo-portuale che, al netto di detrazioni disinformate o in malafede, è viva e contribuisce allo sviluppo della città.

La questione non è se mantenere la portualità a Venezia, piuttosto come. Perché il Porto rappresenta la realtà occupazionale più importante dell'area metropolitana grazie alle 1.000 aziende e ai 13.000 occupati a Porto Marghera, cui vanno aggiunte le oltre 4.000 persone che operano nel comparto crocie-

re. Il ruolo centrale della portualità deve essere sostenuto perché una città che ha perso negli ultimi 70 anni i due terzi dei propri abitanti può mantenere la propria vitalità solo attirando lavoratori e investimenti, e non limitandosi alla conservazione di splendidi monumenti. Per questo il Porto e le sue attività non possono essere derubricati a terreno di scontro fra fazioni, ma devono essere il fondamento di uno sviluppo della città basato su scienza e dati oggettivi. Scienza e dati che dimostrano la sostenibilità ambientale del settore crocieristico, la sua quasi inconsistente relazione con la pressione turistica che affligge la città (meno di 2 milioni di crocieristi rispetto a 28 milioni di turisti all'anno) e come il crocierismo rappresenti circa il 3% del PIL cittadino. Sono numeri, non opinioni, che tuttavia non ci possono accontentare perché oggi ci troviamo di fronte alla necessità di articolare nuovamente, in modo lungimirante, il rapporto fra Venezia e il suo Porto.

Da qui parte l'analisi che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale sta conducendo per garantire lo sviluppo a lungo termine del settore crocieristico e la compatibilità del traffico marittimo con Venezia e la laguna. Da qui parte il mio impegno come Presidente dell'Autorità e come veneziano che riconosce nella città e nell'ambiente lagunare un elemento intrinsecamente legato alla propria esistenza, un vero membro della famiglia. Dal mare nasce la bellezza di Venezia e al mare dobbiamo rivolgerci per evitare che la città rimanga congelata in un passato decadente, appiccicatole addosso da osservatori più inclini a una visione romantica che a valorizzare il benessere dei cittadini. Dall'incubo di un museo a cielo aperto, bello ma svuotato e senz'anima, si sfugge offrendo alternative produttive ed economiche per garantire ai giovani la possibilità di vivere a Venezia. L'Autorità di sistema portuale è intenzionata a fare la sua parte, insieme a tutti coloro che vorranno impegnarsi in questo imponente compito.

**presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale*

Il Secolo XIX

PORTO DI GENOVA. L'AUTORITÀ HA NEGATO ALL'OPERATORE IL CAMBIO DI DESTINAZIONE D'USO PER LE BANCHINE

«Senza merci il terminal Rinfuse muore»

Spinelli: «Investimenti e assunzioni con l'arrivo dei traghetti. Tenere questi spazi vuoti è assurdo»

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Aldo Spinelli arriva al terminal Rinfuse del porto di Genova alla guida di un grosso quad. Sopra una polo nera a maniche lunghe indossa una pettorina gialla con una sua foto infilata nel portabadge. Guarda il piazzale completamente vuoto e le banchine deserte. Poi inizia a parlare all'improvviso: «Senza merci il terminal muore, tenere liberi tutti questi spazi è assurdo». Accanto a lui c'è Tirreno Bianchi, console della compagnia Pietro Chiesa, che da settembre manderà tutti e 35 i dipendenti in cassa integrazione dopo lo stop della centrale Enel che ha fatto venir meno il fabbisogno del carbone. «Abbiamo un'alternativa - dice Spinelli - e non lasceremo a casa neppure un lavoratore. Vogliamo investire e assumere. Ma per farlo dobbiamo portare qui il traffico dei traghetti ro-ro e altre tipologie di merci. Dove sta il problema? Palazzo San Giorgio non ci dà il permesso».

Negli ultimi due comitati di gestione, l'Authority di Genova e Savona ha respinto la mittente - almeno per ora - l'istanza presentata dall'imprenditore che ha chiesto di poter utilizzare il terminal genovese per i traghetti. La domanda è stata presentata dal gruppo Spinelli che con Gianluigi Aponte (Msc) è il nuovo azionista di maggioranza della società che ha in concessione l'area, dopo l'acquisto da Ascheri dell'80% delle quote. La concessione delle banchine riguarda però la movimentazione delle rin-

fuse e approvare un cambio di destinazione d'uso - secondo quanto emerso durante le riunioni del board - non è un passaggio così automatico.

Senza la possibilità di lavorare su nuovi traffici, i 36 dipendenti diretti del terminal sono stati messi in ferie forzate, mentre quelli della Pietro Chiesa - in mancanza di nuove navi - dopo l'estate dovranno ricorrere agli ammortizzatori sociali. «Il presidente Signorini e il segretario Sanguineri - afferma Spinelli - stanno facendo un ottimo lavoro. Ma è evidente che abbiamo contro una parte del board, non so per quali motivi. Ci hanno presi di mira, ma la nostra intenzione è solo quella di lavorare con altri prodotti visto che il traffico rinfuse è praticamente scomparso».

Secondo quelli che sono i piani del gruppo genovese, al terminal dovrebbero arrivare le navi della compagnia Tirrenia e della Cotunav che tra-

sportano contenitori e merci varie. «Oltrepasseremo le mille navi da gestire in porto - dice l'operatore genovese - e abbiamo già fatto investimenti per migliorare l'area e ordinato nuovi macchinari di

banchina. Non ci sono problemi di occupazione, anzi ne creeremo di nuova. Ma Palazzo San Giorgio deve darci il via libera per poter operare».

Nella situazione di caos che si è scatenata attorno al ter-

terminal ci sono anche gli interessi di Pir. Dopo essere stato escluso dalla trattativa per acquisire parte delle quote cedute da Ascheri, il gruppo di Ottolenghi ha scritto a Palazzo San Giorgio e non sembra

intenzionato a mollare la presa sulle banchine. «Quello di Ottolenghi è un comporta-

mento incomprensibile - osserva Spinelli - visto che si è tirato indietro quando avrebbe dovuto, con noi e Msc, rileva-

re le quote da Ascheri. E adesso vorrebbe portare i suoi depositi qui sotto la Lanterna: non ha i permessi, non può farlo».

www.themeditelgraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'ATTACCO

**Il terminalista:
«Abbiamo contro
una parte del board.
Pir? Atteggiamento
incomprensibile»**

NON ERA MAI SUCCESSO: C'È ANCHE L'IPOTESI CHE I CAMALLI POSSANO ASSORBIRE I PORTUALI DEL CARBONE

Crisi Rinfuse: Culmv e Chiesa sugli stessi moli

Le due storiche compagnie di Genova potrebbero lavorare insieme in base alla "reciprocità"

ALBERTO QUARATI

GENOVA. La partita che si gioca quest'estate nel porto di Genova è solo un incrocio di interessi imprenditoriali, con la cordata Spinelli-Msc-Ascheri tesa rilanciare il semi-defunto Terminal Rinfuse (Trge) grazie a traghetti e container e la Pir che per non chiudere cerca spazi sulle aree Enel.

A incrociarsi sono anche le sorti delle Compagnie portuali, la Pietro Chiesa (che movimentava rinfuse) e la Culmv (merci varie). La Pietro Chiesa ha sempre operato solo nelle aree sotto la Lanterna, le uniche che il Piano regolatore portuale dedica alle rinfuse (carbone *in primis*: la chiusura della centrale Enel nel 2018 sta determinando tutte le dinamiche in atto); lo scorso 31 luglio la Compagnia ha fatto istanza presso l'Autorità di sistema portuale per avere una deroga alla sua attività, facendo anche notare che l'intera trattativa che ha portato il Trge all'attuale proprietà (e relativo cambio di missione del terminal, che da prevalenza rinfuse deve passare a prevalenza traghetti-container) è in sostanza pas-

sato sopra le teste dei *carbuné*, mai interpellati sul tema.

La deroga però ha incontrato l'opposizione, pure se informale, della Culmv, che rivendica l'esclusiva sulle merci varie (container, rotabili, carichi speciali ecc...). La quadra proposta da Tirreno Bianchi, console della Pietro Chiesa, è il principio di reciprocità di chiamata. In base alla legge dei porti, la 84/94, la Pietro Chiesa è articolo 16, impresa portuale autorizzata dall'Adsp al carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere della merce. La Culmv è un art. 17, fornitore di manodopera. Nei fatti, entrambe le compagnie fanno però la stessa attività, benché su merci diverse, intervenendo nei picchi di lavoro quando il personale del terminalista (che è impresa art. 16 e insieme concessionario di area demaniale, art. 18) non basta più: «Ma nel 1994 - spiega

Bianchi - noi e la Culmv eravamo entrambi art. 21, comma 1, lettera B, cioè compagnie e gruppi portuali da normare secondo la nuova legge dei porti. Noi decidemmo di diventare "16" in base a un atto politico, per evitare nel clima di quegli

anni tensioni con la Culmv, che fu l'unica a essere "17"».

La reciprocità consiste in questo: quando al Trge arriva un traghetto, viene operato dalla Culmv, che potrà però chiamare i *carbuné* a completare le squadre, dopo un periodo di formazione. Va superato lo scoglio giuridico in base al quale un "16" può chiamare un "17", ma non il contrario. La P. Chiesa punta al fatto di essere un "16" *sui generis*, ma la soluzione è tutta da costruire.

Sarebbe comunque un passaggio temporaneo, in attesa del Correttivo porti, decreto del governo teso a modificare alcuni aspetti della riforma Delrio, dove sarebbe eliminato il tetto fissato dalle Adsp sugli organici dei "17". A questo punto, la P. Chiesa proverebbe a chiedere l'assorbimento nella Culmv, chiudendo oltre un secolo di vita: «È doloroso, ma la storia è storia, noi dobbiamo difendere il lavoro e le nostre famiglie» dice Bianchi amaro. Da anni però i terminalisti spingono per scorporare il "17" in un "16": non è la volta buona? «Col console della Culmv, Antonio Benvenuti, abbiamo parlato di questo. Noi non lo faremo, sono decisioni che eventualmente spettano all'Adsp».



Il Terminal Rinfuse del porto di Genova

ARCHIVIO

GLI OPERATORI GUARDANO CON PREOCCUPAZIONE ALLE FRIZIONI TRA IL PRESIDENTE E IL BOARD

Genova, il pressing silenzioso su Signorini

Dubbi in banchina sulle delibere-lampo al Rinfuse: «Allora perché mesi per un'autorizzazione?»

IL RETROSCENA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. L'Autorità di sistema portuale Genova-Savona si è presa agosto per decidere sulla delibera-lampo che deve consentire l'arrivo dei container al Terminal Rinfuse (Trge) richiesto dal nuovo primo azionista, il gruppo Spinelli (gli altri soci sono Msc e il vecchio proprietario Ascheri).

Più che per Ferragosto, l'ente si è preso una pausa per via dei dubbi espressi dal comitato di gestione, la minaccia di ricorso del gruppo Ottolenghi (accompagnata da un'istanza sulle vicine aree Enel), la lettera della Compagnia Pietro Chiesa alla ricerca di lumi sul suo futuro, potendo i *carbuné* operare solo sulle rinfuse.

Tra gli operatori portuali, in *camera caritatis*, comincia a emergere qualche preoccupazione: le tensioni - pure su una vicenda di portata non epocale - tra il presidente Paolo Emilio Signorini e il Comitato preoccupano, perché se queste sono le premesse, è evidente che la riforma Delrio rischia di consegnare il destino dei porti al conflitto tra partiti o fazioni di partiti.



Paolo Emilio Signorini

La vicenda Rinfuse, dicono in banchina, ha qualcosa di già visto: per il riaffacciarsi dei ricorsi, che arretrano il porto alla stagione del Multipurpose, ma anche per il timore che

cancellando le rinfuse solide da sotto la Lanterna, Genova ripercorra la vicenda del maxi-bacino galleggiante: acquistato nel '79, mai usato e regalato ai turchi nel '97, rimpianto tanto da indurre nel 2009 l'**Authority** a valutare l'acquisto di una struttura simile tramite cessione (poi mai avvenuta) della maggioranza nell'Aeroporto. Nel frattempo i due big delle Riparazioni conquistavano e riattivavano con pieno successo gli impianti di Marsiglia, mentre il ramo industriale genovese attende ancora oggi l'uscita dalla stagnazione.

Tuttavia, l'esigenza dell'**Authority** di fare presto sul Rinfuse è altrettanto ben compresa, sotto almeno sotto tre profili: il lavoro dei dipendenti Trge, il lavoro di Spinelli (indicato da Signorini come esempio per la portualità genovese), la spinta romana che vuole un porto che giustifichi oltre 6 miliardi di investimenti sul Terzo valico e in prospettiva uno in più sulla diga.

Però, si fa notare, nel porto di Genova i concessionari (non solo i terminalisti, ma tutte le

attività che insistono sul demanio gestito dall'**Authority**) attendono 3-4 mesi per un 45 bis (dall'articolo del Codice della navigazione) cioè l'istanza di sub-concessione richiesta - è il caso di più comune - per piccoli cantieri necessari alle manutenzioni: una tettoia da sistemare, un po' di asfalto per coprire le buche, una parete da pitturare e così via.

Vedere il Trge, a poche settimane dal passaggio di proprietà, già sistemato e utilizzato per una destinazione d'uso non ancora accordata dall'**Authority**, ha in effetti suscitato una certa meraviglia, e pure un po' di invidia.

Anche la stessa destinazione d'uso, accolta con delibera in 10 giorni, rappresenta un record guardato con cupidigia. In anni passati, per casi simili, prima che l'**Authority** accogliesse la domanda servivano almeno 8 mesi, e un'istruttoria scritta che dimostrasse i mutamenti di mercato che inducevano il terminalista a domandare il cambio d'uso, che poi implicava una modifica dell'offerta dell'intero porto, con conseguenti assestamenti tariffari e battaglie più o meno carsiche. Bene quindi, è il ragionamento, i provvedimenti super-veloci, anche un po' rischiosi... con l'augurio che sia così per tutti.

Bucci e l'economia "Sì agli Stati Generali ma voglio ambasciatori di Genova nel mondo"

Il sindaco: "Il 12 ottobre darò le credenziali a personaggi che possano spiegare il nostro valore"

«DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

CHE in un'azienda c'è un capo che decide e in un Comune un sindaco che ha che fare con i vincoli pubblici o le maglie strette della burocrazia, senza considerare i limiti politici a un'azione che va sempre divisa con la squadra di maggioranza. Basterebbe chiedere al suo predecessore, Marco Doria, cosa voglia dire aver a che con maggioranze fragili. «Una cosa che non voglio assolutamente fare è parlare del passato — dice — Voglio guardare avanti, costruire, portare a casa dei risultati». Sarà forse anche per questo che spiega di aver apprezzato l'intervista concessa a *Repubblica* dal segretario genovese della Cgil Ivano Bosco. Uno che certo non può essere annoverato fra i suoi sostenitori, ma che al sindaco ha chiesto di ridare slancio agli Stati Generali dell'economia. Lo aveva già chiesto a Doria, incassando un primo incontro. Poi più nulla. Ora Bosco è tornato alla carica.

Sindaco, accetta la proposta di Bosco? Convocherà gli Stati Generali?

«Assolutamente sì. Ho letto la sua intervista, ha perfettamente ragione. Da settembre ci metteremo al lavoro per arrivare all'incontro che fisserò, credo, fra fine

ottobre e inizio novembre. Individueremo con precisione le cose da fare e gli argomenti. Nella mia mente ho già uno schema preciso. Ma non solo il solo a decidere, ci sono anche altri soggetti, mi confronterò prima con loro».

Ma se dovesse decidere ora?

«Quello che farei io? Individuare i filoni in cui siamo più forti. Come tutto lo impreso di successo, bisogna investire proprio lì, valorizzando le nostre competenze "core"».

E quali sono questi filoni?

«Sono tre: porto e logistica, e sottolineo l'insieme; turismo e turismo culturale e industria ad alta tecnologia. Vorrei che il risultato degli Stati Generali, o di come vogliamo chiamarli, faccia leva su questi tre filoni, individuando una strategia che punti allo sviluppo di Genova. Non sarà facile, perché ogni filone ha un suo percorso, ma unendo le forze arriveremo a risultati importanti».

Ne dica uno.

«Creare 30mila nuovi posti di lavoro».

Lo aveva già detto in campagna elettorale...

«E lo voglio ripetere. Oggi i posti di lavoro sono 260mila, e non sono diminuiti, come ci ha detto Confindustria. 30mila sono il 12%, in cinque anni. Significa che in un anno si punta al 2,5%. Il Pil cresce dell'1, quindi l'obiettivo è un punto e mezzo sopra il Pil,

non sto parlando di numeri enormi e sono convinto che si possa fare, con azioni un po' più aggressive che stimolino gli investimenti. Sono questi che creano poi i posti. Le faccio due esempi: l'it, che ha 1.200 persone, 700 delle quali vengono da fuori Italia. E lo studio Piano, che ho appena visitato e che conta 100 persone».

Ma chi vorrebbe attorno al tavolo degli Stati Generali?

«Le istituzioni, Regione, **gabinetto a portuale** la Camera di Commercio, Confindustria, i sindacati e anche la chiesa cattolica».

La Curia per il ruolo sociale che ha sempre svolto sul temi del lavoro?

«Non solo per questo, ma anche per contribuire nel concreto al rilancio del territorio, con azioni mirate. Il patrimonio immobiliare della Chiesa nel centro storico è notevole e potrebbe essere

messo a disposizione per iniziative legate alla microeconomia e al commercio. Il cardinale è una figura di grande sensibilità e attenzione, confido che possa partecipare a questo tavolo e che accetti anche di fare un altro piccolo passo».

E quale?

«Il 12 ottobre annuncerò i nomi degli ambasciatori di Genova, figure di grande valore a cui daremo le credenziali per tenere alto il nome di Genova. Ci sono perso-

ne di questa città che vanno in giro per il mondo o a loro vorrò chiedere di dedicare una mezza giornata in più a parlare di Genova davanti a queste platee. Il mondo deve capire perché investire a Genova».

Perché, sindaco?

«Per la grande qualità della vita, da ogni punto di vista, clima, dimensioni che la rendono umana e vivibile a piedi, cibo, architettura, arte, cultura, paesaggio. Poi per la enorme competenza del suo mondo delle professioni.

Qui è più facile trovare persone in gamba. E poi il lavoro costa mediamente il 15% in meno. Investire a Genova conviene e converrà sempre più. Come Comune daremo facilitazioni fiscali a chi viene a investire qui, sconti notevoli per chi porta lavoro. Risparmi fino a 4,5 milioni l'anno».

Il governo ha indicato Genova come il porto d'Italia. Condivide?

«Certo, nel modo più assoluto. Il porto e la logistica sono la prima spinta per la ripresa. In questo siamo benedetti dal Signore, geograficamente siamo il porto naturale del Sud Europa e con il raddoppio di Suez siamo ancora più competitivi rispetto al Nord Europa. Dall'Asia si risparmiamo 1-5 giorni scegliendo Genova».

- segue

I problemi però restano. Lei li ha sperimentati da manager. Ora è dall'altra parte della barricata...

«E forse questo mi può aiutare a trovare qualche soluzione. Il problema resta sempre quello della pressione della burocrazia. Noi vogliamo essere agili, snelli e veloci. E anche innovativi. Se parliamo ancora di porto, Genova e Savona valgono due milioni di croceristi. A loro proporremo anche il Carlo Felice, con un'esibizione musicale. E il nostro outlet sarà il centro storico».

Il segretario Bosco ha però parlato anche di situazioni di crisi da affrontare al tavolo. Lo farà?

«Posso essere un po' cinico? La forza dell'economia sta nelle aziende che crescono e che posso-

no bilanciare quelle in crisi. C'è sempre una ciclicità in questo. Dobbiamo fare in modo di compensare questo fenomeno, creando le condizioni per essere sempre più attrattivi. Gli spazi ci so-

“Discuteremo per due-tre giorni e alla fine faremo un testo che distribuiremo ovunque”

no. Erzelli, la Valpolcevera, non è un problema. Casomai il problema è un altro».

E quale?

«Le infrastrutture. Senza non ci potrà mai essere rilancio. E parlo di gronda, di terzo valico, di tra-

no veloce per Milano e per Roma, di aeroporto. Ma ci rendiamo conto che l'ultimo metro di autostrada è stato costruito 40 anni fa? Solo così possiamo cambiare e permetterci ad esempio, di vivere a Genova e lavorare a Milano».

Sempre dell'idea di Genova sobborgo di Milano?

«Pensavo al termine inglese, suburb, che ha ben altra accezione rispetto alla parola italiana. Pensiamo alla sostanza, qui le condizioni di vita sono uniche e la città è molto competitiva e non teme nessuno. Lo dimostreremo proprio con gli Stati Generali, parleremo per uno-due giorni e poi i risultati li metteremo in una pubblicazione che manderemo in giro per il mondo».

GIORGIO NERI/ANSA



BOSCO

Il segretario generale del Lavoro di Genova Ivano Bosco rilancia gli Stati Generali



BAGNASCO

L'arcivescovo di Genova il cardinale Angelo Bagnasco da sempre vicino ai temi del lavoro



IL SINDACO

Marco Bucci, sindaco di Genova, all'autunno lancerà gli Stati Generali de l'economia. Bucci ha infatti accolto la proposta lanciata attraverso le colonne di Repubblica dal segretario generale della Camera del Lavoro Ivano Bosco. Per il sindaco Bucci è necessario fare leva sui punti di forza della città, i forti economici vincenti che possono anche compensare anche la crisi di alcune aziende del territorio genovese. Fra le idee, quella degli "ambasciatori"



“Giusto l'appello di Bosco, a fine ottobre ci vedremo e con noi vorremo anche il cardinale”

IL PORTO

Il caso Rinfuse Signorini "Il verdetto a settembre"

MASSIMO MINELLA

«**P**OSSO fare una premessa? Vorrei che il porto scoppiasse di persone come Aldo Spinelli, che fanno proposte come quelle che lui ha fatto per il Terminal Rinfuse. Se poi non si può, sarà l'autorità a stabilirlo. Spesso, infatti, arrivano progetti sul mondo che verrà, proiettati nel futuro, molto futuribili». Paolo Emilio Signorini, presidente del porto d'Italia,

quello che unisce gli scali di Genova e Savona, si è concesso un paio di giorni in montagna, prima di fare nuovamente ritorno a Genova. Fermato da un temporale su un sentiero alpino, si trova adesso a dover rispondere al caso più rovente del porto, quello sul destino del Terminal Rinfuse. Aldo Spinelli si è alleato con la Msc di Gianluigi Aponte e insieme hanno rilevato l'ottanta per cento del Terminal, lasciando il vecchio proprietario,

la famiglia Ascheri, al 20 per cento. Il suo Rebora Terminal scoppia di traffici, lui deve tenere le navi in rada, quando non è costretto a vederle partire verso altri scali. Allora ha chiesto al comitato di spostare al Terminal Rinfuse, che dopo l'addio al carbone è vuoto, le navi da lavorare. Ma la scorsa settimana il board ha deciso di rinviare. Spinelli non l'ha presa bene, ha convocato una conferenza stampa al Terminal, mostran-

do i lavori già fatti, a cominciare dall'asfalto per terra, ma soprattutto le banchine vuote. E ha puntato il dito contro chi ha chiesto il rinvio (a cominciare dall'ex presidente del porto di Savona Rino Canavesio) e chi invece pensa di spostare proprio sotto alla Lanterna i depositi del petrolchimico. «Sarebbe come metterli davanti alla Statua di New York» ha detto. Con lui Spinelli ha voluto il console del carbone della "Pietro Chiesa" Tirreno Bianchi.

SEGUE A PAGINA IV

Signorini: 'Rinfuse dossier delicato a settembre decido'

"Vorrei che il porto scoppiasse di persone come Spinelli, credo che i problemi saranno superati"

-DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

SENZA rinfuse, la Pietro Chiesa che è autorizzata solo a lavorare questa merceologia, rischia di restare a terra, trovando come unico riparo la cassa integrazione.

Presidente Signorini, come si esce da questa situazione?

«Abbiamo visto una crisi del terminal molto grave, con problemi occupazionali per i dipendenti del Terminal Rinfuse e i soci della Pietro Chiesa. Ma diversamente da altri focolai, qui abbiamo due operatori che hanno detto: lo compriamo noi (Spinelli e Aponte n.d.r.), destinandolo a un altro utilizzo. Per rispondere alla sua domanda, penso che si troverà una soluzione».

Spinelli ha lamentato anche un clima ostile nei suoi confronti...

«Ha detto una cosa giusta: se c'era tutto questo interesse sul Terminal Rinfuse perché non si sono fatti avanti altri? I suoi traffici sono legittimi e i problemi sollevati non paiono insormontabili».

Tipo?

«Si è parlato di uno stesso operatore su due terminal, ma alle Rinfuse lui non ha la maggioranza. E di merceologie diverse, ma anche i traffici dei traghetti, come le rinfuse, rientrano in una sola macrocategoria commerciale. Insomma, anche alla luce dell'urgenza mi sembra che le questioni possano essere superate».

Spinelli chiede però una decisione in tempi brevi, ce la farete?

«Sì, ho letto la sua accesa sollecitazione in cui ci chiede di tornare con urgenza in comitato. Io però

una cosa la voglio dire molto chiaramente».

Prego.

«Io voglio adottare per questa vicenda una misura che posso adottare per tutti quanti. Non voglio fare un vestito su misura. Voglio venire incontro alle esigenze di tutti».

E le critiche ad alcuni membri del board?

«È un dossier delicato e ognuno è libero di farsi la sua idea sulle persone. Voglio comunque tranquillizzare Spinelli perché il board prenderà la decisione migliore per il porto».

Quando?

«Non ci siamo mai fermati e ho letto con piacere le parole di apprezzamento per il lavoro **col su** **thority**, riassunto nella mia persona e in quella del segretario generale Marco Sanquineri. Continue-

- segue

remo a lavorare sul dossier e a settembre, a valle di tutte le verifiche, potremo portare al comitato la delibera».

Presidente, la partita appare anche molto delicata per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro. La Pietro Chiesa è autorizzata a operare in porto in virtù di un articolo 18 che la ferma però alle sole attività di rinfuse. Che ora si sono ridotte parecchio, dopo l'addio al carbone...

«Lo so e ritengo quella del lavoro una questione delicatissima e importante».

Da prendere insieme alla Compagnia Unica?

«Certamente, noi dobbiamo ascoltare tutti quanti i soggetti, confrontarci e poi decidere. Anche con la Culmv il dialogo è sempre aperto. Lo affronteremo anche su questo caso specifico, anzi lo stiamo già facendo. Tutto sarà approfondito».

Dica la verità, questa mossa di Spinelli che vuole portare i traghetti alle Rinfuse un po' l'ha messa in difficoltà oppure no?

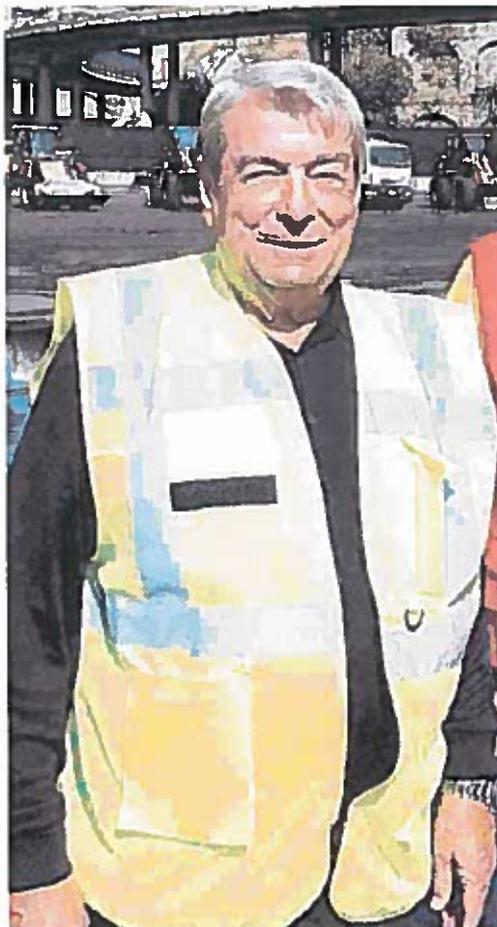
«Vorrei che il porto scoppiasse di persone come Aldo Spinelli, che fanno proposte come queste. Poi se non sarà possibile farlo, sarà l'autorità portuale a decidere».

OPERAZIONI PORTUALI

“Anche la partita del lavoro merita grande attenzione, valuteremo con le due compagnie portuali”



IL PRESIDENTE
A sinistra, il presidente dell'autorità portuale del Mar Ligure Occidentale che riunisce i porti di Genova e di Savona Paolo Emilio Signorini. A destra l'imprenditore Aldo Spinelli che ha rilevato con Msc le Rinfuse



Gli Agenti marittimi “Un sottosegretario dedicato al mare”

Il presidente Gian Enzo Duci in campo “Delrio? Bravo, ma tutto dipende da lui”

FRANCO CAPITANO

«**S**UBITO una direzione generale porti e logistica all'interno del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, con una struttura e risorse adeguate, in modo da non restare al palo quando, con la fine del governo, andrà via il ministro Delrio. E poi l'ideale sarebbe che il prossimo esecutivo prendesse in considerazione l'ipotesi, come in Francia, di istituire un sottosegretario alla presidenza del consiglio de-

dicato al mondo del mare». Lo ha detto Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani, lanciando la proposta alla vigilia del giro di poltrone all'interno del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture atteso per settembre.

«Cambieranno tutti i direttori generali mentre non è stato fatto un ampliamento dell'unica direzione del ministero che si occupa di mare e porti, oggi sottodimensionata, con gente valida ma poche risorse, mentre i compiti

si sono moltiplicati e aumenteranno ancora» ha detto ancora Duci che ha aggiunto: «ad esempio, il nuovo regolamento in via di definizione assegnerà le decisioni sulle concessioni portuali oltre i 25 anni al ministero».

Per governare il settore dello shipping in modo adeguato, è necessario invece aumentare le risorse e istituire in tempi brevi una seconda direzione per il settore marittimo, sdoppiando quella attuale.

«Delrio è un ottimo ministro ma oggi il sistema dipen-

de troppo dalla sua presenza — ha ribadito il presidente degli agenti marittimi. Serve un intervento immediato per rafforzare la struttura amministrativa e tecnica, quella che resterà anche quando cambierà il governo».

Ma la soluzione a lungo termine sarebbe il sottosegretario alla presidenza del consiglio: «per coordinare le competenze che un tempo erano raggruppate nel ministero della Marina Mercantile e ora sono spaccettate fra più ministeri».

“Serve subito una direzione generale porti e logistica all'interno del ministero dei Trasporti”

LOW-CALDI / ANSA / CONTRASTO

E per il board spunta Orlandi

Dal Vte all'authority spezzina, ora in Bankitalia. Il nome nuovo per il dopo-Doria

Fosse dipeso da lui, se ne sarebbe andato il giorno dopo. Marco Doria, ancor prima di essere stato il sindaco di Genova, è una persona rispettosa delle istituzioni. Così, visto l'esito delle elezioni con la vittoria del candidato del centrodestra Marco Bucci, ha capito subito che per lui non ci sarebbe più stato posto nel comitato di gestione dell'authority. Nessun attrito con il suo successore. Ma non era certo pensabile che l'ex sindaco, autonominatosi nel board di Palazzo San Giorgio e poi sostenuto dal mondo imprenditoriale, potesse continuare a restare lì. Giusto infatti che il nuovo inquilino di Palazzo Tursi si affidi a una figura da lui espressa o che alle competenze specifiche nella materia, unisca il gradimento dello schieramento vincente. Fosse stata un'altra persona forse Bucci avrebbe anche potuto farci un pensiero, visto che ha dichiarato la sua intenzione di procedere caso per caso, nelle partecipazioni comunali. Ma l'ex sindaco di centrosinistra sarebbe stato francamente eccessivo. Una cosa, però, Bucci ha chiesto a Doria: restare



Sempre aperta la pista che porta a Castelbarco, ma ora l'elenco registra una new entry

ORLANDI PUBBLICO-PRIVATO
Il guidato per primo il Vte della Fiat poi ha presieduto l'authority

nel board fino alla scelta del suo successore. Il sindaco si prenderà ancora tutto agosto, poi alla ripresa potrebbe fare la sua indicazione, in coincidenza con i primi comitati d'autunno. Più d'uno, per quella posizione che non prevede compenso, ma ha una grande responsabilità visto che governa il primo porto d'Italia frutto dell'alleanza fra Genova e Savona, aveva pensato all'ex presidente di Carigo Cesare Castelbarco, agente marittimo, con un curriculum professionale di primo piano, esperto nella materia portuale. Da qualche giorno ha però preso a circolare un altro nome, quello di Cirillo Orlandi. Proprio lui, il manager Fiat che inaugurò la lunga stagione del Vte, traghettò la società alla Psa di Singapore, e poi devì dal privato al pubblico, andando a presiedere il porto della Spezia. Ora è reggente della sede regionale della Banca d'Italia. Ha carisma, è un affabulatore. Il board avrebbe in comitato un'altra figura esuberante come quella di Rino Canavese, già al vertice di Savona.

CANCELLAZIONI E RITARDI STRAVOLGONO IL CALENDARIO DELLE CONSEGNE: DOPO IL 2020 CALMA PIATTA

In picchiata gli ordini per portacontainer

Dal 2016 l'orderbook è crollato del 30%. Resistono solo le commesse per le navi da oltre 15 mila teu

ALFIO SASSAROLI

GENOVA. Dall'inizio del 2016 ad oggi il portafoglio ordini per le nuove costruzioni di portacontainer è diminuito del 30%. Il trend negativo è continuato sino a questi primi sei mesi del 2017, così che alla fine la capacità globale di stiva sul mercato è calata di 300 mila teu. Si tratta del livello più basso dal 2009, destinato a rimanere tale, considerato che nel primo semestre di quest'anno sono stati persi in capacità altri 40 mila teu. A luglio comunque l'orderbook era pari a 396 navi, circa 2,8 milioni di teu, pronti ad entrare sul mercato. E' un dato in diminuzione rispetto alle 515 portacontainer ordinate nello stesso periodo del 2016, in grado di aggiungere quasi quattro milioni di teu. In questo quadro anche la prospettiva per i prossimi anni è di un calo della crescita delle capacità di stiva globale, che sarà certamente inferiore all'8,1% registrato nel 2015. Alla fine del 2017 la proiezione indica un'espansione del 3% su base annua in termini di teu e del 3,7% nel 2018.

Il fattore calendario

Con tutte le cancellazioni e rinvii di consegne, la calendarizzazione delle consegne delle nuove navi ha subito diverse e rapide trasformazioni. Gli armatori sperano così di lasciarsi alle spalle l'ondalunga della crisi ed entrare nel mercato al momento giusto con le nuove navi. A luglio solo 22 portacontainer sopra i 12 mila teu - comprese le mega navi - sono previste in consegna dal 2019 in avanti, ma il totale delle navi in consegna è di 108. Questa massa di unità

che potrebbe arrivare sul mercato tra il prossimo anno e il 2019 in realtà sarà più sottile: molti cercheranno di posticipare la consegna almeno al 2020. Qualche nuovo ordine potrebbe arrivare nei prossimi mesi e infoltire così la data di consegna oltre il 2020, ma gli analisti non fanno molto affidamento su questo fattore, visto che l'appetito per nuove navi portacontainer continuerà ad essere scarso.

Grande è meglio

La misura in questo quadro fornito dagli analisti di Clarksons, conta e molto. Sono infatti le portacontainer da oltre 15 mila teu a detenere la maggior parte del mercato, con circa il 40% delle capacità in ordine. Sotto i 3 mila teu invece le commesse rimangono a 213 navi, ma le consegne sono limitate nel breve periodo. Nel range di navi da 3 a 8 mila teu i numeri sono quasi irrilevanti.

Prospettiva negativa

Quindi a seconda delle dimensioni, l'orderbook non è sempre in negativo. Il calcolo finale però è in rosso rispetto agli anni precedenti e comunque sia entro il 2018 non sono previste molte consegne. Almeno sul fronte delle consegne agli armatori, la crisi del container non sembra passerà così in fretta. Dal mercato è stata eliminata una parte dell'eccesso di stiva che stava indebolendo il settore, almeno sul fronte delle rate di nolo. Potrebbe non essere sufficiente e infatti l'industria ha cominciato un vasto programma di fusioni e acquisizioni che consentiranno ancor maggiori economie di scala.

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Duci, serve un sottosegretario dedicato al mondo del mare

Presidente Federagenti, per non restare al palo dopo Delrio



(ANSA) - GENOVA, 12 AGO - "Subito una direzione generale porti e logistica all'interno del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, con una struttura e risorse adeguate, in modo da non restare al palo quando, con la fine del governo, andrà via il ministro Delrio. E poi l'ideale sarebbe che il prossimo esecutivo prendesse in considerazione l'ipotesi, come in Francia, di istituire un sottosegretario alla presidenza del consiglio dedicato al mondo del mare". Lo ha detto Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani, lanciando la proposta alla vigilia del giro di poltrone all'interno del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture atteso per settembre. "Cambieranno tutti i direttori generali mentre non è stato fatto un ampliamento dell'unica direzione del ministero che si occupa di mare e porti, oggi sottodimensionata, con gente valida ma poche risorse, mentre i compiti si sono moltiplicati e aumenteranno ancora" ha detto ancora Duci che ha aggiunto: "ad esempio, il nuovo regolamento in via di definizione assegnerà le decisioni sulle concessioni portuali oltre i 25 anni al ministero". Per governare il settore dello shipping in modo adeguato, è necessario invece aumentare le risorse e istituire in tempi brevi una seconda direzione per il settore marittimo, sdoppiando quella attuale. "Delrio è un ottimo ministro ma oggi il sistema dipende troppo dalla sua presenza - ha ribadito il presidente degli agenti marittimi -. Serve un intervento immediato per rafforzare la struttura amministrativa e tecnica, quella che resterà anche quando cambierà il governo". Ma la soluzione a lungo termine sarebbe il sottosegretariato alla presidenza del consiglio: "per coordinare le competenze che un tempo erano raggruppate nel ministero della Marina Mercantile e ora sono "spacchettate fra più ministeri".

Il Secolo XIX

PORTO DI GENOVA. L' AD MURA SCRIVE A SAN GIORGIO DOPO L' ISTANZA BOCCIATA DAL BOARD

Terminal Rinfuse, in campo Tirrenia

La compagnia all' Authority: «Gravi danni senza traghetti. Date l' ok a Spinelli»

GENOVA. Non conosce tregua la polemica che si è scatenata sul terminal Rinfuse, nel porto di Genova. L' ultimo atto della querelle che va avanti da settimane riguarda una lettera che i vertici di Tirrenia Compagnia Italiana di Navigazione hanno inviato all' **Autorità di sistema portuale** di Genova e Savona. Nella missiva, di cui il Secolo XIX/The MediTelegraph è in possesso, l' ad della società Giacomo Mura chiede a Palazzo San Giorgio un «intervento risolutivo della situazione» perché il divieto di utilizzare le banchine per il traffico di traghetti ro-ro «crea gravi danni d' immagine ed economici alla compagnia».

Negli ultimi due comitati di gestione, l' Authority ha infatti risposto al mittente -almeno per ora - l' istanza presentata dall' imprenditore Aldo Spinelli che ha chiesto di poter utilizzare il terminal per i traghetti ro-ro. La domanda è stata presentata dall' operatore genovese che con Gianluigi Aponte (Msc) è il nuovo azionista di maggioranza dell' area, dopo l' acquisto dal gruppo Ascheri dell' 80% delle quote. La concessione delle banchine riguarda però la movimentazione delle rinfuse e approvare un

cambio di destinazione d' uso - secondo quanto emerso durante le riunioni del board- non è un passaggio così automatico. Tirrenia, nella lettera che porta la data del 4 agosto scorso ed è indirizzata sia al presidente del porto Paolo Emilio Signorini sia al segretario generale Marco Sanguineri, scrive di avere ricevuto comunicazione da Spinelli di dover posticipare la partenza di un traghetto sulla linea Genova-Livorno-Catania per mancanza di «spazi utili» proprio «nel momento di massimo sforzo nelle rotte che collegano la Sicilia». Ai vertici dell' Authority, la compagnia chiede di «porre urgente attenzione a questo problema al fine di definire, insieme al nostro terminalista, soluzioni adeguate per un servizio di linea che produce economia per il porto e ricadute occupazionali e di traffico molto importanti».

Proprio quello del lavoro è uno dei principali problemi che riguarda il terminal, visto il drastico calo del traffico rinfuse a Genova. Ed è per questo che Tirreno Bianchi, console della compagnia Pietro Chiesa, ha inviato una lettera al board, perorando la causa dei carbuné. Il senso è quello che Bianchi ha più volte ribadito: dateci lavoro, vanno bene anche i traghetti, altrimenti non c' è futuro. E nella situazione di caos che si è scatenata attorno al terminal Rinfuse ci sono anche gli interessi di Pir.

Dopo essere stato escluso dalla trattativa per acquisire parte delle quote cedute da Ascheri, il gruppo di

Ottolenghi nei giorni scorsi ha scritto a Palazzo San Giorgio e non sembra intenzionato a mollare la presa sulle banchine, soprattutto in caso di via libera a Spinelli e Msc da parte dell' **Autorità portuale**.

Informazioni Marittime

Porto di Genova avvia privatizzazione bacini



Concessione per 25 anni, investimenti per 32 milioni di euro e impegno a mantenere, riassumendolo, il personale attuale. Il futuro dell'Ente Bacini del porto di Genova è stato delineato giovedì dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del mar Ligure occidentale che ha approvato le linee guida per l'assegnazione e la gestione dei bacini di carenaggio.

Mantenere lo stesso indotto Dei 32 milioni che l'authority prevede di investire, 20 milioni saranno a carico dell'Adsp e 11 milioni a carico dei privati che si aggiudicheranno la gara la quale, precisa l'Adsp, verrà bandita nei prossimi mesi. Le condizioni adottate dal Comitato di gestione sono due: la riserva di almeno un bacino ciascuno per i due segmenti di mercato serviti - "navi mercantili" (bacini 3, 4 e 5) e "yacht" (bacini 1 e 2) - e l'impegno all'assunzione del personale che opera alle dipendenze della società attualmente concessionaria, mantenendo inalterati trattamenti economici, contributivi e contratto.

Ex Piaggio e Terminal Rinfuse Il Comitato di gestione ha inoltre affrontato altre due istanze importanti, le nuove destinazioni d'uso per l'area ex Piaggio e quelle per il terminal Rinfuse. Sul primo punto il Comitato ha condiviso e pubblicato la proposta di gestione unitaria presentata da cinque società (Cosmet, Roggerone, Cosnav, Eurocontrol, Phase, quest'ultima già ne occupa una parte). Si prevedono 47 milioni di investimenti e 133 nuovi occupati, di cui una parte potrebbero essere proprio gli ex Piaggio. Se per due mesi non si farà avanti nessun'altra proposta, si provvederà con questa formula. Infine l'Adsp ha rinviato nuovamente la questione "Terminal Rinfuse-Spinelli", dove l'operatore genovese ha richiesto da tempo di utilizzare l'area come terminal traghetti. L'authority chiede tempo per "approfondimenti tecnici". La questione si riassume in due punti: la possibilità materiale di utilizzare come approdo traghetti un terminal rinfuse, e la posizione egemone che andrebbe ad assumere Spinelli il quale ha maggior rilevato il terminal, insieme ad Msc, con l'80 per cento delle quote societarie.

Waterfront di Genova: incontro tra Renzo Piano, Marco Bucci e Paolo Signorini

(FERPRESS) – Genova, 7 AGO – Si è tenuto presso la sede del Renzo Piano Building Workshop di Genova, un confronto di idee sul futuro del waterfront genovese tra l'architetto Renzo Piano, il sindaco di Genova Marco Bucci e il presidente dell'Autorità portuale del Mar ligure occidentale Paolo Signorini.

Durante l'incontro si è ragionato sullo sviluppo delle aree interessate al progetto e anche sulle fasi del processo che porteranno alla realizzazione di un'opera ritenuta strategica per la trasformazione e lo sviluppo della città.

L'incontro, durato circa due ore e mezza, è stato cordiale e ricco di spunti con l'impegno di aggiornarsi a dopo l'estate per proseguire il confronto di idee.

“Stiamo ragionando su un progetto che interesserà anche le nuove generazioni e che darà un volto nuovo al fronte mare di Genova: oggi ci siamo resi conto di avere una visione comune sul futuro dell'area – ha commentato il sindaco Marco Bucci alla fine dell'incontro -. Ringrazio Renzo Piano per essersi reso disponibile e per aver permesso di proseguire il percorso che ci porterà alla realizzazione del nuovo waterfront di levante del porto di Genova”.

PORTUALI

Lavoro a rischio, la Pietro Chiesa chiede deroga a San Giorgio

GENOVA. Tirreno Bianchi, console della Pietro Chiesa, chiede che l'Authority di Genova e Savona non abbandoni i 35 dipendenti della compagnia che da settembre andranno tutti in cassa integrazione se non verrà dato a Spinelli il via libera per portare il traffico traghetti al terminal Rinfuse. «Palazzo San Giorgio potrebbe concederci una deroga per lavorare anche sui traghetti - dice Bianchi - visto che al momento, come articoli 16, possiamo fare solo rinfuse». «Basterebbe poco - aggiunge il console - visto che non si tratta di un via libera che richiederebbe tempi lunghi. In questo modo il problema verrebbe risolto». Ma la mossa del console della Pietro Chiesa che si è detta disponibile a operare con i traghetti di Spinelli ha irritato la Culumv, che come articolo 17 - rinfuse a parte - ha l'esclusiva sulle merci nel porto di Genova. «Siamo sempre stati disponibili al dialogo con la Compagnia Unica. In passato si è anche parlato di fusione tra noi e loro, poi il discorso non è andato avanti. Arrivati a questo punto, per quanto ci riguarda, non possiamo più aspettare». Sul dossier lavoro e sul futuro del terminal Rinfuse è intervenuto anche Francesco Maresca, consigliere delegato per il porto del Comune di Genova. «In linea con la politica portata avanti dal sindaco Bucci - dice Maresca - il Comune è dalla parte di tutti gli operatori che portano traffici in banchina, sviluppano il corridoio Reno-Alpi e favoriscono la creazione di nuovi posti di lavoro in città».

M.D.A.

IL PORTO

Spinelli attacca
 “Stop ai traghetti
 al Rinfuse
 Una decisione
 inaccettabile”

L'imprenditore
 “Difendo il lavoro”



MASSIMO MINELLA A PAGINA 111

Spinelli: “Traghetti al posto delle rinfuse ma c'è chi rema contro”

L'imprenditore nel termina vuoto di traffici: “Le navi se ne vanno altrove, l'authority decida in fretta”

MASSIMO MINELLA

Sei in 53 anni di lavoro non ha mai convocato una conferenza stampa e decide di farlo adesso, al 7 di agosto, c'è davvero qualcosa che non riesce più a trattenere. Così Aldo Spinelli decide di dare appuntamento a tutti al Terminal Rinfuse. Lui è già lì, ha posteggiato il suo quad all'ombra o indossa la pettorina gialla con tanto di foto sul taschino. C'è lui con lo spolverino (ovviamente giallo) durante una partita di calcio del suo Livorno. A fianco, sul molo, Spinelli ha Tirreno Bianchi, console della Pietro Chiesa. E la scena appare surreale, con un piazzale tirato a nuovo e zero traffici in banchina. Inizia proprio da qui, Spinelli, da questa paradossale storia di burocrazia o di colpi bassi, di accordi annunciati e poi disdettati e, apice dell'assurdità, di navi che potrebbero attraccare e che invece non vengono autorizzate. «Non ce l'ho con l'authority, il presidente Signorini e il segretario generale Sanguineri meritano grande rispetto, ma trovo inaccettabili le riserve arrivate dall'interno del comitato di gestione all'approdo di traghetti al Terminal Rinfuse». La storia va avanti da qualche mese, il Rectora di Spinelli ha già saturato oltre ogni limi-

te il suo terminal e nel mirino del gruppo logistico finisce il Terminal Rinfuse. Il carbone ha detto addio al porto di Genova, la centrale è definitivamente chiusa. E quei due accosti sono oro per chi ha bisogno di spazi operativi. È il caso di Spinelli, che ha come clienti alcuni fra i maggiori compositori del settore dei traghetti, come Tirrenia e Gnv. Ha già una concessione e per le Rinfuse, dopo un primo tavolo con il gruppo Ottolenghi, vara un'alleanza con la Msc di Gianluigi Aponte. A Spinelli va il 41% del capitale, la Msc è al 36% e il rimanente 20% resta al vecchio proprietario, il gruppo Ascheri. Tutto risolto? Per niente. Perché iniziano i problemi e anche le divergenze proprio con Ottolenghi che, dice Spinelli, «vorrebbe mettere qui le cisterne del petrochimico. Qui, capite? Sotto la Lanterna. Sarebbe come metterle sotto la Statua della Libertà a New York».

Ma senza fare i loro nomi lascia intendere che ad avversare la sua operazione ci sarebbero nel comitato di gestione anche alcuni membri. E il rimando va a Rino Canavese, ex presidente del porto di Savona indicato nel board dal Comune di Savona, ma anche all'ex sindaco di Genova Marco Doria che avrebbero votato contro il rinvio all'autorizzazione a far arrivare i traghetti alle Rinfuse. Uno stop

che irrimediabilmente frena anche l'opportunità per la Pietro Chiesa di trovare nuove occasioni di lavoro dopo l'addio al carbone.

«Sono cose che fanno male — dice Spinelli — Il mio compito è garantire i miei lavoratori, ma anche quelli della Pietro Chiesa. E considerate che noi qui vogliamo creare altri posti di lavoro. Ci sono ancora rinfuse, anche se il carbone è finito, e poi tutto il traffico nuovo di container e rotabili. Io questo rinvio proposto da alcuni membri del comitato proprio non lo capisco. Non si possono rinviare i traghetti che non hanno più banchine per attraccare. Aponte mi ha addirittura detto di usare il Bettolo, ma non è ancora stato collaudato. Voglio procedere nel rispetto delle regole, come sempre, ma ho bisogno di risposte chiare». Spinelli ricorda che da quando l'Enel ha lasciato, il terminal ha accumulato perdite per 250mila euro al mese. «E se non l'avessimo preso noi sarebbero stati tutti licenziati — aggiunge — Noi invece abbiamo pagato tutti i creditori e la concessione di 50mil euro al mese. Io ci metterò tutte i soldi, finché il Signore mi darà la salute, perché è mio pieno diritto far lavorare tutti».

Preoccupante il quadro della situazione visto dalla Pietro Chiesa. «Noi siamo pronti a lavorare, ma l'authority deve consentirci di far-

- segue

lo in deroga al quadro attuale che vede un solo articolo 17, la Culmv, e noi che siamo un 16. Ma non vogliamo diventare la bella di Torriglia o fare guerre insensate. Se è necessario l'accorpamento con la Culmv nessun problema, possiamo anche da loro per lavorare, ma non possiamo aspettare Godot». «Perché impedirvi di usare due banchine meravigliose? — chiude Spinelli — Abbiamo già comprato da Garré un pontone da 165 mila euro, abbiamo riasfaltato tutto. Al terminal frutta, ora che la frutta va in container, non fanno altro attività merceologiche? È l'evoluzione naturale delle merci. Perché non può succedere anche qui?»

(A SINISTRA) SPINELLI E GARRÉ



Il Secolo XIX

VERSO LA PRIVATIZZAZIONE DELLA SOCIETÀ GENOVESE

Riparazioni, monta la protesta dei lavoratori

GENOVA. «L' Autorità portuale deve trovare una soluzione altrimenti ci sarà una lunga serie di scioperi». I sindacati, ieri, hanno protestato con i lavoratori davanti ai cancelli di Ente Bacini, la società che gestisce le vasche di carenaggio della zona delle riparazioni navali, a Genova.

Lo sciopero di 24 ore è stato proclamato dopo che Palazzo San Giorgio ha annunciato le linee guida in vista del bando per la privatizzazione di Ente Bacini, la cui maggioranza è al momento nelle mani dell' Authority di Genova e Savona.

«Nella gara non è stata pre vista la clausola di salvaguardia per i 35 dipendenti della società, ma si è detto solo che chi subentra dovrà impegnarsi ad assumere i lavoratori», sottolineano i tre segretari Enrico Ascheri, Ettore Torzetti e Roberto Gulli (Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti). «Si tratta- aggiungono - di una grave mancanza da parte di Palazzo San Giorgio. Deve essere garantito il posto di lavoro per gli attuali dipendenti anche dopo che la società sarà privatizzata.

Nei prossimi giorni chiederemo un incontro con il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini».

Il Secolo XIX

I PORTI LIGURI IMBAVAGLIATI DAI BUROCRATI

Il rinnovo dei vertici dell' Aeroporto di Genova equivale, per strategia politica, al siluramento del direttore dell' Agenzia delle Dogane, Giuseppe Peleggi, rimpiazzato da un magistrato ed ex parlamentare dei Ds -Ulivo, Giovanni Kessler. Il primo ha lavorato molto per innovare il sistema informatico e dialogare con gli operatori, spossati da controlli e cavilli. Il secondo i porti li ha visti solo in cartolina. Contemporaneamente capita che nel valzer di poltrone dei superburocrati del ministero dei Trasporti, chi si occupa di autostrade finisca a dirigere i porti, mentre l' esperto di pesca in acqua dolce è destinato a saggiare le perforazioni dei valichi. A insaputa di Genova e contando sulle ricorrenti distrazioni delle istituzioni liguri, un golpe strisciante sta rivoluzionando equilibri e assetti sulle banchine nazionali, distruggendo senza colpo ferire secoli di storia e di autonomia.

La regia unica viene sbandierata dal ministro Delrio come una conquista e celebrata con foto di gruppo in cui gongolano beati, accanto al ministro, i presidenti dei porti che già sgomitano per conquistarsi una poltrona romana prossima ventura. Del resto la regia

unica attribuisce pieni poteri solo a Roma, con quel che ne consegue in termini di pianificazione, interventi infrastrutturali, finanziamenti, scelte e nomine. La violenza delle colombe al potere è peggio del clientelismo.

Sotto gli sguardi spenti degli enti locali, prende forma e sostanza un disegno centralista di carattere esclusivamente romano, che porta a Genova rappresentanti fedeli ad una visione addirittura antitetica a quanto voluto nei secoli da Genova e Savona. Competenze, progetti di trasformazione e sviluppo, federalismo, sussidiarietà? Ma neppure per sogno. L' importante è devitalizzare quanto di ancora vivo (poco) si nasconde sotto la cenere. Camomilla a ettolitre e via a inseguire i disegni di conquista dell' elettorato del Sud.

L' eclettismo era la caratteristica dei porti liguri, l' indipendenza la scelta espressiva, l' inquietudine e il cambiamento costante la loro biografia. Oggi qual è il ruolo di Regione, Comune e **Autorità portuale** all' interno di questo disegno di disgregazione? Si tratta solo di un grossolano errore di valutazione tattica? Eppure le normative che inchiodano Genova all' immobilismo gestionale sono di facile consultazione. Ma nessuno prova a spiegare quel che sta accadendo: cioè il colossale furto perpetrato ai danni di Genova e della sua auspicata vocazione europea. Da queste parti non si vogliono né studiare né replicare i modelli vincenti. Il sindaco di Rotterdam governa il "porto -città", macina profitti e ci viene anche a prelevare la merce sotto casa. Nel board di Palazzo San Giorgio, Bucci vale un solo voto, pari a quello della Capitaneria.

GIORGIO CAROZZI

Ferragosto: da bollino rosso a Genova, 78 mila passeggeri

Guardia costiera rafforza i controlli a sbarchi e imbarchi



(ANSA) - GENOVA, 14 AGO - Sarà un Ferragosto da bollino rosso quello di domani nel porto di Genova: fra imbarchi e sbarchi dalle navi e dai traghetti che collegano la Liguria alle isole e al nord Africa transiteranno 78 mila passeggeri e 29 mila auto.

Per questo il comando regionale della Capitaneria di Porto della Liguria ha rafforzato i servizi di controllo nelle ore di maggior afflusso di viaggiatori. Controlli intensificati anche lungo la costa della regione per vigilare sui bagnanti e sui diportisti. In servizio lungo i 330 km di costa della Liguria ci saranno oltre a 50 mezzi, fra motovedette, natanti specializzati in ricerca e soccorso. In servizio 200 militari delle varie specialità e due elicotteri. A coordinare il lavoro dei militari sarà l'ammiraglio e comandante regionale Giovanni Pettorino, che nel giorno di Ferragosto farà visita ad alcuni dei 30 uffici della Capitaneria di Porto sparsi lungo le coste Liguria. Per ogni emergenza in mare rimane attivo il numero blu 1530.

IL TRAFFICO DI FRUTTA RIAPRE LA QUESTIONE

Controlli doganali, lo Sportello unico all'ultima curva

La rivoluzione approvata l'anno scorso non è ancora partita: se ne riparlerà dopo l'estate

IL RETROSCENA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Da metà maggio a metà settembre, nel porto di Genova (Psa Terminal, Sech, Spinelli) con la frutta tropicale arrivano circa 100-150 container a settimana di frutta che d'estate non cresce in Italia, in particolare agrumi come arance, limoni, pompelmi.

Merci che oltre ai regolari controlli doganali hanno bisogno del nulla osta fito-sanitario (che dipende dalla Regione), dell'Agecontrol (controllo di qualità del ministero dell'Agricoltura) e della visita della Sanità marittima. Questi ultimi due passaggi possono essere solo sui documenti, ma il fitosanitario, necessario per gli agrumi, impone il controllo fisico della merce, con l'apertura del container.

Al fitosanitario di Genova, che dipende dalla Regione, lavorano due persone, alle quali si aggiungono le altre quattro dislocate a Sanremo e Savona, che non devono gestire solo i controlli nei porti e sono vincolate a un orario ristretto. Le verifiche cominciano alle 9.30 (perché prima i funzionari devono sapere dove e quando le navi sono arrivate, e organiz-

zare le varie visite) fino all'una, ogni straordinario è solo buona volontà.

Il personale è scarso anche nelle altre due amministrazioni, e questo comporta l'impossibilità di coordinarsi, così che - se per esempio la Sanità ordina un controllo fisico - il container sarà aperto due volte, tre se la dogana lo manda in verifica, con l'uscita dal porto quasi certamente rinviata al giorno successivo. Mediamente, un giorno di sosta di un container refrigerato costa 150 euro: uno dei vari costi aggiuntivi per ritardi che si scaricano sul consumatore finale che ac-

quista la frutta nelle aree servite dal porto di Genova, che spaziano da Milano al Basso Lazio (perché le linee container scalanano più frequentemente la Liguria rispetto a Civitavecchia).

Quella della frutta in estate è una delle varie criticità che fa sorgere la domanda, a oltre un anno dal licenziamento della riforma dei porti, sulla realizzazione dello Sportello unico delle dogane e dei controlli previsto dall'articolo 20 del decreto legislativo 169/2016 - che sulle banchine mette d'accordo tutti, conferendo all'Agenzia dogane il coordinamento sui 62 tipi di controlli, oltre alla dichiarazione, chiesti dalle 18 amministrazioni che a

all'import/export della merce nei porti e aeroporti italiani.

Una concertazione difficile, conclusione di un processo

iniziato nel 2003: il testo del regolamento attuativo è stato inviato a inizio estate dalla dogana all'ufficio legislativo del ministero dell'Economia, che dovrebbe approvarlo di concerto con il ministero dei Trasporti. Il penultimo passaggio, poi la pubblicazione in Gazzetta ufficiale. Lì ci sono sia i principi per estendere il dialogo telematico a tutte le amministrazioni, ma anche la possibilità di creare degli spazi nei porti in cui i rappresentanti delle diverse amministrazioni possano parlarsi e coordinare i controlli. Il regolamento deve sbloccare fondi per 60 milioni di euro, in parte statali, in parte dall'Unione europea. Sulle banchine, gli operatori della frutta sperano in un 2018 meno caldo, e non solo per via dell'Anticiclone.

BY NUNO ALQUIN (DIR. F. RISERVA)

■ PILOTINA BLOG

I PORTI LIGURI IMBAVAGLIATI DAI BUROCRATI

GIORGIO CAROZZI

Il rinnovo dei vertici dell'Aeroporto di Genova equivale, per strategia politica, al siluramento del direttore dell'Agenzia delle Dogane, Giuseppe Peleggi, rimpiazzato da un magistrato ed ex parlamentare dei Ds-Ulivo, Giovanni Kessler. Il primo ha lavorato molto per innovare il sistema informatico e dialogare con gli operatori, spossati da controlli e cavilli. Il secondo i porti li ha visti solo in cartolina. Contemporaneamente capita che nel valzer di poltrone dei superburocrati del ministero dei Trasporti, chi si occupa di autostrade finisca a dirigere i porti, mentre l'esperto di pesca in acqua dolce è destinato a saggiare le perforazioni dei valichi. A insaputa di Genova e contando sulle ricorrenti distrazioni delle istituzioni liguri, un golpe strisciante sta rivoluzionando equilibri e assetti sulle banchine nazionali, distruggendo senza colpo ferire secoli di storia e di autonomia. La regia unica viene sbandie-

rata dal ministro Delrio come una conquista e celebrata con foto di gruppo in cui gongolano beati, accanto al ministro, i presidenti dei porti che già sgomitano per conquistarsi una poltrona romana prossima ventura. Del resto la regia unica attribuisce pieni poteri solo a Roma, con quel che ne consegue in termini di pianificazione, interventi infrastrutturali, finanziamenti, scelte e nomine. La violenza delle colombe al potere è peggio del clientelismo. Sotto gli sguardi spenti degli enti locali, prende forma e sostanza un disegno centralista di carattere esclusivamente romano, che porta a Genova rappresentanti fedeli ad una visione addirittura antitetica a quanto voluto nei secoli da Genova e Savona. Competenze, progetti di trasformazione e sviluppo, federalismo, sussidiarietà? Ma neppure per sogno. L'importante è devitalizzare quanto di ancora vivo (poco) si nasconde sotto la cenere. Camomilla a ertoltri e via a inseguire i disegni di

conquista dell'elettorato del Sud.

L'eclittismo era la caratteristica dei porti liguri, l'indipendenza la scelta espressiva, l'inquietudine e il cambiamento costante la loro biografia. Oggi qual è il ruolo di Regione, Comune e **Autorità portuale** all'interno di questo disegno di disgregazione? Si tratta solo di un grossolano errore di valutazione tattica? Eppure le normative che inchiodano Genova all'immobilismo gestionale sono di facile consultazione. Ma nessuno prova a spiegare quel che sta accadendo: cioè il colossale furto perpetrato ai danni di Genova e della sua auspicata vocazione europea. Da queste parti non si vogliono né studiare né replicare i modelli vincenti. Il sindaco di Rotterdam governa il "porto-città", macina profitti e ci viene anche a prelevare la merce sotto casa. Nel board di Palazzo San Giorgio, Bucci vale un solo voto, pari a quello della Capitaneria.

www.themeditelegraph.it

Con Carrara il personale passa a 75 unità AUTHORITY DELLA SPEZIA, APPROVATA LA NUOVA PIANTA ORGANICA

LA SPEZIA. È stata approvata dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, la nuova pianta organica dell'Autorità di Sistema Portuale della Spezia e Carrara. Lo comunica la stessa Authority con una nota. «A seguito dell'accorpamento con l'Autorità portuale di Marina di Carrara la nuova dotazione di personale passa a 75 unità, escluso in segretario generale. La nuova configurazione va incontro alle esigenze di sostenibilità e funzionalità dell'ente» scrive l'Authority in una

nota. «Con questa dotazione organica - hanno detto il presidente dell'Authority Carla Roncallo e il segretario generale Francesco Di Sarcina - abbiamo compiuto un ulteriore passo in avanti verso la completa integrazione tra i due porti. Il nuovo assetto della pianta organica, che traguarderà i prossimi sei/otto anni, consentirà maggiore razionalizzazione oltre a un adeguamento qualitativo e quantitativo che rispecchia le nuove necessità della struttura».

Nuova pianta organica dell'Autorità La Spezia-Carrara

ROMA - E' stata approvata in questi giorni dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, la nuova pianta organica dell'Autorità di Sistema Portuale di La Spezia e Marina di Carrara.

A seguito dell'accorpamento con **LA Spezia Portuale** di Marina di Carrara la nuova dotazione di personale dell'AdSP passa a 75 unità, escluso il segretario generale.

La nuova configurazione, che va incontro alle esigenze di sostenibilità e funzionalità dell'Ente - sottolinea l'AdSP - e che consentirà di gestire efficacemente le proprie attribuzioni per rispondere ai molti compiti adesso assegnati dalla nuova legge di riforma, prevede cinque dirigenti, sette

(segue in ultima pagina)

Nuova pianta organica

quadri A, 10 quadri B, 16 impiegati al primo livello, 23 impiegati al secondo livello, 12 impiegati al terzo livello, e due impiegati al quarto livello.

"Con questa dotazione organica - hanno detto il presidente, architetto Carla Roncallo e il segretario generale, ingegner Francesco Di Sarcina - l'Ente ha compiuto un ulteriore passo in avanti verso la completa integrazione tra i due porti della Spezia e Carrara. Il nuovo assetto della pianta organica, che traugarderà i prossimi sei/otto anni, consentirà una maggiore razionalizzazione oltre ad un adeguamento qualitativo e quantitativo che rispecchia le nuove necessità della struttura. La nuova organizzazione andrà a regime parallelamente alle esigenze dell'AdSP che via via si manifesteranno".

Una delle linee guida del processo che ha portato al rinnovamento della pianta organica è la valorizzazione delle risorse e delle professionalità esistenti, nonché il riconoscimento delle effettive competenze.

Il costo complessivo della struttura generale subirà inoltre un notevole decremento, in linea con quanto auspicato dal ministero competente.

Informazioni Marittime

Dogane, a Ravenna sdoganamento in mare anche per l'automotive



La procedura dello sdoganamento in mare delle merci al porto di Ravenna sarà prossimamente estesa anche al settore automotive. **Lo ha annunciato** l'Agenzia delle Dogane, precisando che la procedura sarà attivata il prossimo 7 settembre in via sperimentale e per una durata massima di sei mesi. Gli esiti di tale sperimentazione saranno valutati, sulla base della pratica applicazione, al fine dell'eventuale estensione su scala nazionale.

Tra le condizioni per l'applicazione della procedura di sdoganamento in mare di autoveicoli, è previsto che la compagnia di navigazione debba essere un soggetto AEOF, che lo sbarco degli autoveicoli avvenga esclusivamente presso i terminalisti che hanno attivato il colloquio telematico, che gli autoveicoli siano univocamente identificabili dal numero di matricola del telaio, che deve essere immediatamente visibile dall'esterno del veicolo stesso per gli eventuali riscontri, e che la compagnia di navigazione garantisca la sicurezza della catena logistica durante il trasporto degli autoveicoli dal luogo di produzione fino all'uscita dagli spazi doganali del porto di Ravenna nonché durante le soste nei piazzali portuali prima dell'imbarco e dopo lo sbarco al fine di evitare ogni possibile accesso ai veicoli da parte di soggetti non autorizzati. Gli operatori interessati allo sdoganamento in mare di autoveicoli dovranno presentare richiesta della procedura di sdoganamento in mare all'Ufficio delle Dogane di Ravenna.

Porti: Livorno; inaugurato il nuovo sistema di rifornimento idrico

La prova inaugurale è stata fatta con la nave da crociera Disney Magic



(ANSA) - LIVORNO, 9 AGO - E' stato inaugurato a Livorno, al Molo Italia lato nord, alla presenza del presidente dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, e dei vertici di Asa, il nuovo sistema di rifornimento idrico in porto. Lo rende noto l'Autorità portuale precisando che "si tratta di una nuova condotta di 350 metri realizzata direttamente in banchina: sei idranti sono già funzionanti e possono essere usati per rifornire le navi che attraccano".

La prova inaugurale è stata fatta con la Disney Magic, nave da crociera della compagnia di navigazione Disney Cruise Line da 2.400 passeggeri. Grazie a questi idranti, la nave ha potuto rifornirsi di acqua potabile da terra senza dover ricorrere alle bettoline, servizio, questo, che ha per gli operatori costi più alti rispetto al rifornimento da terra e genera emissioni in atmosfera. "L'impianto - ha detto Corsini - è il frutto di un lavoro di squadra che ha coinvolto la Port Authority e Asa, gestore idrico della provincia livornese. Il sistema è stato realizzato in tempi brevi anche per rispondere ai picchi della stagione estiva e presto entrerà a pieno regime. Si tratta di un importante risultato che migliora ulteriormente la qualità del servizio di fornitura di acqua potabile e che contribuisce a mitigare le preoccupazioni degli operatori". "Gli idranti ha aggiunto Mirco Brilli, dirigente acquedotto di Asa - garantiscono 8 litri al secondo di acqua potabile, pari a quasi 30 metri cubi all'ora ma questo risultato già di per sé soddisfacente è ulteriormente migliorabile". Per aumentare la pressione sulla rete portuale nel suo complesso, e per soddisfare, quindi, nel minor tempo possibile più navi, Asa ha reso indipendente la frazione di Villaggio Emilio, storicamente collegata al sistema idrico portuale, tramite una propria distrettualizzazione idrica. "Proprio grazie a questa separazione - ha sottolineato Brilli - siamo in grado di aumentare o ridurre tramite il nostro telecontrollo, presidiato 24 ore la pressione della rete portuale in funzione delle richieste delle navi senza creare danni alle tubazioni e alle utenze poste a monte del porto".

Livorno: Rumori e emissioni ambientali. Parte la campagna rilevamenti dell'Authority



Una campagna di rilevamenti a 360 gradi per valutare le emissioni delle navi commerciali e passeggeri. L'obiettivo: avere un quadro conoscitivo ampio ed aggiornato sullo stato ambientale e acustico in porto.

Livorno, 7 agosto 2017 – A promuovere l'iniziativa, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che pochi mesi fa ha attivato una convenzione con l'Arpat nell'ambito di un accordo con la Regione Toscana. L'agenzia Regionale per la protezione ambientale della Toscana effettuerà per un anno intero, trenta giorni per ogni stagione, una serie di misure in due punti del porto: area Terminal Darsena Toscana, nei pressi della Torre del Marzocco, e porto passeggeri, nelle adiacenze della calata Sgarallino. I laboratori usati saranno mobili e sosterranno 15 giorni in un punto e 15 nell'altro.

La campagna rilevamenti dell'Arpat, che nasce per rispondere alle prescrizioni del NURV, l'organismo tecnico di supporto alla Giunta regionale per le attività di valutazione, monitoraggio e verifica degli investimenti pubblici ed Autorità competente per la VAS (valutazione ambientale strategica) sul Piano Regolatore del Porto, fa il paio con un'altra iniziativa sviluppata quasi in contemporanea dall'Adsp.

È stato infatti da poco affidato all'ATI composta dall'Istituto di Biometeorologia del Consiglio Nazionale delle Ricerche e da ARIANET, l'incarico di realizzare un sistema modellistico a scala regionale sulle emissioni in porto. L'obiettivo è quello di produrre mappe dettagliate di concentrazione al suolo in modo da valutarne la distribuzione spaziale e individuare se necessario possibili soluzioni mitigatrici. L'ATI userà postazioni mobili e fisse in diversi punti dello scalo portuale per realizzare i propri rilievi. Una delle postazioni prescelte è il tetto di Palazzo Rosciano, quartier generale dell'ADSP.

Sul fronte acustico, i campionamenti saranno fatti dall'istituto di fisica dell'Università di Pisa e dalla società IPOOL, mentre delle emissioni veicolari lungo la viabilità di cintura del porto si occuperà il laboratorio LOGIT, del Polo Universitario Sistemi Logistici dell'Università di Pisa.

Una società per i bacini è possibile?

Dall'avvocato **Giorgio Gionfriddo**, noto esperto delle problematiche portuali e già segretario della locale **Autorità** riceviamo:

LIVORNO - Dopo l'informativa rilasciata dai rappresentanti istituzionali toscani nel corso dell'incontro presso il Ministero dello Sviluppo economico del giorno 27 luglio scorso, è di obbligo tornare a parlare dei bacini di carenaggio, attualmente ancora praticamente in disuso.

Eppure, da ormai troppo tempo, senza presunzioni di cattedra o pretese improprie di dare consigli, sono avanzate proposte da esperti conoscitori locali in materia portuale, cui non è seguito alcun riscontro, per non dire alcuna soluzione adottata, da parte dell'organismo istituzionale del porto, prima **Autorità Portuale** e oggi l'Autorità di Sistema, dopo il tragico evento del 15 agosto 2015. La nave Urania è ancora

Giorgio Gionfriddo
(segue in ultima pagina)

Una società per i bacini

malamente adagiata nella platea del bacino galleggiante e niente è dato conoscere sulla sua necessaria ed urgente rimozione, né di quale sorte dare alla gara, ormai vetusta e superata (tecnicamente e normativamente), per l'affidamento della concessione del Bacino in muratura e del galleggiante bacino galleggiante.

Parlavo di varie proposte (una anche da me avanzata nei mesi scorsi su questa testata e sulla quale spero di non doverci tornare), tutte rimaste in un limbo, senza mostra di alcun segno di reazione o di valutazione da parte dell'ente preposto.

Ormai, nella generale presa d'atto di quanto autorevolmente ed ufficialmente affermato dal presidente dell'A.d.S.P., per il quale la definizione della gara non potrà avvenire prima di due anni, prende sempre più corpo e consistenza l'ipotesi di abbandonare un percorso competitivo di gara pubblica e di ritrovare soluzioni, sempre in termini di rispetto della legalità, che comunque assicurino una efficace rimessa in pristino del-

le due strutture, per porle in nuovo completo esercizio, con l'obiettivo (non trascurabile) di ridare nuovo ossigeno al settore della riparazione navale, oggi "in apnea".

Da ultimo, trovo opportuno e giovevole, nell'ottica ora detta, commentare brevemente l'articolo comparso mercoledì 2 scorso a firma del dottor Ruffini, ove si prefigura la formazione di una società di scopo da parte dell'A.d.S.P., ad azionariato diffuso, tesa a ristrutturare e riorganizzare il compendio dei bacini.

Vorrei a questo proposito aggiungere, qualora di necessità, che la costituzione di una società di scopo da parte dell'A.d.S.P., ben si configurerebbe nell'ambito delle competenze statuite dall'art. 6, 4° comma, lett. a) della legge 84/1994, come modificata dal D.lgs. 169/2016.

Tale norma, infatti, attribuisce alle A.d.S.P., tra l'altro, compiti di "... promozione ... (omissis) ..." delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti nelle circoscrizioni territoriali.

Dunque è possibile uscire, a mio avviso, da una accezione dei compiti di "promozione" che sia esclusivamente legata e limitata a quella tradizionalmente intesa, riferita allo svolgimento di eventi, quali fiere, convegni, incontri a vario livello con altre realtà produttive ed imprenditoriali, nazionali od estere, ecc.: attività, queste, pur necessarie ed efficaci sul piano della diffusione della conoscenza del "brand" Porto di Livorno.

Intendo, in aggiunta, un significato di "promozione" riferito non soltanto al favore espresso su una "idea", come avviene, ad esempio, sulla comunicazione e divulgazione dei servizi e sulle opportunità offerte dallo scalo, ma anche alla concreta assunzione di un ruolo, da parte dell'Ente portuale, concretamente propulsivo ed attuativo del lancio e della realizzazione di "un progetto" di uno specifico obiettivo fattuale, comunque corrispondente e conforme alle competenze istituzionali dell'Ente stesso.

In questa positiva e dinamica accezione, non in contrasto con la norma, ma in essa compresa ed implicita, si tratterebbe della "promozione" di una società, con le caratteristiche ben espresse nell'articolo del 2 u.s., realizzativa della rivitalizzazione di un settore, quale quello della attività della riparazione navale, quale attività connaturata ai servizi offerti da un porto che vuol definirsi qualificato. Peraltro non sfugge che questa attività, già vanto nel passato del nostro scalo, non può non essere attrattiva anche nei confronti della tradizionale offerta commerciale di operazioni e servizi portuali. Ciò, naturalmente, a condizione che, nella costituenda società si pongano i presupposti di massima apertura di

partecipazione da parte di soggetti privati, di competenza industriale, ma pure di estrazione finanziaria che, sinergicamente, da un lato esprimano la dovuta professionalità di gestione, e d'altro canto siano forniti della occorrente capacità di investimento per la riqualificazione delle strutture, prevedendo anche condizioni, nell'ambito degli scopi prefissi, di apertura a lavorazioni richieste da soggetti terzi mediante apposita regolamentazione e rubriche di interventi.

In effetti per un progetto di indubbia importanza, è imprescindibile il sostegno dell'iniziativa da parte degli enti locali, Regione, Provincia, Comune, C.I.A.A.A. (quest'ultima quale organismo deputato allo sviluppo economico), inquadrando peraltro il tema del rilancio della riparazione navale, nel quadro delle iniziative poste in campo con riguardo all'"area di crisi industriale complessa" della zona costiera toscana, per la quale è costituita apposita Commissione di livello regionale, come risposta ad una acquisita consapevolezza di una vera e propria emergenza cittadina.

Anche il Governo, dopo aver mantenuto la promessa di "prendere in considerazione" questo tema delicato nell'incontro del 27 luglio, non potrebbe mancare, in tempi tempestivi, di fare la sua parte per dare contributo alla soluzione del problema. Direi che la crescita del paese non dipende solo dall'emanazione di leggi e/o riforme, ma anche (e forse soprattutto) da interventi operativamente mirati.

Quanto sopra richiama alla mente, per associazione di idee, l'unità di intenti a livello locale che rese possibile, in un diverso contesto storico e con contenuti completamente molto diversi, la realizzazione del Grande Bacino di carenaggio in muratura, mediante la costituzione di un consorzio, in esecuzione del c.d. "Accordi di Roma" del 1960 raggiunti con l'intervento del Governo, che dettero soluzione ad una fase altamente critica della costruzione navale del Cantiere Orlando, fornendo al porto di Livorno le basi infrastrutturali per l'avvio dell'attività della riparazione navale. In tal modo si dette soluzione alla crisi (dis) occupazionale cui il Cantiere era fatalmente destinato.

A quell'epoca, alla costituzione del consorzio per l'aggregazione operativa di costruzione del Bacino Grande parteciparono enti pubblici, banche e soggetti privati.

Ora è il momento che, in "primis" l'Autorità di sistema, quale organismo propulsivo, (scusandomi per l'ovvio gioco di parole) ritrovi capacità di fare "sistema", in uno sforzo comune con i po-

teri istituzionali, con le categorie imprenditoriali e sociali, rimossa ogni contrapposizione politica, ma anche ogni contrasto di concorrenza imprenditoriale.

È possibile oggi, sia pur con modalità diverse e proporzioni minori di quanto avvenuto nel lontano 1960, agire nello stesso modo? Si può provare.

La Piattaforma Europa fa scintille Imbarazzi sul primo maxi progetto

Festa dell'Unità, politici e tecnici a confronto sul futuro dello scalo

di ANTONIO FULVI

TEMA allettante, panel di invitati ancora di più: e del resto alla Festa dell'Unità da un paio d'anni si parla di porto e di prospettive del porto con gente qualificata. Anche se il caldo dell'ora comporta una bella dose di masochismo in chi ascolta, qualcosa di interessante ne esce sempre.

Venerdì alle 18,30 circa abbiamo cominciato. Dico abbiamo perché Sergio Muzi della segreteria

GRANDI ASSENTI

Mancavano il sindaco Filippo Nogarini e Luca Becce, Tdt

comunale Pd e i suoi capi mi hanno invitato come moderatore del dibattito, con la (segreta?) speranza che "smoderassi". Il *Telegrafo*, da me rappresentato, evidentemente qualcosa conta, o forse "rompe". Il timore degli incontri del genere è sempre che finisca con lunghe sbrodolate e una noia mortale. Il panel, come detto, era di rilievo: Silvia Velo (sottosegretario all'Ambiente) Stefano Corsini (Autorità di sistema) Nereo Marcucci (Confetra) Roberto Alberti (Federagenti) Federico Barbera (FISE-Uniport), Fabrizio Zannotti (Cgil) Yari De Filicaia (consigliere Pd Comune) e il gotha locale del Pd (Lorenzo Bacci, Federico Bellandi e lo stesso Muzi). Tra il pubblico, rivisti con piacere Luciano Guerrieri da Piombino (ma di Piombino non s'è par-

lato) con l'addetta stampa, l'onnipresente Angelo Roma, il segretario dell'Authority livornese Massimo Provinciali insieme alla sua addetta stampa nella Porto 2000, e ancora Giora Dari (Spedimar). Assenti invece due pezzi da novanta, per quanto invitati: il sindaco Nogarini e l'ad del TDT Luca Becce. Tante sedie, riempite per due terzi.

PARTENZA, dopo la lunga introduzione di Muzi, con il tiro al bersaglio sul presidente dell'AdSP Stefano Corsini sulla cancellazione della grande piattaforma Europa (bando annullato) e le prospettive della prima fase con la Darsena Europa. Corsini regge il colpo, giustifica con qualche sorriso il vecchio progetto che però motivi di costo e variazioni normative sui dragaggi hanno reso obsoleto. Ci metto del pepe: presidente, insomma era un progetto faraonico e sbagliato? Corsini: per quando è nato poteva andare, certo....

Il sottosegretario Silvia Velo, abbronzatissima e in quasi minigonna balneare, non si è fatta pregare nell'illustrare come è riuscita a cambiare – ovviamente velocizzando – le normative sui dragaggi. Ha aleggiato nel suo intervento la sciagurata scelta dell'allora direttore dell'Ambiente di impermeabilizzare il fondo delle vasche di colmata con vere e proprie blindature, tanto che per consolidarle è stato necessario intervenire forando le membrane. Alla Velo sono andati gli applausi convinti di chi ha seguito la vicenda e sa bene che fatica di Sisifo sia cambiare normative, specie ambientali.

POI Nereo Marcucci e Roberto

Alberti hanno, ciascuno a suo modo, affrontato temi a vasto respiro per il territorio: grandi direttrici ferroviarie, trafori della "cintura di castità" delle Alpi – il virgolettato è di Marcucci – che consentiranno di spedire le merci velocemente in centro Europa. Sull'interporto, Marcucci ha innescato una breve polemica con Federico Barbera che ne è stato presidente, sull'opportunità di farne un'area di insediamenti manifatturieri più che un retroporto: Bacci gli ha dato una mano da sindaco.

IN PLATEA

Al dibattito ha assistito l'ex commissario di Piombino Guerrieri

TAGLIO, per la timonia dello spazio, altri interventi. Fondamentali due impegni: quello di Corsini per "tombare" lo sbocco del Calambrone in Darsena ("E' indispensabile, ma è legato ai temi della viabilità che non spettano a noi"). E quello di De Filicaia che, da consigliere comunale ha duramente richiamato l'Authority a non perdere altro tempo per il comitato di gestione, ancorché incompleto. «La legge lo consente, il porto non può rimanere ingessato per una bega con il sindaco». Aggiunta: la città ha il diritto di essere rappresentata. Poi, più della polemica, parafrasando Dante *potè il digiuno*, cioè l'ora tarda. Applausi e chiusura.

IL DIBATTITO

Botta e risposta su maxi Darsena e Interporto

Alla Festa dell'Unità il confronto acceso sul nuovo progetto e sul futuro del nostro scalo

LIVORNO

«Il vecchio piano della Darsena Europa aveva ricevuto cinque proroghe e nessuna offerta. Prevedeva la realizzazione di un solo terminal per i contenitori. Le altre cose sarebbero dovute essere fatte in un secondo momento. Con quelle normative, il progetto non poteva che essere così. Ma poi abbiamo avuto la possibilità di migliorarlo per utilizzare subito i collegamenti ferroviari. Se fossimo arrivati al 2027 con il vecchio progetto, saremmo stati in ritardo rispetto alla realizzazione dei collegamenti ferroviari. Perciò avremmo fatto un grande sforzo senza ottenere niente. La dead line per tutta la zona di Livorno e Piombino dev'essere il biennio 2022-23».

Ha le idee chiare **Stefano Corsini**, il presidente dell'**Autorità porto d.**, che è stato invitato a un dibattito sul porto alla Festa dell'Unità. «Oltre ai collegamenti, perfezioneremo il sistema dei dragaggi e potremo gestire meglio i sedimenti, grazie alla nuova normativa portata avanti da **Silvia Velo** in Parlamento».

Il dibattito si è poi incentrato sull'Interporto e ha coinvolto il presidente di Confetra **Nereo Marcucci** e il sindaco di Colle **Lorenzo Bacchi**. «Le modifiche del piano normativo - ha detto Marcucci - ci consentono di ridisegnare un ampliamento del porto, attraverso la delocalizzazione del terminal contenitori. Livorno non ha fatto la fine di altri porti che sono stati cassati, ci è stata consegnata un'importan-

te cassetta degli attrezzi e dobbiamo usarla al meglio. Chi insegue 10 gatti non ne cattura uno. Con una piattaforma che supererà i 700mila metri quadri, il nostro porto avrà a che fare con quasi un milione e mezzo di container l'anno, che nel 2030 arriveranno a 1,7 milioni. A quel punto l'Interporto non servirà praticamente più a niente perché i container hanno un costo. Dovranno essere spediti via rotale a destinazione, ma serve una rete di collegamenti adeguata».

Immediata la risposta di Bacchi: «L'Interporto crea occupazione ed è un grosso punto di riferimento per le aziende. Non serve solo per la logistica. Con i soldi risparmiati per il progetto meno oneroso della Darsena Europa potremmo rinforzare il collega-

mento ferroviario tra l'Interporto e la linea Pisa-Collesalverti-Vada». «Dobbiamo puntare in alto - ha aggiunto **Federico Barbera** (Uniport) - perché il porto da solo non può sostenere la rinascita di Livorno. Abbiamo la possibilità di creare 600 nuovi posti di lavoro, ma deve rispondere anche la piccola e media impresa». «In un anno e mezzo - è intervenuto **Jari De Filicaia** (Pd) la geografia in porto è cambiata. Ci sono armatori e fondi di investimento che prima non c'erano. Bisogna fare un ragionamento sulla progettualità. Il comitato di gestione dev'essere nominato il prima possibile. Se continuiamo a inseguire Nogarini su questo argomento, non andiamo mai avanti».

Nicolò Cecioni



Da sinistra: Velo, Corsini e Marcucci (Pentafoto)

PORTO

Nogarin, diffida all' Authority per la proroga del segretario «Vogliamo vedere gli atti»



RICHIESTA
Il sindaco Nogarin ha inviato una diffida al presidente dell'Ap, Corsini

IL SINDACO Filippo Nogarin nel pomeriggio di ieri ha inviato una diffida al presidente dell'Autorità Portuale, Stefano Corsini. Il perché è da ricercare nella proroga dell'incarico di segretario provinciale a Massimo Provinciali e alla richiesta di accesso agli atti da parte di Nogarin che, ad oggi, non ha avuto riscontro. «Ho appena inviato una diffida al presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini – ha scritto il sindaco pentastellato sul proprio profilo Facebook – per avere gli atti relativi alla proroga dell'incarico di Segretario generale affidato a Massimo Provinciali un mese e mezzo fa. Questo perché – aggiunge – il presidente non ha dato seguito alla richiesta di accesso agli atti che ho inoltrato il 6 luglio scorso e con la qua-

le intendevo fare luce su una nomina, probabilmente deliberata nel corso del Comitato portuale del 26 giugno scorso».

«UNA RICHIESTA – prosegue il sindaco – che sono stato costretto a inoltrare visto che, in barba a quanto prevede una disposizione dell'Autorità nazionale anti corruzione, qualcuno si è dimenticato di pubblicare questi atti nella sezione 'Amministrazione trasparente' del sito internet della Port Authority. E' passato più di un mese dalla nostra richiesta – chiude il sindaco – ma da Palazzo Rosciano tutto tace. Da qui la decisione di diffidare il presidente a darci queste informazioni che i cittadini hanno il diritto di conoscere».

P.B.

LA MOSSA DEL SINDACO

Diffida a Corsini sul segretario

Nogarin: «Vogliamo vedere gli atti sulla proroga a Provinciali»

LIVORNO

Dopo che alla rima richiesta formale è seguito il silenzio, il sindaco **Filippo Nogarin** ha deciso di diffidare il presidente dell'Autorità Portuale **Stefano Corsini** per avere ragguagli sulla proroga di **Massimo Provinciali** a segretario generale. Una mossa di cui il primo cittadino dà notizia dalla sua pagina Facebook.

«Io appena inviato una diffida al presidente dell'Autorità portuale **Corsini** per avere gli atti relativi alla proroga dell'incarico di segretario generale affidato a **Provinciali** un mese e mezzo fa - spiega **Nogarin** sul social - Questo perché il presidente non ha dato seguito alla richiesta di accesso agli atti che ho inoltrato il 6 luglio scorso e con la quale intendevo fare luce su una nomina, probabilmente deliberata nel corso del Comitato portuale del 26 giugno scorso». Il sindaco spiega i motivi che lo hanno portato a presentare questa diffida. «Una richie-



L'atto di diffida pubblicato da **Nogarin** sulla sua pagina Facebook

sta che sono stato costretto a inoltrare visto che, in barba a quanto prevede una disposizione dell'Autorità nazionale anti-corruzione, qualcuno si è dimenticato di pubblicare questi atti nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito internet della Port Authority - si leg-

ge ancora sul post di **Nogarin** - È passato più di un mese dalla nostra richiesta ma da Palazzo Rosciano tutto tace. Da qui la decisione di diffidare il presidente a darci queste informazioni che i cittadini hanno il diritto di conoscere».

OPINIONE RISERVATA

IL PORTO RISCHIO INQUINAMENTO: DUE AREE SOTTO OSSERVAZIONE

Rumori ed emissioni ambientali Campagna rilevamenti dell'Authority

UN MONITORAGGIO a 360 gradi per valutare le emissioni delle navi commerciali e di quelle passeggeri. Obiettivo, avere un quadro conoscitivo ampio e aggiornato sullo stato ambientale e acustico del porto. A promuovere l'iniziativa, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che, pochi mesi fa, ha attivato una convenzione con l'Arpat nell'ambito di un accordo con la Regione. L'Arpat effettuerà per un anno intero, trenta giorni per ogni stagione, una serie di misure in due punti del porto: area Terminal Darsena Toscana (nei pressi della Torre del Marzocco) e porto passeggeri, nelle adiacenze della calata Sgarallino. I laboratori usati saranno mobili e sosterranno

15 giorni in un punto e 15 nell'altro. La campagna di rilevamento dell'Arpat, che nasce per rispondere alle prescrizioni del Nuv, l'organismo tecnico di supporto alla giunta regionale per le attività di valutazione, monitoraggio e verifica degli investimenti pubblici e autorità competente per la 'vas' (valutazione ambientale strategica) sul piano regolatore del porto, fa il paio con un'altra iniziativa sviluppata in contemporanea dall'Adsp.

È STATO da poco affidato all'Ati composta dall'Istituto di Biometeorologia del Consiglio Nazionale delle Ricerche e da Arianet, l'incarico di realizzare un sistema modellistico a scala regionale sulle emissioni

in porto. L'obiettivo è quello di produrre mappe dettagliate di concentrazione al suolo in modo da valutare la distribuzione spaziale e individuare se necessario possibili soluzioni mitigatrici. L'Ati userà postazioni mobili e fisse in diversi punti dello scalo portuale per realizzare i propri rilievi. Una delle postazioni prescelte è il tetto di Palazzo Rosciano, quartier generale dell'Adsp. Sul fronte acustico, i campionamenti saranno fatti dall'Istituto di fisica dell'Università di Pisa e dalla società Ipool, mentre delle emissioni veicolari lungo la viabilità di cintura del porto si occuperà il laboratorio Logit, del Polo Universitario Sistemi Logistici dell'Università di Pisa.



MONITORAGGIO COSTANTE Sotto osservazione dell'Arpat il Terminal Darsena Toscana e il porto passeggeri

DOPO L'ISTALLAZIONE E L'AVVIO DEL NUOVO IMPIANTO AL CALAMBRONE

Porte vinciane, a chi il cerino?

Rossi ammette che il canale dovrà essere tombato, ma glissa su chi deve pagare

LIVORNO - Le nuove "porte vinciane" tra la foce dei Navicelli e la Darsena Toscana sono state oggetto, alla fine della settimana scorsa, di una serie di aperture e chiusure per il transito di un numeroso traffico dalle darsene di Pisa. Tutto in silenzio, come del resto era stato per la loro installazione, avvenuta a metà luglio, in anticipo secondo l'impegno assunto dal presidente della Regione Enrico Rossi.

Rossi, accompagnato da Vanni Donadio - anche in rappresentanza del comitato di gestione (zoppo) dell'AdSP - e dall'ingegner Fabrizio Morelli titolare dell'Autorità dei porti regionali toscani, aveva fatto giovedì scorso un sopralluogo sul sito, con tanto di dimostrazione da parte dei tecnici di apertura e chiusura. Le nuove "porte" sono in acciaio, con un sistema idraulico totalmente aggiornato, che consente una notevole velocità operativa ed ha finalmente dato garanzia totale di affidabilità. La

A.F.

(segue a pagina 10)

Porte vinciane, a chi il cerino?

loro progettazione e costruzione è stata seguita personalmente dall'ingegner Morelli, la cui Autorità ha il compito di gestire l'impianto, come soluzione di compromesso tra le richieste dell'Autorità di sistema livornese e la Navicelli Spa del Comune di Pisa.

Nel ricordare l'impegno anche economico della Regione Toscana per la realizzazione delle nuove "porte" il governatore Rossi ha ammesso con la stampa che la pianificazione della nuova piattaforma Europa - o Darsena Europa, come sembra ormai accettato venga definita - comporterà fatalmente il tombamento del tratto di canale che sfocia in Darsena Toscana. "Ma non si può chiedere che la Regione finanzia tutto - ha risposto Rossi ai cronisti - visto anche l'impegno fino ad oggi assunto per il porto di Livorno". Messaggio abbastanza chiaro per l'AdSP (Corsini non c'era al sopralluogo: ufficialmente in ferie) che già si è assunta l'onere del dragaggio dell'area delle "porte": ma che secondo la Regione avrebbe sia le potenzialità economiche, sia quelle tecniche, sia infine il dovere di risolvere con i propri mezzi l'impiccio. Salvo non si voglia ricorrere alla "furbata" di inserire il tombamento del tratto di canale nella gara per la Darsena Europa, come già si era fatto per il consolidamento delle vasche di colmata. Staremo a vedere a chi finirà in mano il cerino acceso.

In Fortezza Vecchia tra mura e leggende c'è l'anima di Livorno

di FEDERICO LAZZOTTI

Vecchia a chi? È vero, i bastioni che abbracciano il Mastio di Matilde e la Quadratura dei Pisani hanno quasi 500 anni, dunque più di qualche *giro di sveglia*, diverse cicatrici sulla pelle e un pallore che nessuno si è mai preso la briga di rinfrescare dal dopoguerra ad oggi.

Ma provate, entrando dall'ingresso che guarda verso il piazzale-parcheggio della stazione marittima, a perdersi nel dedalo di corridoi, volte a botte e scalinate che portano dalle segrete stanze fino alla torre della Canaviglia; sfiorate l'acqua ai di là di grate e portoni arrugginiti. E poi chiudete gli occhi.

Vedrete passare davanti a voi il seme, le anime e la storia di tutta Livorno: pirati, mercanti, galeotti, granduchi. E ancora soldati e poveracci, marinai che da *questa terra non voltero salpare* e prigionieri senza domani, come gli eroi risorgimentali. Sentirete il rumore degli zoccoli dei cavalli che trasportano dalle stive delle navi ormeggiate in porto le merci in arrivo dal Nuovo mondo. Vedrete inglesi e olandesi discutere sul destino e il prezzo di un carico di caffè, ascolterete la voce di un ebreo sefardita che si mischia con quella di un greco ortodosso. E poi gli odori: grano e sudore, saponi e sterco, carne e sangue, umidità e salmastro, polvere da sparo e terra.

Un groviglio di mondi sensazionali, sospesi tra terra e mare, che né Antonio da Sangallo che ha disegnato la pianta e iniziato la fortificazione nel 1521, né il Duca Alessandro dei Medici che l'ha inaugurata tredici anni più tardi pensavano potesse contenere.

Oggi di quel passato figlio delle Leggi Livornine restano la memoria e le leggende. Una che ha fatto rumore grazie a un video caricato su YouTube che risale al 2008 e dietro al quale ci sarebbe la regia di Paolo Virzì, riguarda il fantasma della sorella maggiore di Matilde di Canossa, Beatrice: morta il giorno del matrimonio, da allora si aggirerebbe all'interno della Fortezza.

Una tradizione locale, invece, riportata da Giuseppe Vivoli nei suoi "Annali" della città, racconta che nella volta di una galleria della Fortezza si trovasse un'antichissima iscrizione che diceva: «Io Coscetto da Colle fui il primo a salire sulle mura di Gerusalemme», alludendo alla prima Crociata in Terrasanta. Ma nonostante il fascino, questo racconto è storicamente infondato, poiché se la targa venisse davvero trovata sarebbe in assoluto la prima iscrizione conosciuta in italiano volgare e, poiché al tempo delle Crociate la Fortezza non era ancora costruita, si sarebbe, caso mai, trovata nell'antica torre quadrata, inglobata nella Quadratura dei Pisani.

Tutta roba buona per storici, curiosi e appassionati. Perché oggi la vita della Fortezza Vecchia - passata sotto la gestione **del Teatro di Porto Vecchio** - è un ponte, anche fisico, che la collega alla città, in barba a Oliviero Toscani che una volta la descrisse come «qualcosa fuori da Livorno», scollegato dunque.

Ecco perché fa un po' specie che una delle ultime recensioni su TripAdvisor, cartina tornasole dei vacanzieri, l'abbia scritta un pisano dandole il massimo dei voti. «Consigliata la visita, vicina al porto, parcheggio a pagamento durante il giorno e gratuito la sera dove troverete

un ambiente scenico con musica dal vivo d'estate, bel bar per bere qualcosa in un ambiente molto particolare; di giorno è possibile salire sulla torre e godere di una bellissima vista, di notte è attivo un ponte mobile con apertura alternata al passaggio delle barche che permette di andare sul lungomare».

Dalle segrete alla passeggiata in un viaggio lungo 500 anni



Luca Menicagli, anima del cartellone all'interno della Fortezza tra concerti, mostre e cinema, va oltre. «È il posto più bello di Livorno, è la radice da cui parte tutto, il primo seme del labronico, il nostro punto di partenza». Vecchia sì, ma che importa quando c'è il salmastro.

(3-continua)
CRIPRO/IMMAGINE FISERVATA

«Gli effetti secondari dell'agire» a Livorno

di Angelo Roma

LIVORNO - «Eterogenesi dei fini»: queste le tre parole che Nereo Maruccci ha pronunciato l'altro pomeriggio alla Festa dell'Unità, per ben sintetizzare quanto è avvenuto negli ultimi mesi nel nostro Paese in ambito portuale, ed in particolare, aggiungo, a Livorno.

Riguardo alla Piattaforma Europa, per la cui realizzazione si sono registrati cinque rinvii, nessuna vera motivazione è stata adottata in questi anni per tali proroghe, e finalmente si dice che in realtà non c'era mai stata alcuna manifestazione d'interesse da parte d'investitori ed operatori a partecipare all'iniziativa. Era logico, perfino evidente, che una rielaborazione del programma fosse necessaria. Bisognava riequilibrare il rapporto rischio/valori in un'ottica di praticabilità.

(continua a pagina 2)

Gli effetti a Livorno

Come fare per rendere "potabile" un nuovo progetto? Negli ultimi anni l'onorevole Silvia Velo (sottosegretario di Stato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) forte della sua laurea in chimica e tecnologie farmaceutiche, rilegge a fondo i regolamenti vigenti e riesce, senza alcuna nuova legge, a ribaltare lo "status quo". In pratica riesce ad ottenere nuove norme per le operazioni di dragaggio nei porti. Si tratta di un pacchetto d'interventi, due regolamenti e una modifica normativa. Per quanto riguarda i regolamenti, il primo tratta le modalità di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere che ricadono all'interno dei Sin, i Siti di Interesse Nazionale. Il secondo, invece, in attuazione dell'art. 109 del D. Lgs 152/2006, è il regolamento che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree Sin, le modalità e i criteri "per la gestione del materiale dragato, tra cui l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini".

A questo punto, trasferendo il materiale di escavo direttamente in mare, ed in più, non costruendo protezioni dai moti ondosi, il risparmio è sui 200 milioni di euro, quindi è giustificato annunciare che ci sarà un nuovo progetto!

Chiaramente sono d'accordo con

Enrico Rossi: la realizzazione della prima fase del progetto già dalla fine del corrente anno, manifestazioni d'interesse e relativa aggiudicazione entro Settembre 2018, ed inizio lavori non più tardi dello stesso anno.

Cambiando tema, sempre durante il dibattito "Porto e dintorni", è stato chiaramente detto che il Comitato di gestione si può insediare anche senza il rappresentante del Sindaco. Allora mi sono chiesto, è valsa la pena avere atteso tutti questi mesi? Da tecnico, una delle possibili risposte potrebbe essere: forse perché non è poi tanto vero che il Comitato di gestione abbia tutto questo potere. «Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP con il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole AdSP».

Ecco spiegato allora il significato delle tre parole dette a sintesi delle questioni trattate da Nereo Maruccci ("eterogenesi dei fini"): «le azioni umane possono riuscire a fini diversi da quelli che sono perseguiti dal soggetto che compie l'azione; in particolare, ciò avverrebbe per il sommarsi delle conseguenze e degli effetti secondari dell'agire, che modificherebbe gli scopi originari, o farebbe nascere nuove motivazioni, di carattere non intenzionale».

Livorno, porto: all'Unità che non c'è più

LIVORNO - Ci voleva la festa dell'Unità perché alcune posizioni sui temi dello sviluppo del porto labronico uscissero dai pissi-pissi-bao-bao dei bar per diventare pubbliche. Esì potrebbe dissertare a lungo su una festa fortemente partitica - per forza - nel nome
Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Livorno, porto: all'Unità che

di un giornale da qualche tempo defunto. Ma così è, se vi pare.

Mi sbrigo subito sul panel del dibattito: Silvia Velo (Ambiente) Stefano Corsini (Autorità di sistema) Nereo Marcucci (Confetra) Roberto Alberti (Federagenti) Federico Barbera (FISE-Uniport). Fabrizio Zannotti (Cgil) Yari De Filicaia (Pd Comune) e il Pd livornese (Lorenzo Bacci, Federico Bellandi e l'organizzatore Muzi). Due assenti, per quanto invitati: il sindaco Filippo Nogarin e l'ad del TDT Luca Beccè.

Vado alle conclusioni sui temi concreti. Il presidente Corsini, incalzato durante tutto il dibattito, ha riconosciuto che il "tombamento" dei Navtcelli verso la Darsena Toscana è fondamentale, anche se condizionato dal problema sul quale non può, come AdSP, metter mano: la modifica della viabilità con il ponte levatoio per Tirrenia (o la soluzione alternativa suggerita da Bonistalli, vedi). Per Corsini tocca alla Regione, semmai con l'intervento del governo centrale.

L'altro argomento centrale l'ha proposto Yari De Filicaia, consigliere comunale del Pd. Ha preso di petto Corsini, dichiarando che dopo 110 giorni dalla sua nomina è ormai indispensabile che attivi il comitato di gestione ancora "inchiodato" per la vertenza Nogarin. "Il comitato - ha detto De Filicaia - può essere attivato anche se incompleto, la legge lo consente". Ed ha anche aggiunto che la città deve esservi rappresentata; un assisto imprevisto a Nogarin, tanto più significativo venendo da un Pd e per di più portuale. Ma Yari è tra quelli che non mettono il cervello all'ammasso.

La cronaca del dibattito conferma che questi incontri, quando gli oratori iscritti sono troppi rispetto ai tempi, finiscono per non dibattere niente e diventano solo la palestra

delle più o meno lunghe concioni: tutte valide, intendiamoci. Ma senza la possibilità di contraddittorio.

Mi correggo: un battibecco, peraltro in termini di fair-play, c'è stato: tra Nereo Marcucci e Federico Barbera sull'interporto: il primo per aver espresso l'idea - già altre volte da noi ospitata - di farne non tanto un retroporto quanto un'area di insediamenti manifatturieri dedicati all'export; il secondo, piccato dall'affermazione che il "Vespucchi" è semivuoto. Entrambe le tesi hanno avuto il supporto di Bacci, sindaco di Collesulveti, e di Alberti, sul piano della creazione dei posti di lavoro. Quando il dibattito stava scaldandosi, sulla cannonata di De Filicaia, fischio di fine partita e tutti a casa. Peccato. Con la promessa di tornarci sopra da parte dei DS. Forse alla prossima festa dell'Unità?

Acqua alle navi alla banchina Nord del Molo Italia

LIVORNO - Un apprezzabile punto di arrivo che incrementa ulteriormente la qualità del servizio del porto è l'avvio di fornitura di acqua alle navi alla banchina nord del molo Italia. Il risultato è arrivato grazie al comune impegno di lavoro portato (segue in ultima pagina)

Acqua alle navi alla banchina

avanti in questi ultimi mesi da tutti i soggetti interessati, ed al raggiungimento del quale la pressione di Asamar - sottolinea l'associazione degli agenti marittimi livornesi - non è stata estranea. La comunicazione ufficiale da parte dell'Autorità di sistema, firmata dall'ingegner Massimo Vivaldi, è la seguente.

"Con riferimento agli esiti della riunione tenutasi presso questa **Autorità portuale** il 12 luglio scorso, in occasione della quale è stato congiuntamente fatto il punto della situazione sulla gestione del servizio di fornitura di acqua potabile alle navi, a conclusione dei relativi lavori e delle operazioni di collaudo/verifica, si conferma che, a far data dal 7 agosto, è in esercizio la nuova rete di idranti realizzata sulla banchina Molo Italia Nord, che permette la fornitura da terra di acqua potabile alle navi ivi ormeggiate.

Si tratta di una condotta Pead DE 160 PN 16 con lunghezza totale di 400 metri, di cui 350 m a banchina, dove sono presenti n. 6 idranti con attacco UNI 70 maschio".

L'ADSP DI LIVORNO IN COLLABORAZIONE CON L'ARPAT

Su rumori e emissioni ambientali campagna rilevamenti dell'Authority

Controlli a 360 gradi sulle emissioni delle navi commerciali e passeggeri per un quadro conoscitivo ampio ed aggiornato sull'ambiente in porto

LIVORNO - A promuovere l'iniziativa dalla campagna rilevamenti l'Authority di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che pochi mesi fa ha attivato una convenzione con l'Arpat nell'ambito di un accordo con la Regione Toscana.

L'agenzia Regionale per la protezione ambientale della Toscana effettuerà per un anno intero, trenta giorni per ogni stagione, una serie di misure in due punti del porto: area Terminal Darsena Toscana, nei pressi della Torre del Marzocco, e

porto passeggeri, nelle adiacenze della calata Sgarallino. I laboratori usati saranno mobili e sosterranno 15 giorni in un punto e 15 nell'altro.

La campagna rilevamenti dell'Arpat, che nasce per rispondere alle prescrizioni del NURV, l'organismo tecnico di supporto alla Giunta regionale per le attività di valutazione, monitoraggio e verifica degli investimenti pubblici ed Autorità competente per la VAS

(valutazione ambientale strategica) sul Piano Regolatore del Porto, fa il

paio con un'altra iniziativa sviluppata quasi in contemporanea dall'AdSP.

È stato infatti da poco affidato all'ATI composta dall'Istituto di Biometeorologia del Consiglio Nazionale delle Ricerche e da ARIANET, l'incarico di realizzare un sistema modellistico a scala regionale sulle emissioni in porto. L'obiettivo è quello di produrre mappe dettagliate di concentrazione al suolo in modo da valutarne la distribuzione spaziale e individuare se necessario possibili soluzioni

mitigatrici. L'ATI userà postazioni mobili e fisse in diversi punti dello scalo portuale per realizzare i propri rilievi. Una delle postazioni prescelte è il tetto di Palazzo Rosciano, quartier generale dell'AdSP.

Sul fronte acustico, i campionamenti saranno fatti dall'Istituto di fisica dell'Università di Pisa e dalla società IPOOL, mentre delle emissioni veicolari lungo la viabilità di cintura del porto si occuperà il laboratorio LOGIT, del Polo Universitario Sistemi Logistici dell'Università di Pisa.

AMBIENTE

Livorno controlla le emissioni

Una campagna di rilevamenti per valutare le emissioni delle navi commerciali e passeggeri. A promuovere l'iniziativa, l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale (con sede a Livorno), che ha attivato una convenzione con l'Arpat. L'agenzia regionale per l'ambiente della Toscana effettuerà per un anno una serie di misure in due punti del porto di Livorno. È stato poi affidato all'Ati composta dall'Istituto di biometeorologia del Cnr e da Arianet, l'incarico di realizzare un sistema modellistico sulle emissioni in porto. Saranno fatti studi anche sull'inquinamento acustico.

INAUGURAZIONE AL MOLO ITALIA, LATO NORD

Rifornimento idrico in porto OK al test sulla Disney Magic

Già in funzione sei idranti che sostituiscono il vecchio sistema delle bettoline



LIVORNO - Come riferito in 1^a pagina, è stata finalmente collegata

la condotta per rifornire d'acqua le navi, specie quelle delle crociere, sul

genera emissioni in atmosfera.

"L'impianto - ha dichiarato Corsini - è il frutto di un lavoro di squadra che ha coinvolto Port Authority e ASA. Il sistema è stato realizzato in tempi brevi anche per rispondere ai picchi della stagione estiva e presto entrerà a pieno regime. Si tratta di

un importante risultato che migliora ulteriormente la qualità del servizio di fornitura di acqua potabile e che contribuisce a mitigare le preoccupazioni degli operatori".

"Gli idranti garantiscono 8 litri al secondo di acqua potabile, pari a quasi 30 Mc all'ora - ha detto il dirigente Acquedotto di ASA, Mirco

lato nord del molo Italia. E l'impianto ha avuto nei giorni scorsi il suo primo collaudo, alla presenza del presidente dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini e dei vertici di ASA.

La nuova condotta è di 350 metri, realizzata direttamente in banchina: sei idranti sono già funzionanti e possono essere usati per rifornire le navi che attraccano. La prova inaugurale è stata fatta con la Disney Magic, nave da crociera della compagnia di navigazione Disney Cruise Line, da 2.400 passeggeri. Grazie a questi idranti, la nave ha potuto rifornirsi di acqua potabile da terra senza dover ricorrere alle bettoline: servizio, quest'ultimo, che ha per gli operatori costi più alti rispetto al rifornimento da terra e

Brilli - ma questo risultato già di per sé soddisfacente è ulteriormente migliorabile".

Per aumentare la pressione sulla rete portuale nel suo complesso, e per soddisfare, quindi, nel minor tempo possibile più navi, ASA ha reso indipendente la frazione di Villaggio Emilia, storicamente collegata al

sistema idrico portuale, tramite una propria distrettualizzazione idrica.

"Proprio grazie a questa separazione - ha aggiunto Brilli - siamo da oggi in grado di aumentare o ridurre tramite il nostro telcontrollo, presidiato 24h, la pressione della rete portuale in funzione delle richieste delle navi senza creare danni alle tubazioni e alle utenze poste a monte del porto".

AUTHORITY

Il Ferragosto di Corsini Tra ferie e rebus

COME vuole la tradizione, Ferragosto porto mio non ti conosco. Ovvero: da ieri anche il presidente

dell'Authority Stefano Corsini è in ferie e rientra il 25, giusto in tempo per una ispezione - ci dicono di prassi - da parte dei controlli dei conti. Corsini si prende la giusta pausa lasciando aperti due problemi: il rebus del comitato di gestione, cioè se fosse o non possibile attivarlo anche se incompleto; e la proclamazione ufficiale e formale della cordata vincitrice della gara per la Porto 2000. Su entrambi i temi ci sono state richieste di chiarimento da parte dell'utenza: ma nemmeno tanto forti, visto che le associazioni di categoria alla fine hanno più che altro sussurrato. Ieri girava voce che il presidente dell'AdsP intendesse convocare per il suo rientro dalle ferie il comitato di gestione, rompendo dunque una lunga attesa: voce proveniente dagli ambienti sindacali (che però non ne fanno parte) però smentita dalla stessa segreteria di Corsini. Può anche darsi che ci sia davvero l'intenzione di rompere la lunga attesa con la ripresa post-Ferragosto: ma al momento tutto rimane sottotraccia. Non mancano invece i commenti 'meditati' su quanto proclamato dal comitato di monitoraggio della Regione in relazione sia alla Spending Review per la Darsena Europa, sia per l'eterno stop-and-go relativo all'autostrada Livorno-Grosseto. Per entrambe le notizie, si commenta con ironia l'accento positivo posto dalla Regione: perché di fatto nell'uno e nell'altro caso la realtà è che il piano delle infrastrutture varato dal ministero taglia nettamente i fondi destinati a Livorno. Tra l'altro si commenta che da parte dello Stato sarebbero spariti i 50 milioni inizialmente destinati alla

darsena Europa, aprendo una serie di preoccupazioni anche per le opere foranee di protezione della stessa che nessun privato potrà (e vorrà) mai finanziare. Ultima noterella di questi giorni ferragostiani: i fondi d'investimento Infravia che oggi sono parte determinante nella proprietà del Terminal Darsena Toscana stanno investendo anche a Vado ligure, dove hanno acquistato i costieri e il terminal delle rinfuse liquide dall'Eni. C'è da preoccuparsi?

A.F.

PER IL PORTO DI LIVORNO, MALGRADO LO STAND-BY DEL COMITATO DI GESTIONE

Sei mesi di traffici più luci che ombre

Gli incrementi maggiori riguardano i ro/ro e le crociere malgrado i problemi di attracco per entrambe le componenti - La ripresa del greggio e il boom dei traghetti passeggeri

Tipo nave	1° SEM 2016	1° SEM 2017
Contenitori		
Motonavi	454	509
RoRo	17	21
Totali	471	530
Traghetti pax	961	1238
Motocisterne		
Bunker	47	59
Crude Oil	30	33
Olio comb. denso	1	2
Vuote	16	17
Totali	138	156
RoRo		
Autovetture nuove	237	254
Contenitori	21	17
Passeggeri	76	207
Rotabili	687	810
Totali	1180	1184
Gasiera	24	24
Chimichiere	164	174
M/N Passeggeri	136	145
Crocieristi	237931	281262
Yacht	43	53
Altre tipologie		
Cellulosa	72	72
Grano	9	15
Merce Varia	27	35
Sabbia	2	3
Cemento	3	4
Impiantistica	18	19
Totale navi arrivate	3480	3701

LIVORNO - Con la consueta tempestività l'Avvisatore Marittimo del porto con l'ottimo Massimo Moniga ci ha fornito i dati relativi al movimento del porto nei primi sei mesi del 2017, raffrontati allo stesso periodo dell'anno passato. Com'è facile vedere dalla tabella qui a fianco, il porto tiene: e anzi in alcuni settori cresce in modo quasi vertiginoso. Fa bene ai traffici - malgrado non sia esente da problemi - la concorrenza delle linee dei traghetti tra i tre gruppi di Onorato, Grimaldi e Corsica & Sardinia Ferries. Anche le Autostrade del mare vanno bene, con i traghetti ro/ro e ro/pax che hanno segnato forti incrementi. Da sottolineare semmai che nei primi sei mesi il traffico container non ha avuto grandi cambiamenti rispetto a un 2016 che sotto molti aspetti ha segnato un forte recupero sul passato.

Gioca sui risultati dei traffici, ovviamente, la ripresina dell'economia nazionale: che per quanto in

A.F.

(segue in ultima pagina)

Sei mesi di traffici più

coda a quella dell'intera Europa, segna comunque un buon momento dopo anni ed anni di depressione profonda. Torneremo a commentare questi dati anche prossimamente, con maggiori dettagli. Intanto, accontentiamoci di sapere che se la "governance" continua ad essere in stand-by almeno nelle componenti di gestione (ma gli uffici lavorano) il porto non ne risente sul piano operativo. Il che potrebbe voler dire tante cose..

IL BRACCIO DI FERRO

UN CURRICULUM DI COMPETENZE SPECIFICHE

A DIFFERENZA DI CORSINI, IL PRESIDENTE DELLA ADSP SARDA DEIANA NON SI È ANCORA PRONUNCIATO. NIZZI VANTA COMPETENZE SPECIFICHE: È STATO NELLA COMMISSIONE TRASPORTI ALLA CAMERA

Porto, da Olbia l'assist per Nogarin Un altro sindaco si è autonominato

Il forzista Nizzi nel comitato di gestione nonostante il niet di Delrio

di ANTONIO FULVI

UNA NUOVA grana per il ministro Delrio, un importante "assist" per il sindaco di Livorno Filippo Nogarin. A Olbia, il sindaco di Forza Italia Settimo Nizzi ha designato se stesso per il comitato di gestione [del Autorità portuale](#) di sistema sardo, sottolineando di averne tutte le caratteristiche di professionalità richieste dalla legge di riforma. Pare che il ministro, pochi giorni a in visita nella zona, avesse espresso un duro e seccato parere negativo alla candidatura Nizzi, ma evidentemente senza successo. A differenza di quanto avvenuto a Livorno, dove il presidente dell'Adsp Corsini ha seguito il diktat di Delrio ed ha respinto l'autonomina di Nogarin, a Cagliari il presidente della locale ASdSP Massimo Deiana per adesso non si è pronunciato. Nizzi da parte sua ha un curriculum che comprende, tra i vari incarichi, anche l'essere stato membro della commissione trasporti della Camera. Se questo non basta a



I GUASTAFESTE Da sinistra il sindaco di Olbia Settimo Nizzi (eletto con Forza Italia altre sigle) e il sindaco di Livorno Nogarin

renderlo competente in logistica, sostiene...

ORMAI alla vigilia del "Tutti a casa" della settimana di Ferragosto, il ministro si trova dunque con una patata bollente in più sulla dibattuta vicenda dei comitati di gestione portuali. Il sindaco di Livorno Filippo Nogarin, che era visto respingere dal Tar il suo ri-



corso con sospensiva solo per una questione di forma (si era fatto designare dalla giunta mentre la legge prevede che sia il sindaco a designare) ha prontamente rimediato ed aspetta adesso che il Tar entri nel merito. Nel frattempo sia Genova che Trieste hanno designato i propri sindaci senza che i locali presidenti di Adsp abbiano avuto a che dire. Infine c'è stato il

caso di Civitavecchia, dove il sindaco Cozzolino (Movimento 5 stelle) si era designato ma poi ha desistito per non bloccare l'operatività del comitato, in attesa di chiarimenti definitivi.

A LIVORNO l'ormai lunga attesa dell'operatività del comitato di gestione sta generando più di un mal di pancia. Un po' tutte le associazioni di categoria del porto stanno premendo sul presidente Corsini perché attivi il comitato, con o senza Nogarin. L'ultimo duro attacco è venuto dal Pd comunale, con il consigliere De Filicchia che ha ricordato, nel dibattito alla festa dell'Unità, come la legge coisenta di attivare i comitati anche se incompleti. I maligni attribuiscono il temporeggiamento di Corsini all'impegno preso del presidente di nominare, appena insediato il comitato, un segretario generale che a differenza dell'attuale rappresenti anche Piombino. Tutto e solo per tenersi stretto il più a lungo possibile, forse in base ad accordi politici, Massimo Provinciali?

NUOVA POLEMICA CON IL MINISTRO DELRIO

Ora anche il sindaco di Olbia si candida nel comitato AdSP

Parlamentare di Forza Italia e medico, vanta la professionalità richiesta dalla legge per aver fatto parte della commissione trasporti - Lo scontro



Settimo Nizzi

OLBIA - Per qualcuno è un forte "assist" all'aspirazione del sindaco di Livorno Nogarin (5 Stelle) di entrare nel comitato di gestione dell'Autorità di sistema. Perché adesso anche ad Olbia il sindaco, il parlamentare e medico Settimo Nizzi (Forza Italia) si è designato nel comitato dell'Autorità di sistema della Sardegna, malgrado il ministro Delrio abbia ribadito di non volere sindaci o politici negli organismi di gestione dei sistemi portuali (segue a pagina 10)

Ora anche il sindaco di Olbia

li. Con Olbia, sono almeno quattro i porti che hanno ignorato il diktat di Delrio. Trieste, Genova, Livorno ed adesso Olbia. A Civitavecchia, dove il sindaco Cozzolino si era anch'egli designato, al momento il primo cittadino si è messo da parte per non intralciare il funzionamento dell'Autorità. Da ricordare che a Trieste oltre al sindaco nel comitato di gestione dell'Autorità di sistema c'è anche la presidente della Regione Debora Serracchiani, anch'essa in aperto contrasto con quanto Delrio sostiene.

Nizzi ha sottolineato in interviste alla stampa sarda di ritenere più che sufficienti le sue competenze professionali in campo di trasporti e logistica. Ha fatto parte della Commissione trasporti della Camera, è stato presidente del consorzio industriale e per 11 anni della Sinergest, ha seguito anche da sindaco - la sua è la terza volta che ricopre la

carica - le problematiche portuali e logistiche del nord Sardegna.

Per il neo presidente dell'AdSP della Sardegna, il professor Massimo Deiana (Pd) si prospetta adesso lo stesso dilemma del presidente dell'AdSP di Livorno Stefano Cor-

sini, il quale si è beccato un ricorso al Tar e una serie di interrogazioni parlamentari per aver rifiutato il sindaco Nogarin. Davvero un agosto rovente sui porti, in mancanza di un chiaro pronunciamento sulle regole. Pronunciamento più volte preannunciato da Delrio ma fino a ieri rimasto allo stadio di promessa.

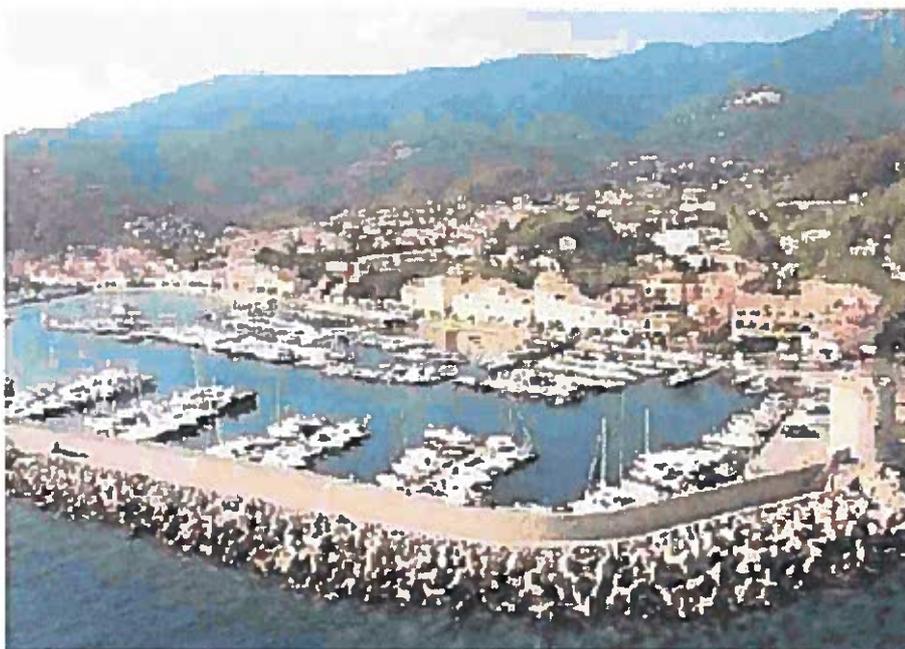
MARCIANA MARINA » SI CAMBIA

Piano regolatore del porto il Comune torna indietro

Individuato un legale che trovi il percorso amministrativo per rivedere le previsioni fatte dal sindaco Ciumei e dalla sua giunta

► MARCIANA MARINA

Potrebbe essere rivisto il piano regolatore del porto, elaborato e approvato dalla precedente amministrazione che ne aveva fatto un vero cavallo di battaglia in occasione delle elezioni amministrative. Ne dà notizia la stessa amministrazione comunale attraverso un comunicato stampa. La quale, in occasione della seduta di giunta del 2 agosto, aveva deliberato l'atto di indirizzo con cui procedere all'individuazione di un legale al fine dell'assistenza nel procedimento volto a una eventuale rivisitazione del piano del porto. Come dire creare i presupposti per andare a riconsiderare i contenuti che un team di architetti aveva elaborato (su incarico della giunta Ciumei) e che erano stati esposti ai cittadini di Marciana Marina nella sala polifunzionale di via Vadi. Non senza sollevare critiche e polemiche, sia da parte di ambientalisti, sia da esponenti politici. Una riqualificazione del porto mal digerita, nonostante contenesse il miglioramento della passeggiata con nuovi spazi pedonali, il rifacimento della pavimentazione e dei sottoservizi, il raddoppio della spiaggia balneabile prospiciente al lungomare, il riordino del porto secondo le nuove moderne tecnologie, il rispetto per l'ambiente, nuovi posti di lavoro per i marinesi e nuove opere per le imprese artigiane del posto. Eppure il progetto di partenza era stato esposto sul lungomare nei pressi della libreria Rigola perché se ne prendesse opportuna visione. Adesso se ne discuteranno i contenuti. "Marciana Marina - si legge nella nota dell'amministrazione - è conosciuta come uno dei paesi più suggestivi dell'Isola d'Elba che



Il porto di Marciana Marina

ha conservato intatta la qualità del paesaggio e dell'ambiente nonostante le trasformazioni avvenute nel tempo con il consolidarsi di imprese legate al turismo. Le attività turistiche legate alla nautica ed all'economia del mare rappresentano ancora oggi un importante contributo all'economia del paese che intende offrire servizi adeguati ai propri ospiti nel rispetto dell'habitat marino e terrestre". Anche la nuova amministrazione punta alla riqualificazione del porto che rientra nei suoi programmi. È giunto il momento per la compagine capeggiata da Gabriella Allori di valutare le soluzioni più adeguate per migliorare l'accoglienza e adeguare le banchine, gli ormeggi, la

viabilità e i servizi accessori alle necessità dei diportisti nel rispetto delle norme vigenti. "Per questo motivo - continua la nota - uno dei primi impegni dell'amministrazione è stato quello di rileggere il piano regolatore portuale per valutarne l'impatto ambientale ed economico". La volontà dell'amministrazione appena insediata è di dare corso alle linee programmatiche di governo approvate dall'assemblea il 28 luglio. Per quanto attiene l'ambito portuale, prevedono un nuovo disegno, indirizzato al pieno rispetto del paesaggio, con interventi mirati alla sola riqualificazione del tessuto esistente, senza sostanziali alterazioni dell'infrastruttura già in essere, nonché alla indi-

viduazione di modalità alternative gestionali del bene demaniale. "Al fine di dare attuazione ai contenuti previsti per tale settore di intervento - conclude il comunicato - l'amministrazione ritiene opportuno avvalersi di un supporto tecnico legale che assicuri, a tutela dell'ente e dell'interesse pubblico e a un uso più razionale del territorio e dell'area portuale in particolare, il perseguimento della migliore soluzione operativa conciliando le previsioni programmatiche con le normative vigenti in materia". Una volta acquisite le valutazioni tecnico-legali sul percorso amministrativo, l'amministrazione sottoporrà la trattazione della problematica in consiglio comunale.

Porto 2000 saluta i crocieristi con la musica

LIVORNO - La società Porto di Livorno 2000, insieme alla compagnia Silversea Cruises, specializzata in crociere extra lusso, organizza un evento straordinario. La Fortezza Vecchia si apre di nuovo alle crociere, in occasione di un nuovo scalo della nave "Silver Muse" che ha scelto ancora una volta il nostro gioiello mediceo, simbolo della città, come location per regalare agli ospiti della nave una serata esclusiva tutta toscana.

Sabato prossimo 19 Agosto, dalle ore 19 fino alle 21, all'interno del suggestivo piazzale della Chiesa, i turisti potranno gustare un percorso enogastronomico dei prodotti del territorio e subito dopo assisteranno ad un
(continua in ultima pagina)

Porto 2000 saluta

concerto di musiche del livornese Pietro Mascagni e di Giacomo Puccini, eseguito dall'orchestra Ensemble Bacchelli, composta da cinquanta musicisti.

La manifestazione, dal titolo "Music in the Port", rientra nelle varie iniziative che le compagnie delle navi da crociera richiedono a seguito l'azione di marketing territoriale proposta nel progetto "Why Livorno", presentato a Fort Lauderdale a Marzo scorso in occasione del Sea Trade Cruise Global, la fiera più importante al mondo dell'industria delle crociere.

«Per noi è motivo di soddisfazione poter organizzare insieme a Silver Sea un nuovo evento in Fortezza Vecchia - commenta il presidente di Porto di Livorno 2000, Massimo Provinciali - perché testimonia non solo il rapporto ormai consolidato con la compagnia, ma anche uno sguardo diverso, di interesse concreto verso il nostro scalo e verso la città di Livorno, in particolare, verso la Fortezza Vecchia che diventa ancora una volta meta di iniziative per i crocieristi».

"Silver Muse" è una nave da crociera extra lusso realizzata da Fincantieri per la società armatrice che ha sede nel Principato di Monaco. Capace di accogliere 596 passeggeri, ha una stazza lorda di 40.700 tonnellate e conta su 411 membri di equipaggio. Lunga 213 metri e larga 27, raggiunge una velocità di crociera di 19,8 nodi. Ridefinisce i canoni del viaggio oceanico ultralusso, conservando l'intimità della "piccola" nave dalle caratteristiche e prestazioni transoceaniche con spaziose cabine, tutte suite, che sono il marchio di Silversea.

PORTO & NOMINE

Sul sito dell'Authority la proroga di Provinciali Dubbi, polemiche... e malignità sulla pubblicazione

E ALLA FINE è arrivato anche, nero su bianco, il decreto di proroga del dottor Massimo Provinciali (nella foto), come segretario generale dell'authority portuale di Livorno «sino all'entrata in vigore del comitato di gestione». Segretario solo per quanto riguarda Livorno, ma tant'è. Il testo del decreto di proroga è apparso sul sito dell'authority portuale proprio nei giorni scorsi. E naturalmente c'è chi, non nascondendo un filo di malignità, ha messo in relazione l'atto con il fatto che tutto o quasi il mondo portuale in questi giorni si trova in ferie. Perché il testo della proroga contiene un dettaglio

sul quale lo stesso comitato portuale si era già espresso in chiave critica: l'affermazione cioè che il comitato stesso, sentita la proposta del presidente Stefano Corsini sulla proroga di Massimo Provinciali avesse 'approvato' il provvedimento: mentre il comitato stesso ha più volte sottolineato di aver solo 'preso atto'.

SOFISMI soltanto? Forse: ma sufficienti ad alimentare dubbi e polemiche. Oppure atti come quelli del sindaco Filippo Nogarin che aveva inoltrato non più tardi della scorsa settimana una formale diffida al presidente Stefano Corsini



proprio con l'obiettivo di conoscere in maniera chiara il testo esatto della proroga al mandato di segretario provinciale di Massimo Provinciali: testo rimasto solo sotto forma di verbale fino alla recente pubblicazione, come detto, sul sito dell'Authority Portuale.

A.F.

LA CRISI DELLE ACCIAIERIE

Aferpi: Rebrab non molla la presa

Difficile un accordo con Jindal e British. E Jsw valuta il ritorno all'afo ma anche l'ipotesi di un forno agli ex convertitori

di **Cristiano Lozito**

PIOMBINO

Se è vero che il futuro di Aferpi è decisamente confuso, qualcosa in più si potrà capire a fine mese se davvero l'azienda salterà già il primo punto dell'addendum, non riuscendo cioè a onorare l'impegno di far ripartire entro il mese il tpp per produrre 80mila tonnellate di rotaie.

Se così sarà si capirà davvero se il Governo andrà fino in fondo denunciando l'inadempienza di Issad Rebrab, spingendo con decisione nelle trattative ormai da tempo avviate con Sajjan Jindal.

Il padrone indiano di Jsw sta compiendo valutazioni a 360 gradi sullo stabilimento piombi-

nese: se dunque viene esaminata l'ipotesi di riapertura dell'altoforno – tecnicamente ai limiti del possibile se non con importanti investimenti, e politicamente difficilmente sostenibile da Governo ed enti locali firmatari dell'Accordo di programma 2014 – si sa che viene presa in considerazione anche quella di un forno elettrico nella zona dei vecchi convertitori, cioè praticamente in città.

In fondo l'opzione che nel 2104 avevano prospettato Duffero e Klesch, giudicata con favore da Piero Nardi, e bocciata dal sindaco Gianni Anselmi per l'impatto ambientale che avrebbe provocato.

Insomma, il piano di delocalizzazione di Aferpi al momento

non sembra proprio essere preso in considerazione, quanto meno per i costi elevati e per i tempi di realizzazione.

Ma si tratta di ipotesi appunto, come quella di un possibile accordo tra Jsw e British Steel che porterebbe alla holding creata nel 2016 dal fondo Greybull capital la gestione dei prodotti lunghi, e a Jindal con la realizzazione di un mini mill, quella dei piani.

Se questo è il campo di valutazione non si può non considerare che sarà impossibile evitare di fare i conti con Rebrab, che continua a essere il proprietario dello stabilimento. Una coabitazione tra i potenziali gruppi interessati all'acquisto dello stabilimento siderurgico (a Jsw e British secondo fonti qualificate van-

no aggiunte Danieli e Voestalpine) e Rebrab pare oggettivamente impossibile, ma l'imprenditore algerino in ogni caso non se ne andrà facilmente senza almeno recuperare i 130 milioni che sostiene di aver investito fin qui nella ex Lucchini.

Se poi maliziosamente qualcuno tra gli osservatori fa notare che la fornitura di blumi attesa (e ora sospesa non si sa perché e fino a quando) era affidata proprio a Jsw e British, i sindacati – a cui ovviamente l'ipotesi altoforno piacerebbe assai – chiedono al Governo di essere finalmente coinvolti nelle decisioni. Ma soprattutto che se ci sono potenziali investitori venga subito verificata la serietà dei progetti e la loro sostenibilità finanziaria.

CARLO ZUCCHETTI



Enrico Rossi con Sajjan Jindal nel loro incontro a Firenze del settembre 2014

PIOMBINO INCONTRO CON L'AZIENDA. INTANTO L'INPS HA ANNUNCIATO I PAGAMENTI

Aferpi, stabilimento bloccato fino al 27 agosto

LO STABILIMENTO Aferpi resterà chiuso fino al 27 agosto. Lo ha annunciato ieri l'azienda ai sindacati che si sono riuniti subito in consiglio di fabbrica. «Lo stabilimento sarà completamente fermo con una massima riduzione delle presenze. Non si hanno inoltre notizie certe riguardo l'arrivo navi per le prossime 2 settimane, ma solamente ci hanno comunicato l'arrivo di alcune tradotte cariche di blumi che cuberanno circa 5500 tonnellate.

NELLA SETTIMANA dal 21 al 25 agosto ci sarà un nuovo aggiornamento – evidenziano i sindacati Rsu e Fim, Fiom e Uilm – l'attuale situazione vede i treni di laminazione completamente fermi e senza



FABBRICA Graziano Martinelli, rappresentante Rsu Fiom

date di ripartenza certa, non si parla più nemmeno di investimenti e di smantellamenti; e il personale in forza è oramai ridotto al minimo per limitare i costi di gestione. Non accetteremo un'eventuale ripartenza del treno rotale per pochissimi



I treni di laminazione sono completamente fermi, senza date di ripartenza certa, non si parla più di investimenti e di smantellamenti

turni perché sarebbe una ripartenza comunque di facciata che magari servirebbe solo a rispettare formalmente ma non sostanzialmente il primo termine dell'addendum e comunque non consentirebbe di rispettare il volume degli ordini già acquisiti. Il Governo deve quanto prima convocare le

parti e, senza attendere il termine di fine ottobre previsto nell'addendum, è necessario iniziare ad approfondire la discussione con i vari soggetti che sembra abbiano rivolto il proprio interesse nello stabilimento di Piombino per capire le reali intenzioni e progetti e per creare una alternativa concreta al gruppo Cevital a partire dalla siderurgia». Intanto sempre ieri l'Inps ha informato i sindacati che sono stati mandati in pagamento ed avranno valuta 16 agosto i 1352 accrediti bancari per i lavoratori Aferpi e 164 lavoratori della Piombino Logistics. Per gli altri lavoratori che hanno pendenze (pignoramenti e cessioni del quinto) gli accrediti avranno valuta entro i 2 o 3 giorni lavorativi successivi.

Negri in GIN a Piombino con i Neri

GENOVA - A pochi mesi di distanza dalla cessione della propria partecipazione in GIP - Gruppo Investimenti Portuali - scrive Ship2Shore - Luigi Negri ha deciso con la sua Finsea di diversificare il business entrando nella cantieristica navale.

E' stato infatti annunciato che "Genova Industrie Navali, holding costituita nel 2008 dall'unione di due storici (segue in ultima pagina)

Negri in GIN a Piombino

cantieri genovesi, T. Mariotti e San Giorgio del Porto, si rafforza con l'ingresso di un nuovo socio: la famiglia Negri, cui fa capo la Finsea Spa, holding già operante nel settore marittimo. Finsea Spa entra a far parte di GIN, affiancando così la famiglia Bisagno e la famiglia Garre". Dovrebbe avere conquistato una quota del 22% circa a fronte di un investimento che potrebbe aggirarsi intorno ai 5 milioni di euro.

"L'ingresso del nuovo socio - dice la nota della compagnia - si inserisce in un percorso di crescita ed espansione avviato da Genova Industrie Navali, che oggi è uno dei più importanti player del settore costruzioni e riparazioni navali nell'area del Mediterraneo e il primo player privato della cantieristica in Italia".

GIN vanta importanti asset nei porti di Genova (area delle riparazioni navali, dove si estende una superficie totale di circa 53 mila metri quadrati, con 5 bacini di carenaggio), Marsiglia (3 bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10, il più grande del Mediterraneo che entrerà nuovamente in operatività a breve) e Piombino in stretta collaborazione con il gruppo livornese della famiglia Neri (circa 80 mila metri quadrati). Con un fatturato di circa 200 milioni di euro, oggi il gruppo GIN occupa oltre 500 posti di lavoro diretti e un indotto medio di circa 1.200 persone.

L'intreccio societario nella cantieristica privata sta diventando una caratteristica del nostro paese, dove le forze sane dell'imprenditoria evidentemente fanno massa per rilanciare e nello stesso tempo per resistere alla concorrenza sugli assets nazionali.

Aferpi, l'accordo rischia di saltare «Non sprechiamo altri due anni»

Romagnani, segretario della Fiom Cgil: «La comunità deve ripartire»

NON SI NASCONDE dietro ad un dito il segretario della Fiom David Romagnani: la situazione di stallo delle Acciaierie è preoccupante.

Ma l'accordo firmato al ministero per il prolungamento degli ammortizzatori sociali non doveva essere una prima soluzione ai problemi dei lavoratori Aferpi?

«Dopo la manifestazione del 29 giugno con il blocco all'ingresso di Piombino – spiega Romagnani – abbiamo ottenuto dei risultati importanti e cioè un accordo che prevede la stessa copertura salariale, lo stesso datore di lavoro, la stessa data di retribuzione, allungamento a 34 mesi dell'ammortizzatore. È chiaro che ciò non basta, serve la ripresa produttiva».

Quindi ha ragione chi critica l'accordo?

«Il problema è che si assiste ad un moltiplicarsi di dichiarazioni, che rischiano di confondere e distogliere l'attenzione dal problema di fondo. Il problema da risolvere è



IL RUOLO David Romagnani segretario della Fiom Cgil in prima linea sul fronte sindacale delle acciaierie

come si creano le condizioni per la ripresa delle attività di questo stabilimento, come si creano le condizioni affinché questo comunità tra le tante possibili attività e valorizzazioni del territorio e delle sue attività, torni e non disperda quella di produrre l'acciaio. Ci sentiamo di affermare che le iniziative prese dal Mise (ministero Sviluppo Eco-

nomico) a valle delle iniziative e richieste dalle organizzazioni sindacali che si sono tradotte nella definizione tra le parti dell'addendum al contratto del 30 giugno 2015 vanno nella giusta direzione».

Però...

«Credo parlino i fatti: nessuna attività in corso, scarse probabilità del-

la ripresa entro agosto, nessuna visibilità di ordini blumi per il treno rotaie e nessuna visibilità su acquisizione di ordini vergella barre tantomeno del semiprodotto. Solo alcuni esempi per rendere evidente quanto quello stesso addendum con date e scadenze sottoscritto da Cevital, è già disatteso, rendendo quest'ultima giuridicamente inadempiente».

GLI AIUTI

«Risultati importanti per la copertura salariale e gli ammortizzatori sociali»

E quindi che farete?

«Per quanto ci riguarda se tutto questo dovesse essere confermato anche dal giudizio del Ministero, la Fiom non intende sprecare altri due anni senza prendere un'iniziativa netta per agevolare l'approdo di nuovi soggetti sull'asset siderurgico».

m. p.

PIOMBINO NUOVO INCONTRO ANCHE SUGLI INVESTIMENTI

Nuovo Pignone, servono le autorizzazioni

SI TERRÀ questa settimana un nuovo incontro tra i rappresentanti del Nuovo Pignone, funzionari e tecnici di Comune e **Autorità portuale**. Dopo il focus sul progetto preliminare presentato da General Electric Nuovo Pignone, adesso l'obiettivo è quello di coordinare meglio i vari procedimenti autorizzativi dell'investimento, un'attività di assemblaggio di megaturbine elettriche, che il grup-

po multinazionale intende fare sul porto di Piombino; un investimento che porterà ad un'occupazione diretta stimata tra gli 80 e i 100 occupati e nei periodi di massima produzione fino a 200.

PER QUANTO riguarda le autorizzazioni **Autorità portuale** è competente per l'esecuzione delle opere di banchinamento (in corso) e la concessione demaniale fi-

nalizzate alla realizzazione degli impianti e delle attività industriali. Preliminarmente è stato richiesto ai rappresentanti del gruppo industriale di presentare al Comune una richiesta di autorizzazione paesaggistica tenendo conto sia del progetto della Piombino Industrie Marittime che del progetto complessivo della Port **Authority** sul waterfront del porto piombinese.

AMBIENTE: NUOVI CONTROLLI

Fumi e rumori, rilevamenti in porto

Ecco come funzionerà la campagna dell'Authority per valutare le emissioni delle navi commerciali e passeggeri

Una campagna di rilevamenti a 360 gradi per valutare le emissioni delle navi commerciali e passeggeri. L'obiettivo: «Avere un quadro conoscitivo ampio e aggiornato sullo stato ambientale e acustico in porto». A promuovere l'iniziativa è l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, in altre parole l'Authority portuale, che pochi mesi fa ha attivato una convenzione con l'Arpat nell'ambito di un accordo siglato con la Regione Toscana.

Il tema dei fumi e delle emissioni provenienti dalle navi che raggiungono il nostro porto, in questi mesi è finito spesso al centro del dibattito pubblico e di iniziative organizzate da cittadini e forze politiche.

L'agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana - viene fatto sapere oggi con una nota da palazzo Rusciano, sede dell'Authority - effettuerà per un anno intero, trenta giorni per ogni stagione, una serie di misure in due punti del porto: nell'area del terminal Darsena Toscana, che si trova nelle vicinanze della Torre del Marzocco, e nel porto passeggeri, nelle adiacenze della calata Sgaralino.

I laboratori usati saranno mobili e sosterranno quindici giorni in un punto e quindici nell'altro.

Dall'Authority spiegano che «la campagna rilevamenti dell'Arpat, che nasce per rispondere alle prescrizioni del

Nurv, l'organismo tecnico di supporto alla giunta regionale per le attività di valutazione, monitoraggio e verifica degli investimenti pubblici ed autorità competente per la Vas (valutazione ambientale strategica) sul Piano Regolatore del porto, fa il paio con un'altra iniziativa sviluppata quasi in contemporanea dall'Adsp».

È stato infatti da poco affidato all'associazione temporanea di Impresa composta dall'Istituto di Biometeorologia del Consiglio nazionale delle ricerche e da Arianet, l'incarico di realizzare un sistema modellistico a scala regionale sulle emissioni in porto.

«L'obiettivo - viene spiega-

to - è quello di produrre mappe dettagliate di concentrazione al suolo in modo da valutare la distribuzione spaziale e individuare se necessario possibili soluzioni mitigatrici».

L'Ati userà postazioni mobili e fisse in diversi punti dello scalo portuale per realizzare i propri rilievi. Una delle postazioni scelte è proprio il tetto di palazzo Rusciano, sede dell'Authority portuale, che si trova nel cuore della Venezia.

Sul fronte acustico, i campionamenti saranno fatti dall'Istituto di fisica dell'università di Pisa e dalla società Ipool, mentre delle emissioni dei mezzi lungo la viabilità di cintura del porto si occuperà il laboratorio Logit, del polo universitario in Sistemi logistici dell'università di Pisa.



Caldo: in porto Ancona anche Prot. civile per passeggeri

Distribuisce acqua a chi attende imbarco, oggi 13:500 transiti



(ANSA) - ANCONA, 5 AGO - Per affrontare il grande caldo il porto di Ancona ha aperto anche quest'anno il terminal crociere, dotato di aria condizionata, che può essere utilizzato da tutte le persone in attesa di imbarco. A disposizione anche la sala della vecchia biglietteria, sempre climatizzata, che si trova al piano terra della sede dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Nella zona della biglietteria poi, in via Einaudi, sono operative quattro persone della Protezione civile regionale, che collaborano nella canalizzazione del traffico e, se necessario, distribuiscono acqua a chi è in fila anche lungo via Mattei, fino alla confluenza con la Flaminia. Sempre in biglietteria, è presente un presidio della Croce Rossa Italiana, con un'ambulanza e tre operatori. Oggi dovrebbero transitare dallo scalo dorico circa 13:500 persone dirette in Grecia, Croazia o Albania. In totale nel week-end sono attesi circa 40 mila passeggeri.

Ferragosto: porto di Ancona sold out, 54 mila passeggeri

Grecia e Croazia mete più gettonate, 29 navi in 5 giorni



(ANSA) - ANCONA, 11 AGO - Porto di Ancona affollatissimo di turisti. Sono 54.303 le persone che da oggi a martedì 15 agosto transitano dallo scalo, e il ponte di Ferragosto segna un altro traguardo per l'infrastruttura marchigiana, superando di 14 mila unità il numero dei passeggeri del primo week-end di agosto.

La meta preferita resta la Grecia, scelta da 31.465 passeggeri in 5 giorni, di cui 14.660 in imbarco e 16.805 di rientro dalle ferie. Sono invece 15.509 per persone che hanno optato per la Croazia, fra 9.003 passeggeri imbarcati e 6.506 sbarcati. Più 4.523 passeggeri per l'Albania. Ventinove le navi in arrivo e in partenza, 11.815 le auto e 1.754 i tir. Il porto consolida il suo ruolo in Europa, dice l'assessore Ida Simonella, e testimonia anche di una certa ripresa dell'economia greca, "un bel segnale per tutti".

40 mila passeggeri nel primo week-end di questo agosto

ANCONA - Grandi numeri al porto: saranno 40 mila i passeggeri in arrivo e partenza dal porto di Ancona nel primo week end di agosto. La Grecia è la direttrice più gettonata, con 23.500 persone, 10 mila per la Croazia, 3.700 sulla tratta per l'Albania. Nello scalo dorico, sbarcano in questo fine settimana i 2.800 turisti della Msc Sinfonia, curiosi di scoprire il capoluogo e il territorio circostante. Venerdì sono state circa 15.300 le persone transitate da Ancona, oggi sabato saranno 13.500 e domani domenica 11.200. Numeri da record, da venerdì a domenica, che superano del +13% il traffico (segue a pagina 10)

40 mila passeggeri

passeggeri del primo week end di agosto dello scorso anno quando le persone in transito ad Ancona furono 35.300. Le navi in arrivo e partenza sono 17, rispettivamente 7 per la Grecia e la Croazia e 3 per l'Albania. Le auto in transito nel porto dorico in questo fine settimana sono 8 mila, 54 i bus, 1.200 i tir.

"Anche questo week end è di grande afflusso - commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri -, con numeri che rafforzano l'importanza, per traffico merci e passeggeri, verso l'altra sponda. Un risultato, questo, che conferma il ruolo strategico del porto di Ancona al centro dell'Adriatico". Per gestire "questo forte traffico nella maniera migliore - aggiunge Giampieri -, è fondamentale la collaborazione e il coordinamento esistenti fra tutti i soggetti che operano al porto sia quelli deputati ai controlli che quelli ai servizi ai mezzi e ai passeggeri".

Il Nautilus

PORTO DI ANCONA: NEL PONTE DI FERRAGOSTO PIU' DI 54 MILA PASSEGGERI



ANCONA – E' come se la metà della popolazione di Ancona si desse appuntamento e decidesse di partire o arrivare al porto nei prossimi cinque giorni. Sono infatti 54.303 le persone che da oggi a martedì transitano nello scalo per arrivi e partenze. Il ponte di Ferragosto segna così un altro grande traguardo per l'infrastruttura marchigiana superando di più di 14 mila il numero dei passeggeri rispetto al primo week end di agosto.

Oggi transitano ad Ancona 15.787 passeggeri, fra 8.547 in imbarco e 5.089 nello sbarco. Sabato saranno 11.235 di cui 6.640 imbarcati e 4.595 sbarcati. I passeggeri di domenica saranno 10.927, 4.911 in imbarco e 6.016 che scendono al porto dorico. Lunedì 14 agosto saranno 8.696 le persone in transito di cui 3.847 s'imbarcheranno ad Ancona mentre 4.849 sbarcheranno. A Ferragosto, i passeggeri saranno 7.658 di cui 2.225 in imbarco e 5.433 in sbarco.

Ad Ancona, oggi, ci sono anche i 2.806 passeggeri della nave da crociera Msc Sinfonia di cui 327 hanno scelto di imbarcarsi dallo scalo dorico. La Grecia è sempre il top come collegamento da Ancona, con 31.465 passeggeri nelle cinque giornate di cui 14.660 in imbarco e 16.805 in sbarco. Sono invece 15.509 le persone che hanno scelto la direzione della Croazia, fra 9.003 passeggeri imbarcati e 6.506 sbarcati. La tratta per l'Albania, nei cinque giorni, è stata scelta da 4.523 persone di cui 2.180 in imbarco e 2.343 in sbarco.

Le navi in arrivo e in partenza, in questi cinque giorni, sono 29 di cui 12 sia per la Grecia sia per la Croazia e 5 per l'Albania. Le auto in transito, nei cinque giorni, nel porto sono 11.815 di cui 7.668 per la Grecia, 2.916 per la Croazia e 1.231 per l'Albania. I tir, nel complesso, sono 1.754 di cui 1.413 vanno in Grecia, 219 in Albania e 122 in Croazia. I bus, invece, sono 80 di cui 47 con direzione Grecia e 33 per la Croazia.

"I segnali che stanno arrivando sono estremamente positivi. Si consolida il ruolo del porto di Ancona come snodo di collegamento tra Paesi del nord e del sud est Europa – commenta l'assessore comunale al Porto, Ida Simonella -, una vocazione internazionale che ha reso possibile prima l'inserimento dello scalo nella rete dei porti strategici dell'Ue e poi il riconoscimento dell'Autorità di sistema da parte della politica nazionale, dando alla città di Ancona un ruolo importante. È inoltre anche un indicatore importante di ripresa dell'economia greca e questo è un bel segnale per tutti".

Per il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, "quella in corso, si preannuncia come una grande stagione per il porto di Ancona, tutta la squadra dell'Autorità di sistema, insieme agli operatori, alle forze dell'ordine, alla dogana, è in prima linea per fare in modo che ci sia sempre la migliore accoglienza per chi sceglie il nostro scalo e per avere un impatto positivo su ciascuna di queste persone in modo tale che il nostro territorio possa essere scelto anche come meta di vacanza".

Per tutti i passeggeri in attesa di imbarco, sono infatti a disposizione il terminal crociere, dotato di aria condizionata, e la sala climatizzata della vecchia biglietteria, al piano terra della sede dell'Adsp. In biglietteria, è presente un presidio della Croce Rossa Italiana, con un'ambulanza e tre operatori. Il personale di servizio, oltre ad occuparsi dell'indirizzamento del traffico, provvede, nel caso di lunghe attese in strada, alla distribuzione di acqua a chi è in fila in auto.

Porto di Ancona: nel ponte di Ferragosto più di 54 mila passeggeri. Nuovo traguardo

(FERPRESS) – Ancona, 11 AGO – E' come se la metà della popolazione di Ancona si desse appuntamento e decidesse di partire o arrivare al porto nei prossimi cinque giorni. Sono infatti 54.303 le persone che da oggi a martedì transitano nello scalo per arrivi e partenze. Il ponte di Ferragosto segna così un altro grande traguardo per l'infrastruttura marchigiana superando di più di 14 mila il numero dei passeggeri rispetto al primo week end di agosto.

Oggi transitano ad Ancona 15.787 passeggeri, fra 8.547 in imbarco e 5.089 nello sbarco. Sabato saranno 11.235 di cui 6.640 imbarcati e 4.595 sbarcati. I passeggeri di domenica saranno 10.927, 4.911 in imbarco e 6.016 che scendono al porto dorico. Lunedì 14 agosto saranno 8.696 le persone in transito di cui 3.847 s'imbarcheranno ad Ancona mentre 4.849 sbarcheranno. A Ferragosto, i passeggeri saranno 7.658 di cui 2.225 in imbarco e 5.433 in sbarco. Ad Ancona, oggi, ci sono anche i 2.806 passeggeri della nave da crociera Msc Sinfonia di cui 327 hanno scelto di imbarcarsi dallo scalo dorico. La Grecia è sempre il top come collegamento da Ancona, con 31.465 passeggeri nelle cinque giornate di cui 14.660 in imbarco e 16.805 in sbarco. Sono invece 15.509 le persone che hanno scelto la direzione della Croazia, fra 9.003 passeggeri imbarcati e 6.506 sbarcati. La tratta per l'Albania, nei cinque giorni, è stata scelta da 4.523 persone di cui 2.180 in imbarco e 2.343 in sbarco.

Le navi in arrivo e in partenza, in questi cinque giorni, sono 29 di cui 12 sia per la Grecia sia per la Croazia e 5 per l'Albania. Le auto in transito, nei cinque giorni, nel porto sono 11.815 di cui 7.668 per la Grecia, 2.916 per la Croazia e 1.231 per l'Albania. I tir, nel complesso, sono 1.754 di cui 1.413 vanno in Grecia, 219 in Albania e 122 in Croazia. I bus, invece, sono 80 di cui 47 con direzione Grecia e 33 per la Croazia.

“I segnali che stanno arrivando sono estremamente positivi. Si consolida il ruolo del porto di Ancona come snodo di collegamento tra Paesi del nord e del sud est Europa – commenta l'assessore comunale al Porto, Ida Simonella -, una vocazione internazionale che ha reso possibile prima l'inserimento dello scalo nella rete dei porti strategici dell'Ue e poi il riconoscimento dell'Autorità di sistema da parte della politica nazionale, dando alla città di Ancona un ruolo importante. È inoltre anche un indicatore importante di ripresa dell'economia greca e questo è un bel segnale per tutti”.

Per il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, “quella in corso, si preannuncia come una grande stagione per il porto di Ancona, tutta la squadra dell'Autorità di sistema, insieme agli operatori, alle forze dell'ordine, alla dogana, è in prima linea per fare in modo che ci sia sempre la migliore accoglienza per chi sceglie il nostro scalo e per avere un impatto positivo su ciascuna di queste persone in modo tale che il nostro territorio possa essere scelto anche come meta di vacanza”.

Per tutti i passeggeri in attesa di imbarco, sono infatti a disposizione il terminal crociere, dotato di aria condizionata, e la sala climatizzata della vecchia biglietteria, al piano terra della sede dell'Adsp. In biglietteria, è presente un presidio della Croce Rossa Italiana, con un'ambulanza e tre operatori. Il personale di servizio, oltre ad occuparsi dell'indirizzamento del traffico, provvede, nel caso di lunghe attese in strada, alla distribuzione di acqua a chi è in fila in auto.

In tre giorni transitati da Ancona circa 40 mila passeggeri (+13%)

ANCONA - Grandi numeri quelli registrati nello scorso week-end dal porto di Ancona. Circa 40 mila sono stati i passeggeri in arrivo e partenza dallo scalo dorico. La Grecia la direttrice più gettonata, con 23.500 persone, 10 mila per la Croazia, 3.700 sulla tratta per l'Albania. Sul fronte crociere sono stati 2.800 i turisti arrivati a bordo della "Msc Sinfonia" curiosi di scoprire il capoluogo e il territorio circostante. Venerdì erano stati registrate in totale 15.300 passeggeri in arrivo e partenza da Ancona, sabato 13.500 e domenica 11.200. Numeri da record, da venerdì a domenica, che superano del +13% il traffico passeggeri del primo week-end di agosto dello scorso anno quando le persone in transito ad Ancona furono 35.300.

(continua a pagina 2)

In tre giorni da Ancona

mo week end di agosto dello scorso anno quando le persone in transito ad Ancona furono 35.300.

Le navi in arrivo e partenza sono state 17, rispettivamente 7 per la Grecia e la Croazia e 3 per l'Albania. Le auto in transito nel porto sono ammontate a 8 mila, 54 i bus, 1.200 i tir.

«Anche questo week end di grande afflusso - ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri - ha registrato numeri che rafforzano l'importanza, per traffico merci e passeggeri, verso l'altra sponda dell'Adriatico. Un risultato, questo, che conferma il ruolo strategico del porto di Ancona al centro del Mar Adriatico». Per gestire «questo forte traffico nella maniera migliore - aggiunge Giampieri -, è stata fondamentale la collaborazione e il coordinamento fra tutti i soggetti che operano al porto sia quelli deputati ai controlli che quelli ai servizi ai mezzi e ai passeggeri».

"Tutto ancora fermo per la camera iperbarica"

L'associazione Forno torna a chiedere un incontro con l'Autorità Portuale per far ripartire l'iter per riportare la camera iperbarica in funzione all'interno del porto.

Nessuna risposta sulla camera iperbarica. Quella che arriva ai giornali è l'ennesima chiamata da parte dall'associazione Forno. Dopo un iter lunghissimo e varie denunce tutto rimane infatti bloccato. Compreso una richiesta di incontro con i vertici dell'Autorità Portuale per far ripartire l'iter come spiega il presidente Gianfranco Forno.

"Venti anni fa su iniziativa dell'Associazione in oggetto veniva montata, all'interno del porto commerciale di Civitavecchia, una camera iperbarica a 8 posti + 2, tra le più moderne in Italia, che veniva aperta (e gestita dalla nostra Associazione) dal febbraio 1998 al dicembre 2005. In tale data la struttura è stata smontata per essere trasferita (sempre in ambito portuale - zona artigianale) in seguito all'ampliamento del nostro porto. Nel maggio 2010, l'Autorità Portuale di Civitavecchia, proprietaria della struttura, ha consegnato nuovamente alla nostra Associazione la struttura per procedere alle necessarie richieste di autorizzazione alla Regione Lazio.

Per oltre due anni, la documentazione amministrativa presentata, era scomparsa dagli uffici competenti fino a che nel mese di aprile, in seguito al terzo intervento della trasmissione "Striscia la notizia", la Polmare di Civitavecchia rinveniva, lo stesso giorno, presso gli uffici della Regione e del Comune di Civitavecchia, l'intera documentazione scomparsa. Dopo una serie di incontri con la ASL RMF, la Regione, l'Autorità Portuale e l'Associazione, l'ente regionale comunicava la non concessione dell'autorizzazione all'esercizio per due motivazioni, risultati, alla fine inesistenti". A questo punto l'associazione riteneva di essere vicino alla fine di questo lungo iter, ma non è stato così.

"La scorsa estate erano in corso diversi incontri tra Azienda Sanitaria, Autorità Portuale e Associazione per la riapertura definitiva della struttura. La nomina di un Commissario all'Autorità Portuale ha bloccato nel luglio 2016 il procedimento. La nostra Associazione, a dicembre 2016 ed a giugno 2017, ha richiesto un formale incontro con l'Autorità Portuale di Sistema per riprendere il discorso interrotto. A tutt'oggi nessuna formale richiesta o invito ad incontri. Intendo rappresentare che la camera iperbarica oltre alle attività di emergenza (embolie e intossicazioni di monossido di carbonio) è necessarie per un'altra quindicina di patologie.

Attualmente risulta essere attiva, nel Lazio una sola camera iperbarica privata a Roma e, in Toscana, a Grosseto un'altra struttura iperbarica all'interno dell'ospedale toscano. Negli ultimi due anni, per quanto è a nostra conoscenza, due cittadini di Civitavecchia si sono dovuti rivolgere alla struttura di Roma per terapie patologiche".

Messina: "Tvs potrebbe diventare un cantiere navale"

L'offerta arrivata per rilevare il megayacht Privilege ha riaperto a Civitavecchia il dibattito sulla cantieristica navale. «Finalmente si torna a parlare della cantieristica».



L'offerta arrivata per rilevare il megayacht Privilege ha riaperto a Civitavecchia il dibattito sulla cantieristica navale. «Finalmente si torna a parlare della cantieristica. Quello che serve veramente alla nostra città è un complesso cantieristico che possa assistere in maniera adeguata le molte decine di imbarcazioni, più o meno grandi, che gravitano sulle coste del comprensorio e che attendono da anni spazi idonei al posteggio ed alla manutenzione». A dichiararlo l'avvocato Pietro Messina che in una lunga nota ha espresso il suo pensiero sull'attività che potrebbe rilanciare l'occupazione locale. «Il complesso cantieristico non può che trovare la giusta collocazione all'interno dell'area portuale dedicata ai traffici commerciali e crocieristici, che hanno necessità di sempre maggiori aree retro-portuali. Occorre quindi pensare a siti diversi che non compromettano ulteriori tratti della nostra costa, già gravata da molte servitù». Secondo Messina la soluzione è da ricercarsi più a nord. «La migliore soluzione possibile si accompagna alla opportunità della chiusura definitiva della centrale di Torre Sud, con la sua effettiva conversione ad altro genere di attività e non ad una ennesima deleteria ri-conversione. Conversione in un grande cantiere navale, della quale potrebbe farsi carico la stessa società proprietaria del sito e le cui dimensioni garantirebbero certamente un ritorno economico». Stesso avviso anche per quanto riguarda il sindaco Cozzolino che nel settimanale video riassuntivo ha dichiarato: «Spero che lo yacht venga spostato in una zona cantieristica opportuna rispetto a quella attuale. A breve l'attuale zona cantieristica dove si trova verrà comunque messa in sicurezza».

Politica, concorrenza e donazioni: chi si muove all'ombra delle banche italiane

Dietro la guerra in atto tra gli armatori Grimaldi e Onorato si intrecciano scelte che possono determinare i destini di porti e manager. E la politica è più o meno vicina ad un gruppo o all'altro a seconda dei momenti: ieri Berlusconi chiedeva alla famiglia partenopea di contribuire a salvare Alitalia, oggi il patron di Moby finanzia la fondazione di Renzi cercando sponde dem per le sue battaglie



CIVITAVECCHIA - Probabilmente sarà solo una coincidenza, ma non è da escludere che sul rischio di un progressivo disimpegno del gruppo Grimaldi dal porto di Civitavecchia ci possano essere anche motivi politici, che riconducono alla guerra in atto tra la famiglia di armatori partenopei e il proprietario della Moby Lines e, ora, attraverso Cin, anche di Tirrenia, Vincenzo Onorato.

Dallo scorso anno tra quest'ultimo e Manuel Grimaldi è scoppiata una vera e propria guerra a tutto campo, che è partita dai traghetti per poi allargarsi alle alleanze con le compagnie delle crociere e non solo. Con una connotazione politica non propriamente marginale: mentre Grimaldi fu uno dei capitani coraggiosi ad essere contattato da Berlusconi per cercare di salvare Alitalia fondando Cai, Onorato che ha base in Toscana, ha partecipato alla Leopolda e da quanto si apprende è uno dei maggiori finanziatori della Fondazione Open di Matteo Renzi, sia a titolo personale che attraverso la Moby.

Proprio il porto di Livorno l'anno scorso è stato uno dei principali teatri di scontro commerciale tra i due gruppi armatoriali, con Grimaldi che lanciò la linea per Olbia dallo scalo toscano. Onorato in quel periodo diede il famoso annuncio: "Solo marittimi italiani sulle mie navi" e uscì da Confitarma, presieduta da Manuel Grimaldi.

Nel frattempo, il porto di Civitavecchia, allora guidato da Pasqualino Monti, era stato scelto per l'operazione di export di Fca verso gli Usa delle vetture prodotte a Melfi (e poi anche a Cassino) tramite car carriers di Grimaldi.

Oggi lo scenario è cambiato: a Civitavecchia il Pd renziano ha portato Di Majo come presidente e la toscana Roberta Macii alla segreteria generale; Delrio ha nominato Monti a Palermo, con l'accordo ed il sostegno di Ap; Grimaldi ha acquistato un terminal a Gioia Tauro e perso convenienza a far partire intanto le auto prodotte in Basilicata a Civitavecchia, dove finora non è riuscito ad ottenere neppure gli

- segue

ulteriori spazi richiesti, dirottando 8 treni su 14 a settimana dallo scalo laziale su quello calabrese. Nel frattempo ciascuno si riposiziona e cerca di utilizzare tutta la propria forza contrattuale per recuperare (o non perdere) lavoro e margini. Così intanto a farne le spese sono i 92 dipendenti Cilp messi in cassa integrazione, per esuberi che vanno oltre il calo dell'export dell'automotive (al momento compensato, fino a giugno, dalla crescita dell'import) e più in generale la competitività del porto di Civitavecchia. Mentre per ora a "guadagnarci", come rivelato dal Fatto quotidiano, è stato soprattutto Matteo Renzi, che può vantare Vincenzo Onorato tra i suoi più accesi sostenitori: nel 2016 la sua fondazione ha raccolto circa 2 milioni, utilizzati in gran parte per la campagna referendaria per il sì, poi persa, e di questi circa l'8% provengono da contributi di Onorato, 50.000 euro versati a titolo personale e 100.000 con la sua Moby, generosità che non a caso è stata ricambiata facendogli trovare sponde molto collaborative sul fronte renziano.

Privilege Yard, Di Majo auspica la riattivazione di parte del cantiere



CIVITAVECCHIA - "Spero che l'assegnazione definitiva possa giungere al più presto, anche prima del 30 ottobre 2017, termine previsto per il versamento del saldo del prezzo di acquisto del megayacht, al fine di poter riattivare, in tempi brevi, l'operatività di una parte del cantiere navale con tutte le conseguenze positive in termini occupazionali così da far cessare un lungo periodo di inattività di un'area importante e centrale in ambito portuale".

È questo quanto auspica il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, commentando la svolta nell'ambito della procedura fallimentare della Privilege Yard, con un'offerta pervenuta nei giorni scorsi, da 13 milioni di euro, per l'acquisto del magayacht P430, ancora da terminare.

"Ieri ho incontrato il curatore fallimentare Daniela De Rosa – ha aggiunto il presidente Di Majo - ed i rappresentanti del gruppo internazionale che ha presentato l'offerta e che investe per la prima volta nel nostro Paese. Insieme al sindaco Cozzolino, presente all'incontro, abbiamo registrato positivamente la volontà del gruppo di volersi avvalere delle professionalità del territorio. Ho fatto presente che questa AdSP si adopererà per esaminare, in tempi rapidi, le istanze volte ad ottenere le necessarie autorizzazioni all'utilizzo quantomeno parziale del cantiere navale".

"A tale riguardo – evidenzia di Majo - il rappresentante del gruppo ha precisato che, in ogni caso, l'acquisto si accompagnerà ad un programma di messa in sicurezza della nave, presso l'area del cantiere Privilege, che potrà durare diversi mesi mentre l'opzione del suo completamento a Civitavecchia sarà valutata nei prossimi mesi".

"L'auspicio – ha concluso di Majo - è che questa operazione, soprattutto laddove dovesse includere anche il completamento della nave, possa rilanciare il comparto della cantieristica navale all'interno del porto di Civitavecchia e, conseguentemente, far crescere l'occupazione in tale settore. Per favorire il raggiungimento di tale risultato sarà anche importante che tutte le parti, istituzionali e private, direttamente o indirettamente coinvolte in tale progetto, cooperino in maniera sinergica".

Vertice Cilp e sindacati: cassa integrazione ridotta di due mesi



CIVITAVECCHIA - A seguito dell'incontro a Molo Vespucci, nel corso del quale è stato deciso di convocare un tavolo apposito per il 22 agosto prossimo, alla presenza probabilmente anche di Grimaldi, si è svolto questa mattina un incontro tra Filt Cgil, Fit Cisl e Usb Lavoro Privato ed i vertici della Cilp, la storica cooperativa portuale che ha deciso, nell'ultimo mese, di avviare la procedura per l'attivazione della cassa integrazione per l'intero organico composto da 92 unità, a causa del calo del traffico relativo all'automotive.

Al termine della discussione la società ha deciso di ridurre l'utilizzo del fondo di integrazione salariale per un periodo limitato e presumibilmente fino al 31 ottobre prossimo. Inizialmente l'idea era quella di utilizzare gli ammortizzatori sociali fino alla fine del 2017.

"Questo alla luce della crisi dell'automotive - hanno spiegato i sindacalisti Alessandro Borgioni, Annita Fantozzi e Giancarlo Ricci - con il picco negativo nel mese di luglio che ha portato ad una perdita di movimentazione di autovetture pari al -55,17% non imputabile alla Cilp, data la riconosciuta professionalità ed esperienza certificata dalla committenza e i diversi audit esterni".

Non appena l'azienda comunicherà i criteri da adottare, le organizzazioni sindacali procederanno a convocare un'assemblea dei lavoratori. Nel frattempo però non nascondono una forte preoccupazione "sull'emergenza che sta colpendo il principale scalo portuale del Lazio. Per questo - hanno aggiunto Borgioni, Fantozzi e Ricci - chiediamo il coinvolgimento di tutte le parti in causa al fine di analizzare le criticità che stanno mettendo in serio pericolo tutte le attività lavorative legate alla portualità civitavecchiese".

Crisi Cilp: prove di dialogo in Authority

Ieri pomeriggio riunione fiume tra la Filt Cgil, il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo, il segretario generale Roberta Macii e il delegato ai rapporti sindacali Massimo Soriani. Il 22 agosto si riunisce un apposito tavolo



CIVITAVECCHIA - Prove di dialogo, a Molo Vespucci, sulla crisi occupazionale che sta investendo lo scalo e, in particolare, sulla situazione della Cilp, la storica cooperativa portuale che ha avviato le procedure per la cassa integrazione per tutto il personale: 92 i lavoratori in totale.

Ieri pomeriggio la Filt Cgil, rappresentata dal segretario Alessandro Borgioni e da Angelo Manicone, è stata ricevuta dal presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo, dal segretario generale Roberta Macii e dal delegato ai rapporti sindacali Massimo Soriani. Una riunione fiume, nel corso della quale sono state affrontate le varie criticità e discusse le necessità da mettere oggi sul tavolo per un progetto vero di rilancio dello sviluppo e dell'occupazione.

"Abbiamo riscontrato un'apertura da parte dei vertici di Molo Vespucci - ha spiegato Borgioni - tanto che, su nostra richiesta, è stato convocato un tavolo apposito per il 22 agosto prossimo, nel corso del quale discutere concretamente di quelle che possono essere delle soluzioni alternative. Certo, non è semplice oggi scongiurare il ricorso agli ammortizzatori sociali, ma si può tentare almeno di attutirne l'effetto, ragionando su proposte ed iniziative a medio e lungo termine".

La richiesta è che al tavolo siano presenti, oltre ad Adsp e sindacato, anche la Cilp e Grimaldi, proprio perché l'avvio della cassa integrazione è statomotivato dall'abbattimento dei traffici per quanto riguarda l'automotive, con il presidente della cooperativa Massimo Soppelsa che qualche giorno fa aveva parlato di una diminuzione del 50% delle auto, conseguenza dell'azzeramento dei treni provenienti dallo stabilimento di Melfi.

"Il futuro dell'occupazione e del nostro porto - ha aggiunto Borgioni - passa dal rilancio delle varie attività. L'impegno sembra esserci, da parte dell'Authority, su vari fronti, poi però bisognerà capire nel concreto come si vorrà intervenire".

Nel frattempo si guarda anche alla questione Privilege Yard, con l'offerta da 13 milioni giunta nei giorni scorsi per l'acquisto dello scafo, ancora da completare, e con le incognite relative invece al cantiere. "Bisogna trovare una soluzione che sia produttiva - hanno spiegato dalla Cgil - altrimenti quell'area va rimessa nella disponibilità del porto. Chi compra lo scafo lo farà in funzione di un suo completamento, che ci auguriamo possa avvenire all'interno di questa area, per dare davvero una svolta ed una boccata d'ossigeno anche all'occupazione. Ma se così non fosse, bisognerà ragionare per il futuro del cantiere, che non vorremmo continui ad essere bloccata".

Informazioni Marittime

Civitavecchia ieri e oggi, nel porto la mostra di Traiano

1900 ANNI FA, Traiano
PRAMATURGO DI HEBA D'ADDILA E PINO QUARTULLO
EVENTO - SPETTACOLO

con
FRANCESCO MONTANARI **MARIA ROSARIA OMAGGIO** **PINO QUARTULLO**

E con
MAURO ANNOVAZZI, FEDERICO BATTILOCCHIO, PATRIZIO DE PAOLIS,
ROBERTO FAZIOLI, ALESSANDRO FIORUCCI,
ANTONIO MASSIMO

regia di
PINO QUARTULLO

LA DANZA
CLAUDIO COCINO
(primo ballerino del Teatro dell'Opera di Roma)
SUSANNA SALVI (solista)

GIADA ALFONSI VALENTINA FIORUCCI GIORGIA SCOGNARIELLO
ALESSANDRA ANTEGANI ANTONIO MASSIMO BENEDETTA VANUCCOLA
LORENZO CHERUBINI AZZURRA PERIS ROBERTA VARLESE
AZZURRA DI GIOVANNI CLAUDIA PAMPANELLI VALENTINA VARLESE
GIULIA FIORENTINI GIORGIA RIMAGGIUOLO

coreografie di
MARIA LUISA RUBILOTTA

Ingresso libero fino ad esaurimento posti

PROGETTO FINANZIATO DALLA FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO DI CIVITAVECCHIA
E DAL GOVERNO REGIONALE DEL LAZIO

PORTI
ADRIATI
DEL LAZIO

NUMERO VERDE 800 20 20 20

PROGETTO FINANZIATO DALLA FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO DI CIVITAVECCHIA
E DAL GOVERNO REGIONALE DEL LAZIO

PORTI
ADRIATI
DEL LAZIO

NUMERO VERDE 800 20 20 20

Venerdì scorso è stata inaugurata nel porto di Civitavecchia la mostra "*Traiano Optimus Princeps - I porti dell'Imperatore*", con la presentazione degli eventi organizzati per i 1900 anni dalla morte dell'imperatore che ha fondato lo scalo laziale.

"L'intero programma - spiega Francesco Maria di Majo, presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale - rientra nel progetto di valorizzazione del porto storico previsto dal nuovo Piano Regolatore Portuale e tra le 10 priorità contenute nell'Allegato Infrastrutture del DEF 2017 che mira alla promozione di interventi sul rapporto tra il porto e la città. Così come l'impegno dell'ente in numerosi progetti di recupero dei vari siti presenti all'interno del nostro scalo".

"Proprio per sottolineare la funzione storica del porto di Civitavecchia e la lungimiranza del suo fondatore, abbiamo cofinanziato - continua il numero uno di molo Vespucci - in collaborazione con la società Castalia, la ricostruzione, a dimensioni reali, di una parte di una liburna, nave romana da guerra del I sec. d.c. che, una volta ultimata, sarà esposta nella terrazza retrostante la Rocca in una sorta di museo a cielo aperto".

Di Majo: "Traiano, gli eventi rientrano nel progetto di valorizzazione del porto storico"

Stasera si prosegue alle 21 alla fontana del Vanvitelli con l'iniziativa organizzata da Roberta Galletta



CIVITAVECCHIA - Venerdì scorso sulla terrazza dell'Antica Rocca del porto di Civitavecchia, alla presenza di diplomatici (Spagna e Marocco), rappresentanti istituzionali (parlamentari del territorio, sindaco di Civitavecchia, componenti del Comitato di gestione) e personalità, Francesco Maria di Majo, presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale insieme ad Alfonsina Russo, Soprintendente Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale, ha aperto ufficialmente la mostra "Traiano Optimus Princeps - I porti dell'Imperatore" e gli eventi organizzati per i 1900 anni dalla morte dell'imperatore che ha fondato il porto di Civitavecchia.

"L'intero programma – spiega di Majo - rientra nel progetto di valorizzazione del porto storico previsto dal nuovo Piano Regolatore Portuale e tra le 10 priorità contenute nell'Allegato Infrastrutture del DEF 2017 che mira alla promozione di interventi sul rapporto tra il porto e la città. Così come l'impegno dell'Ente in numerosi progetti di recupero dei vari siti presenti all'interno del nostro scalo". "Proprio per sottolineare la funzione storica del porto di Civitavecchia e la lungimiranza del suo fondatore, abbiamo cofinanziato - continua il numero uno di molo Vespucci- in collaborazione con la società Castalia, la ricostruzione, a dimensioni reali, di una parte di una liburna, nave romana da guerra del I sec. d.c. che, una volta ultimata, sarà esposta nella terrazza retrostante la Rocca in una sorta di museo a cielo aperto".

"Era doveroso – sottolinea di Majo - celebrare l'imperatore che ha fondato questo porto e la stessa città di Civitavecchia (Centumcellae) nonché colui che ha allargato al massimo i confini dell'impero. Grazie all'entusiasmo di diversi funzionari dell'Ente, della Soprintendenza, delle altre istituzioni, società e persone coinvolte, l'AdSP è riuscita, in soli 2 mesi, a portare a termine con successo un'iniziativa che valorizza un patrimonio storico e culturale di cui dovremmo essere orgogliosi e che ha portato e potrebbe portare, se adeguatamente promosso e apprezzato, al porto ed alla città grandi opportunità di lavoro". "Numerose, peraltro – conclude di Majo – sono state le imprese locali coinvolte nell'organizzazione della mostra e dei diversi interventi di riqualificazione e di manutenzione del patrimonio storico – ad esempio le mura di Urbano VIII-, che ringrazio per la loro professionalità e disponibilità".

- segue

Intanto gli eventi continuano questa sera, proprio in occasione del giorno della morte dell'imperatore Traiano. "Traiano, Optimus Princeps del porto e della città di Centumcellae-Civitavecchia" è il titolo del viaggio nel tempo che andrà in scena alle ore 21.00 nella splendida cornice del Porto Storico, con la fontana del Vanvitelli quale palcoscenico naturale, dove la divulgatrice storica Roberta Galletta racconterà la figura del grande personaggio di origini spagnole e quella della sua opera più grande, il porto di Civitavecchia.

L'evento si articolerà come una vera e propria "lezione" sulla vita dell'imperatore Traiano e sulla costruzione del porto di Centumcellae con l'ausilio di immagini e video dedicati alla storia e all'evoluzione dello scalo marittimo. Un'occasione unica per conoscere le vicende di tutte le strutture antiche e di tutti i monumenti presenti all'interno del porto storico di Civitavecchia dalla fondazione traiana a quella rinascimentale.

Al porto un viaggio nella storia ricco di suggestioni

Lo scalo rende omaggio al suo fondatore: inaugurata la mostra "Traiano Optimus Princeps" all'Antica Rocca allestita fino al ottobre. Applausi per lo spettacolo di teatro, danza e musica diretto da Pino Quartullo all'ombra della fontana del Vanvitelli



CIVITAVECCHIA - Reperti archeologici, stampe, busti. Ed ancora pannelli illustrativi ed apparati multimediali nelle quattro sezioni che vanno a comporre il percorso espositivo interamente dedicato alla vita dell'imperatore Traiano. A 1900 anni dalla sua morte è stata inaugurata ieri pomeriggio all'Antica Rocca del porto la mostra "Traiano Optimus Princeps - I porti dell'Imperatore", organizzata dall'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale e dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Roma, la provincia di Viterbo e l'Etruria meridionale. Un allestimento interessante, visitabile fino all'8 ottobre prossimo (orario 10-18 e fino alle 22 nel weekend), inserito nell'ambito delle celebrazioni dedicate al fondatore del porto di Civitavecchia. La vita dell'Imperatore, i porti di Civitavecchia e di Ostia, le città di Centumcellae e della medievale Cencelle ed i commerci e le rotte marittime del Mediterraneo: queste le quattro sezioni della mostra illustrate dalla Soprintendente Alfonsina Russo, entusiasta dell'allestimento e della rinnovata collaborazione con Molo Vespucchi. *Adsp Civitavecchia* "L'intero programma – ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo - rientra nel progetto di valorizzazione del porto storico previsto dal nuovo Piano Regolatore Portuale che vede la creazione di uno stretto rapporto tra il porto e il territorio. Siamo impegnati in vari progetti di recupero dei vari siti storici, come proprio la Rocca. In questi mesi sono stati eseguiti poi lavori di consolidamento delle antiche mura di Papa Urbano VIII nonché il posizionamento di una nuova ringhiera lungo la strettoia lato curia vescovile. Inoltre, proprio per sottolineare la funzione storica del porto di Civitavecchia e la lungimiranza del suo fondatore, abbiamo finanziato, in collaborazione con sponsor privati, la ricostruzione a dimensioni reali, di una parte di liburna, nave romana da guerra del I sec. d.c. che, una volta ultimata, sarà esposta nella terrazza retrostante la Rocca in una sorta di museo a cielo aperto".

Suggestivo, a seguire, lo spettacolo "1900 anni fa, Traiano", con drammaturgia di Mara D'Aquila e Pino Quartullo, all'ombra della Fontana del Vanvitelli. Lo spettacolo, che ha visto tra gli altri la presenza in scena di Francesco Montanari e Maria Rosaria Omaggio, ha emozionato il pubblico con monologhi, danze e musica sulla figura dell'Imperatore. Dopo lo spettacolo, i principali monumenti del porto storico di Civitavecchia, dal Forte Michelangelo alle Mura di Urbano VII e Porta Livorno fino al Lazzaretto sono stati illuminati con uno spettacolo di giochi di luce di diversi colori per richiamare varie epoche, disegnando l'antico bacino del porto di Civitavecchia.

Interporto: è la Fenice Scarl la società interessata all'acquisto



CIVITAVECCHIA - È la Fenice S.c.a.r.l. la società interessata all'acquisto del ramo d'azienda della società Interporto di Roma Piattaforma Logistica di Civitavecchia, dichiarata fallita a dicembre del 2014. Il 21 luglio scorso presso lo studio del curatore fallimentare Angelo Novellino, infatti, si è proceduto all'apertura dell'unica busta pervenuta nell'ambito della nuova procedura competitiva, con l'offerta formulata al prezzo base, giudicata formalmente corretta e ammissibile da parte dello stesso Novellino. La Fenice, infatti, era la stessa società consortile che si era proposta nella terza asta, carente tuttavia del deposito cauzionale.

Nel frattempo il Comune di Civitavecchia ha provveduto ad istituire una apposita commissione "composta da dirigenti esperti - si legge nella determina dirigenziale - per l'esame della documentazione depositata dalla società", come richiesto dal segretario generale. Presidente della commissione è l'ingegner Gaetano Pepe, affiancato dai componenti Giulio Iorio e Riccardo Rapalli. Al termine dei lavori la commissione trasmetterà al Sindaco e al segretario generale le risultanze del lavoro svolto per le valutazioni e gli adempimenti di competenza.

I monumenti del porto storico in multicolor



CIVITAVECCHIA - Oltre alla mostra e allo spettacolo diretto da Pino Quartullo, venerdì sera ha conquistato l'interesse del pubblico presente l'illuminazione in multicolor dei diversi monumenti del porto storico. Le mura di Urbano VIII, il Forte Michelenagelo, il Fortino di San Pietro sul molo del Lazzaretto sono stati colorati di rosa, azzurro, verde, bianco e rosso, in occasione proprio dell'avvio dei festeggiamenti per i 1900 anni dalla morte dell'imperatore Traiano, fondatore del porto di Civitavecchia.

"Per il Fortino di San Pietro - hanno spiegato soddisfatti dall'associazione "La Civetta" - si è trattato delle prove generali per quando questa illuminazione scenografica diventerà definitiva. E questo a seguito dell'ottimo risultato ottenuto nell'ambito del Censimento "I Luoghi del Cuore" 2014 del Fai e del conseguente intervento progettuale ed economico da parte dell'allora presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti e dell'intero staff tecnico tuttora guidato da Maurizio Marini. Un progetto che ora, per poter essere finalmente realizzato, attende il concreto avallo da parte dell'attuale numero uno dell'Adsp, Francesco Maria di Majo".

La Cilp ricorre alla cassa integrazione

La crisi dell'automotive ha portato la storica cooperativa portuale ad avviare le procedure per tutte le 92 unità. Il presidente Massimo Soppelsa: "Con la riduzione del 50% del traffico le nostre giornate di lavoro sono drasticamente diminuite". Il segretario della Filt Cgil Alessandro Borgioni richiama i vertici dell'Adsp e chiede con urgenza la convocazione di un tavolo



CIVITAVECCHIA - Novantadue persone in cassa integrazione. È questa la strada che ha intrapreso la cooperativa Cilp, storica impresa portuale di Civitavecchia. La conferma arriva direttamente dal presidente Massimo Soppelsa che ha sottolineato le difficoltà lavorative che hanno investito negli ultimi mesi lo scalo, ed in particolare il settore dell'automotive.

Il campanello di allarme c'è stato già diverso tempo fa. Ma oggi la situazione sembra essere peggiorata e precipitata. La Cilp parla di una riduzione del traffico del 50%. Cancellati, in sostanza, i treni provenienti dallo stabilimento Fca di Melfi, dirottati a quanto pare a Gioia Tauro. "Rimangono oggi le auto provenienti da Cassino – ha spiegato Soppelsa – le Alfa Romeo che hanno un ottimo appeal sul mercato americano". Ma questo non basta. "Un pugno allo stomaco ad inizio luglio – ha aggiunto il presidente della Cilp – abbiamo cercato di tamponare la situazione con i nostri strumenti, ricorrendo a ferie e quant'altro. Ma oggi non è più possibile continuare così. Qualcosa non ha funzionato tra armatore e porto, le nostre giornate di lavoro sono drasticamente diminuite e quindi, a malincuore, abbiamo attivato le procedure per poter avviare per tutte le 92 unità la cassa integrazione a rotazione; un modo per cercare di non mandare a casa nessuno". Soppelsa accenna ad una sofferenza generale a cui occorre porre rimedio, attraverso un serio confronto con le istituzioni. "Abbiamo più volte chiesto incontri con i vertici dell'Authority – ha aggiunto – senza alcun effetto. Non vogliamo perdere alcun posto di lavoro".

A fargli eco il segretario della Filt Cgil Alessandro Borgioni, il quale ha puntato il dito contro quella che ha definito "una sorta di immobilismo sul fronte della programmazione e progettazione da parte di Molo Vespucci. Oggi più che mai – ha spiegato – occorre parlare di lavoro. E mi sembra che il presidente Di Majo sia disattento su questo tema. La comunicazione da parte della Cilp dell'avvio dello stato di crisi è un segnale da non sottovalutare. Anzi. Sicuramente in settimana chiederemo l'apertura di un tavolo di confronto urgente con l'Autorità di Sistema portuale per discutere di questa vertenza. Abbiamo avuto modo di parlare più volte con la segretaria generale, ma attendiamo ancora di incontrare il presidente. Ci chiediamo come si possa dirigere uno scalo del genere senza pensare – ha concluso Borgioni – a progettare e programmare lo sviluppo".

AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: al via gli eventi per i 1900 anni dalla morte di Traiano

(FERPRESS) – Civitavecchia, 8 AGO – Venerdì scorso sulla terrazza dell'Antica Rocca del porto di Civitavecchia, alla presenza di diplomatici (Spagna e Marocco), rappresentanti istituzionali (parlamentari del territorio, sindaco di Civitavecchia, componenti del Comitato di gestione) e personalità, Francesco Maria di Majo, presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale insieme ad Alfonsina Russo, Soprintendente Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma, la Provincia di Viterbo e l'Etruria Meridionale, ha aperto ufficialmente la mostra "Traiano Optimus Princeps – I porti dell'Imperatore" e gli eventi organizzati per i 1900 anni dalla morte dell'imperatore che ha fondato il porto di Civitavecchia.

"L'intero programma – spiega di Majo – rientra nel progetto di valorizzazione del porto storico previsto dal nuovo Piano Regolatore Portuale e tra le 10 priorità contenute nell'Allegato Infrastrutture del DEF 2017 che mira alla promozione di interventi sul rapporto tra il porto e la città. Così come l'impegno dell'Ente in numerosi progetti di recupero dei vari siti presenti all'interno del nostro scalo". "Proprio per sottolineare la funzione storica del porto di Civitavecchia e la lungimiranza del suo fondatore, abbiamo cofinanziato – continua il numero uno di molo Vespucci – in collaborazione con la società Castalia, la ricostruzione, a dimensioni reali, di una parte di una liburna, nave romana da guerra del I sec. d.c. che, una volta ultimata, sarà esposta nella terrazza retrostante la Rocca in una sorta di museo a cielo aperto".

"Era doveroso – sottolinea di Majo – celebrare l'imperatore che ha fondato questo porto e la stessa città di Civitavecchia (Centumcellae) nonché colui che ha allargato al massimo i confini dell'impero. Grazie all'entusiasmo di diversi funzionari dell'Ente, della Soprintendenza, delle altre istituzioni, società e persone coinvolte, l'AdSP è riuscita, in soli 2 mesi, a portare a termine con successo un'iniziativa che valorizza un patrimonio storico e culturale di cui dovremmo essere orgogliosi e che ha portato e potrebbe portare, se adeguatamente promosso e apprezzato, al porto ed alla città grandi opportunità di lavoro". "Numerose, peraltro – conclude di Majo – sono state le imprese locali coinvolte nell'organizzazione della mostra e dei diversi interventi di riqualificazione e di manutenzione del patrimonio storico – ad esempio le mura di Urbano VIII-, che ringrazio per la loro professionalità e disponibilità".

Intanto gli eventi continuano domani sera, proprio in occasione del giorno della morte dell'imperatore Traiano.

"Traiano, Optimus Princeps del porto e della città di Centumcellae-Civitavecchia" è il titolo del viaggio nel tempo che andrà in scena alle ore 21.00 nella splendida cornice del Porto Storico, con la fontana del Vanvitelli quale palcoscenico naturale, dove la divulgatrice storica Roberta Galletta racconterà la figura del grande personaggio di origini spagnole e quella della sua opera più grande, il porto di Civitavecchia.

L'evento si articolerà come una vera e propria "lezione" sulla vita dell'imperatore Traiano e sulla costruzione del porto di Centumcellae con l'ausilio di immagini e video dedicati alla storia e all'evoluzione dello scalo marittimo.

Un'occasione unica per conoscere le vicende di tutte le strutture antiche e di tutti i monumenti presenti all'interno del porto storico di Civitavecchia dalla fondazione traiana a quella rinascimentale.

PORTI: NAPOLI E SALERNO, POSITIVI I DATI DEL TRAFFICO DEI PRIMI 6 MESI 2017



AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE DATI DI TRAFFICO DEL PRIMO SEMESTRE 2017-PREOCCUPANTE IL CALO DEI CROCIERISTI

Andamento congiunturale – Dati aggiornati a Giugno 2017

Napoli, 8 agosto 2017 – Il traffico container dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale registra, nel primo semestre del 2017 rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, un aumento del 10,52%, suddiviso tra un incremento del porto di Napoli pari all'10,71% e del porto di Salerno pari all'10,30%. Nel secondo trimestre del 2017, rispetto all'analogo trimestre del 2016, si rileva un aumento complessivo pari al 13,22%, in accelerazione rispetto al primo trimestre.

Questi dati testimoniano una ripresa dell'economia campana nel quadro di una crescita del tessuto produttivo nazionale, che stavolta coglie i segni di una economia mondiale non ristagnante. L'indice del volume del commercio internazionale è cresciuto del 5,9% su base annua a maggio. Il ritmo di espansione della produzione industriale mondiale si è rafforzato ulteriormente a maggio, mostrando un tasso di crescita pari al 3,6% annuo, con una frenata registrata dalla Germania nel mese di giugno. L'inflazione continua ad essere in calo, così come l'indice dei prezzi delle materie prime. La competitività campana e nazionale è rafforzata dal deprezzamento del dollaro e della sterlina, unita a tassi di interesse ancora negativi. In questa prima parte del 2017 a trainare la domanda non c'è solo l'export (+5,1% annuo nel primo trimestre), ma anche l'import, che registra una crescita ancora maggiore (+7,3% annuo)

Il segmento delle autostrade del mare, che delinea una intensificazione delle soluzioni intermodali nel nostro Paese, vede la Campania, ed in particolare il Porto di Salerno, svolgere un ruolo da protagonista. La crescita del numero di unità Ro-Ro nel porto di Salerno segna, nei primi sei mesi dell'anno in corso, un aumento pari al 32,3% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Il traffico delle rinfuse liquide, che si concentra nel solo porto di Napoli, aumenta complessivamente nel primo semestre del 2,07%, con un andamento differenziato tra i diversi prodotti: +13,44% per i prodotti petroliferi gassosi, -0,18% per i prodotti petroliferi raffinati, -6,02% per le altre rinfuse liquide. Per i prodotti gassosi, l'incremento è determinato dalla forte crescita registrata nel mese di maggio (+60,1%), ed ulteriormente confermata nel mese di giugno dall'aumento pari al 108,5%. Nel traffico crocieristico si conferma l'andamento decrescente dei volumi. I primi sei mesi del 2017 si chiudono per l'AdSP con una flessione del 28,45%. Il porto di Napoli, in termini di passeggeri, per il traffico crociere, cala nei primi sei mesi del 2017 del 28,94%, ed anche Salerno subisce una flessione dell'21,70%. Nel traffico passeggeri, i primi sei mesi del 2017 registrano rispetto all'anno precedente un aumento del 10,06%. Nel secondo trimestre del 2017, rispetto all'analogo trimestre del 2016, si rileva un aumento del 13,72%: anche in questo caso si segnala una accelerazione della crescita rispetto all'andamento del primo trimestre. Per il porto di Napoli, nel segmento del traffico locale da e per il Golfo, si segnala che nei primi sei mesi è il traffico degli aliscafi a fare registrare la migliore performance, (+14,72%) rispetto ai traghetti che presentano una lieve flessione (-0,33%). Nel porto di Salerno il traffico passeggeri cresce nei primi sei mesi del 2017 del 35,21% rispetto all'analogo periodo del 2016, soprattutto nel traffico locale (+44,26%).

In ripresa i container a Napoli e Salerno

INAPOLI - Il traffico container dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale registra, nel primo semestre del 2017 rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, un aumento del 10,52%, suddiviso tra un incremento del porto di Napoli pari all'10,71% e del porto di Salerno pari all'10,30%. Nel secondo trimestre del 2017, rispetto all'analogo trimestre del 2016, si rileva un aumento complessivo pari al 13,22%, in accelerazione rispetto al primo trimestre.

Questi dati - rileva l'AdSp - testimoniano una ripresa dell'economia campana nel quadro di una crescita del tessuto produttivo nazionale, che stavolta coglie i segni di una economia mondiale non ristagnante. L'indice del volume del commercio internazionale è cresciuto del 5,9% su base annua a maggio. Il ritmo di e-

(continua a pagina 2)

A Napoli e Salerno

spansione della produzione industriale mondiale si è rafforzato ulteriormente a maggio, mostrando un tasso di crescita pari al 3,6% annuo, con una frenata registrata dalla Germania nel mese di giugno.

L'inflazione continua ad essere in calo, così come l'indice dei prezzi delle materie prime. La competitività campana e nazionale è rafforzata dal deprezzamento del dollaro e della sterlina, unita a tassi di interesse ancora negativi. In questa prima parte del 2017 a trainare la domanda non c'è solo l'export (+5,1% annuo nel primo trimestre), ma anche l'import, che registra una crescita ancora maggiore (+7,3% annuo).

Il segmento delle Autostrade del mare, che delinea una intensificazione delle soluzioni intermodali nel nostro Paese, vede la Campania, ed in particolare il porto di Salerno, svolgere un ruolo da protagonista. La crescita del numero di unità ro-ro nel porto di Salerno segna, nei primi sei mesi dell'anno in corso, un aumento pari al 32,3% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente.

Il traffico delle rinfuse liquide, che si concentra nel solo porto di Napoli, aumenta complessivamente nel primo semestre del 2,07%, con un andamento differenziato tra i diversi prodotti: +13,44% per i prodotti petroliferi gassosi, -0,18%

per i prodotti petroliferi raffinati, -6,02% per le altre rinfuse liquide. Per i prodotti gassosi, l'incremento è determinato dalla forte crescita registrata nel mese di maggio (+60,1%), ed ulteriormente confermata nel mese di giugno dall'aumento pari al 108,5%.

Nel traffico crocieristico si conferma l'andamento decrescente dei volumi. I primi sei mesi del 2017 si chiudono per l'AdSp con una flessione del 28,45%. Il porto di Napoli, in termini di passeggeri, per il traffico crociere, cala nei primi sei mesi del 2017 del 28,94%, ed anche Salerno subisce una flessione dell'21,70%.

Nel traffico passeggeri, i primi sei mesi del 2017 registrano rispetto all'anno precedente un aumento del 10,06%. Nel secondo trimestre del 2017, rispetto all'analogo trimestre del 2016, si rileva un aumento del 13,72%; anche in questo caso si segnala una accelerazione della crescita rispetto all'andamento del primo trimestre. Per il porto di Napoli, nel segmento del traffico locale da e per il Golfo, si segnala che nei primi sei mesi è il traffico degli aliscafi a far registrare la migliore performance, (+14,72%) rispetto ai traghetti che presentano una lieve flessione (-0,33%).

Nel porto di Salerno il traffico passeggeri cresce nei primi sei mesi del 2017 del 35,21% rispetto all'analogo periodo del 2016, soprattutto nel traffico locale (+44,26%).

Informazioni Marittime

Sct potenzia le attività con nuova gru container



Si concludono nella tarda mattinata di oggi le operazioni di sbarco della nuova gru che potenzia gli impianti portuali del Terminal SCT (Gruppo Gallozzi) nello scalo di Salerno. La macchina - Liebherr LHM 600 HR - costruita in Germania e trasportata semi-assemblata fino a Salerno, è in grado di lavorare navi full container di portata più che doppia rispetto alle attuali. Il Terminal SCT innalzerà, infatti, il limite operativo delle navi che potranno approdare a Salerno da 5/6.000 a 13/15.000 contenitori-teus. Il corpo principale della gru è alto circa 51 metri ed il braccio di sollevamento è posizionato a 31 metri da terra. Lo sbraccio della macchina verso il mare raggiunge una distanza di 58 metri con una altezza di sollevamento di 45 metri; la cabina dell'operatore è collocata a 37 metri. Rispetto alle gru in esercizio fino ad oggi risulta evidente il grado di incremento della capacità operativa in banchina.

Il rinnovamento del parco macchine di SCT è parte integrante del piano industriale incentrato sull'incremento dei livelli qualitativi e quantitativi della capacità di movimentazione del Terminal ed è, naturalmente, orientato a cogliere le opportunità di crescita legate sia al programma di potenziamento infrastrutturale del porto di Salerno, che all'arrivo di navi full/container sempre più grandi dal punto di vista dimensionale.

«La nuova gru - evidenzia il Presidente di SCT SpA Agostino Gallozzi - è il primo ed importante tassello del piano di potenziamento operativo del nostro Terminal nel porto di Salerno. E' la nostra risposta proattiva alla scelta di servirsi di SCT non solo delle due maggiori alleanze mondiali dello shipping - Ocean Alliance e The Alliance - ma anche di tante altre prestigiose compagnie di navigazione che da anni contano sull'efficienza e sulla competitività delle nostre performances».

«Con questa gru - continua Gallozzi - SCT entra a pieno titolo nel circuito di una classe dimensionale ancora maggiore del grande shipping internazionale. In questo modo potremo servire altre nuove rotte per i traffici d'oltre Oceano, verso Oriente e verso Occidente. Il nostro obiettivo strategico è continuare a sviluppare il concetto di multi-connettività portuale, in modo da mettere a disposizione delle aziende esportatrici del nostro Mezzogiorno collegamenti marittimi frequenti e competitivi verso ogni mercato del mondo».

«Va detto - conclude Gallozzi - che questi macchinari, dotati di un potenziale di altissimo livello, rivolgono lo sguardo al porto di Salerno come sarà dopo la ristrutturazione: dragaggi, nuova e più ampia imboccatura, gallerie di Porta Ovest. La parte privata risponde alla sfida dei mercati tempestivamente. E' indispensabile che la parte pubblica riesca a recuperare molto velocemente il tempo perduto, per non compromettere le positive e brillanti dinamiche di crescita dei traffici che si sono registrate per Sct e per l'intero scalo di Salerno nel primo semestre dell'anno».

Nelle foto (in home page). Francesco Messineo e Pietro Spirito, rispettivamente segretario generale e presidente Adsp Tirreno Centrale, e Agostino Gallozzi, presidente Sct. (In alto) gli stessi con il direttore Sct Massimiliano Riccardi (a dx)

Informazioni Marittime

Traffico container, incremento a doppia cifra per Napoli e Salerno nel primo semestre



Dati incoraggianti per il traffico container sono stati registrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale nel primo semestre del 2017. Rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, infatti, c'è stato un **aumento complessivo del 10,52%**, suddiviso tra un incremento del porto di Napoli pari all'10,71% e del porto di Salerno pari all'10,30%. Nel secondo trimestre del 2017, rispetto all'analogo trimestre del 2016, si rileva un aumento complessivo pari al 13,22%, in accelerazione rispetto al primo trimestre.

Questi numeri testimoniano una ripresa dell'economia campana nel quadro di una crescita del tessuto produttivo nazionale, che stavolta coglie i segni di una economia mondiale non ristagnante. L'indice del volume del commercio internazionale è cresciuto del 5,9% su base annua a maggio. Il ritmo di espansione della produzione industriale mondiale si è rafforzato ulteriormente a maggio, mostrando un tasso di crescita pari al 3,6% annuo, con una frenata registrata dalla Germania nel mese di giugno.

L'inflazione continua ad essere in calo, così come l'indice dei prezzi delle materie prime. La competitività campana e nazionale è rafforzata dal deprezzamento del dollaro e della sterlina, unita a tassi di interesse ancora negativi. In questa prima parte del 2017 a trainare la domanda non c'è solo l'export (+5,1% annuo nel primo trimestre), ma anche l'import, che registra una crescita ancora maggiore (+7,3% annuo).

Il segmento delle autostrade del mare, che delinea una intensificazione delle soluzioni intermodali nel nostro Paese, vede la Campania, ed in particolare il porto di Salerno, svolgere un ruolo da protagonista. La crescita del numero di unità Ro-Ro nel porto di Salerno segna, nei primi sei mesi dell'anno in corso, un aumento pari al 32,3% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente.

Il traffico delle rinfuse liquide, che si concentra nel solo porto di Napoli, aumenta complessivamente nel primo semestre del 2,07%, con un andamento differenziato tra i diversi prodotti: +13,44% per i prodotti petroliferi gassosi, -0,18% per i prodotti petroliferi raffinati, -6,02% per le altre rinfuse liquide. Per i prodotti gassosi, l'incremento è determinato dalla forte crescita registrata nel mese di maggio (+60,1%), ed ulteriormente confermata nel mese di giugno dall'aumento pari al 108,5%.

Nel traffico crocieristico si conferma l'andamento decrescente dei volumi. I primi sei mesi del 2017 si chiudono per l'AdSP con una flessione del 28,45%. Il porto di Napoli, in termini di passeggeri, per il traffico crociere, cala nei primi sei mesi del 2017 del 28,94%, ed anche Salerno subisce una flessione dell'21,70%.

Nel traffico passeggeri, i primi sei mesi del 2017 registrano rispetto all'anno precedente un aumento del 10,06%. Nel secondo trimestre del 2017, rispetto all'analogo trimestre del 2016, si rileva un aumento del 13,72%: anche in questo caso si segnala una accelerazione della crescita rispetto all'andamento del primo trimestre. Per il porto di Napoli, nel segmento del traffico locale da e per il Golfo, si segnala che nei primi sei mesi è il traffico degli aliscafi a fare registrare la migliore performance, (+14,72%) rispetto ai traghetti che presentano una lieve flessione (-0,33%).

Nel porto di Salerno il traffico passeggeri cresce nei primi sei mesi del 2017 del 35,21% rispetto all'analogo periodo del 2016, soprattutto nel traffico locale (+44,26%).

Sbarcata a Salerno nuova gru per «Sct»

SALERNO - Si sono conclusi ieri le operazioni di sbarco della nuova gru che potenzia gli impianti portuali del terminal "Sct" (Gruppo Gallozzi) nello scalo di Salerno. La macchina, una Liebherr Lhm 600 Hr, costruita in Germania e trasportata semi-assemblata fino a Salerno, è in grado di lavorare navi full container di portata più che doppia rispetto alle attuali. Il terminal "Sct" innalzerà, infatti, il limite operativo delle navi che potranno approdare a Salerno da 5/6.000 a 13/15.000 teu. Il corpo principale della gru è alto circa 51 metri ed il braccio di sollevamento è posizionato a 31 metri da terra. Lo sbraccio della macchina verso il mare raggiunge una distan-

(continua a pagina 2)

modo potremo servire altre nuove rotte per i traffici d'oltre Oceano, verso Oriente e verso Occidente. Il nostro obiettivo strategico è continuare a sviluppare il concetto di multi-connettività portuale, in modo da mettere a disposizione delle aziende esportatrici del nostro Mezzogiorno collegamenti marittimi frequenti e competitivi verso ogni mercato del mondo».

«Va detto - conclude Gallozzi - che questi macchinari, dotati di un potenziale di altissimo livello, rivolgono lo sguardo al porto di Salerno come sarà dopo la ristrutturazione: dragaggi, nuova e più ampia imboccatura, gallerie di Porta Ovest. La parte privata risponde alla sfida dei mercati tempestivamente. È indispensabile che la parte pubblica riesca a recuperare molto velocemente il tempo perduto, per non compromettere le positive e brillanti dinamiche di crescita dei traffici che si sono registrate per Sct e per l'intero scalo di Salerno nel primo semestre del 2017».

Alle operazioni di sbarco della nuova gru hanno presenziato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale Tirreno Centrale, Pietro Spirito, ed il segretario generale, Francesco Messineo.

Sbarcata a Salerno

za di 58 metri con una altezza di sollevamento di 45 metri; la cabina dell'operatore è collocata a 37 metri.

Rispetto alle gru in esercizio fino ad oggi risulta evidente il grado di incremento della capacità operativa in banchina. Il rinnovamento del parco macchine di Sct è parte integrante del piano industriale incentrato sull'incremento dei livelli qualitativi e quantitativi della capacità di movimentazione del Terminal ed è, naturalmente, orientato a cogliere le opportunità di crescita legate sia al programma di potenziamento infrastrutturale del porto di Salerno, che all'arrivo di navi full/container sempre più grandi dal punto di vista dimensionale.

«La nuova gru - evidenzia il presidente di Sct Agostino Gallozzi - è il primo ed importante tassello del piano di potenziamento operativo del nostro terminal di Salerno. È la nostra risposta proattiva alla scelta di servirsi di Sct non solo di due delle maggiori alleanze mondiali dello shipping, la "Ocean Alliance" e la "The Alliance", ma anche di tante altre prestigiose compagnie di navigazione che da anni contano sull'efficienza e sulla competitività delle nostre performances».

«Con questa gru - continua Gallozzi - Sct entra a pieno titolo nel circuito di una classe dimensionale ancora maggiore del grande shipping internazionale. In questo

Il caso

Porto, gara a vuoto Senza gestione la rete ferroviaria

Antonino Pane

Il porto non avrà un gestore del traffico ferroviario. Almeno a breve. È quello che emerge dalla procedura di gara conclusasi senza esito. Era stata indetta dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale per l'assegnazione dei servizi, per il quadriennio 2017-2020, relativi alla gestione dei collegamenti ferroviari tra il porto di Napoli e gli interporti di Nola e Marcianise e più in generale con la rete ferroviaria nazionale. Un solo concorrente, la Interporto servizi cargo ma a condizione che il servizio sia sostenuto da un intervento pubblico.

> A pag. 31



L'economia del mare

Porto, a vuoto la gara per gestire la rete ferroviaria

Una sola offerta ma condizionata al sostegno pubblico. Il presidente Spirito scrive alla Regione

Antonino Pane

Il porto non avrà un gestore del traffico ferroviario. Almeno a breve. È quello che emerge dalla procedura di gara conclusasi senza esito. Era stata indetta dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale per l'assegnazione dei servizi, per il quadriennio 2017-2020, relativi alla gestione dei collegamenti ferroviari tra il porto di Napoli e gli interporti di Nola e Marcianise e più in generale con la rete ferroviaria nazionale. Un solo concorrente, la Interporto servizi cargo ma a condizione che il servizio sia sostenuto da un intervento pubblico.

A stimolare gli investitori non è servito neanche l'accordo quadro siglato tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, e l'ad di Rfi, Maurizio Gentile. Un'intesa necessaria per procedere all'assegnazione del servizio ferroviario di collegamento dal porto di Napoli agli interporti campani e viceversa. Un percorso intrapreso nella direzione di stimolare la crescita dell'intermodalità terrestre per il traffico commerciale, avviando la pianificazione integrata dei collegamenti ferroviari. Ma evidentemente questo non è bastato per rendere conveniente ed appetibile questo servizio, tant'è che la gara è risultata praticamente priva di concorrenti. «Purtroppo - ha spiegato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirre-

no centrale, Pietro Spirito - è arrivata la conferma che servizi su tratte brevi vanno sostenuti. Abbiamo già scritto alla Regione e conto alla ripresa piena delle attività di illustrare compiutamente la necessità al presidente Vincenzo De Luca. Si tratta di contrattare con l'Europa fondi regionali aggiuntivi come già stanno facendo alcune regioni settentrionali. Siamo certi che l'intervento sarà limitato nel tempo, forse due anni, una volta messo a regime il servizio di colle-

gamento con gli interporti non occorreranno più interventi pubblici».

Che gli interporti della Campania non intendono ancorare il loro futuro esclusivamente ai porti emerge anche dalle ultime vicende legate proprio alla gestione del servizio ferroviario con il porto. L'Adsp non ha accolto la richiesta di proroga del concessionario del terminal ferroviario, la società Servizi Ise srl, controllata interamente dall'Interporto Sud Europa di Mar-

cianise. «La concessione ha precisato Spirito - è scaduta il 31 dicembre del 2016 e non ha prodotto nessun risultato apprezzabile. Era impensabile procedere ancora con la proroga. I servizi ferroviari servono al porto e serviranno agli interporti. Ma bisogna farli, questa è la condizione essenziale per andare avanti».

Una decisione che ha prodotto già un contenzioso con l'Adsp è una conseguente richiesta di risarcimento danni da parte dei Servizi Ise.

Bisogna ricordare che la Servizi Ise nel dicembre 2012 acquistò un ramo d'azienda dalla società Servizi Ferroviari Portuali Ferport Napoli S.r.l. in liquidazione (società partecipata dall'Autorità Portuale, dalla Serfer del gruppo Rfi e da Interporto di Nola) rilevando il complesso dei beni finalizzato all'esercizio delle operazioni ferroviarie, intermodali e portuali e le relative attività connesse. La Ferport era in grave crisi proprio per la mancanza di strumenti che le garantissero i traffici, tutti orientati su gomma. Un coraggioso investimento quello della Servizi Ise per il completamento ed il potenziamento della attività intermodale dell'Interporto Marcianise-Maddaloni, per creare un collegamento diretto con il Porto di Napoli. Avviato poi da Servizi Ise numerose trattative per allargare la compagine sociale e coinvolgere altri terminalisti del porto. Ma tutto è rimasto congelato dopo il mancato rinnovo della concessione. Ma non basta. Alla

Servizi Ise lamentano anche il fatto che il piazzale ferroviario concesso dal porto ha un fascio composto da otto binari di caricamento ma di questi solo due sono utilizzabili per effetto di anni di carenze manutenzione straordinaria da parte dell'ente pubblico. Lavori che sono stati affidati ad aprile scorso. Ma anche questo non basta. A Marigliano fanno anche notare che una parte rilevante dei piazzali di caricamento delle merci sui binari è stato assegnato temporaneamente ad un altro concessionario per formare un deposito doganale, impedendo così anche l'utilizzo dei binari funzionanti.

C'è anche da dire che anche la Regione Campania ha defanziato i 95 milioni di euro stanziati sul fondo PAC per il collegamento porto - Napoli traccia, dopo un annoso rimpallo di soluzioni alternative per l'attraversamento delle aree di Napoli Est. Risultato: l'opera è stata defanziata. Ma questo non dovrebbe essere un problema: il presidente Spirito ha più volte sottolineato che l'Adsp punta tutto su un nuovo svincolo ferroviario che collegherà direttamente la darsena di levante alla rete ferroviaria nazionale bypassando il modo di Napoli Traccia. «Una soluzione razionale - dico - per la quale insieme a Rfi stiamo già valutando il progetto di massima».

Certo bisogna fare in fretta. Il porto - a leggere il decreto VIA per la darsena di levante - dovrà progressivamente garantire flussi su ferro fino al 50% dei volumi che

transiteranno per il nuovo terminal container. Ed è per questo che il grande progetto finanziato dall'Ue e dalla Regione Campania prevede il rafforzamento dei collegamenti su ferro e su gomma, un'opera già da tempo appaltata dal provveditorato alle Opere pubbliche su incarico dell'Adsp.

E bisogna fare in fretta perché anche i dati del primo semestre 2017 confermano il buon andamento del traffico container. L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale registra, nel primo semestre del 2017 rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, un aumento del 10,52%, suddiviso tra un incremento del porto di Napoli pari all'10,71% e del porto di Salerno pari all'10,30%. Nel secondo trimestre del 2017, rispetto all'analogo trimestre del 2016, si rileva un aumento complessivo pari al 13,22%, in accelerazione rispetto al primo trimestre. Contemporaneamente la crescita del numero di unità Ro-Ro nel porto di Salerno segna, nei primi sei mesi dell'anno in corso, un aumento pari al 32,3% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Il traffico delle rinfuse liquide, che si concentra nel solo porto di Napoli, aumenta complessivamente nel primo semestre del 2,07%, con un andamento differenziato tra i diversi prodotti: +13,44% per i prodotti petroliferi gassosi, -0,18% per i prodotti petroliferi raffinati, -6,02% per le altre rinfuse liquide. Nel traffico crocieristico si conferma l'andamento decrescente dei volumi. I

primi sei mesi del 2017 si chiudono per l'Adsp con una flessione del 20,45%. Il porto di Napoli, in termini di passeggeri, per il traffico crociera, cala nei primi sei mesi del 2017 del 28,94%, ed anche Salerno subisce una flessione dell'21,70%.

Nel traffico passeggeri, i primi sei mesi del 2017 registrano rispetto all'anno precedente un aumento del 10,06%. Nel secondo trimestre del 2017, rispetto all'analogo trimestre del 2016, si rileva un aumento del 13,72%: anche in questo caso si segnala una accelerazione della crescita. Per il porto di Napoli, nel segmento del traffico locale da e per il Golfo, si segnala che nei primi sei mesi è il traffico degli aliscafi a fare registrare la migliore performance, (+14,72%) rispetto ai traghetti che presentano una lieve flessione (-0,33%). Nel porto di Salerno il traffico passeggeri cresce nei primi sei mesi del 2017 del 35,21% rispetto all'analogo periodo del 2016, soprattutto nel traffico locale (+44,26%).

© RIPRODUZIONE AUTORIZZATA



I fondi

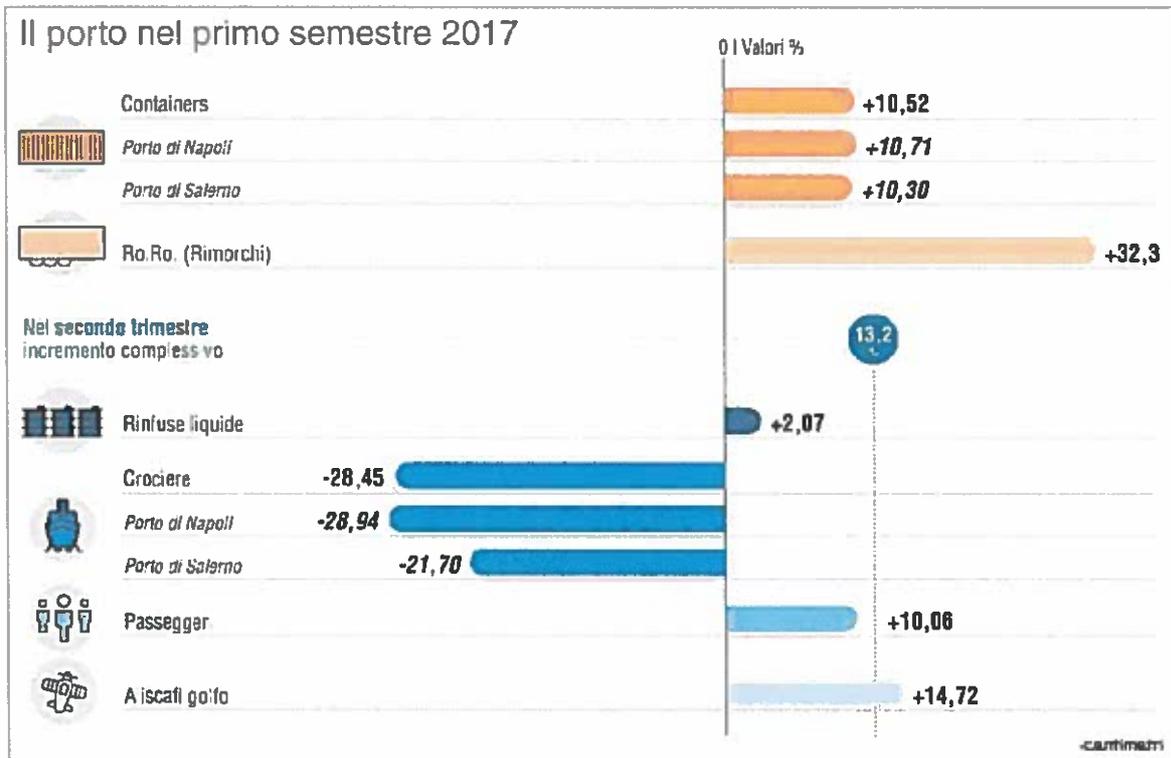
Il presidente dell'Autorità «Per le tratte brevi necessario aiuto pubblico»



Il caso

Respinta la richiesta di proroga di gestione dell'Ise del terminal ferroviario

- segue



Il bando

Assegnazione per il 2017-20 dei collegamenti con gli interporti di Marcianise e Nola



Gli obiettivi

Il progetto aveva l'obiettivo di far crescere l'intermodalità e trasferire il traffico dei camion



La soluzione

Chiesto alla Regione di pianificare un intervento di sostegno ai costi del servizio ferroviario

MOLO POLISETTORIALE

OPEFAT VA LA NUOVA BANC-INA

LE ISTITUZIONI

Governmento, Regione, Comune e ANAS devono dare una risposta ai 500 lavoratori della TCT ancora in attesa di reimpiego

L'IMPRENDITORIA LOCALE

Soprattutto quella legata all'impiantistica e a montaggio, potrebbe e dovrebbe assumere un ruolo significativo

TARANTO

Il futuro del porto è adesso

PIRRO A PAGINA 4»

Taranto, è ora di passare all'azione

Il porto può e deve essere rilanciato con il contributo di tutti gli attori interessati

di FEDERICO PIRRO*

Giovani servizi al Ministro Claudio De Vincenti alla presenza delle Autorità locali, ha inaugurato a Taranto il completamento della seconda sezione di banchina del molo polisetoriale, 600 metri lineari che si aggiungono ai primi 600 inaugurati un anno fa e che tutti insieme si tornano al 30 per i quali non erano necessari interventi. Prosegue in tal modo il potenziamento del grande scalo liscio, ove a settembre sarà inaugurata la strada dei moli che consentirà di collegare le varie aree interese senza attraversare la strada 101 e dove a breve partiranno i dragaggi e la sistemazione della testata dello stesso palibotteriale.

Lavori imponenti dunque quelli compiuti, in corso o in progetto di partire dal porto tarantino che il Governo ha finalizzato massicciamente, anche con il Contratto istituzionale di sviluppo, e che per lo seguito passo dopo passo con l'altra. Sono le premesse per il Presidente del Consiglio Cristiano De Siano, che diventa Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha continuato a monitorare lo stato di avanzamento del lavoro con visite in loco, e con una costante attenzione rivolta dalle stanze del Ministero ai cantieri aperti e all'operatività del porto, emanando un costante contatto con il Presidente della Regione, Sergio Pirro, cui ora è stato riconosciuto il merito, da contraddistinto la sua testimonianza di aver dato impulso alle progettazioni alle gare d'appalto e al collaudi e, soprattutto, di aver emanato una serie di decreti con gli operatori ancora in attesa alle scali.

Il Ministro De Vincenti nella cerimonia di giovedì ha sottolineato che con il completamento dei lavori sul molo è stato compiuto un passo molto importante per tornare allo stato ancora per un periodo di tempo, e non solo quella degli addetti perché si prospettava finalmente, e soprattutto all'estero, un fervore operativo costante.

Tra l'altro dovrebbero tornare nella stessa direzione, assicurando ad esempio per quanto di rispettiva competenza la realizzazione della sezione tarantina del progetto Tempra Minca che nel pieno rispetto delle normative vincenti in materia di coesistenza, consentirebbe una convivenza pacifica e sinergica di 80 navi

grandi dimensioni che sono consentite dalle dimensioni delle infrastrutture esistenti. Ora è proprio su questi nuovi auspici (concreti che conviene rafforzarsi, con un fin troppo ovvio promesso) di poter di Taranto crescere e già da anni nel Mediterraneo cui scali molto agguerriti la temibili di infrastrutture già disponibili, o in corso di ampliamento e soprattutto dei traffici da essi ormai acquisiti. La presenza dell'Espresso alla fine degli anni Novanta era stata attrita e il ruolo polibotteriale dall'azione congiunta del Governo Prodi e D'Alema e della Regione guidata dal prefetto Di Siano con la conseguente messa in liquidazione della TCT e la perdita del lavoro di oltre 500 addetti ancora in attesa di essere reinseriti.

Ma è soprattutto sul molo polisetoriale che dovranno concentrarsi gli sforzi del Governo e delle istituzioni locali (Regione, Comune, Camera di Commercio, Associazioni di categoria, sindacati operai, banche) si andrà quello per attrarre nuovi traffici, o per generare altri di carattere innovativo, partendo da piccole scali imprenditoriali del territorio.

Scendiamo allora dalle indicazioni generali ai alcuni di retroscena operativi.

1) Il Governo è impegnato in queste settimane a valutare i suoi grandi settori e si sta operando commercialmente per avviare traffici anche molto rilevanti di più merito scalo effluente da trasferire verso il mare verso l'Italia settentrionale e i mercati del Nord Europa. Naturalmente questi contatti avvengono in un contesto nazionale e mediterraneo altamente competitivo e vale quello stesso impegno ora interdetto dal Governo a acquisire informazioni sulle condizioni di agibilità operativa ed economica anche di altri scali italiani ed esteri e portuali per questo sono rinviate sospensioni nuovi investimenti e investimenti sul molo polisetoriale incoraggiati dall'Esecutivo: essi non sono affatto estranei ma il lavoro in corso per attrarre e intensare l'attività.

2) Anche la Regione Puglia può svolgere una funzione propositiva, aprendo un confronto con medie e grandi imprese rilevanti nel nostro territorio in particolare con quelle che hanno guidato di iniziativa la scialdatura per verificare la possibilità di attrarre nuove circolazione di materie prime, beni intermedi e prodotti finiti da e per lo scalo di Taranto, trasferendovi ove possibile mo-



TARANTO Giovedì 3 agosto il ministro per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti (il secondo da destra), inaugura la seconda sezione di banchina del molo polisetoriale (foto in basso a sinistra). Con lui (da sinistra), gli assessori regionali Anna Maria Casaruta e Michele Rizzitano, il presidente dell'Anas, Sergio Pirro, e il sindaco, Roberto Matarci

all'anno nella darsena peroli.

Ma è soprattutto sul molo polisetoriale che dovranno concentrarsi gli sforzi del Governo e delle istituzioni locali (Regione, Comune, Camera di Commercio, Associazioni di categoria, sindacati operai, banche) si andrà quello per attrarre nuovi traffici, o per generare altri di carattere innovativo, partendo da piccole scali imprenditoriali del territorio.

Scendiamo allora dalle indicazioni generali ai alcuni di retroscena operativi.

1) Il Governo è impegnato in queste settimane a valutare i suoi grandi settori e si sta operando commercialmente per avviare traffici anche molto rilevanti di più merito scalo effluente da trasferire verso il mare verso l'Italia settentrionale e i mercati del Nord Europa. Naturalmente questi contatti avvengono in un contesto nazionale e mediterraneo altamente competitivo e vale quello stesso impegno ora interdetto dal Governo a acquisire informazioni sulle condizioni di agibilità operativa ed economica anche di altri scali italiani ed esteri e portuali per questo sono rinviate sospensioni nuovi investimenti e investimenti sul molo polisetoriale incoraggiati dall'Esecutivo: essi non sono affatto estranei ma il lavoro in corso per attrarre e intensare l'attività.

2) Anche la Regione Puglia può svolgere una funzione propositiva, aprendo un confronto con medie e grandi imprese rilevanti nel nostro territorio in particolare con quelle che hanno guidato di iniziativa la scialdatura per verificare la possibilità di attrarre nuove circolazione di materie prime, beni intermedi e prodotti finiti da e per lo scalo di Taranto, trasferendovi ove possibile mo-

viamentuali e settori da Livorno, Salerno, Trieste, etc. Il nuovo Assessore regionale alle attività produttive Michele Mezzarano è chiamato ad assicurare forte e costante impegno in tale direzione, nella ricerca guardando a scali ed altri porti italiani, nei quali bisognerebbe trasferire i uffici generali di imprese localizzate nella regione che tuttavia all' momento ancora troppo incertezze in altri porti italiani.

3) Il Comune di Taranto è chiamato anch'esso ad assicurare un suo contributo per la crescita dello scalo cittadino. La nuova Giunta guidata dal Sindaco Riccardo Meluccia fra i suoi compiti, sfruttando lo sviluppo economico e al marketing territoriale affidato alla Darsena Valentiniana Talarca potrebbe organizzare, dopo averlo preparato con cura, un meeting internazionale insieme a Governo Regionale, Provincia, Camera di Commercio, Confindustria, Unindustria, Unindustria, Unindustria Marina Greca, Marina Militare per presentare le rilevanti convenienze insediative esistenti nell'area tarantina che trovano proprio nelle infrastrutture portuali uno dei loro maggiori punti di forza.

4) I rappresentanti della cordata Anas-Ascom-Italy sul dovrebbe il coinvolgimento e l'obbligo essere applicato il Gruppo Iva - una struttura che aprano quanto prima un serrato confronto con l'Anas e di sistema portuale da loro curata e talmente unitaria per studiare la logica della incentivazione di tranne che dello scalo di Taranto e Taranto per le successive lavorazioni. La cordata, infatti, invece, aveva presentato con i dirigenti per chiarire le possibilità che connesse al possibile traffico

previdenti di ferro e di prodotti finiti.

5) Anche l'imprenditoria locale e soprattutto quella legata all'impiantistica e al montaggio, potrebbe e dovrebbe assumere un ruolo significativo per il rilancio del molo polisetoriale. Se con le assicurate, tale imprenditoria - che, come azienda di medie dimensioni con attività in alcuni casi di eccellenza - avesse consentito di portare rilevanti commesse per la costruzione e l'assemblaggio di navi su quell'area, i grandi lavori in piano di partire nel Mediterraneo - nuovi scali, strutture, attrezzature dell'ultimo generazione metalmeccaniche - di Zhr commesse della Saipem



LA GIUNTA MELUCCI. Potrebbe organizzare, dopo averlo preparato con cura, un meeting internazionale insieme a Governo Regionale, Provincia, Camera di Commercio, Confindustria, Unindustria, Unindustria, Unindustria Marina Greca, Marina Militare per presentare le rilevanti convenienze insediative esistenti nell'area tarantina che trovano proprio nelle infrastrutture portuali uno dei loro maggiori punti di forza.

in passato con la realizzazione di yacht, piattaforme petrolifere e altre tecnologie.

6) Bisognerebbe riattivare in attività quanto, prima lo yard Belletti con iniziative imprenditoriali che lo utilizzano al meglio. L'Asa data di recente qualche indicazione ma l'efficienza di intervento che è auspicabile giunga a definitiva operativa, perché tale recupero produttivo - e soprattutto anche un apprezzabile valore simbolico - il rapporto con la Basilicata Orientale, il suo sistema produttivo e il ricostituirlo con un intermediale di terza mano. E questo un filone di possibili relazioni fra il vasto retroterra materano e napoletano e lo scalo liscio che, almeno sotto il profilo strettamente geografico, ne costituirebbe lo sbocco naturale. Ma al di là di un'instabilità e ormai fin troppo sintomatica manifestazione di tali possibilità legami - compiuta da vari soggetti economici e istituzionali delle due regioni - alcune accurate analisi complete di recente da qualificati ricercatori hanno evidenziato come tali relazioni al momento siano solo allo stato virtuale, non essendovi alcuna finalità rilevanti di materie prime e beni finiti che muovano dal porto di Taranto verso il bacino materano e napoletano. Allora bisogna lavorare con impegno ad ogni livello per creare (effettivamente) tali traffici, individuandone con precisione i settori da colmare, le tipologie di prodotti da movimentare, i servizi logistici ed i trasporti necessari i vettori da utilizzare, le competenze da attivare. Insomma, bisogna creare una relazione effettiva e concreta fra il porto tarantino e l'entroterra dell'ultimo generazione metalmeccaniche - di Zhr commesse della Saipem

comuni.

Allora, se tutti gli stakeholder ad ogni livello e l'effluente delle rispettive competenze non possono superare i propri interessi parziali, susseguenti evento in logiche che emergono per il porto tarantino, i risultati anche se brevemente si investono termine

non mancherebbero. Ma se malinconicamente detto non potremmo avere un forte impulso che quel rilancio è di esclusiva pertinenza esclusiva del molo polisetoriale e di cui si ritiene, non è escluso che no sostenga il loro massimo impegno - i tempi possono allungarsi e i risultati non essere più all'altezza delle legittime attese. Con il compromesso di luglio dello scorso 200 persona che, dopo la messa in liquidazione della TCT, impostazioni con impazienza di tornare al lavoro.

* L'articolo è di

di

di

di

Incontro in AdSp a Taranto con la presenza della Camera di Commercio di Crotona

Allo studio sinergie per favorire i traffici dei porti che si affacciano sul Mar Ionio

CROTONE - «Intraprendere una collaborazione che favorisca i traffici di merci e passeggeri nel mar Ionio». È stato l'obiettivo, è detto in un comunicato della Camera di commercio di Crotona, dell'incontro che si è tenuto a Taranto nella sede dell'Autorità del Sistema portuale del Mar Ionio. All'incontro erano presenti il consigliere di Giunta della Camera di Commercio di Taranto, Luca Lazzaro, il presidente dell'Autorità del Sistema portuale del Mar Ionio Sergio Prete, il presidente e il consigliere della Camera di Commercio di Crotona con delega alle infrastrutture, rispettivamente Alfio Pugliese e Francesco (continua a pagina 2)

di superare i campanilismi per lanciare il versante Ionico come un unico brand, anche in considerazione che vi è la disponibilità delle amministrazioni comunali e provinciali a sviluppare e rafforzare politiche economiche condivise a beneficio del territorio, promuovendo le caratteristiche distintive e, al contempo, valorizzando le complementarità tale incontro va in questa direzione e, siamo certi che, lavorando in tal senso, attuando una pianificazione congiunta delle attività dei porti di Crotona e Taranto, ne beneficerà tutto il Sud.

Allo studio sinergie

Lagani e Piero Castelliti e Marco Tricoli in rappresentanza degli imprenditori con interessi sul porto.

«La riforma delle autorità portuali - hanno spiegato in una dichiarazione congiunta i presidenti degli Enti camerali di Taranto e Crotona, Luigi Sportelli e Alfio Pugliese - sta procedendo verso un sistema che incentiva le aggregazioni di più porti a livello regionale ed extraregionale, in tal senso è stata costituita l'Autorità portuale del Sud Tirreno composta da Gioia Tauro e Messina con vocazione territoriale sul versante tirrenico, mentre per quanto riguarda lo Ionio permane solo quella con sede in Taranto. Visti gli attuali investimenti per la viabilità, in particolare sul tratto Sibari - Roseto Capo Spulico, e per le ferrovie, saranno facilitati e incentivati gli spostamenti di persone e cose tra Calabria, Basilicata e Puglia. Per tale motivo le Camere di commercio di Taranto e Crotona, unitamente all'Autorità del Sistema portuale del Mar Ionio, intendono avviare una collaborazione che incentivi il traffico di merci e passeggeri sul versante Ionico».

«L'Autorità del Sistema portuale del Mar Ionio - è detto ancora nel comunicato - ha quantificato in 500 milioni di euro gli interventi infrastrutturali programmati ed in parte già realizzati. Considerando che il porto di Taranto è a forte vocazione industriale e commerciale, mentre Crotona ha una portualità maggiormente orientata verso il turismo e il diportismo, emergono i margini per una integrazione proficua e vantaggiosa per entrambi i territori. Da più fronti emerge la necessità

Camera di Commercio di Crotona: si lavoro per sviluppo condiviso con porto di Taranto

(FERPRESS) – Crotona, 7 AGO – Intraprendere una collaborazione che favorisca i traffici di merci e passeggeri nel mar Ionio. Questo l'obiettivo dell'incontro svoltosi lo scorso 31 luglio presso l'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio con sede in Taranto.

All'incontro erano presenti il Consigliere di Giunta della Camera di Commercio di Taranto Luca Lazzaro, il Presidente dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio Sergio Prete; il Presidente e il Consigliere della Camera di Commercio di Crotona con delega alle infrastrutture rispettivamente Alfio Pugliese e Francesco Lagani, nonché Piero Castelliti e Marco Tricoli in rappresentanza degli imprenditori con interessi sul porto.

“La riforma delle autorità portuali sta procedendo verso un sistema che incentiva le aggregazioni di più porti a livello regionale ed extraregionale – spiegano i Presidenti degli Enti camerali di Taranto e Crotona Luigi Sportelli e Alfio Pugliese – in tal senso è stata costituita l'Autorità portuale del Sud Tirreno composta da Gioia Tauro e Messina con vocazione territoriale sul versante tirrenico, mentre per quanto riguarda lo Ionio permane solo quella con sede in Taranto. Visti gli attuali investimenti per la viabilità, in particolare sul tratto Sibari-Roseto Capo Spulico, e per le ferrovie, saranno facilitati e incentivati gli spostamenti di persone e cose tra Calabria, Basilicata e Puglia. Per tale motivo le Camere di commercio di Taranto e Crotona, unitamente all'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio, intendono avviare una collaborazione che incentivi il traffico di merci e passeggeri sul versante Ionico”.

“L'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio ha quantificato in 500 milioni di Euro gli interventi infrastrutturali programmati ed in parte già realizzati. Considerando che il porto di Taranto è a forte vocazione industriale e commerciale, mentre Crotona ha una portualità maggiormente orientata verso il turismo e il diportismo, emergono i margini per una integrazione proficua e vantaggiosa per entrambi i territori. Da più fronti emerge la necessità di superare i campanilismi per lanciare il versante Ionico come un unico brand, anche in considerazione che vi è la disponibilità delle amministrazioni comunali e provinciali a sviluppare e rafforzare politiche economiche condivise a beneficio del territorio, promuovendo le caratteristiche distintive e, al contempo, valorizzando le complementarietà – concludono i presenti – tale incontro va in questa direzione e, siamo certi che, lavorando in tal senso, attuando una pianificazione congiunta delle attività dei porti di Crotona e Taranto, ne beneficerà tutto il Sud”.

Camere commercio:Crotone,sì a favorire i traffici dei porti del mar Ionio

Incontro tra i vertici dell'ente Autorità Portuale Sistema di Taranto



(ANSA) - CROTONE, 7 AGO - "Intraprendere una collaborazione che favorisca i traffici di merci e passeggeri nel mar Ionio".

E' stato l'obiettivo - è detto in un comunicato della Camera di commercio di Crotone - dell'incontro che si è tenuto a Taranto nella sede dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio.

"All'incontro - è detto nel comunicato - erano presenti il consigliere di Giunta della Camera di Commercio di Taranto, Luca Lazzaro, il presidente dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio Sergio Prete, il presidente e il consigliere della Camera di Commercio di Crotone con delega alle infrastrutture rispettivamente Alfio Pugliese e Francesco Lagani e Piero Castelliti e Marco Tricoli in rappresentanza degli imprenditori con interessi sul porto".

"La riforma delle autorità portuali - hanno spiegato in una dichiarazione congiunta i presidenti degli Enti camerali di Taranto e Crotone, Luigi Sportelli e Alfio Pugliese - sta procedendo verso un sistema che incentiva le aggregazioni di più porti a livello regionale ed extraregionale, in tal senso è stata costituita l'Autorità portuale del Sud Tirreno composta da Gioia Tauro e Messina con vocazione territoriale sul versante tirrenico, mentre per quanto riguarda lo Ionio permane solo quella con sede in Taranto. Visti gli attuali investimenti per la viabilità, in particolare sul tratto Sibari-Roseto Capo Spulico, e per le ferrovie, saranno facilitati e incentivati gli spostamenti di persone e cose tra Calabria, Basilicata e Puglia. Per tale motivo le Camere di commercio di Taranto e Crotone, unitamente all'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio, intendono avviare una collaborazione che incentivi il traffico di merci e passeggeri sul versante Ionico".

"L'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio - è detto ancora nel comunicato - ha quantificato in 500 milioni di euro gli interventi infrastrutturali programmati ed in parte già realizzati. Considerando che il porto di Taranto è a forte vocazione industriale e commerciale, mentre Crotone ha una portualità maggiormente orientata verso il turismo e il diportismo, emergono i margini per una integrazione proficua e vantaggiosa per entrambi i territori. Da più fronti emerge la necessità di superare i campanilismi per lanciare il versante Ionico come un unico brand, anche in considerazione che vi è la disponibilità delle amministrazioni comunali e provinciali a sviluppare e rafforzare politiche economiche condivise a beneficio del territorio, promuovendo le caratteristiche distintive e, al contempo, valorizzando le complementarità tale incontro va in questa direzione e, siamo certi che, lavorando in tal senso, attuando una pianificazione congiunta delle attività dei porti di Crotone e Taranto, ne beneficerà tutto il Sud".

Porto di Taranto: inaugurazione al Polisettoriale. De Lorenzis (M5S), porto al servizio della città

(FERPRESS) – Taranto, 7 AGO – Sull'inaugurazione dei 600 metri di banchina al molo polisettoriale del porto di Taranto, interviene il deputato pugliese Diego De Lorenzis, componente del M5S in Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni alla Camera,

“Il Governo continua a fare passerelle a Taranto, ma la situazione rimane bloccata!” – dichiara il portavoce – “Anche nell'occasione dell'inaugurazione della pista logistica a dicembre del 2015 abbiamo sentito toni trionfalistici da parte del Governo eppure a quasi due anni di distanza è completamente inutilizzata.”

“Taranto sta già pagando il pesante fardello di una colonizzazione di grandi industrie inquinanti scollegate dal contesto territoriale, non si deve commettere lo stesso errore di 60 anni fa! Il porto deve essere al servizio della città e non il contrario!”

“Il futuro del porto” – aggiunge il deputato – “e della città di Taranto non è diventare una propaggine della Cina e delle multinazionali, senza alcuna visione di rilancio delle eccellenze e delle aziende italiane.”

“Manca la discontinuità con il passato:” – incalza De Lorenzis – “gli ultimi provvedimenti del Governo PD, ad esempio l'istituzione delle ZES, rischiano di essere funzionali ad agevolare le industrie dannose come ENI, ILVA e il progetto Tempa Rossa. Se così non fosse, per quale motivo in commissione al Senato sono state bocciate le proposte del M5S che puntavano alla riconversione economica?”

“Se si fosse realizzata solo un'unica Autorità di Sistema Portuale si sarebbe ottenuto un giusto coordinamento tra i porti pugliesi e a beneficiare sarebbe stata tutta la Puglia. Tuttavia, il campanilismo e la brama di distribuire poltrone ha prodotto due autorità con il risultato di avere la competizione tra i porti invece di un loro maggiore coordinamento con politiche utili alla Puglia e al Paese.” – conclude Diego De Lorenzis del M5S.

Porto di Taranto prosegue flessione del traffico anche nel primo semestre

Nel primo semestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Taranto è diminuito del 15,7% con 11 milioni di tonnellate rispetto ai 13,1 milioni di tonnellate movimentate nel primo semestre del 2016.

Il volume complessivo delle merci imbarcate è rimasto stabile essendo ammontato a quasi 4,6 milioni di tonnellate, quello delle merci sbarcate, invece, ha segnato un calo del 24,0% essendosi attestato a 6,5 milioni di tonnellate rispetto agli 8,5 milioni di tonnellate sbarcate nei primi sei mesi dello scorso anno.

Complessivamente il traffico delle rinfuse solide è stato pari a 6 milioni di tonnellate, con una diminuzione del 19,4% sulla prima metà del 2016.

In flessione anche le rinfuse liquide che con meno di 2,3 milioni di tonnellate hanno registrato una contrazione del 24,6%. In crescita, invece, le merci varie convenzionali che sono state pari a più di 2,7 milioni di tonnellate (+4,7%).

La bella estate dei tanti lavori sbloccati nei porti

ROMA - Forse è la semplice dimostrazione del vecchio detto che "scopri nuova scopa meglio". O forse è semplicemente l'aver rimosso in molti la macchia delle Autorità portuali, dopo un anno e più di limbo in attesa di Godot, cioè della reale partenza delle autorità di sistema. Sia l'una o l'altra delle ragioni, si sta assistendo a un'offensiva - vedi qui a fianco - di iniziative concrete sui vari porti: iniziative che parlano di lavori finalmente assegnati, di dragaggi finalmente partiti, di banchine nuove che si inaugurano, di stazioni portuali ferroviarie

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

finalmente, è cresciuta l'attenzione del governo e del Paese, si sta attenuando lo scontro distruttivo tra poteri dello Stato e poteri delle Regioni (che hanno cominciato a collaborare) e si ascoltano anche gli operatori, visto il nuovo ruolo attribuito - si spera non solo a proclami - ad Assoporti. I presidenti delle AdSP sono quasi tutti operativi e tecnici; ma anche i pochi politici rimasti si stanno dando da fare per dimostrare che, appunto, sanno fare.

E il bicchiere mezzo vuoto? Per ora risparmiamocelo. Siamo ad agosto, il parlamento incredibilmente ancora lavora, sui porti gli uffici rispondono (quasi tutti). Per dirla con Pavese, sembrerebbe davvero una bella estate.

La bella estate dei tanti lavori

sbloccate (o almeno di spera) sulle aree portuali.

Non c'è che l'imbarazzo della scelta. A Taranto è finalmente operativa la nuova banchina polisetoriale, dopo anni di vacche magre a La Spezia la Corte dei Conti ha finalmente il potenziamento della nuova stazione ferroviaria di Marittima, dopo beghe infinite in punto di diritto. A Napoli e Salerno si sbloccano i dragaggi e ripartono i treni con gli interporti campani, da almeno due anni castrati dalla mancanza di validi collegamenti ferroviari con le banchine.

Potremmo andare avanti, il web e i quotidiani locali sono pieni di notizie sul tema: che si spera - siamo ottimisti - non siano Fake News per compiacere chi comanda e paga la pubblicità. Altri porti hanno meno comunicazione - come Livorno, dove ieri c'è stato un significativo dibattito alla Festa dell'Unità dove il tema della comunicazione messa in stand-by da Corsini è stato affrontato tra gli altri - ma non è detto che stiano dormendo: Ancona lavora bene, Bari sta puntando anche alla formazione professionale, Ravenna è ripartita. Per non parlare di Trieste, Civitavecchia e Genova, dove la comunicazione è continua su fatti concreti.

Da questi elementi localistici possiamo trarre un principio generale di analisi della portualità italiana? Cerchiamo di vedere il bicchiere mezzo pieno: sui porti,

Aggiudicato il progetto waterfront Bari vecchia

BARI - Passerelle sul mare in acciaio e resina, di fronte alle mura delle città vecchia di Bari, pedonalizzazioni, aree per mostre e riqualificazione delle banchine. È in sintesi quanto prevede il progetto risultato vincitore del concorso internazionale di progettazione per la riqualificazione del waterfront della città vecchia, presentato dallo studio dell'architetto barese Gianluigi Silos Labini. Durante una seduta pubblica della commissione presieduta dall'architetto Stefano Boeri, incaricata di valutare le sedici proposte progettuali pervenute,
(continua a pagina 2)

Aggiudicato il progetto

sono state aperte le buste e aggiudicato il progetto che ha ottenuto il punteggio più alto, per il momento in via provvisoria.

La riqualificazione, i cui lavori dovrebbero iniziare nel 2019, riguarda il tratto del lungomare Imperatore Augusto dal molo S. Nicola ("Nderr la lanza") fino al curvone della sede dell'**Autoria portuale** passando per il Porto vecchio dinanzi al teatro Margherita e il molo S. Antonio. L'importo totale del finanziamento è di 7,9 milioni di euro e rientra nel progetto di riqualificazione della costa dell'intera area metropolitana, da Molfetta a Monopoli.

Ai primi tre progetti risultati vincitori sarà assegnato un premio (20mila euro al primo, 8mila euro agli altri due, presentati da associazioni temporanee di professionisti facenti capo agli architetti Mauro Traverso e Fabrizio Palmiotti) e altre due menzioni speciali saranno assegnate a quei progetti presentati da gruppi di professionisti con capogruppo un under 35 anni. Dopo la verifica della documentazione, l'amministrazione comunale affiderà in via definitiva al primo classificato l'incarico della progettazione. Tutti i sedici progetti, tra cui anche due presentati da professionisti spagnoli, saranno comunque in mostra a Settembre nell'ambito di una presentazione pubblica. «Conferiamo l'impegno preso di far riacquistare alla città il suo rapporto con il mare, - ha detto il sindaco Antonio Decaro - in un percorso di ricucitura che non è solo urbanistica ma anche sociale. Abbiamo cominciato da Santo Spirito e San Girolamo, ora partiamo con la città vecchia e stiamo già lavorando al concorso di idee che bandiremo per la riqualificazione della costa sud».

Puglia: migliora il deflusso dei passeggeri provenienti dall'Albania in arrivo al porto di Bari

(FERPRESS) – Bari, 7 AGO – La Regione Puglia, il Consolato di Albania, l'Autorità di Sistema Portuale, la Guardia di Finanza, la dogana e la polizia di frontiera hanno messo in pratica i buoni propositi dichiarati nel tavolo dello scorso 19 giugno e i risultati si vedono.

La sinergia tra gli Enti coinvolti ha consentito, empiricamente, di migliorare il deflusso del traffico dei passeggeri traghetti. E ciò è dovuto soprattutto alla disponibilità e flessibilità del personale impegnato nei controlli di frontiera.

La soluzione definitiva del congestionamento del porto di Bari però si avrà solo con la ripresa autunnale. Da un lato saranno avviati i lavori per l'ampliamento della infrastruttura, e dall'altro ricercato un miglioramento dell'efficienza nella gestione, eventualmente attraverso forme evolute di partenariato pubblico privato. Così come accade altrove.

Parallelamente, anche mediante una intesa con la port authority di Durazzo, si regoleranno – d'intesa con gli armatori – gli slot di arrivo e partenza delle navi da e per l'Albania, al fine di limitare il rischio di congestionamento in fase di controlli di frontiera.

La Regione, infine, su impulso anche della Autorità di sistema, sottoporrà al Governo l'opportunità di ricercare un accordo intergovernativo con l'Albania che permetta di anticipare i controlli di frontiera già al momento della partenza.

Insomma una sinergia che è funzionale al consolidamento di una area logistica integrata che da Napoli – attraverso i porti pugliesi e Durazzo – possa raggiungere il Mar Nero e rendere il sogno del corridoio paneuropeo 8 una meta non irraggiungibile o utopica.

Informazioni Marittime

A Brindisi 3 navi da crociera in un giorno. E' la prima volta

Lunedì 14 agosto, per la prima volta nella storia del porto di Brindisi, ben tre navi da crociera attraccheranno contemporaneamente. **Silver Muse**, la nuova ultra luxury ship di Silversea, e **Queen Victoria**, l'innovativa e lussuosa ammiraglia della compagnia Cunard, saranno all'ormeggio alle ore 8. Alle 13, invece, è previsto l'arrivo di **MSC Musica** che scala con regolarità Brindisi ogni lunedì, sin dallo scorso 10 aprile.

La Queen Victoria, con il suo carico di circa 2.000 passeggeri, attraccherà presso la banchina di Costa Morena Est; la Silver Muse, che trasporta circa 600 passeggeri, sarà ormeggiata nel porto interno, banchina Stazione Marittima Carbonifera; infine, a MSC Musica che viaggia con circa 3.000 passeggeri, sarà riservata la banchina di Costa Morena Est (testata nord).

La macchina organizzativa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha predisposto tutti i consueti servizi a disposizione di passeggeri ed equipaggi. Come sempre, il trasporto passeggeri sarà effettuato dalla STP Brindisi, sulla scorta di un protocollo d'intesa sottoscritto dall'Ente portuale e dall'Amministrazione comunale. Per via dell'ingente numero di presenze previste, l'AdSP ha rafforzato il servizio di security portuale che si avvarrà, anche, della vigilanza in mare per garantire il rispetto di tutte le stringenti normative in materia.

Il Nautilus

Unità adibite ai diversi tipi di navigazione: adempimenti arrivi e partenza



BRINDISI – Con D.M. 27 aprile 2017 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti introduce la nuova disciplina che regola gli adempimenti di arrivo e partenza delle unità adette ai servizi locali, alla pesca professionale, alla acquacoltura, alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio, nonché delle unità adibite a servizi particolari.

Con lo stesso decreto si è ritenuto necessario, nell'ottica della semplificazione e della standardizzazione degli adempimenti di arrivo e partenza, dare attuazione all'art. 179 del codice della navigazione e all'art. 380 del relativo regolamento di esecuzione-parte marittima.

Con l'art. 2 si definisce, fra l'altro, nell'ambito dell'intervento normativo, il significato che assume l'espressione di arrivo e partenza, di autorità marittima, di actual time of arrival: orario effettivo di arrivo di una nave in porto, di seguito ATA, di actual time of departure: orario effettivo di partenza di una nave dal porto, di seguito ATD, di estimated time of arrival: tempo stimato di arrivo in porto, di seguito ETA, di estimated time of departure: tempo stimato di partenza dal porto, di seguito ETD. L'art. 3 regola gli adempimenti di arrivo e partenza che sono compiuti presso l'autorità marittima del porto base (porto del territorio nazionale indicato espressamente dall'armatore, con dichiarazione vistata dall'autorità marittima del medesimo porto, da esibire unitamente alla nota di informazione prevista dall'art. 179 del codice della navigazione).

Le navi destinate a traffici commerciali che effettuano nell'arco delle ventiquattro ore almeno un collegamento di andata e ritorno con località nazionali o estere distanti non oltre quaranta miglia dal porto base, effettuano gli adempimenti previsti dal decreto almeno una volta alla settimana. Le unità destinate ai servizi di bunkeraggio, ai servizi di rimorchio in regime di concessione, ai servizi ecologici, all'assistenza alle piattaforme off-shore quando svolgono detta assistenza in zone di mare o presso piattaforme comprese nel raggio di sessanta miglia dal porto base, effettuano gli adempimenti previsti dal decreto almeno una volta al mese.

Le unità destinate ad attività connesse alle operazioni di allibo, le draghe limitatamente alla durata del servizio di escavazione, gru flottanti, bettoline, pontoni, galleggianti, unità destinate a servizi tecnico-nautici diversi dal rimorchio in regime di concessione e altre unità adette al servizio

del porto di cui all'art. 66 del codice della navigazione e all'art. 60 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione – navigazione marittima, nel caso in cui sono impiegate nei porti o in servizio in una zona di mare territoriale individuata e disciplinata con ordinanza del capo del circondario marittimo, effettuano gli adempimenti previsti almeno una volta l'anno e, comunque, ogni volta che le unità stesse compiono viaggi fuori dai limiti stabiliti nell'ordinanza stessa. Si prevede che nel caso in cui le navi di cui innanzi trasportano passeggeri, prima della partenza, comunicano all'autorità marittima del porto base il numero dei passeggeri imbarcati.

Quindi ai fini dell'assolvimento degli obblighi in materia gli adempimenti previsti nel decreto sono disciplinati e compiuti come segue:

- a) in caso di arrivo, il comandante o gli altri soggetti di cui all'art. 179, comma 1, del codice della navigazione, fanno pervenire all'autorità marittima la dichiarazione di arrivo, corredata dal ruolo di equipaggio e dalle previste certificazioni di sicurezza;
- b) in caso di partenza, il comandante o gli altri soggetti di cui all'art. 179, comma 1, del codice della navigazione, fanno pervenire all'autorità marittima la dichiarazione di partenza, corredata dal ruolo di equipaggio e dalle previste certificazioni di sicurezza.

In caso eventi straordinari oppure in occasione di rilevanti lavori a bordo ovvero avarie che compromettono la stabilità o la manovrabilità delle unità, interruzione di un servizio di linea e disarmo, gli adempimenti previsti dalla novellata normativa si osservano applicando gli articoli 179 e 181 del codice della navigazione. Fermo restando quanto stabilito dal Decreto ai commi 3 e 4, gli adempimenti di arrivo e partenza avvengono tramite il sistema PMIS – Port Management Information System, se operativo.

Cosimo Salvatore CORSA

Gioia Tauro, a settembre il nuovo organismo dovrebbe diventare operativo

Porto, Agenzia ancora "zoppa" Non c'è traccia del regolamento

Mct non ha inviato il libretto con le mansioni dei lavoratori Pagati i bonus per coloro che hanno accettato il licenziamento

Gioia Tauro Manca ancora il regolamento dell' Agenzia del lavoro portuale che ha il compito di gestire i 377 lavoratori di Medcenter Container Terminal licenziati. Il nuovo amministratore unico, Cinzia Nava, si sta impegnando a stringere i tempi per fare in modo che da settembre possano essere operativi i servizi di chiamata da parte delle imprese dell' area portuale.

Ma intanto il Sul ha inviato una lettera all' Autorità portuale con la quale ha chiesto che Mct invii quanto prima la specifica mansione del lavoratore prima del licenziamento in modo tale che l' Agenzia possa avviare il periodo formativo e la necessaria ricollocazione dello stesso così come è stato previsto nell' accordo ministeriale.

«Senza il libretto del lavoratore _ scrive nella lettera Daniele Caratozzolo del Sul - non si può rendere operativa l' attività dell' Agenzia».

I lavoratori, infatti, potranno essere richiamati a prestare le attività per esigenze del concessionario del terminal in periodi di forti aumenti dell' attività lavorativa.

Non in questo periodo dove i volumi sembrano essere scesi sotto la soglia dei 30 mila contenitori al mese.

Manca personale in banchina: ferie collettive, richieste di congedi parentali, anche una leggera impennata della malattia e quasi 400 lavoratori in meno non consentono a Mct di programmare un' attività maggiore. Ma dopo delle festività di agosto gli uffici rassicurano che la situazione sarà normalizzata e dal prossimo mese si entrerà pienamente nella fase operativa. Si ricorda che così come è stata architettata questa Agenzia assomiglia alle vecchie liste di avviamento al lavoro con chiamate.

Intanto ieri sono state erogate le spettanze a circa 35 ex portuali alle dipendenze di Medcenter che hanno firmato la proposta aziendale e hanno rinunciato alla possibilità di impugnare il licenziamento. Dei 7 mila euro previsti quasi 1 e 500 sono andati via a tasse ma l' azienda ha confermato ancora una volta la sua puntualità nei pagamenti ai lavoratori.

Adesso c' è da saldare anche il trattamento di fine rapporto a tutti i 377 licenziati. Si era sparsa la voce di un possibile slittamento dell' erogazione ma la notizia non è stata al momento confermata. Entro fine mese, come scritto nelle lettere si dovrà saldare il tutto.(a.n.)

La petizione popolare per chiedere al Governo l' istituzione dell' **Autorità portuale** dell' Area dello Stretto

Porti, si raccolgono le firme

Fast Confsal e Ugl: «Facciamo sentire la nostra voce a Roma!»

Lucio D' Amico Il Governo continua a non dare risposte. E allora c' è chi a **Messina** ha deciso di ribellarsi a un destino già scritto e a far sentire la propria voce a una classe politica in gran parte distratta, interessata solo ai propri calcoli elettoralistici. I sindacati Fast Confsal e Ugl hanno avviato nei giorni scorsi una petizione popolare in favore della istituzione della sedicesima **Autorità** di sistema **portuale**, quella che si vorrebbe denominata dell' Area integrata dello Stretto e composta dai porti di **Messina-Tremestieri**, **Milazzo**, **Reggio Calabria** e **Villa San Giovanni**. La riforma è già stata stravolta, il ministro Delrio ha accontentato le regioni e le città con più potere contrattuale, **Messina** non può rassegnarsi a un "Fato" ineluttabile.

Dopo l' appuntamento del 2 agosto scorso al mercato Vascone, che di fatto ha dato il via alla campagna di sensibilizzazione, si replica oggi a Ganzirri dalle 18 alle 23 in piazza Cotugno. A promuovere l' iniziativa le due Federazioni di Sicilia e Calabria della Fast Confsal insieme con l' Ugl.

«Puntiamo a una grande partecipazione popolare - afferma Nino Di Mento della Fast Confsal Sicilia -, l' Area dello Stretto merita una volta per tutte il giusto e sacrosanto riconoscimento. Non abbiamo mai creduto nell' autonomia gestionale o economica di quest' area, all' interno dell' accorpamento con Gioia Tauro, previsto dal decreto legislativo, poiché tecnicamente non conforme. Per questo abbiamo immaginato, coerentemente fin dalla prima ora, nell' ottica di un ridimensionamento delle **Autorità portuali** da 24 a 15 **Authority**, un' **Autorità** di Sistema, la 16ma appunto, specifica ed appropriata per lo Stretto di **Messina** ed i suoi porti, unica, vera strada percorribile in cui crediamo fermamente. La nostra proposta non vuole andare contro nessuno né tanto meno vuole creare falsi campanilismi che non sono mai esistiti. Gioia Tauro non è il problema, al di là delle cose che sono state dette e scritte, il problema è l' anomalia di una sorta di ammicchiata fatta in modo superficiale e senza senso.

Gioia Tauro la riteniamo una tipologia di **portualità** con caratteristiche diverse dalle nostre realtà, tutto qua».

La riforma della **portualità** e della logistica avrebbe dovuto essere un' occasione preziosa per fare di

Gazzetta del Sud

questa porzione del Mediterraneo il baricentro delle strategie internazionali, comprese quelle riguardanti la nuova "Via della Seta", che invece ha escluso i porti del Sud, in particolare della Calabria e della Sicilia.

«Il nostro pensiero e la nostra solidarietà, per quello che può valere - proseguono Antonino Di Mento, Vincenzo Rogolino della Fast Confsal Calabria e Guglielmo Pellegrino dell' Ug - va ai 377 terminalisti licenziati qualche mese fa proprio nel porto di Gioia Tauro, personale che dovrebbe essere ricollocato a lavoro attraverso l' Agenzia istituita appositamente dal Governo. Ci domandiamo: ma in quali attività? Da qui il l' accorato appello di sensibilizzazione popolare nei confronti del Governo, al fine di rivedere al più presto e modificare con più attenzione e responsabilità il decreto legislativo del 4 agosto 2016 numero 169, inerente la riorganizzazione dei porti Italiani»

Giuseppe Laface: "Il risanamento che non c' è. Manca la vision complessiva"

Premettendo, in considerazione del particolare momento pre elettorale, che non sono candidato a nulla e che fare il vice sindaco e servire il mio paese d' origine "hic manebimus optime", per i miei trascorsi specifici, voglio in poche righe manifestare tutta la mia rabbia e la cocente delusione nell' assistere alla perdurante ed assoluta assenza di visione, di progetto e di strategia per chiudere definitivamente la questione del "Risanamento di Messina". Sì, perché pur potendo considerare apprezzabili e degne di rilievo alcune iniziative e singoli progetti finanziati nel bando delle periferie, che vedranno dei piccoli cantieri pilota a Fondo Sacca e Fondo Fucile, non si può non rilevare come sia assente una qualsiasi idea generale sul come affrontare complessivamente il problema. In particolare, non sembra emergere alcuna concreta strategia sul come uscire dal pantano avuto riguardo i tanti cantieri bloccati che sembrano ormai senza alcuna speranza di vedere la fine, basta citare per esempio tra gli altri villaggio Matteotti, Fondo Basile, Camaro Sant' Antonio, Camaro Sottomontagna, il Parco Magnolia e via Taormina . Alcune di queste opere rimangono inspiegabilmente ed in modo pazzesco ferme da anni ormai, quasi nel silenzio e nella rassegnazione dei più. Certamente, in quello assordante degli addetti ai lavori. Inoltre, manca o se qualora ci fosse, non emerge assolutamente una strategia di fondo che individui finalmente la via per uscire definitivamente dal guado. Il pantano ultradecennale sembra non essere sormontabile. Un vulnus grave ancor di più perché la problematica del risanamento delle aree degradate di Messina è oltre che un grave problema sociale irrisolto, innanzitutto un problema urbanistico, in considerazione del fatto che i vecchi piani di risanamento vecchi ormai di trent' anni, disegnano una città che innegabilmente è cambiata e presenta esigenze diverse. In questo quadro generale, le piccole iniziative di cui si parla in questi giorni seppure apprezzabili non possono considerarsi ne' rimedio, né nemmeno parte della cura, ma soltanto occasioni di "medicina" palliativa. Fino a quando l' argomento non verrà posto all' OdG dell' agenda politica cittadina come tema generale, come vera priorità, come punto di ripartenza della città che vuole rinascere, staremo sempre a parlare delle stesse cose, che oltre ad essere piccole gocce nel mare, non risolveranno mai il problema. Non si può parlare di piano regolatore

- segue

della città, senza che si affronti una volta per tutte il tema delle sue aree degradate. Un grande progetto di riqualificazione urbanistica di Messina e dei suoi quartieri non può che nascere dall'individuazione di un futuro di queste aree abbandonate come i messinesi che le abitano. Solo chi è inoltrato in quei vicoli, chi è entrato dentro quei tuguri, chi ha visto come sono costretti a vivere ancora nel 2017 dei cittadini d'Europa, può rendersi conto della portata del problema. Perché accanto alle tantissime speculazioni che negli anni il settore ha vissuto, ci sono migliaia di persone che sono davvero costrette a subire il degrado abitativo e condizioni inumane di vita, che gridano quotidianamente vendetta è scandalo. In tutto ciò, la politica regionale e nazionale tace, impegnata in una lunghissima campagna elettorale regionale, nazionale e....comunale. Come per lo scippo dell' Autorità Portuale, dove tutto si risolveva in una questione di ..."governance", per il risanamento sarà tutto un problema di "vision", che non c'è. Giuseppe Laface.

L'associazione scrive al Sindaco per sapere cosa intenda fare, dopo la dichiarazione di De Simone

CapitaleMessina:"L' appello per la sdemanializzazione del waterfront rimane senza risposta"

"L' appello di De Simone per la sdemanializzazione del waterfront rimane senza risposta. CapitaleMessina scrive al Sindaco per sapere cosa intenda fare" Documento di CapitaleMessina a firma di Pino Falzea e Gianfranco Salmeri **Messina**, 11 agosto 2017 è comprensibile, siamo in pieno agosto ed è il momento degli argomenti futili, del relax. Questo è forse il motivo per cui le dichiarazioni di De Simone sono cadute nell' indifferenza generale dell' opinione pubblica cittadina. Sono passati quasi dieci giorni da quando il Commissario dell' **Autorità portuale di Messina** ha lanciato il suo allarme: "il mio mandato sta per scadere, si proceda subito ad avviare le procedure per la sdemanializzazione delle aree cittadine!"; parliamo chiaramente della Fiera, la Passeggiata a Mare, via Vittorio Emanuele, la villetta Sabin, il Ringo, aree sotto la potestà dell' **Authority messinese** e che quindi dopo il vituperato accorpamento passeranno sotto la giurisdizione di Gioia Tauro. Ed, al riguardo, ha aggiunto preoccupato: "anche perché non è detto che il futuro presidente dell' **Autorità** di Gioia Tauro sarà sulla stessa lunghezza d' onda!". Cosa si deve dire di più per agire ed in fretta? Ovviamente il principale destinatario di questo appello è il Comune di **Messina**, al quale De Simone ha offerto la sua piena collaborazione nel seguire il relativo iter ministeriale, unico compito del Comune quello di presentare l' istanza di sdemanializzazione, con i progetti di utilizzo delle aree. Ma da Palazzo Zanca nessuna risposta. Il Comune non ha fatto nessuna richiesta di sdemanializzazione, così come non l' ha fatta in questi anni, nonostante l' **Autorità Portuale** avesse già nel 2013, fatto formale offerta di trasferire alla città le aree della Fiera, della via Vittorio Emanuele e del Ringo. Ma ora non è il momento delle recriminazioni o dei contenziosi, adesso, ripetiamo, non si può, non si deve più attendere: il rischio del completamento dell' iter dell' accorpamento potrebbe verificarsi quanto prima. Noi manteniamo la speranza che qualcosa possa interrompere l' ineluttabilità della soppressione dell' **Authority messinese**, ma dobbiamo prepararci al peggio. Quindi CapitaleMessina ha inviato formale richiesta al Sindaco della Città Accorinti, tramite lettera ad Egli inviata, per sapere se abbia intenzione di inoltrare o abbia già inoltrato istanza formale di sdemanializzazione delle aree del waterfront cittadino all' **Autorità Portuale di Messina**. E qualora non lo avesse fatto o non intendesse farlo, per conoscerne le motivazioni e le azioni alternative intraprese atte a restituire alla città le preziose aree già citate.

Crociéristica, Sicilia in alto mare

Risposte Turismo: fuori dalle 10 mete più trafficate del Mediterraneo e per il 2017 previsioni negative per Palermo e Catania. Dieci porti nell' Isola e 1,1 mln di passeggeri, il Lazio ne conta il doppio con 3 porti

CATANIA - La Sicilia è fuori dai primi dieci porti del Mediterraneo al centro dell' attività crocieristica. Non è una novità, ma una tendenza che continua ad alimentarsi, nonostante le intenzioni di rilancio comunicate da più fronti. Secondo i dati rielaborati da Risposte Turismo (società di ricerca e consulenza, attiva da 15 anni in Italia, a servizio della macroindustria turistica) nel Mediterraneo i porti siciliani contano relativamente poco, mentre mostrano ottimi numeri scali come Barcellona (2.683.594 passeggeri movimentati nel 2016), Civitavecchia (2.339.676 passeggeri), Palma De Maiorca (1.630.381 passeggeri), Venezia (1.605.660 passeggeri), Marsiglia (1.597.213) e Napoli (1.306.151). Ad ogni modo nel 2016 l' isola è quinta in Italia per movimento di passeggeri grazie ad un statistica del 10,2% totale, superata solo da Campania, Veneto, Lazio e Liguria. Ad ogni modo, per i primi dieci porti di approdo del Mediterraneo si registrano variazioni negative per l' anno 2015-2016 (Savona -7,3%), ma anche crescite comunque in doppia cifra (Pireo +11,6% e Marsiglia +10,3%). È vero comunque che la Sicilia non è affatto esclusa dal traffico crocieristico nel contesto nazionale italiano. Nel 2016 l' isola è quinta in Italia per movimento di passeggeri (10,2% del totale), superata solo da Campania (13,7%), Veneto (14,5%), Lazio (21,2%) e Liguria (22,3%). La statistica che più sorride alla Sicilia è quella delle toccate di nave, dove la regione è addirittura seconda in Italia con il 16,3% e ha alle spalle solo il Lazio (17,5%). Arrivano dati che fanno ben sperare anche per il traffico crocieristico per macroarea: Sicilia e Sardegna insieme hanno fatto registrare un aumento del 49% del traffico di crociere rispetto l' anno 2016. L' unione fa la forza, dunque, ma c' è sempre da rivedere la statistica sul traffico crocieristico siciliano. Il quinto posto della nostra isola nel panorama nazionale nasce grazie all' oltre 1 milione di passeggeri movimentati lo scorso anno e le 814 toccate di nave. Meglio fanno Campania, Veneto, Lazio e Liguria, dove il traffico crocieristico è sostenuto da oltre 2 milioni di passeggeri. Nel 2016 la Sicilia ha movimentato il già citato 10,2% di turisti, con un aumento di appena il 2,6% rispetto il 2015. Infine le previsioni. Per gli scali siciliani purtroppo si distingue in prevalenza il segno meno. Nel passaggio dal 2016 al 2017 Palermo dovrebbe subire una perdita di quasi l' 11 per cento dei passeggeri movimentati

Lampedusa «vietata» a Msf I migranti arrivano lo stesso

Trasferiti alla Guardia costiera. Haftar minaccia altre «ripercussioni» per la missione. Serraj ci ringrazia

La «Prudence», la nave di Medici senza frontiere, è stata fermata sabato sera a 33 miglia dall' isola di Lampedusa, dove 127 migranti sono stati trasbordati su due motovedette della Guardia costiera italiana, che li ha poi condotti in porto. In un primo momento si era diffusa la notizia che il blocco del natante fosse dovuto alla mancata firma, da parte della Ong, del Codice di comportamento stilato dal Viminale, ma è stata la stessa organizzazione a chiarire i fatti. «Msf - si legge in una nota - conferma che nella serata di sabato le operazioni in mare si sono svolte in modo regolare. La nave Vos Prudence ha effettuato un trasbordo di 127 persone a due unità della Guardia Costiera italiana al largo di Lampedusa, su indicazione del Centro di Coordinamento del Soccorso Marittimo (Mrcc) di Roma. Il salvataggio delle persone a bordo - si prosegue nel documento - era avvenuto nella zona di ricerca e soccorso al largo della costa libica. Il trasferimento si è svolto senza alcun problema ed è durato circa un' ora». La Prudence si è poi diretta verso la Sicilia per uno scalo tecnico e arriverà questa mattina nel porto di Palermo. Ciò che stupisce è che il trasbordo sia avvenuto nonostante il divieto a questa pratica inserito proprio nel Codice di comportamento delle Ong.

«È ciò che è accaduto tante altre volte - ha spiegato il presidente di Msf, Loris De Filippi - e come, mi auguro, continui ad accadere per il miglior funzionamento dei salvataggi in mare». Come si ricorderà, l' Organizzazione non governativa italiana sarebbe entrata nell' inchiesta della Procura di Trapani che ha indagato il personale di bordo della Iuventa, la nave della Jugend Rettet, la Ong tedesca accusata di aver avuto contatti con i trafficanti di esseri umani e di aver favorito l' immigrazione clandestina verso il nostro Paese. Msf respinge le accuse e si è messa a disposizione dei magistrati per collaborare e fornire eventuali dati.

Intanto, continuano le operazioni di respingimento dei migranti da parte della Guardia costiera libica. La Guardia Costiera libica ha bloccato circa 300 profughi in due operazioni «di salvataggio» realizzate di fronte alle coste della capitale, Tripoli, e della città di Sabrata.

- segue

Lo hanno reso noto le autorità libiche.

Un membro della Guardia Costiera, Abul Qassim, ha precisato che almeno 125 migranti di nazionalità sudanese, tra cui due donne e sei bambini, sono stati «soccorsi a 12 miglia dalla capitale, stamane». Più tardi, un'altra squadra ha recuperato circa 120 migranti, con cinque donne e tre bambini, di diversa nazionalità africana, a sette miglia dalla costa della città di Sabrata. I due gruppi, che viaggiavano a bordo di gommoni, hanno ricevuto aiuto umanitario - ha aggiunto - e poi sono stati messi a disposizione delle autorità portuali responsabili dell'immigrazione. Nella stessa zona sono state recuperati circa 700 migranti negli ultimi giorni, tra i quali numerosi profughi provenienti da Tunisia, Algeria e Marocco, così come varie famiglie libiche al completo. Questa nuova operazione fa ben pensare riguardo agli accordi tra Libia e Italia.

Ma ieri la commissione Esteri del Parlamento di Tobruk, controllata dall'uomo forte della Cirenaica, il generale Khalifa hAftar, ha bocciato l'accordo tra l'Italia e il premier del governo di unità nazionale di Tripoli, Fayez al Sarraj, bollando l'intesa come «violazione della sovranità libica e dei trattati» e minacciando «ripercussioni». A stretto giro però il Consiglio di Stato libico di Tripoli ha espresso l'apprezzamento per la collaborazione con l'Italia, «Paese amico e fratello», nella lotta «contro l'immigrazione illegale e il traffico di esseri umani».

Dopo l'incontro del ministro dell'Interno italiano, Marco Minniti, con le autorità libiche e alcuni sindaci di quel Paese, la Guardia costiera libica, addestrata dalla nostra Capitaneria e dalla Marina militare, ha cominciato a operare per rimpatriare chi parte alla volta dell'Italia. Grazie anche al sorvolo dei Predator dell'Aeronautica militare individuare chi prende il largo è più semplice. Dall'Europa arrivano anche i primi fondi alle tribù libiche e, secondo i dati dei primi sette mesi del 2017 le partenze hanno avuto una diminuzione del 2,73 per cento. Un trend che potrebbe essere destinato a proseguire sulla via più corretta.

Il secolo XIX

CONTINUANO GLI INTERVENTI DAVANTI A TRIPOLI E SABRATA

Altri 300 migranti bloccati dalla guardia costiera libica

Sul ruolo di Roma ancora braccio di ferro e Tobruk attacca

NUOVI INTERVENTI della guardia costiera libica, che continua a fermare i migranti in mare e a riportarli a terra.

Ieri ha bloccato circa 300 profughi in due operazioni di fronte alle coste della capitale, Tripoli, e della città di Sabrata.

I due gruppi, che viaggiavano a bordo di gommoni, hanno ricevuto aiuto umanitario e poi sono stati messi a disposizione delle autorità portuali responsabili dell'immigrazione. È la stessa zona nella quale sono stati recuperati 700 migranti negli ultimi giorni, tra i quali numerosi profughi provenienti da Tunisia, Algeria e Marocco, così come varie famiglie libiche al completo.

Scontro sulla missione Continua il braccio di ferro sulla missione italiana in Libia tra il governo di al Sarraj, riconosciuto a livello internazionale, e le autorità di Tobruk, che fanno capo al generale Haftar contrarie all'accordo con Roma. Il Consiglio di Stato libico della capitale ha espresso apprezzamento per la collaborazione del Consiglio presidenziale di al Sarraj con l'Italia, «Paese amico e fratello».

Ma Tobruk insiste. Dopo i toni bellicosi dei giorni scorsi («è una violazione della sovranità libica»), ha rincarato la dose, parlando di «aggressione flagrante contro la sovranità libica», a riguardo.

Feroci critiche erano giunte nei giorni anche dal potente generale della Cirenaica Khalifa Haftar che aveva ordinato alle sue forze di bombardare le navi italiane e da Saif al Islam Gheddafi, figlio di Muammar, secondo il quale l'Italia ha «nostalgia del colonialismo fascista, quando le spiagge di Tripoli erano considerate colonie di Roma».

IL polemica sulle Ong Dopo il caso della nave di Msf, che non è stata fatta entrare nelle acque italiane per il trasbordo dei migranti soccorsi, è ancora scontro politico sul codice di condotta delle Ong: secondo l'opposizione la sua applicazione si sta rivelando «fallimentare». «Chi non ha firmato il Codice di condotta non potrà far parte del sistema di salvataggio che risponde all'Italia», ha detto l'altro giorno il ministro Minniti, ed infatti la nave Prudence di Medici senza Frontiere - una delle Ong che non ha sottoscritto il documento - non è entrata l'altra sera nelle acque territoriali

- segue

italiane per trasbordare i 127 migranti che aveva soccorso. Si è fermata a 33 miglia da Lampedusa e qui è avvenuto il trasferimento su due motovedette della Guardia costiera. La stessa procedura attuata molte altre volte in passato, tant'è che la stessa Msf precisa che «tutto si è svolto in modo regolare. Noi continuiamo a lavorare, a stare in mare per salvare persone. Continuiamo a collaborare con la Guardia Costiera, come abbiamo sempre fatto. Se ci sono nuove modalità operative, ci adatteremo. Per noi va bene così, anche se ora ci coinvolgono meno per i soccorsi».

Del resto, uno dei due punti del Codice contestati da Msf oltre a consentire la presenza a bordo di poliziotti armati, è proprio quello secondo cui le navi di soccorso devono concludere la loro operazione sbarcando i naufraghi nel porto sicuro di destinazione, e non trasferendoli su altre navi. Non firmando il codice, però, e di fatto non potendo accedere ai porti italiani, il trasbordo dei migranti in alto mare diventa inevitabile. Si tratta di un risultato che alcuni definiscono «paradossale».

O, come dice Forza Italia, «fallimentare». «Alla prima attuazione del codice, emerge che in realtà le Ong che non lo accettano vengono addirittura favorite: la nostra guardia costiera risparmia loro il tempo di raggiungere il porto e prelevano merce umana in alto mare», afferma il senatore Malan, secondo cui l'unica soluzione «è impedire le partenze o fermare i barconi prima che escano dalle acque libiche».

Per la Lega occorre invece «sequestrare le navi delle ong», visto che con il Codice «il governo ha fatto «una genialata: la nave di Msf non è autorizzata ad attraccare nei porti italiani e così la Guardia Costiera ha portato un numero considerevole di finti profughi a Lampedusa. Fantastico. Ma ci credono tutti imbecilli?».

Entro metà settembre bisogna inviare al Ministero un dossier sulla candidatura

Capitale della Cultura 2020 Messina presenta "Città porto"

Alagna illustra l'idea cardine tra territorio e contatto con il mare

Elisabetta Reale Entro metà settembre dovrà essere inviato al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, un dossier di 60 pagine nel quale illustrare la progettualità alla base della candidatura.

L'incontro di ieri, nella sala Falcone e Borsellino del Comune, il quinto del percorso programmato dall'assessore alla Cultura, Federico Alagna, è servito a cominciare a tirare le fila per la definizione strategica del progetto di Messina Capitale della Cultura 2020. «La procedura di candidatura prevede una prima fase nella quale è essenzialmente l'Amministrazione comunale e decidere come muoversi e in che direzione orientare il percorso, cercando i partner - spiega Alagna -. Abbiamo voluto aprire questa fase alla città e nei vari incontri hanno partecipato associazioni, esperti del settore culturale, cittadini "semplici" interessati ad offrire il proprio contributo».

L'iniziativa, avviata lo scorso 30 giugno ha come obiettivo delineare il percorso attraverso metodi partecipativi, individuando i temi che costituiranno il fulcro della candidatura. L'idea cardine entro cui ancorare e articolare la proposta è quella di "Messina città porto": il porto come luogo di scambi culturali, commerciali, integrazione e apertura. «Un filo conduttore di tutta la storia della città che stiamo cercando di declinare sui vari fronti della candidatura - chiarisce Alagna - ovvero valorizzazione del patrimonio della città, con le relative azioni per valorizzarlo; potenziamento infrastrutturale per incrementare un turismo sostenibile e quest'ultimo ambito tira in ballo non solo l'Amministrazione comunale ma anche altri attori del territorio. Per questo motivo ci siamo attivati per cercare partenariati. Già hanno manifestato interesse il Teatro, il Museo Regionale, l'Autorità Portuale, la Soprintendenza, Camera di Commercio. Durante il percorso, inoltre, importante il contributo offerto in particolare dalle associazioni e dalle realtà della zona sud - conclude Alagna - che ha fatto emergere un collegamento netto tra la vocazione portuale della città e lo sviluppo commerciale ed industriale della zona sud. Così abbiamo potuto inserire in questo percorso una vasta porzione di territorio cittadino. Al momento è stata ultimata la fase di scambio di idee e proposte, declinando la storia di Messina nell'ottica di città-

porto e si è proceduto con una ricognizione del patrimonio culturale, immaginando una serie di attività col contributo delle associazioni del territorio».

La Metro city guarda allo Stretto

Falcomatà: vogliamo partecipare al processo di istituzione del bacino

La Città metropolitana scende in campo a fianco dei Comuni di Reggio e Messina per l'istituzione del Bacino dello Stretto. Dopo il protocollo d'intesa sottoscritto tra le amministrazioni dei due enti locali con una delibera il sindaco metropolitano, Giuseppe Falcomatà aderisce al percorso. Un passaggio con cui dare ulteriore efficacia ad un'operazione che vede le due sponde dello Stretto lavorare, finalmente unite. Del resto lo Stretto rappresenta una realtà territoriale insediativa complessa che comprende le due province di Reggio e Messina oggi entrambe Città metropolitane. Si fa squadra con l'idea di stringere i due enti per scongiurare il rischio, si legge nel provvedimento, che i territori rimangano emarginati dal contesto nazionale. E la priorità a cui questa collaborazione guarda è il sistema dei trasporti. Una delle gambe principali su cui corre la crescita. L'offerta di servizi di trasporto, essenziale per la coesione e lo sviluppo delle aree, si presenta distribuita in maniera inadeguata alle esigenze di mobilità su scala locale, nazionale ed europea. In particolare, sottolinea la delibera adottata dal due volte sindaco (del Comune e della Metro city), Giuseppe Falcomatà, «il trasporto ferroviario non offre collegamenti adeguati tra l'Area dello Stretto e le aree limitrofe, sia per le basse prestazioni della rete, sia per la quantità e qualità dei servizi garantiti. Per le merci la capacità insufficiente dei servizi di trasporto ferrato unita all'assenza di interporti nell'area hanno condotto alla assoluta prevalenza del trasporto su gomma, anche per classi di distanza congeniali al trasporto combinato e intermodale. È maturata la consapevolezza che lo sviluppo del territorio in termini economici e di welfare urbano non può prescindere da un sistema di trasporti marittimi ferroviari e stradali che assicurino una risposta efficiente ed adeguata agli standard nazionali ed europei e al trend crescente di domanda di mobilità di merci e persone. Argomenti ed istanze del territorio che sono state sottoposte all'attenzione del ministero dei Trasporti che ha istituito un tavolo di lavoro il cui scopo è stato quello di redigere uno studio di fattibilità per i trasporti sullo Stretto. Alla luce di queste premesse l'Ente condivide il protocollo d'intesa sottoscritto dai Comuni nel mese di maggio, condivide le finalità proponendo il coinvolgimento diretto della Città metropolitana che risulta indispensabile nel processo di istituzione del "Bacino dello Stretto", quale bacino ottimale interregionale e dell'Ente di governo nonché di tutte le azioni mirate al potenziamento ed all'integrazione del sistema dei trasporti dell'Area dello Stretto. Non a caso le istituzioni peloritane hanno da mesi iniziato a guardare con rinnovato interesse alle vicende del "Tito Minniti", lo scalo che sta forse riappropriandosi del ruolo di infrastruttura strategica nello Stretto. Infatti il Comune messinese ha annunciato la volontà di voler acquistare quote dell'aumento del capitale sociale della Sacal, la società di gestione del sistema aeroportuale calabrese. La sinergia I due Comuni si sono impegnati a perseguire obiettivi strategici: la definizione di un bacino ottimale dello Stretto; promuovere al Ministero anche attraverso la proposta e l'approvazione di modifiche legislative in materia il riconoscimento di un ente di governo del bacino dello Stretto; chiedere al Governo di istituzionalizzare la continuità territoriale riferita ai servizi aerei di linea effettuati tra il "Minniti" e i principali scali nazionali.

Autorità Portuale. Capitale Messina: "Petizione e sdemanializzazione"

"Si deve lottare fino alla fine perché l' Authority messinese possa sopravvivere". Pino Falzea e Gianfranco Salmeri, di Capitale Messina , appoggiano la petizione dei sindacati Fast Confasal e Ugl ma chiedono anche che si proceda in fretta alla sdemanializzazione del tratto Boccetta - Annunziata. Il principale destinatario di questo appello è il Comune di Messina , al quale il commissario De Simone ha offerto la sua piena collaborazione nel seguire il relativo iter ministeriale, unico compito del Comune quello di presentare l' istanza di sdemanializzazione, con i progetti di utilizzo delle aree. Ma da Palazzo Zanca non arriva nessuna risposta all' Autorità portuale. Il Comune non ha fatto nessuna richiesta di sdemanializzazione, così come non l' aveva fatta in questi anni, nonostante l' Autorità Portuale si fosse, già nel 2013, offerta di trasferire alla città le aree della Fiera, della via Vittorio Emanuele e del Ringo. Quindi Capitale Messina chiede formalmente ad Accorinti di sapere se abbia intenzione di inoltrare o abbia già inoltrato istanza formale di sdemanializzazione delle aree del waterfront cittadino all' Autorità Portuale di Messina. E qualora non lo avesse fatto o non intendesse farlo, per conoscerne le motivazioni e le azioni alternative intraprese atte a restituire alla città quelle preziose aree.