



## Primo Piano:

- **A Baku riuniti rappresentanti dei porti**  
(Messaggero Marittimo)
- **Serve un Ministero del Mare**  
(Il Sole 24 Ore, The Medi Telegraph)

## Dai Porti:

### Venezia:

- **"...Miting al Propeller Port of Venice..."**  
(Il Nautilus, Corriere Marittimo, Seareporter)
- **"...Grandi Navi: solo un problemi ..."** (Messaggero Marittimo)

### Trieste:

- **"...La sicurezza del rischio infortuni..."** (Corriere Marittimo)

### La Spezia:

- **"...Economia del mare..."** (Città della Spezia)

### Livorno:

- **"...Lavoro e sicurezza..."** (Corriere Marittimo, Il Telegrafo)

### Civitavecchia:

- **"...i vertici trovino un accordo..."** (Civonline, Corriere Marittimo)
- **"...Il promotrice dell'istituzione delle ZLS..."** (Ferpress)

### Napoli:

- **"...ricuciamo il rapporto con la città..."** (Corriere Marittimo)
- **"...L'economia del Mare..."** (Il Mattino, Seareporter)

### Brindisi:

- **"...contributo di funzionamento dell'ART..."** (Il Nautilus)

### Gioia Tauro:

- **"...Bilanci 2017 positivo..."** (Informazioni Marittime)

### Messina:

- **"...Timbro e De Luca a tutela dell'Autoirity..."** (Gazzetta del Sud)
- **"...tremestieri, domani si concluderà il dragaggio..."**  
(Gazzetta del Sud)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

### Focus:

- **Sciopero 11 maggio 2018**

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

## A Baku riuniti rappresentanti dei porti mondiali

Zeno D'Agostino è intervenuto in rappresentanza di Assoporti

BAKU – E' terminata la 4 giorni di Baku dedicata a molte delle tematiche più rilevanti per il futuro dei porti mondiali. Nella sessione dedicata alle free trade zone è intervenuto, in rappresentanza di Assoporti e dello scalo triestino, il presidente Zeno D'Agostino.

L'intervento, molto applaudito dal numeroso e autorevole pubblico presente, si è concentrato sul carattere e la rilevanza ormai geopolitica che hanno assunto i porti a seguito del processo di globalizzazione.

I requisiti per essere scali vincenti, sono stati individuati nella capacità di creare valore aggiunto all'interno di sistemi portuali con l'offerta di servizi non solo logistici, ma pure telematici e infostrutturali, tali da creare un ambiente favorevole per gli utenti e gli armatori. Si tratta di investire, quindi, in ricerca e capacità manageriale, senza sottacere il fatto che anche una legislazione avveduta e moderna è elemento imprescindibile per attrarre in un sistema portuale traffici, ricchezza e lavoro.

D'Agostino ha poi focalizzato un ulteriore aspetto, poi ampiamente condiviso anche dagli altri relatori presenti al panel, relativamente alla imprescindibile necessità di concentrare i traffici di una nazione, e persino di un continente, su pochi e qualificati porti, evitando una dispersione di risorse che ha reso in passato del tutto irrilevanti e inconsistenti moltissimi finanziamenti pubblici.

INTERVISTA Pasqualino Monti

## «Serve un ministero del Mare per fermare i burocrati dei moli»

Raoul de Forcade

■ Smantellare la burocrazia che assilla i porti italiani, puntando sulla semplificazione e riducendo al minimo gli interlocutori da coinvolgere nei processi decisionali delle Autorità di sistema portuale. In breve: arrivare alla creazione di un ministero del Mare al quale far riferimento per tutte le questioni relative al cluster marittimo e agli scali. A sottolineare la necessità di intraprendere quel percorso è il presidente dell'Adsp del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, già alla guida della port Authority di Civitavecchia e di Assoport. Si tratta di un tema in linea con il disegno tracciato, nelle scorse settimane, dal leader di Confindustria, Vincenzo Boccia, il quale ha espresso l'auspicio che il prossimo Governo «voglia istituire un ministero del Mare».

Presidente Monti, nonostante la riforma della governance dei porti, c'è ancora qualcosa che non funziona...

Sì, ma è troppo facile raccontare le cose che non vanno: bisogna capire come azionare quei meccanismi che le fanno andare bene. L'Italia in passato, ha perso il ministero della marina mercantile (nel 1993, ndr), che comunque svolgeva un'azione diversa da quella che occorrerebbe ora. Abbiamo un'industria del mare che sviluppa 42 miliardi di Pil e conta circa 800 mila addetti. E a governarla abbiamo una serie di ministeri, fra i quali Infrastrutture e dei trasporti, Funzione pubblica e Ambiente, che, per riuscire a essere coordinati rispetto alle azioni che le Adsp vogliono portare avanti, impiegano un tempo quattro volte superiore a quello che ci vorrebbe se l'interlocutore fosse unico.

**Risultato?**

Scrittersi dire, come è capitato a me, da importanti imprenditori italiani, che ancora conviene sdoganare le merci a Rotterdam anziché a Genova o Trieste. Oppure trovarsi a trattare, e anche

questo mi è capitato, con i tre più grandi armatori del settore crocieristico, per organizzare un progetto di ampio respiro nella Sicilia occidentale, e dover dire loro: «abbiamo un cavillo burocratico da superare». Così se uno deve investire ci pensa 10 volte.

**Quale sarebbe la soluzione?**

Abbiamo bisogno semplicità: di avere un unico ministero, che sia il ministero del Mare e che abbia al suo interno tutte le competenze necessarie per far funzionare il settore, dalla prima all'ultima: quelle di valutazione d'impatto sull'ambiente e quelle relative alle infrastrutture da costruire. Deve anche avere, dal ministero delle Finanze, il budget necessario a realizzare le opere necessarie a far compiere il salto di qualità al nostro Paese. Ma soprattutto ci vuole un ministero che tracci il piano industriale del sistema Paese.

**Dunque è in linea col presidente di Confindustria?**

Sono molto in linea con Vincenzo Boccia: dobbiamo entra-

re, come dice lui, in un meccanismo di confronto con un'unica realtà. Non si può continuare a procedere con un ministero che un giorno dice una cosa mentre un altro ministero, il giorno dopo, afferma l'esatto contrario.

**La sua recente decisione di lasciare Assoport si inserisce in questo discorso?**

Sì. Assoport oggi guarda agli equilibri di potere interni e non a quanto accade fuori. Mentre dovrebbe avere una presenza forte a Bruxelles e sul territorio nazionale. Anche per correggere alcuni punti della riforma dei porti.

**Quali?**

Già ne dico uno su tutti: la stortura di aver fatto cadere le Adsp nella riforma della pubblica amministrazione; un calderone dove si esprime il peggior tipo di burocrazia. E che costringe le nostre Authority a sottostare a regolamenti che non hanno senso per chi, come fine istituzionale, ha quello di promuovere i porti sul mercato.

GIUSEPPE VIGNI/RISERVA



Authority - Pasqualino Monti

«Bene la proposta di Boccia, per i porti bisogna avere un unico interlocutore»

# Solinas (Lega): «Nel governo un sottosegretario per il Mare»

Porto Cervo - Così l'ex assessore ai Trasporti della Regione Sardegna e oggi senatore della Lega, in risposta a **Nereo Marcucci, presidente della Confetra**, che in apertura dell'assemblea di Federagenti.

Porto Cervo - «Credo che per il ruolo dei porti italiani nel Mar Mediterraneo, la loro competizione con i Paesi terzi, la loro conformazione sul territorio, sia auspicabile che il prossimo esecutivo possa predisporre **un sottosegretariato del Mare**». Così Christian Solinas, ex assessore ai Trasporti della Regione Sardegna e oggi senatore della Lega, in risposta a **Nereo Marcucci, presidente della Confetra**, che in apertura dell'assemblea di Federagenti ha chiesto continuità rispetto alle politiche dei trasporti dei governi della precedente legislatura, esprimendo i suoi dubbi sulla necessità di formare un ministero del Mare in un momento in cui il settore ha bisogno di aggregazione e coordinamento. «Tuttavia - aggiunge Solinas - dobbiamo superare il clima da continua campagna elettorale, con il nuovo esecutivo che andrà a giuramento lunedì o martedì potremo dare una risposta anche a chi ci chiede su certi temi di operare in continuità». Tra gli esempi su cui il presidente della Confederazione generale dei trasporti ha chiesto un'azione continuativa rispetto ai governi degli ultimi anni ci sono lo Sportello unico doganale e la riforma della legge che regola il settore degli agenti marittimi».

## Meeting al Propeller Port of Venice su NordEst e “via della seta”

VENEZIA – “Porti e Imprese del Golfo di Venezia nella One Belt One Road : Quali opportunità per il nord-est? “ Questo il tema dibattuto dall’International Propeller Club Port of Venice al centro congressi della Venezia Terminal Passeggeri presenti i rappresentanti dei Club di Ravenna, Mantova, Monfalcone e Trieste. Autorevoli i relatori introdotti dal presidente del Sodalizio cav. Massimo Bernardo che ha ricordato come prioritario ad ogni accordo economico/ commerciale tra i 68 Paesi aderenti al Belt and Road Initiative (BRI) , cioè alla “via della seta”, dovrebbe essere il dialogo culturale, armonizzazioni legislative, ecc. ecc.

“ Mi chiedo infatti – ha esordito Bernardo – se uno dei grandi quesiti della “One Belt one Road” a cui dovremmo necessariamente tutti dover rispondere non sia quello che riguarda l’indispensabile dialogo tra culture diverse, queste sono sì collegate nella stessa “cintura” – la belt – da esclusivi interessi economico-finanziari , oggi troppo spesso gestiti a livello ragionieristico – ma ancora lontano nella “ road” – cioè in quella stessa virtuale “strada” che unirà l’est e l’ovest del mondo - da quell’osmosi culturale che sta alla base della vera crescita economica per raggiungere l’unico vero comune obiettivo, stavolta, rappresentato dal maggiore benessere e, non solo, economico ma soprattutto sociale, per tutti “ – L’iniziativa BRI o Via della Seta e’ una strategia aperta e in continua evoluzione – ha affermato Riccardo Fuochi presidente dell’Associazione Italia-Hong Kong e del Propeller Port of Milan – In aggiunta ai 6 corridoi proposti da Xi-jinping nel 2013, si stanno realizzando nuove iniziative anche in Paesi geograficamente collocati al di fuori della “via della seta”. Investimenti in Africa, Sud America , Australia evidenziano la globalità dell’iniziativa. Secondo l’Asian Development Bank, 45 Paesi asiatici dovrebbero investire 26,000 miliardi di dollari entro il 2030 per la realizzazione di infrastrutture soprattutto nel settore energetico e logistico.

C’è quindi spazio per le aziende Italiane in ogni settore. Industria, commercio, logistica , costruzioni, turismo, servizi professionali. L’Italia e’ tra i soci fondatori dell’AIIB , dotata di un capitale finanziario di oltre 100 miliardi di usd. . L’AIIB non e’ una banca cinese e quindi può essere un punto di riferimento per le imprese italiane che operano nelle aree geografiche di riferimento della banca.

In questo contesto i porti del Nord Est , al centro di una delle più importanti zone manifatturiere italiane possono diventare i terminali di riferimento della Nuova Via della Seta . E’ stata poi la volta di Alessandro Panaro Responsabile dell’Ufficio Maritime and Mediterranean Economy – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno – il quale ha tra l’altro affermato : “Con i ritmi elevati di traffico che sta segnando il Canale di Suez (+11% nel 2017 sul 2016), l’aumento del traffico navale (+24% dal 2012 al 2016) e il ritrovato slancio di alcuni Paesi dell’Area Mena (Middle East e North Africa) il Mediterraneo sta ritrovando una nuova e più incisiva centralità in ambito marittimo mondiale. La Cina sta quindi insistendo con importanti investimenti in terminal e porti nell’area MED e questo deve lasciar riflettere su come e in che misura possiamo intercettare navi commerciali e intensificare le relazioni con il Dragone così da poter cogliere le grandi opportunità che scaturiranno per i nostri sistemi portuali.

Occorrerà però mostrare alla Cina che il nostro sistema logistico e marittimo è efficiente, solido e forte e soprattutto coeso senza individualismi, campanilismi e senza debolezze.” Da parte sua il presidente di Confindustria Venezia- Rovigo Vincenzo Marinese rispondendo alla domanda del presidente del club su quali fossero le strategie degli industriali veneti rispetto al B.R.I. ha testualmente affermato “Il nostro non è un problema di soldi né di mercato né di tessuto industriale che qui è forte . Oggi ci è stato rappresentato uno scenario e sta soltanto a noi coglierlo . Vogliamo metterci a fianco del territorio e dare il nostro contributo”. Ha poi concluso il suo intervento focalizzando l’imprescindibile complementarità tra i porti di Venezia e quello di Trieste sottolineando l’esigenza di realizzare quanto prima un piano industriale che preveda zone franche, zone economiche speciali con incentivi fiscali, la ricollocazione del manifatturiero e la valorizzazione dell’export”.

Da parte sua il segretario generale dell’Autorità Portuale di Sistema dell’Adriatico Nord orientale Mario Sommariva ha focalizzato il suo breve intervento sull’esigenza di una più stretta collaborazione tra i porti di Venezia e Trieste investendo sullo sviluppo infrastrutturale e della logistica mentre il presidente dell’Autorità Portuale di Sistema dell’Adriatico settentrionale Pino Musolino ha ricordato come tra opportunità e criticità della “via della seta” non si debba assumere “atteggiamenti remissivi” rispondendo pedissequamente alle richieste cinesi ma rispondere con chiare regole europee, attrezzando i nostri porti, anche rafforzando la collaborazione all’interno del N.A.P.A. , con infrastrutture e strutture adeguate a ricevere nuove linee marittime anche per navi di grandi dimensioni . Non solo full container ma anche per impiantistica e general cargo , traffici questi che vedono il porto di Venezia tra i più quotati scali adriatici.

## Belt & Road, Musolino: No ad atteggiamenti remissivi verso i cinesi/ Propeller Club Venezia

NordEst : Per Porti e Imprese opportunità e criticità della "via della seta"

**VENEZIA** - *"Porti e Imprese del Golfo di Venezia nella One Belt One Road : Quali opportunità per il nordest?"* Questo il tema dibattuto dall'**International Propeller Club Port of Venice** al centro congressi Venezia Terminal Passeggeri presenti i rappresentanti dei Club di Ravenna, Mantova, Monfalcone e Trieste. Il presidente del Sodalizio, **Massimo Bernardo**, introducendo l'iniziativa ha ricordato come prioritario ad ogni accordo economico e commerciale tra i 68 Paesi aderenti al Belt and Road Initiative (BRI) , cioè alla "via della seta", dovrebbe essere il dialogo culturale, armonizzazioni legislative.

*"Uno dei grandi quesiti della "One Belt one Road" a cui dovremmo necessariamente rispondere è quello che riguarda l'indispensabile dialogo tra culture diverse, – ha detto Bernardo - queste sono sì collegate nella stessa "cintura" – la belt – da esclusivi interessi economico-finanziari , oggi troppo spesso gestiti a livello ragionieristico – ma ancora lontano nella " road" – cioè in quella stessa virtuale "strada" che unirà l'est e l'ovest del mondo - da quell'osmosi culturale che sta alla base della vera crescita economica per raggiungere l'unico vero comune obiettivo, stavolta, rappresentato dal maggiore benessere e, non solo, economico ma soprattutto sociale, per tutti"*

*"L'iniziativa BRI o Via della Seta é' una strategia aperta e in continua evoluzione" – ha affermato **Riccardo Fuochi** presidente dell'Associazione Italia-Hong Kong e del Propeller Port of Milan - "In aggiunta ai 6 corridoi proposti da Xij Jinping nel 2013, si stanno realizzando nuove iniziative anche in Paesi geograficamente collocati al di fuori della "via della seta" .Investimenti in Africa, Sud America , Australia evidenziano la globalità dell'iniziativa. Secondo l'Asian Development Bank, 45 Paesi asiatici dovrebbero investire 26,000 miliardi di dollari entro il 2030 per la realizzazione di infrastrutture soprattutto nel settore energetico e logistico.*

*C'è quindi spazio per le aziende Italiane in ogni settore. Industria, commercio, logistica , costruzioni, turismo, servizi professionali.*

*L'Italia e' tra i soci fondatori dell'AiIB , dotata di un capitale finanziario di oltre 100 miliardi di usd. . L'AiIB non e' una banca cinese e quindi può essere un punto di riferimento per le imprese italiane che operano nelle aree geografiche di riferimento della banca.*

*In questo contesto i porti del Nord Est , al centro di una delle più importanti zone manifatturiere italiane possono diventare i terminali di riferimento della Nuova Via della Seta".*

Secondo **Alessandro Panaro**, responsabile dell'Ufficio Maritime and Mediterranean Economy – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno *"Con i ritmi elevati di traffico che sta segnando il Canale di Suez (+11% nel 2017 sul 2016), l'aumento del traffico navale (+24% dal 2012 al 2016) e il ritrovato slancio di alcuni Paesi dell'Area Mena (Middle East e North Africa) il Mediterraneo sta ritrovando una nuova e più incisiva centralità in ambito marittimo mondiale. La Cina sta quindi insistendo con importanti investimenti in terminal e porti nell'area MED e questo deve lasciar riflettere su come e in che misura possiamo intercettare navi commerciali e intensificare le relazioni con il Dragone così da poter cogliere le grandi opportunità che scaturiranno per i nostri sistemi portuali. Occorrerà però mostrare alla Cina che il nostro sistema logistico e marittimo è efficiente, solido e forte e soprattutto coeso senza individualismi, campanilismi e senza debolezze."*

## - segue

---

Da parte sua il presidente di Confindustria Venezia- Rovigo **Vincenzo Marinese** riguardo alle strategie degli industriali veneti rispetto al B.R.I. ha sottolineato *"Il nostro non è un problema di soldi né di mercato né di tessuto industriale che qui è forte .Oggi ci è stato rappresentato uno scenario e sta soltanto a noi coglierlo .Vogliamo metterci a fianco del territorio e dare il nostro contributo"*.. Sottolineando poi l'esigenza per i porti di Venezia e Trieste di realizzare quanto prima un piano industriale che preveda zone franche, zone economiche speciali con incentivi fiscali, la ricollocazione del manifatturiero e la valorizzazione dell'export.

Da parte sua il segretario generale dell'Autorità Portuale di Sistema dell'Adriatico Nord orientale **Mario Sommariva**, ha parlato dell'esigenza di una più stretta collaborazione tra i porti di Venezia e Trieste investendo sullo sviluppo infrastrutturale e della logistica, mentre il presidente dell'Autorità Portuale di Sistema dell'Adriatico settentrionale **Pino Musolino** ha ricordato come tra opportunità e criticità della "via della seta" non si debba assumere *"atteggiamenti remissivi"* rispondendo pedissequamente alle richieste cinesi ma rispondere con chiare regole europee, attrezzando i nostri porti, anche rafforzando la collaborazione all'interno del N.A.P.A., con infrastrutture e strutture adeguate a ricevere nuove linee marittime anche per navi di grandi dimensioni . Non solo full container ma anche per impiantistica e general cargo , traffici questi che vedono il porto di Venezia tra i più quotati scali adriatici.

## Propeller Port of Venice. NordEst – Per Porti e Imprese opportunità e criticità della “via della seta”



“Porti e Imprese del Golfo di Venezia nella One Belt One Road : Quali opportunità per il nordest? “ Questo il tema dibattuto dall’ International Propeller Club Port of Venice al centro congressi della Venezia Terminal Passeggeri presenti i rappresentanti dei Club di Ravenna, Mantova, Monfalcone e Trieste. Autorevoli i relatori introdotti dal presidente del Sodalizio cav. Massimo Bernardo che ha ricordato come prioritario ad ogni accordo economico/ commerciale tra i 68 Paesi aderenti al Belt and Road Initiative (BRI) , cioè alla “via della seta”, dovrebbe essere il dialogo culturale, armonizzazioni legislative, ecc. ecc.

“ Mi chiedo infatti – ha esordito Bernardo - se uno dei grandi quesiti della “One Belt one Road” a cui dovremmo necessariamente tutti dover rispondere non sia quello che riguarda l’indispensabile dialogo tra culture diverse, queste sono sì collegate nella stessa “cintura” – la belt – da esclusivi interessi economico-finanziari , oggi troppo spesso gestiti a livello ragionieristico – ma ancora lontano nella “ road” – cioè in quella stessa virtuale “strada” che unirà l’est e l’ovest del mondo - da quell’osmosi culturale che sta alla base della vera crescita economica per raggiungere l’unico vero comune obiettivo, stavolta, rappresentato dal maggiore benessere e, non solo, economico ma soprattutto sociale, per tutti “ – L’iniziativa BRI o Via della Seta e’ una strategia aperta e in continua evoluzione – ha affermato Riccardo Fuochi presidente dell’Associazione Italia-Hong Kong e del Propeller Port of Milan – In aggiunta ai 6 corridoi proposti da Xij Jinping nel 2013, si stanno realizzando nuove iniziative anche in Paesi geograficamente collocati al di fuori della “via della seta” .Investimenti in Africa, Sud America , Australia evidenziano la globalità dell’iniziativa. Secondo l’Asian Development Bank, 45 Paesi asiatici dovrebbero investire 26.000 miliardi di dollari entro il 2030 per la realizzazione di infrastrutture soprattutto nel settore energetico e logistico.

C’è quindi spazio per le aziende Italiane in ogni settore. Industria, commercio, logistica , costruzioni, turismo, servizi professionali.

L’Italia e’ tra i soci fondatori dell’AIIB , dotata di un capitale finanziario di oltre 100 miliardi di usd. . L’AIIB non e’ una banca cinese e quindi può essere un punto di riferimento per le imprese italiane che operano nelle aree geografiche di riferimento della banca.

In questo contesto i porti del Nord Est , al centro di una delle più importanti zone manifatturiere italiane possono diventare i terminali di riferimento della Nuova Via della Seta . E’ stata poi la volta di Alessandro Panaro Responsabile dell’Ufficio Maritime and Mediterranean Economy – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno – il quale ha tra l’altro affermato : “Con i ritmi elevati di traffico che sta segnando il Canale di Suez (+11% nel 2017 sul 2016), l’aumento del traffico navale (+24% dal 2012 al 2016) e il ritrovato slancio di alcuni Paesi dell’Area Mena (Middle East e North Africa) il Mediterraneo sta ritrovando una nuova e più incisiva centralità in ambito marittimo mondiale. La Cina sta quindi insistendo

con importanti investimenti in terminal e porti nell’area MED e questo deve lasciar riflettere su come e in che misura possiamo intercettare navi commerciali e intensificare le relazioni con il Dragone così da poter cogliere le grandi opportunità che scaturiranno per i nostri sistemi portuali. Occorrerà però mostrare alla Cina che il nostro sistema logistico e marittimo è efficiente, solido e forte e soprattutto coeso senza individualismi, campanilismi e senza debolezze.” Da parte sua il presidente di Confindustria

## - segue

---

Venezia- Rovigo Vincenzo Marinese rispondendo alla domanda del presidente del club su quali fossero le strategie degli industriali veneti rispetto al B.R.I. ha testualmente affermato "Il nostro non è un problema di soldi né di mercato né di tessuto industriale che qui è forte .Oggi ci è stato rappresentato uno scenario e sta soltanto a noi coglierlo .Vogliamo metterci a fianco del territorio e dare il nostro contributo". Ha poi concluso il suo intervento focalizzando l'imprescindibile complementarietà tra i porti di Venezia e quello di Trieste sottolineando l'esigenza di realizzare quanto prima un piano industriale che preveda zone franche, zone economiche speciali con incentivi fiscali, la ricollocazione del manifatturiero e la valorizzazione dell'export". Da parte sua il segretario generale dell'Autorità Portuale di Sistema dell'Adriatico Nord orientale Mario Sommariva ha focalizzato il suo breve intervento sull'esigenza di una più stretta collaborazione tra i porti di Venezia e Trieste investendo sullo sviluppo infrastrutturale e della logistica mentre il presidente dell'Autorità Portuale di Sistema dell'Adriatico settentrionale Pino Musolino ha ricordato come tra opportunità e criticità della "via della seta" non si debba assumere "atteggiamenti remissivi" rispondendo pedissequamente alle richieste cinesi ma rispondere con chiare regole europee, attrezzando i nostri porti, anche rafforzando la collaborazione all'interno del N.A.P.A. , con infrastrutture e strutture adeguate a ricevere nuove linee marittime anche per navi di grandi dimensioni . Non solo full container ma anche per impiantistica e general cargo , traffici questi che vedono il porto di Venezia tra i più quotati scali adriatici.

## Grandi navi a Venezia: solo un problema estetico

Musolino: “chi non vuole le crociere dica come salvare il lavoro”

VENEZIA – Nella sentenza del Tar Veneto del 17 Marzo 2014 si legge: “Il Tar boccia i limiti imposti dalla Capitaneria in applicazione del decreto Clini- Passera: i giudici dichiarano che esiste il difetto di istruttoria ed affermano che serviva una più adeguata ponderazione di tutti gli interessi pubblici e privati citando espressamente occupazione e indotto, temi rimasti privi di adeguata considerazione”.

Siamo ad un bivio: fare le riforme per tornare a crescere oppure difendere gli interessi di corporazioni, oligarchie e grandi organizzazioni sindacali; in realtà nel caso nostro poche persone abili e scaltre hanno trasformato insinuazioni e dubbi in false verità.

In questi giorni sono rimasto con favore colpito da due affermazioni del presidente Pino Musolino, la prima riportata da Il Secolo XIX di Genova del 26 Marzo “chi non vuole le crociere dica come salvare il lavoro”, la seconda del Gazzettino del 5 Maggio “l’assedio non è colpa della navi crociere” con la precisazione che “l’impatto dei croceristi è del 7% dei turisti che annualmente vengono a visitare la città”, affermando anche che non sono i croceristi a creare problemi alla città, sono anzi un modello per Venezia “arrivano in porto e scendono dalla nave con tour organizzati. I flussi sono ben controllati e peraltro questi visitatori pagano in anticipo, attraverso le tasse portuali, un contributo alla città”. Musolino è, come noto, il più giovane presidente di porto in Italia, forse il più preparato e competente.

Premesso che il terminal passeggeri di Marittima, grazie alla grande professionalità dei suoi dirigenti, è oggi il più valido terminal passeggeri del Mediterraneo, è dotato di 3,5 km di banchine, 290.000 mq di superficie complessiva, 10 terminal croceristi e 11 accosti, il comparto occupa nel suo complesso 4.200 persone. Si tratta di personale giovane e colto di alta professionalità in tutti i comparti, dal direttore generale del terminal, agli agenti marittimi, ai tour operator ed alle guardie giurate. Qualcuno forse vorrebbe che perdessero il posto e andassero magari all'estero, come succede alla maggior parte dei giovani italiani dotati di cultura e qualità.

La stampa specializzata evidenzia che il 2017 delle crociere del Mediterraneo si è chiuso con 25,9 milioni di passeggeri (- 4,1%) per effetto dei divieti sulle navi a Venezia, che come noto determinano il calo su tutto l'Adriatico, affermazione peraltro espressa ben sei anni addietro a Miani dall'allora presidente del porto di Ravenna ing. Galliano Di Marco. Venezia nel 2013 ha toccato il record con 1.815.823 croceristi ridotti nel 2017 a 1.427.812; senza la strumentale, vuota e cieca campagna dei “no grandi navi” il traffico poteva incrementare di circa un milione di croceristi portandosi a 2.500.000 per anno.

Come noto, Miami con 4.850.000 croceristi per anno offre lavoro a circa 200.000 persone e si stima che abbia un impatto economico solo a Miani di 18 miliardi di dollari. Mi viene spontanea una domanda forse pleonastica e cioè quali effetti avrebbe avuto l'efficienza del porto crociere di Venezia sull'occupazione locale e su tutto l' Adriatico e quali effetti economici per tutta l'Italia? Credo proprio che qualcuno dovrà rispondere per questa assurda e costruita situazione.

Solo *ad abundantia* mi permetto ribadire che il problema grandi navi a Marittima è strumentale e nasce solo da percezione estetica; al riguardo ricordo un Ministro che mesi

## -segue

---

addietro stava bevendo uno spritz in Riva degli Schiavoni e dichiarò il proprio disappunto perché una grande nave era passata e gli aveva tolto la vista dell'Isola di San Giorgio per 90 secondi, il tempo cioè del transito di circa 300 metri lineari alla velocità prevista di sei nodi. E' certamente una analisi tecnica e scientifica di altissimo livello e degna del massimo plauso....

Ricordo che le moderne navi crociera sono dotate di carena dislocante (i filetti fluidi scivolano lungo l'opera viva senza creare moto ondoso), hanno pescaggi massimi di 8,70 m ed il Bacino di San Marco / Canale della Giudecca ha pescaggio utile di 11 m, non creano turbolenze anzi acquietano gli specchi d'acqua al loro passaggio (al riguardo sentire i gondolieri di San Marco), sono trainate da due rimorchiatori e imbarcano due piloti, navigano in cunetta e se dovessero uscire dalla rotta si arenerebbero subito sui fondali fangosi, in porto usano combustibili a bassissimo livello di zolfo (0,1%) per evitare l'inquinamento mentre la legge italiana prevede una percentuale di zolfo inferiore al 3,5 % fino al 2020 e 0,5 % dal 2020.

Concludo con una riflessione sui "no grandi navi" di cui sono attori e protagonisti costanti Tommaso Cacciari ed il centro sociale Morion. I centri sociali hanno avuto grandi meriti per la loro disponibilità verso le persone deboli, ignorate dalle istituzioni, colpite da ingiustizie e in difficoltà, mi domando come fanno a mettersi contro alle navi crociera senza rendersi conto degli enormi danni che stanno procurando già oggi a tanti lavoratori, compromettendo peraltro il destino delle future generazioni. A Tommaso Cacciari, pronipote di un grande pediatra veneziano che ho conosciuto e nipote di Massimo che è oggi uno dei più grandi pensatori italiani, peraltro opinionista eccelso, proporrei di sentire lo zio per capire cosa è opportuno fare circa le grandi navi crociera a Venezia.

Ricordo che il Prof. Massimo Cacciari riguardo al tessuto umano veneziano disse "le sciagure di Venezia sono due: le contesse che smaniano per salvarla e il carattere dei suoi abitanti".

## "La sicurezza dal rischio infortuni è una presa di coscienza" /

### Intervista a Ervino Harej

di Lucia Nappi

**TRIESTE** - Il trasporto delle merci su strada, rispetto alla ferrovia, al mare e all'aria, mantiene ancora un ruolo predominante nel settore grazie ai suoi vantaggi, perché molto personalizzabile e flessibile. Il treno e l'aereo sono tipologie di trasporto molto più rigide, legate ad orari e tabelle di marcia, difficilmente adattabili alle esigenze di ciascun cliente. L'Italia, in Europa, ha da sempre un primato nei trasporti delle merci su strada.

Continuando il nostro viaggio nei terminal portuali, analizzati sotto il profilo della sicurezza del lavoro, [iniziato a TDT Livorno e Sech Genova](#), è inevitabile andare a trattare dell'autotrasporto. Perché è su camion che le merci entrano ed escono maggiormente dai porti, qui la presenza di molti mezzi congestionano il traffico creando potenziali rischi di infortuni per i lavoratori.

Di questi e di altri aspetti parla **Ervino Harej**, direttore generale di Autamarocchi SpA, azienda leader in Italia per l'autotrasporto di container.

#### All'interno dei terminal come vi adeguate alle regole di sicurezza?

*"La gestione è demandata a ciascun terminalista che crea delle regole che sono norme di comportamento: percorsi, viabilità, pianificazioni operative per esempio come posizionare il camion, il divieto di scendere dalla cabina di guida ecc..*

*Le regole vengono inviate dai principali terminal, alle aziende di trasporto, alle associazioni di categoria. Noi facciamo nostre queste istruzioni e le utilizziamo per darle ai nostri autisti".*

Inoltre i terminal hanno una verifica orizzontale e verticale che segue le istruzioni.

*I percorsi sono tracciati a terra con le direttrici, talvolta con i colori, poi ci sono le segnalazioni verticali: la cartellonistica che ripete le norme salienti della sicurezza".*

#### L'incidente quando può verificarsi?

*"Spesso queste norme sono applicate a situazioni dove c'è un po' di congestione, come succede in certe giornate e in alcune fasce orarie, per cui non è sempre facilissimo rispettarle. Talvolta quindi l'incidente, purtroppo, può accadere.*

*Però su questa materia è stato fatto molto, siamo molto attenti, Si posso verificare due o tre incidenti all'anno nei porti, è un dato modesto a fronte dei nostri traffici quotidiani".*

#### Quale settore di traffico è maggiormente pericoloso?

*"E' il mondo container ad essere il più pericoloso, i contenitori sono accatastati, magari in una curva possono essere urtati e cadere.*

*A Trieste che è un porto che ha servizi rilevanti di traffico ro-ro, quelli con la Turchia, **non abbiamo mai avuto un infortunio**. L'autista al gate riceve il posizionamento, dove andare a ritirare il semirimorchio, dentro al terminal durante il movimento non scende mai dal camion, se non in fase di aggancio del semirimorchio.*

#### Cosa può provocare l'infortunio?

*"E' nella fase di congestione che si trova la situazione di maggiore pericolo, ma non capita mai per mancanza di spazio. Siamo un'azienda certificata e i rari incidenti avvenuti sono frutto dell'errore umano: del carrellista o dell'autista. Per esempio un incidente è*

## - segue

---

*capitato perché il camion ha perso il contenitore che, non era bloccato sui twister, si è rovesciato facendo solo danni”.*

### **Nei terminal quanti incidenti avete avuto?**

*“Nell’ultimo anno due incidenti. Nell’autotrasporto l’elemento di pericolosità è rappresentato dalla strada, gli incidenti avvengono per congestione stradale. Teniamo molto alla sicurezza dei lavoratori che è frutto di molte azioni di formazione: la guida previdente e sicura è alla base, come la posizione del carico, la gestione e la manutenzione dei mezzi”.*

### **Quale differenza c’è, a livello di formazione, tra le aziende di autotrasporto?**

*“Tutte le aziende si adeguano sulla sicurezza, per gli autisti c’è la **formazione obbligatoria**. Le aziende grandi, come la nostra, fanno qualcosa in più, noi facciamo **formazione integrativa**. Abbiamo dei responsabili interni della sicurezza, persone particolarmente formate, poi dei responsabili della sicurezza dei lavoratori che vanno nelle zone critiche. **La sicurezza dal rischio infortuni è una presa di coscienza** ed è il risultato di azioni di più soggetti. Bisogna sempre migliorare è intollerabile che un lavoratore si faccia male”.*

# Città della Spezia

---

## Economia del mare, a Spezia pesa 700 milioni

*Liguria terra di primati, dalle Bandiere blu agli stabilimenti, dalla cantieristica ai container.*

La Spezia - La Liguria è prima regione italiana per contributo dell' economia del mare alla crescita del territorio (9,1% del totale imprenditoriale regionale), per numero di Bandiere blu, per quota di imprese della cantieristica sul totale della manifattura (1.5% su una media italiana dello 0.3%), nonché la terza per numero di stabilimenti balneari. E i porti liguri movimentano poco meno del 40 per cento dei container in transito negli scali nazionali. Questi sono soltanto alcuni degli eloquenti e lusinghieri dati che emergono dal rapporto strategico 'Liguria 2022', realizzato da The European House - Ambrosetti in collaborazione con Regione Liguria, Compagnia di San Paolo, Duferco Energia, Gruppo ERG, Gruppo Spinelli, Gruppo Messina, Italiana Coke, Villa Montallegro, PSA Voltri-Pra, Ansaldo Energia, Camera di Commercio di Genova e Camera di Commercio Riviera di Liguria, Associazione Smart City. Alla Spezia il valore aggiunto prodotto dalle imprese dell' Economia del Mare è di ben 700 milioni di euro. Inoltre, la provincia della Spezia e quella di Genova insieme coprono il 9 per cento della quota complessiva di export nazionale del settore cantieristico - l' Italia è il primo esportatore mondiale della cantieristica nautica con il 16.6 per cento dell' export globale. Alla realizzazione di navi da crociera, unità militari di superficie e sommergibili, navi a tecnologia duale, componentistica navale, si affianca la rilevante produzione della nautica da diporto: imbarcazioni a motore di grandi dimensioni e mega-yacht. Giovedì 10 maggio 2018 alle 18:58:22 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.

## Lavoro e sicurezza, viaggio nei terminal portuali TDT e Sech / Intervista a Cozzani

Parla Massimiliano Cozzani, direttore commerciale di GIP: *“La sicurezza del lavoro, oltre ad essere una regola etica, identifica anche un terminal, quindi un’azienda, più credibile”*.

di Lucia Nappi

**LIVORNO** - Lavorare in un terminal portuale niente è a caso, i lavoratori che si muovono sulle banchine e sui piazzali seguono un protocollo preciso, rispettando le regole della sicurezza.

Da quando la nave attracca in banchina, a quando la merce viene movimentata, imbarcata e sbarcata, le operazioni si devono svolgere con il massimo dell’efficienza, ma nel rispetto delle regole che proteggono i lavoratori dal rischio di infortuni.

Il porto è come un’orchestra, dove tutti gli strumenti devono procedere all’unisono. Sulle banchine ogni lavoratore ha un compito da svolgere in sincronia con quello degli altri.

Alle regole del terminal sono chiamati a rispondere oltre i dipendenti della società stessa, anche tutti le altre componenti della forza lavoro che fanno capo ad imprese diverse come i trasportatori, gli ormeggiatori, le imprese di imbarco e sbarco ecc.

*“Quella della sicurezza oltre ad essere una regola etica, identifica anche un terminal, quindi un’azienda, più credibile e più competitiva nel mercato”*. Lo spiega **Massimiliano Cozzani, marketing director di GIP SpA** (Gruppo Investimenti Portuali). Ovvero la holding finanziaria azionista di maggioranza dei due terminal portuali: **TDT Livorno** (80%) e **Sech Genova** (60%, il restante 40% è di Psa).

Dal 2017 poi la società, con l’ingresso dei fondi anglo-francesi infracapital e Infravia, imprime ai due terminal un volto organizzativo unico, equiparandone anche gli standard sulla sicurezza del lavoro.

Il network terminalistico di GIP include inoltre la partecipazione, come azionista non di maggioranza, in **VTE di Genova** (34,7%, mentre il resto è di Psa), in **Vecon Venezia** (34,7% e anche qui il resto è di Psa) e nel **Consorzio Bettolo Genova** (21%) partecipata da Msc (65%) e Psa (14%) questa è la società che controllerà il terminal Bettolo (in costruzione).

### La sicurezza del lavoro nei terminal TDT e Sech come viene applicata?

*“La sicurezza da noi è molto sentita, non solo a parole, ma viene applicata, quindi attenzione ai dispositivi di protezione per i lavoratori, a partire dal casco, quando c’è vento non passare sotto i contenitori, i camion hanno la loro corsia non possono andare dove vogliono e molte altre.*

*Il personale è molto sensibile alle questioni della sicurezza, ci sono anche le persone addette al controllo, quindi che verificano che nei terminal tutti rispettino le procedure.*

*Qualora si verificasse una non conformità, apriamo un confronto aziendale in maniera trasversale, coinvolgendo le diverse aree aziendali: dall’operativo al commerciale. Ne parliamo nei gruppi di lavoro, discutiamo di cosa è successo e cosa doveva essere fatto”*.

## - segue

---

### **Perché un approccio trasversale?**

*"Per esempio l'area commerciale non deve solo vendere il prodotto, ma deve fare pressione sugli operativi. Sono stato due anni a Livorno a TDT, sono state importanti le riunioni con gli operativi. Devi capire cosa succede nel terminal fin nei minimi dettagli, sensibilizzare affinché le procedure sulla sicurezza vengano seguite. I commerciali esprimono dei concetti ai clienti, ma devono conoscere dettagliatamente quello che avviene e come avviene nel terminal. perché alla fine si è più credibili. Questo è un concetto di economia aziendale".*

### **Cosa è cambiato con l'arrivo dei nuovi soci, i fondi Infracapital e Infravia, a livello di safety?**

*"Sech è meno dinamico rispetto a TDT, a Livorno il processo era più avanti, pertanto abbiamo equiparato le procedure. I tecnici hanno messo a punto delle **best practices**, cercando di farle uguali in entrambi i terminal. Questo trova i soci e i lavoratori favorevoli. A Genova accelereremo il processo, che è già iniziato, come nel caso del **1 maggio con l'open day di Sech**. E' stata la giornata di sensibilizzazione alla sicurezza, in cui abbiamo aperto il terminal alle famiglie dei lavoratori e, alla cittadinanza in genere.*

### **"Tu sei la sua sicurezza non dimenticarlo" lo slogan dell'open day era molto diretto. Come è riuscita l'iniziativa?**

*"La presenza dei bambini che indossavano i caschetti, è stato un messaggio di prevenzione infortuni molto forte per i loro padri. Si è sentito subito un legame immediato. Non ci aspettavamo una così grande affluenza di pubblico, sono venute a visitarci circa 350 persone".*



**DIRIGENTE**  
Daniele Grifoni

## L'INCONTRO

### Gli allievi del Cappellini a lezione di sicurezza

LA SICUREZZA e il lavoro portuale: un tema più che attuale, anche per i drammatici avvenimenti dei giorni scorsi non solo sulle banchine livornesi. Ne hanno parlato agli studenti delle ultime classi del nautico Cappellini, i dirigenti del terminal Lorenzini, presentati da Fabrizio Ceccarini e Claudio Tonci, con interventi del direttore dell'Inail Livorno Carmine Cervo e il professor Giampaolo Pisciotti del Nautico. L'iniziativa, voluta da Federmanager Livorno, ha anche consentito di illustrare agli studenti la vita e il lavoro all'interno di un terminal portuale in forte sviluppo, com'è il Lorenzini sulla sponda Est della Darsena Toscana. Per il terminal Lorenzini hanno parlato l'amministratore delegato Daniele Grifoni (nella foto), l'operation manager Averardo Grifoni e il terminal manager Mauro Pecchiari. Spettacolare il filmato della Scovavento proiettato ai ragazzi sull'ingresso in porto fino al Lorenzini della 'Msc Vita', la fullcontainer più grande (oltre 300 metri, portata 9 mila teu) mai attraccata al terminal, grazie anche ai lavori di allargamento della strettoia del Marzocco e alla sinergia - più volte richiamata dai Grifoni - con l'Associazione piloti e gli altri organismi di controllo e di ausilio. Grande attenzione nell'incontro ai temi della sicurezza del lavoro: che comporta anche ciclici corsi antinfortunistici e una attenzione costante ad ogni singolo elemento presente sui piazzali, dove una sola piccola distrazione può comportare drammatiche conseguenze. L'incontro si è concluso con un invito agli studenti per visitare il terminal Lorenzini e assistere dal vivo al lavoro portuale.

A.F.

# Adsp, Luciani: "I vertici trovino un equilibrio"

*Il presidente della Cpc interviene dopo le polemiche dei giorni scorsi e cerca di calmare gli animi*

CIVITAVECCHIA - «A noi interessa che il porto lavori, invito i vertici dell'AdSP a ritrovare un equilibrio». Lo ha dichiarato il presidente della Cpc Enrico Luciani in merito al caso Macii, esploso dopo la richiesta di dimissioni al segretario generale di Molo Vespucci da parte del presidente Francesco Maria di Majo.

Un invito, quello di Luciani, a lavorare per il bene comune del porto. Sottolineando che se lo scalo non appare tranquillo si rischia di allontanare imprese e armatori. Paura condivisa anche da Gennaro Gallo (Ultrasporti) che ha invitato anche i vertici di Molo Vespucci a smentire la notizia riguardo il taglio degli stipendi degli amministrativi.

Sul caso è intervenuto anche Tullio Nunzi dell'associazione "Meno poltrone più panchine": «Si trovi un accordo su competenze e obiettivi».

## Civitavecchia, Portuali: "La Macii non si dimetta"

**CIVITAVECCHIA** - La Compagnia Portuale di Civitavecchia commenta le tensioni in atto in questi giorni all'interno Authority di Molo Vespucci e, le possibili dimissioni del segretario generale dell'ente, **Roberta Macii**, auspicando che *"per il bene del porto"*, non si dimetta e che con il presidente, Francesco Maria di Majo, *"continuino a lavorare insieme onde scongiurare tensioni, anche sociali, che potrebbero danneggiare in modo irreparabile questo Porto amato da tutti noi."*

Lo rende noto la Compagnia Portuale Civitavecchia in un comunicato congiunto a firma di *C.P.R. Impresa portuale s.r.l., C.I.L.P. Cooperativa di lavoro, Agenzia Bellettieri, Port Mobility, Agenzia Revello, Impresa Portuale Civitavecchia, Minosse s.r.l., Spedimar s.r.l., Associazione Spedizionieri Civitavecchia, Traiana s.r.l., G.T.C. s.r.l., Interminal s.r.l., Gruppo Ormeggiatori Battellieri Civitavecchia, C.F.F.T. S.p.a.*

*"Abbiamo avuto modo – tutti noi indistintamente - di apprezzare la scelta del Presidente di Majo, nell'individuare Roberta Macii quale numero due dell'Ente.*

*Il Segretario, infatti, in soli 10 mesi di lavoro ed in sinergia con il Presidente, ha contribuito ad instaurare un rapporto collaborativo e costruttivo con i propri colleghi, con le imprese portuali, con le organizzazioni Sindacali e con i lavoratori tutti.*

*Conosciamo bene la situazione di crisi che attraversa la portualità italiana e soprattutto gli scali dell'ambito del network dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.*

*Il Porto di Civitavecchia ha bisogno di serenità e stabilità per poter vincere le sfide che ogni giorno si trova ad affrontare. Oggi, ove la dottoressa Macii dovesse dimettersi, ci troveremo a ricominciare da capo con un futuro più che incerto, e questo non ce lo possiamo permettere.*

*Crediamo opportuno, per il bene del nostro Porto, che l'Avv. di Majo e la Dott.ssa Macii continuino a lavorare insieme onde scongiurare tensioni, anche sociali, che potrebbero danneggiare in modo irreparabile questo Porto amato da tutti noi."*

## ADSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: promotrice dell'istituzione delle ZLS. Il 17 maggio una riunione con operatori logistica

(FERPRESS) – Roma, 10 MAG – L'AdSP si è fatta promotrice dell'istituzione delle ZLS e, in questa fase, è supportata da Unindustria Civitavecchia e Unindustria Cassino. Il prossimo 17 maggio si terrà, infatti, una riunione con gli operatori della logistica e i proprietari di aree portuali e retroportuali degli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta che potrebbero ricadere in un'eventuale Zona Logistica Speciale (ZLS).

“Le ZLS – dichiara il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo – hanno lo scopo di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali e retroportuali delle Regioni e quindi dell'occupazione. Non avranno il credito d'imposta per gli investimenti delle Zes, ma avranno le stesse semplificazioni amministrative per attrarre gli investimenti”.

“In questa fase – precisa di Majo – l'AdSP sta gettando le basi, anche attraverso l'istituzione di un gruppo di lavoro sulle ZLS, nell'ambito dell'Organismo di partenariato, per dimostrare, alla Regione Lazio (a cui spetta presentare la proposta di istituzione delle ZLS alla Presidenza del Consiglio) che sussistono tutti i presupposti e le esigenze per tale istituzione”.

“Le ZLS – precisa il presidente di Majo – possono essere istituite, nella regione Lazio, solo nei porti di questa AdSP e il cui Presidente sarà a capo del Comitato d'indirizzo, di cui faranno parte un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri, uno del Ministero dei Trasporti ed uno della Regione Lazio”.

L'incontro avvenuto ieri a Gaeta è seguito ad altre iniziative volte allo sviluppo del territorio e dell'occupazione come quella che si è tenuta a Civitavecchia il 3 maggio scorso organizzata dall'AdSP con Confcommercio, CNA, Unindustria, Rappresentanti del Terminal crocieristico, Associazione degli agenti marittimi e spedizionieri, Comune e Regione e che sarà estesa anche ai tour operators, per creare un sistema che possa soddisfare le richieste e le esigenze dei crocieristi che decidono di rimanere a Civitavecchia.

“L'idea di costituire tale tavolo di lavoro è nata a seguito dell'aggiudicazione del bando regionale “Reti d'impresa” da parte della CNA e del Comune di Civitavecchia – precisa il Presidente dell'AdSP – che hanno ottenuto dei fondi per realizzare il progetto “The shopping port” per diversificare l'offerta di servizi ai circa 2,5 milioni di crocieristi che transitano nel nostro porto”.

“Nel corso della riunione – conclude di Majo – ho apprezzato che sia stato ricordato che l'attività turistica di Civitavecchia non vada limitata solo allo “shopping commerciale” ma che tenga conto anche dell'aspetto culturale valorizzando il patrimonio storico e artistico presente nel porto storico e nella città, in osservanza anche del codice di buona pratica per lo sviluppo commerciale cittadino legate al traffico crocieristico dell'ESPO”.

## Napoli, Spirito: "Ricuciamo il rapporto con la città"

di Giovanni Grande

**NAPOLI** - Un open day nazionale della portualità. *"Anche in questo modo si costruisce un sistema coeso, ne discuteremo con Assoportì".* **Pietro Spirito lancia la sua proposta alla presentazione di Napoli Porto Aperto 2018.** Manifestazione giunta alla seconda edizione che il prossimo 17 giugno aprirà le porte dello scalo partenopeo ai cittadini. Visite guidate, intrattenimento musicale, proiezioni cinematografiche, fuochi d'artificio. Il ricco carnet di iniziative pensate coinvolgendo una serie di attori della cultura e del cluster marittimo punta a *"ricucire il rapporto con la città"*.

Obiettivo dichiarato del presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale fin dal suo insediamento. Esigenza più o meno condivisa da altri scali (Livorno e Trieste, tra gli altri) che organizzeranno quasi in contemporanea le loro *"giornate conoscitive"*. *"E' sempre più importante – spiega Spirito – costruire un rapporto con la cittadinanza, alzare la sensibilità sulle tematiche economiche che vedono protagonisti i porti nella loro funzione di cerniera tra i territori e le loro connessioni marittime"*.

Due le novità previste da Porto Aperto, in aggiunta alle tradizionali visite via mare per illustrare le attività commerciali, cantieristiche e industriali dello scalo: l'opportunità di conoscere tre edifici di grande valore storico-architettonico come la Stazione Marittima, gli ex Magazzini Generali e l'Immacolatella Vecchia (tutti coinvolti in progetti di radicale riqualificazione urbanistica: dai lavori per la metropolitana a Piazza Municipio al Museo del Mare e dell'Immigrazione); il coinvolgimento del porto di Salerno, dove il 16 giugno le scuole della città avranno modo di approcciare per la prima volta, a bordo di traghetti, i traffici che vi si svolgono. *"L'obiettivo è comprendere fin dal prossimo anno anche il porto di Castellammare di Stabia per rappresentare tutto il sistema portuale della regione,"* annuncia Spirito. *"Vogliamo dare conto delle attività che avvengono sulle banchine, degli sforzi profusi per assicurare più sviluppo e meno impatto sulle città. Un percorso che non può prescindere dall'ottimo rapporto fin qui instaurato con le istituzioni, nella scia di uno spirito civico e di un impegno di squadra che fin qui ha fatto difetto, soprattutto nel meridione"*.

L' economia del mare

## Grimaldi a Napoli Spirito studia una soluzione

*Il presidente dell' Autorità portuale: «A Salerno c' è la rotazione, qui no»*

Più autostrade del mare, più servizi, più crescita. I porti di Napoli e Salerno hanno una impostazione diversa nella gestione degli spazi e questo crea una ulteriore difficoltà di dialogo tra imprenditori che gestiscono servizi portuali. Pietro Spirito, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale ha sviscerato anche la questione autostrade del mare presentando l' iniziativa Porto Aperto in programma il 16 giugno a Salerno e il 17 giugno a Napoli. La prima questione è la domanda di spazi in concessione fatta dalla Grimaldi per portare a Napoli alcune Autostrade del mare. Manuel Grimaldi, l' ex presidente di Confitarma, anche recentemente ha sollevato con forza la questione chiedendo una banchina per le sue navi o uno spazio è certo a rotazione se le concessioni verranno tolte anche alle altre compagnie. «Stiamo lavorando - ha subito chiarito Spirito - anche se le soluzioni non sono semplici. La questione riguarda il modo completamente diverso con cui da sempre sono stati gestiti porti di Napoli e di Salerno. Qui (Napoli ndr) le banchine sono state date in concessione ai singoli operatori che pagano un canone e le utilizzano come meglio credono. A Salerno, invece, gli spazi sono assegnati a rotazione e tutti possono fare domande di attracco negli orari disponibili. Questo differente modo di gestire gli spazi pubblici è alla base dei problemi che abbiamo oggi. Fidiamo, comunque, nella collaborazione con l' autorità marittima che disciplina gli accosti e nel fatto che con una sola autorità di sistema portuale si possono impiantare linee di azione comuni ai due porti per il futuro».

E a proposito di autostrade del mare Spirito ha anche parlato dei nuovi collegamenti Napoli-Catania e Napoli-Malta voluti da Tirrenia per il Gruppo Onorato. «Quando si investe in servizi aggiuntivi - ha detto - siamo tutti contenti. Le strutture che abbiamo vanno sfruttate tutte al massimo delle loro potenzialità». Tirrenia propone tre collegamenti settimanali con Catania e tre con Malta in transhipment.

Una iniziativa che coincide con il rafforzamento annunciato dal Gruppo Grimaldi della Salerno-Catania dopo la chiusura dei servizi della Tline Napoli-Catania. «La concorrenza in questi casi - ha detto Spirito - è la benvenuta.

Più servizi efficienti ci sono più i porti migliorano la loro competitività».

## - segue

---

Già, la competitività. il Porto di Salerno con le autostrade del mare scoppia. crescono del 20% ogni anno e i tir in movimento lungo strade e autostrade creano non pochi problemi alla circolazione e alla sicurezza tanto da indurre la Federazione degli autotrasportatori a minacciare uno sciopero.

«Tutti sappiamo - ha detto ha detto Spirito su questo fronte - che il porto salernitano è compresso e che non ci sono spazi dove si possono ipotizzare ampliamenti. Nonostante questo il trasporto Ro.Ro., che a Salerno ha una roccaforte, continua a crescere a due cifre ogni anno. È evidente, quindi, che i problemi per il traffico aumentano. Siamo convinti - ha sottolineato il presidente - che i disagi quando dovuti allo sviluppo sono più sopportabili. Stiamo lavorando per cercare le migliori soluzioni per ridurli al minimo. Contemporaneamente, però, diciamo che i disagi sono meno preoccupanti di un porto fermo, di attività che non producono nulla». Sul fronte delle soluzioni per ora si punta su una migliore organizzazione. Poi verranno altri progetti, come la costruzione di un parcheggio multipiano proposto da Grimaldi. «Bisogna trovare spazi in strutture verticali per il trasporto delle auto nuove - ha sottolineato Spirito - in modo da liberare altre aree da destinare ad attività portuali a cominciare dalle autostrade del mare».

Per quanto riguarda Porto Aperto visite guidate via mare all' interno dello scalo e al molo San Vincenzo. Di pomeriggio, invece, intrattenimento musicale con Ad est dell' equatore, proiezione del filmato Ogni nave ha bisogno di un porto e, la sera, la proiezione della Gatta Cenerentola oltre a tanta buona musica e si fuochi. Strettissima la collaborazione col Comune, come ha sottolineato l' assessore Nino Daniele. Quest' anno ci sarà anche l' Accademia delle Belle Arti. Gli studenti con il regista Stefano Incerti realizzeranno un filmato di 15 minuti su Porto Aperto 2018.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*Antonino Pane*

## F.A.I. Gli autotrasportatori alzano il tiro e chiedono al Comune il ripristino del doppio senso di marcia di Via Benedetto Croce per le sole autovetture



Salerno, 10 maggio 2018 – Dopo l'incontro in Capitaneria di Porto, tenutosi martedì 8 maggio us, gli autotrasportatori salernitani si sono riuniti nel pomeriggio del 9 maggio, presso la sede F.A.I. di Salerno per fare il punto della situazione. Grande l'attenzione della F.A.I. sugli impegni presi in Capitaneria dai singoli attori del cluster portuale e richiesta di nuova convocazione all'Autorità marittima nella persona del **Comandante Cap. di Vascello Giuseppe Menna**, per mercoledì 16 maggio pv.

Per quanto attiene la viabilità, gli autotrasportatori sono certi che qualsiasi buona iniziativa, per migliorare il traffico dentro e fuori il Porto, passa anche attraverso il ripristino del doppio senso di marcia di Via Benedetto Croce per le sole autovetture.

Le motivazioni sono di seguito riassunte:

- 1) Dare la possibilità alle auto di entrare in città, percorrendo poche centinaia di metri, superando in tal modo, a piè pari, i pericoli di immettersi sul viadotto Gatto;
- 2) Non obbligare gli automobilisti a inserirsi sul viadotto Gatto ma lasciare a questi l'opzione tra l'usare via Benedetto Croce o immettersi sul viadotto;

Adottare queste misure significa specializzare al meglio il viadotto Gatto per il traffico industriale, far migliorare la viabilità, ridurre lo stress di tutti i conducenti d'auto e degli autisti dei veicoli industriali con l'indubbio beneficio ai fini della sicurezza della comunità salernitana.

Per quanto sopra, la F.A.I. di Salerno chiede un incontro, a breve, con il Comune di Salerno e in particolare con l'Assessore all'Urbanistica, dott. De Maio, il quale si è già espresso positivamente sull'apertura di Via Benedetto Croce per le sole autovetture seppure ad orario limitato.

## IL CONTRIBUTO DI FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART)



BRINDISI – Il modello di finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) si incentra su una contribuzione sia pubblica – proveniente dal Fondo per gli interventi strutturali di politica economica – che privata.

Quest'ultima, secondo quanto statuito dalla lettera B) dell'articolo 37, comma 6, del D.L. n. 201/2011, consiste in un vero e proprio "contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio". L'entità di tale contributo è correlata alle esigenze operative dell'ART e corrisponde al fabbisogno complessivo della medesima Autorità, risultante dai bilanci preventivi e dai rendiconti della gestione soggetti al controllo della Corte dei conti e pubblicati nella Gazzetta Ufficiale.

Sulla base di ciò l'ART ha adottato negli ultimi anni molteplici delibere determinative del contributo di funzionamento a carico delle imprese della logistica e dei trasporti; d'altro canto quest'ultime, ritenendo che il suddetto articolo 37 prevedesse un contributo "insufficientemente determinato nei suoi aspetti essenziali", hanno più volte impugnato le suddette delibere dinanzi al TAR Piemonte. Il Tribunale amministrativo, ritenendo così di dover approfondire ulteriormente la questione, ha inteso porre questione di legittimità costituzionale del suddetto articolo 37.

Si è quindi registrato l'intervento della Consulta che, avvalendosi di un articolato ed interessante ragionamento, ha ritenuto non fondata la questione di legittimità costituzionale. "Non vi è alcun dubbio – così esordiscono i giudici costituzionali – che il suddetto contributo previsto dall'articolo 37, comma 6, lettera B), del D.L. n. 201/2011 costituisca una prestazione patrimoniale e si conformi all'articolo 23 della Costituzione secondo cui "Nessuna prestazione personale o patrimoniale può essere imposta se non in base alla legge".

Quest'ultima norma è governata dal principio della riserva di legge cosiddetta relativa secondo cui spetta alla fonte legislativa primaria determinare gli aspetti essenziali di una imposta patrimoniale mentre, per quel che concerne i restanti aspetti accessori, complementari e/o quantitativi, può operare una norma di rango inferiore. Le norme che prevedono prestazioni patrimoniali – come, nel caso di specie, l'articolo 37, comma 6, lettera B), del D.L. n. 201/11 – possono quindi soffrire di una qualche forma di indeterminatezza a patto, però, che quest'ultima non colpisca gli elementi essenziali dell'imposta stessa. Tale indeterminatezza, così sottolineano, tra l'altro, i giudici della Consulta, può essere ritenuta persino necessaria quando ci si trova al cospetto di settori – come quegli affidati ai poteri regolatori delle Autorità amministrative indipendenti (l'ART è una di esse) – caratterizzati da un alto grado di complessità tecnica.

Si tenga presente, a tal proposito, l'iter procedimentale seguito dall'ART per l'adozione delle delibere determinative dei contributi che si snoda sia attraverso una consultazione degli operatori privati che mediante l'approvazione della delibera stessa da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF). In sostanza bisogna escludere che l'articolo 37, comma 6, lettera B), del D.L. n. 201/2011, abbia in qualche modo violato l'articolo 23 della Costituzione, avendo difatti provveduto a stabilire il limite massimo dell'aliquota impositiva nonché ad individuare la platea destinataria del contributo stesso (i cosiddetti "gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati dall'ART").

Così come rilevato dal Consiglio di Stato e dalla Corte Costituzionale, i gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati sono soltanto "coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali". Proprio su quest'ultimo punto il TAR Piemonte ha recentemente statuito che "affinchè la delibera determinativa dei contributi possa essere applicata a determinate imprese, occorre che l'ART, nel momento in cui adotta la delibera medesima, abbia già provveduto a regolare effettivamente, con atti suoi propri e nell'ambito delle competenze riconosciutegli, l'attività svolta dalle stesse imprese" (v. sentenza n. 513 del 02.05.2018).

L'antiorità dell'attività regolatoria dell'ART rispetto all'emissione della delibera risponde ad una logica di certezza e prevedibilità degli obblighi da parte di tutte quelle imprese destinatarie del contributo di funzionamento. "Pertanto – così conclude il TAR Piemonte – l'adozione del provvedimento regolatorio dell'ART deve perfezionarsi esclusivamente prima che venga emessa la delibera determinativa del contributo".

Stefano Carbonara

# Informazioni Marittime

## Gioia Tauro chiude un positivo Bilancio 2017



Il Comitato portuale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, riunitosi l'8 maggio nella sede dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, ha approvato il Bilancio consuntivo relativo all'esercizio 2017. L'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria con un avanzo di amministrazione di oltre 77 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di 65 milioni di euro, in base a quanto definito nel Piano Operativo Triennale 2018/2020 dell'Ente, tra le quali assume rilevanza indiscussa il bacino di carenaggio.

Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del parlamentino portuale dal dirigente di settore Luigi Ventrici, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l'attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l'Ente, nel rispetto dei limiti di spesa disposti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A tale proposito è stato rilevato l'aumento del valore di cassa che, nel corso del 2017, è passato dagli iniziali 121 milioni di euro, relativi alla chiusura del 2016, agli oltre 130 milioni di euro di fine esercizio 2017. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d'uso e sono immediatamente disponibili per finanziare opere infrastrutturali.

Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l'ammontare degli accertamenti di competenza, effettuati nel 2017, pari a 26.939.865,97 di euro mentre gli impegni di competenza hanno avuto un valore di circa 17 milioni di euro. Dall'attività di riscossione è stato invece rendicontato un valore di circa 32 milioni di euro mentre i pagamenti eseguiti sono stati pari a circa 24 milioni di euro.

La gestione economica dell'Ente è stata, come ormai da diversi anni, finalizzata anche all'abbattimento delle tasse d'ancoraggio che vengono rimborsate alle compagnie di navigazione che attraccano negli scali portuali di competenza dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Nello specifico, per l'anno 2017, al fine di sostenere la competitività dei propri porti e grazie alla riduzione della spesa corrente, così come previsto dalla normativa vigente, l'Autorità portuale ha destinato circa 3 milioni di euro per il rimborso delle tasse d'ancoraggio alle compagnie di navigazione.

Tra gli altri punti all'ordine del giorno è stato approvato il regolamento relativo ai criteri e alle modalità di assunzione del personale, in base alla nuova normativa vigente in materia, coerente con la riforma legislativa del sistema portuale nazionale. L'obiettivo è quello di avviare, celermente, le procedure concorsuali al fine di poter coprire i posti vacanti in pianta organica, funzionali alla complessiva gestione dei cinque porti di competenza dell'Ente.

Pur non avendo l'obbligo di legge ma per espressa volontà di trasparenza gestionale e amministrativa, è stato, altresì, adottato il regolamento relativo all'istituzione dell'organismo indipendente di valutazione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, ai sensi del D.Lgs 150/2009 che rimette alla valutazione delle singole Autorità portuali la scelta delle modalità con le quali adeguare, nella loro qualità di enti pubblici non economici, i controlli in materia di misurazione e valutazione delle proprie performances.

## -segue

---

### **Lo scanner**

La giornata s'è conclusa con la firma del protocollo d'intesa di consegna, in comodato d'uso gratuito, dello scanner mobile ispettivo tra l'Autorità portuale di Gioia Tauro e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Si tratta di uno scanner, dotato di elevata tecnologia, che punta ad implementare l'efficienza dei controlli e delle attività ispettive sui container mediante l'utilizzo di un'apparecchiatura a raggi X e detector raggi gamma, modello NUCTECH MD1213DE.

Nel contempo, al fine di aumentare la competitività del porto, lo scanner servirà, altresì, a velocizzare la fluidità del transito. Grazie, infatti, alla sua elevatissima capacità di controllo, che ispeziona qualunque tipologia di merce all'interno dei container, sarà possibile rispondere all'esigenza di sicurezza richiesta allo scalo. Allo stesso tempo, si potrà garantire un'accelerazione dei flussi operativi interni al porto, ricercati dal mercato che è in costante evoluzione.

Nel sottoscrivere il protocollo d'intesa, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha evidenziato come sia stato così "compiuto un ulteriore e importantissimo compito assegnatogli dal Ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, all'atto della sua nomina. Lo scanner sarà di supporto - ha aggiunto - alle operazioni di polizia giudiziaria ad opera sia dell'Agenzia delle Dogane che della Guardia di Finanza nella repressione di traffici illegali". All'attuale sottoscrizione seguirà, nei prossimi giorni, la cerimonia ufficiale di consegna dello scanner.

Gli impegni, seppur da posizioni ben diverse, della vicesindaca del Centrosinistra e del deputato regionale

## Timbro e De Luca a tutela dell' Authority

Il Centrosinistra **messinese** assumerà una posizione chiara e unitaria a difesa dell' autonomia dell' **Autorità portuale** dello Stretto. Lo dichiara la vicesindaca designata Maria Flavia Timbro: «Si fa sempre un gran parlare delle possibilità di sviluppo di questa città, di quanto la nostra sia una città di mare, votata naturalmente dunque al turismo, alla **portualità** e alle attività marittime in genere. Alla luce di queste considerazioni non può che considerarsi dirimente perseguire l' obiettivo dell' autonomia di una **Autorità** dello Stretto. Sarà compito di tutte le autonomie locali interessate portare avanti questa battaglia diversamente da quanto ha fatto e fa ancora la classe politica **messinese** a livello regionale e nazionale.

Al punto in cui siamo, **Messina** ha bisogno di rilanciare il grande sogno della centralità mediterranea dello Stretto, immaginando un grande progetto capace di attrarre investimenti significativi oltre che l' interesse del grande turismo nazionale e internazionale. Per questo, programmare e pianificare il futuro della Zona falcata, dell' area della cittadella fieristica, dell' ex gasometro, dell' area attualmente occupata dai traghetti privati e del litorale fino a Villa Sabin deve rappresentare uno dei punti fondamentali del programma del Centrosinistra per il futuro della città, un programma ambizioso ma realistico, che sia capace di guardare anche oltre il limite del mandato della sindacatura». Maria Flavia Timbro chiarisce anche la posizione in relazione alla proposta di trasferimento del traghettamento privato dentro il porto di **Messina** (avanzata da Gaetano Sciacca): «Tale proposta rivela un approccio parziale ai problemi e rischia di alimentare le ragioni di coloro che ancora non sopportano che tutto il traffico da attraversamento sia spostato a Tremestieri, fuori dal centro urbano».

E sull' argomento interviene anche Cateno De Luca: «Nel totale silenzio e disinteresse dei politici locali e regionali, **Messina** ha subito lo scippo dell' autonomia dell' **Autorità portuale**.

L' accorpamento con Gioia Tauro non ha alcuna logica né dal punto di vista funzionale né da quello economico: Gioia Tauro è un porto transhipment, **Messina** invece è un porto con una caratteristica unica, che costituisce la porta di ingresso del Mediterraneo ed il punto di passaggio obbligato per i traffici commerciali, per le rotte turistiche e per l' attraversamento dello Stretto.

Gioia Tauro è un porto in costante perdita mentre **Messina** è una delle **Autorità** più ricche di Italia, e la

## - segue

---

più ricca della Sicilia, con un avanzo di amministrazione pari a 60 milioni di euro, ed una disponibilità di cassa pari a 150 milioni di euro. Se Messina venisse accorpata all' Autorità di sistema di Gioia Tauro, le sue floride risorse economiche verrebbero impiegate tutte per il porto di Gioia Tauro! Messina è la porta del Mediterraneo e questa sua unicità va difesa e tutelata, così come sono stati difesi altri porti, a partire da quello di Civitavecchia. Ne abbiamo già parlato anche con il presidente della Regione, al quale abbiamo ribadito l' assoluto diniego a qualsiasi accorpamento con Gioia Tauro, come pure l' opposizione a qualsiasi frazionamento dell' Autorità portuale di Messina a favore di Palermo o di Catania. Inoltre, con il riconoscimento dell' autonomia della Autorità di sistema, Messina avrebbe anche il riconoscimento della Zes. Nella mia qualità di deputato regionale mi attiverò per monitorare l' iter per l' approvazione finale del Piano regolatore portuale in modo che da sindaco di Messina potrò immediatamente concertare con l' Autorità portuale gli interventi più urgenti. Messina è una città di mare, al mare deve la sua passata gloria e ricchezza e dal mare trarrà nuovamente gli strumenti e le opportunità per il suo rilancio economico, per tornare ad essere protagonista».(l.d.)

Mezzi pesanti ancora una volta in centro

## Tremestieri insabbiato, domani si concluderà il dragaggio

Dovrebbe terminare domani sera il lavoro di dragaggio al porto di Tremestieri e da lunedì mattina tutto dovrebbe tornare alla normalità. Nel frattempo però i tir per qualche ora al giorno sono tornati in città. Sta operando di buona lena la "Giuseppe Cucco", la motonave che da tre giorni si muove nello specchio d'acqua di fronte ai due approdi. Deve pulire il fondale vicino al molo e fino a ieri sera aveva portato via circa 10.000 dei 18.000 metri cubi di sabbia che si sono accumulati dopo l'ultima sciroccata, la terza da novembre a oggi. I sedimenti vengono trasferiti a nord, a un miglio circa dal porto e servono per il ripascimento di aree spesso attaccate dal moto ondoso di questa parte dello Stretto. Nel frattempo però le navi traghetto operano solo con un solo scivolo e questo non poteva non avere ripercussioni sul traffico dei mezzi pesanti che sono finiti anche in centro. Negli ultimi due giorni sono circa 45 le corse effettuate dal porto a sud a fronte delle circa 60, 65 ordinarie.

Quattro le navi impiegate, contro le 5 o 6 di routine. Mercoledì per le file di camion in attesa nella chiocciola sono state concesse 4 deroghe di un'ora ciascuna. Ieri sono state due fino alle 19,30. Per evitare ritardi, la carovana del Giro d'Italia dopo la tappa dell'Etna ieri sera è passata dal porto storico.(d.b.)

## Mercoledì 16 maggio il seminario su Shipping & Compliance organizzato dagli Agenti Marittimi deLLASpezia e Berlingieri Maresca



La Spezia, 10 aprile 2018 – L'Associazione Agenti Marittimi La Spezia e lo studio legale Berlingieri Maresca – realtà genovese specializzata nella consulenza al mondo dello shipping – organizzano il prossimo mercoledì 16 maggio, a partire dalle ore 14.45, presso la sede di Confindustria La Spezia in Via G. Minzoni n. 2, il seminario "Shipping & Compliance: Sicurezza sul Lavoro, Data Protection, D. Lgs. 231/01".

Le relazioni degli avvocati dello Studio Berlingieri Maresca e degli altri esperti che prenderanno parte al seminario verteranno su tre ambiti centrali per la gestione delle imprese del



Per quanto riguarda la sicurezza sul lavoro si discuterà delle particolarità delle normative che riguardano le navi, a partire dal D. Lgs. 271/99 che contiene disposizioni speciali rispetto al D. Lgs. 81/08. Il trattamento dei dati personali è tema di grande attualità: il Regolamento UE 679/2016 diverrà applicabile il 25 maggio 2018 e comporterà grandi novità, nuovi adempimenti e sanzioni molto "salate". Le norme introdotte dal cosiddetto GDPR impatteranno significativamente sul mondo dello shipping.

L'ultimo "modulo" del seminario riguarderà il D. Lgs. 231/01 sulla responsabilità amministrativa delle società in relazione alla commissione di reati. Un tema che, nonostante tanti anni trascorsi dall'approvazione della normativa, richiede una costante sensibilizzazione ed aggiornamento e riguarda da vicino anche il mondo dello shipping.

Gli organizzatori commentano: "Dopo il seminario che avevamo organizzato assieme nel 2016 per discutere delle responsabilità dell'agente, si rinnova un'occasione di confronto fra consulenti ed operatori del settore su temi di grande attualità."

Per motivi organizzativi si chiede di confermare la presenza all'indirizzo mail [fiore@confindustriasp.it](mailto:fiore@confindustriasp.it) od al Tel. 0187725213

# La Nuova Sardegna

---

la maddalena

## Tassa di sbarco il Tar dice sì al Comune: «È legittima»

LA MADDALENA La **tassa di sbarco** è legittima. Il Tar dà ragione al comune della Maddalena e rigetta il ricorso presentato da 12, tra aziende e privati, che trasportano i turisti nelle isole minori. I giudici amministrativi hanno prima respinto la richiesta di sospensiva del provvedimento, che prevedeva il raddoppio dell'importo approvato con regolamento comunale. Nei giorni scorsi si sono pronunciati nel merito riconoscendo la legittimità della decisione dell'ente locale con una sentenza dettagliata. Il ricorso viene respinto perché considerato infondato per diversi motivi. Il Comune ha differenziato l'entità del contributo tra **sbarchi** alla Maddalena e **sbarchi** nelle isole minori nel periodo di massimo flusso turistico, cioè dal primo giugno al 31 agosto. L'aumento della tariffa a 5 euro in estate per le isole isole minori, quindi Spargi, Budelli, Santa Maria e Razzoli, raggiungibili a bordo dei barconi per il traffico dei turisti, è consentita perché applicata a uno specifico periodo e non in relazione alle varie porzioni del territorio. «Non sussiste vizio di contraddittorietà tra la tariffa applicata per lo **sbarco** alla Maddalena e quella nelle altre isole dell'arcipelago». Infondato per il Tar anche il motivo legato alla decorrenza del nuovo regime tariffario. Soddisfatto il sindaco Luca Montella. «La sentenza del Tar conferma che, quando le scelte sono giuste e ponderate anche dal punto di vista giuridico diventano atti dovuti.

Quando un tribunale dà ragione a un ente locale con motivazioni così chiare e inattaccabili, non solo conferma la bontà di una scelta dal punto di vista giuridico ma anche il coraggio di una decisione politica fatta per gli interessi della comunità». Gli introiti della **tassa di sbarco** sono destinati a interventi di miglioramento del comune, servizi turistici, ambiente e spiagge. (w.b.)

)

## Nuova vita per il gozzo "Teresa"

Taglio del nastro al Museo delle Imbarcazioni storiche di Livorno

LIVORNO – Taglio del nastro e firma del passaggio di consegne dalla famiglia De Martino all'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Termina così il lungo viaggio del gozzo "Teresa", che i livornesi conoscono benissimo, ma che a beneficio di tutti gli altri lettori, ricordiamo che si tratta di uno dei simboli più rappresentativi del mondo delle gare remiere labroniche. A partire da oggi sarà parte integrante del Museo delle Imbarcazioni storiche ricavato all'interno dell'ex magazzino collettame delle ferrovie, nei pressi della Stazione marittima.

Il debutto del Teresa come "pezzo" pregiato da Museo assieme al navicello "Pilade" e al rimorchiatore "Marzocco" è stato salutato dalle istituzioni e da un'ampia partecipazione di pubblico. Tutti presenti per augurare una nuova vita alla barca che il 22 Maggio 1992 ha reso possibile la processione delle reliquie della Santa Giulia Patrona della città dei Quattro Mori. Tutti in fila, anche, per ricordare Gino Falanga De Martino, il mitico custode della Cantina del Palio Marinaro sugli Scali d'Azeglio «che oggi – ci scherza su uno dei figli, Alessandro – veglierà sulla sua Teresa perché la trattino come si deve».

«Questa giornata – afferma il responsabile comunicazione e promozione dell'Authority, Gabriele Gargiulo – rappresenta il frutto di arrivo di un lavoro nato negli anni e che ha avuto un momento culminante a Gennaio, quando con il Rotary Club abbiamo firmato una convenzione strategica di tre anni finalizzata alla valorizzazione del waterfront cittadino. L'AdSp è sempre stata vicina al tema dell'integrazione tra porto e città e continuerà a farlo anche in futuro».

Soddisfatto anche Giorgio Odello, presidente del Rotary Club Livorno: «E' la prima volta – sottolinea – che si sviluppa una collaborazione tra un service club come il nostro e una realtà economica cittadina importante come l'Autorità di Sistema portuale siamo lieti di aver potuto contribuire al restauro del Teresa e siamo orgogliosi di poter contribuire a migliorare la visibilità di Livorno».

Dello stesso avviso l'assessore comunale alla cultura, Francesco Belais, che ha voluto ringraziare il Rotary Club e l'Authority per la presenza sul territorio: «Con la recentissima apertura del Museo della Città – dichiara – comincia ad aprirsi un percorso culturale appetibile che va dal quartiere della Venezia alla Fortezza Vecchia passando per il magazzino delle imbarcazioni storiche. Oggi possiamo attivare un circolo virtuoso che fa bene a Livorno e al turismo».

Nella foto, il taglio del nastro da parte di Odello e Gargiulo, davanti alla barca che fu di Gino De Martino.

## “Navi di maggio” ecco gli studenti alla scoperta del mare

► LIVORNO

Conoscere il mare, i suoi segreti e le sue problematiche ambientali, ma pure coloro che ogni giorno si trovano a suo contatto per lavoro: a fare incontrare le nuove generazioni con il mare serve appunto “Navi di maggio”, la manifestazione organizzata ormai da otto anni a cura della Fondazione Lem (Livorno Euro Mediterranea) in collaborazione con il Comune ed in sinergia con Capitaneria **Aulio-**

**rive** e Ufficio Scolastico Provinciale offrendo a varie scolaresche la possibilità di salire a bordo di alcune imbarcazioni dotate di moderne apparecchiature. «I più giovani - spiega la vice-sindaca **Stella Sorgente** - devono essere consapevoli di quanto la tutela del nostro mare e delle nostre coste sia fondamentale: un'iniziativa come questa fornisce un ampio spaccato della cultura del mare. Ci è stata appena consegnata la Bandiera Blu, ma ciò non è un elemento banale e scontato: bisogna tutelarla con tutti gli strumenti tecnico-scientifici che saranno appunto illustrati in queste due giornate. Come pure non è scontato il rapporto fra scuola e mare».

Atraccati alle banchine di-

nanzi alla Capitaneria erano otto mezzi navali fra i quali spiccava per la sua imponenza il rimorchiatore d'altura e supply vessel **Nos Taurus** adibito al servizio antinquinamento ed allineato dal Consorzio Castalia-ditta Neri. Erano inoltre visitabili la motovedetta Cp 286 della Guardia costiera, il batello oceanografico **Poseldon** in forza all'Arpat, il mezzo antinquinamento **Marea di Labro-Mare**, la pilotina “**Vitantonio Polito**” dei Piloti del Porto di Livorno, il catamarano **Bat II** del Gruppo Ormeggiatori, la motobarcapompa **VF 1174** dei Vigili del Fuoco ed il guardacoste “**Finanziere Rocca**” della Guardia di Finanza.

Nel due giorni dell'iniziativa le imbarcazioni sono state visitate da quasi 250 studenti di scuole livornesi come Nautico, Colombo, Vespucci, Orlando e Buontalenti, Mattel e Pazzini-Borsi. Le visite a bordo sono state, come di consueto, alternate con laboratori, proiezioni e conferenze ospitate nei locali della Fondazione Lem su vari argomenti relativi all'ambiente marino ed alla sua salvaguardia (area protetta “**Secche della Meloria**”, biologia della pesca, fondali marini, fitoplancton, etc.).

**Roberto Riu**

► LIVORNO

Il gozzo Teresa è uno dei simboli della tradizione delle gare remiere: la famiglia De Martino l'ha donata all'Authority e da ora fa parte integrante del Museo delle Imbarcazioni Storiche. È una esposizione creata in zona stazione marittima all'interno dell'ex magazzino collettame delle ferrovie: per singolare coincidenza, a neanche 200 metri dal Museo della Città aperto da pochi giorni.

Il gozzo Teresa ha debuttato ieri come pezzo pregiato del museo (dove è stata allestita la mostra temporanea "Mestieri d'arte, mestieri di poesia" da parte dell'Associazione Amici delle Barche) raggiungibile dal mercatino americano: è lì che, col navicello l'ilade e il rimorchiatore Marzocco, questa imbarcazione ha iniziato a vivere una nuova vita dopo che nella festa di santa Giulia del '92 aveva portato in processione le reliquie della patrona.

Il taglio del nastro è stato anche l'occasione per ricordare Gino De Martino (Falanga), mitico custode della Cantina del Palio sugli Scali d'Azeglio. «Adesso - scherza uno dei figli, Alessandro - veglierà sulla sua Teresa perché la trattino come si deve».

Gabriele Gargiulo, responsabile comunicazione e promozione dell'Authority, indica questa giornata come «il frutto di un lavoro costruito negli anni». Il punto-chiave è stata la firma a gennaio di una convenzione triennale con il Rotary Club per la valorizzazione di quella striscia di territorio cittadino fra città e mare: Palazzo Rosciano rivendica l'impegno sul fronte dell'integrazione tra porto e cit-



Il taglio del nastro



Il gozzo Teresa

## Il gozzo Teresa entra nel museo delle barche storiche

L'ha donata all'Authority la famiglia di Gino De Martino  
È all'ex magazzino collettame Fs in zona stazione marittima

tà («e lo farò anche in futuro»).  
«È la prima volta - dice Gino Odello, presidente del Rotary Club Livorno - che si sviluppa una collaborazione tra un service club come il nostro e una realtà economica importante come

l'Authority siamo lieti di aver contribuito al restauro del Teresa e orgogliosi di aiutare a migliorare la visibilità di Livorno».

Per l'assessore Francesco Belals con l'apertura del Museo della Città si apre «ad aprirsi un

percorso culturale appetibile che va dal quartiere della Venezia alla Fortezza Vecchia passando per il magazzino delle imbarcazioni storiche: è un circolo virtuoso che fa bene a Livorno e al turismo».

## Il taglio del nastro al Museo delle Imbarcazioni Storiche di Livorno. Una nuova vita per il Gozzo Teresa



**Formalizzato il passaggio di consegne della barca dalla famiglia De Martino, proprietaria del natante, all'Authority**

Livorno. 10 maggio 2018 – Taglio del nastro e firma del passaggio di consegne dalla famiglia De Martino all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il lungo viaggio del Gozzo Teresa, uno dei simboli rappresentativi del mondo delle gare remiere labroniche termina così. A partire da oggi sarà parte integrante del Museo delle Imbarcazioni Storiche ricavato all'interno dell'ex magazzino collettame delle ferrovie, nei pressi della Stazione Marittima.

Il debutto del Teresa come "pezzo" pregiato da Museo assieme al navicello "Pilade" e al rimorchiatore "Marzocco" è stato salutato dalle istituzioni e da un'ampia partecipazione di pubblico. Tutti presenti per augurare una nuova vita alla barca che il 22 maggio 1992 ha reso possibile la processione delle reliquie della Santa Giulia Patrona della città dei Quattro Mori. Tutti in fila, anche, per ricordare Gino De Martino, detto Falanga, il mitico custode della Cantina del Palio sugli Scali d'Azeglio «che oggi – ci scherza su uno dei figli, Alessandro – veglierà sulla sua Teresa perché la trattino come si deve».

«Questa giornata – afferma il responsabile comunicazione e promozione dell'Authority, Gabriele Gargiulo – rappresenta il frutto di arrivo di un lavoro nato negli anni e che ha avuto un momento culminante a gennaio, quando con il Rotary Club abbiamo firmato una convenzione strategica di tre anni finalizzata alla valorizzazione del waterfront cittadino. L'Adsp è sempre stata vicina al tema dell'integrazione tra porto e città e continuerà a farlo anche in futuro».

Soddisfatto anche Giorgio Odello, presidente del Rotary Club Livorno: «E' la prima volta – sottolinea – che si sviluppa una collaborazione tra un service club come il nostro e una realtà economica cittadina importante come l'Autorità di Sistema Portuale siamo lieti di aver potuto contribuire al restauro del Teresa e siamo orgogliosi di poter contribuire a migliorare la visibilità di Livorno».

Dello stesso avviso l'assessore comunale alla cultura, Francesco Belais, che ha voluto ringraziare il Rotary Club e l'Authority per la presenza sul territorio: «Con la recentissima apertura del Museo della Città – dichiara – comincia ad aprirsi un percorso culturale appetibile che va dal quartiere della Venezia alla Fortezza Vecchia passando per il magazzino delle imbarcazioni storiche. Oggi possiamo attivare un circolo virtuoso che fa bene a Livorno e al turismo».

CAMPING CIG

## «Ripristinare occupazione e diritti»

Il sindacato di base: «Piani industriali, devono decidere i lavoratori»

► PIOMBINO

Il sindacato autonomo Camping Cig Art.1 non ci sta di fronte ai balletti in sede ministeriale, ma soprattutto avverte: prima della stipula del contratto per il passaggio di Aferpi a Jindal devono essere i lavoratori a poter discutere del piano industriale e finanziario, con la facoltà di accettare o respingere. «Gli osservatori (chi? Calenda e Rossi?) si aspettano la firma in questa settimana. Sicuramente, alla fine qualcuno ci azzecherà e potrà fare la figura del "ve l'avevo detto...". Tutti, tranne i lavoratori. Il ministro Calenda, forse pensa, in vista della prossima scadenza elettorale, di rifarsi una verginità

presentandosi come quello che ha chiuso due grossi problemi per il governo Pd; sta di fatto che, dalle sue dichiarazioni, sembra assolutamente disinteressato alle conseguenze delle vendite: non si parla più di piani industriali (s), poi verranno presentati) né di garanzie occupazionali (tanto ci sono gli ammortizzatori, purtroppo sicuri solo a fine 2018!».

E il piano industriale dovrà essere coerente, partendo dalla ripresa delle laminazioni, «con i termini per la costruzione di una acciaieria con forno elettrico, con tempi certi di realizzazione e con penali su ritardi o modifiche in corso d'opera». Insomma, un piano industriale e finan-

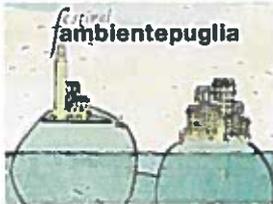
ziario «che ci dica a quale utilizzo sono destinate le aree retro-portuali, quali sono gli indirizzi di vendita, quali e quante sono le risorse finanziarie messe in campo».

Poi l'occupazione. «Dobbiamo avere le stesse garanzie che i sindacati chiedono per Ilva: piena occupazione per lavoratori diretti e indiretti, assunzione in continuità, mantenimento dei livelli salariali e dei diritti sindacali maturati negli anni».

Secondo Camping Cig la stessa logica deve valere per la Magna: «Piano industriale e finanziario approvato dai lavoratori, salario e diritti sindacali garantiti, rotazione per i tempi necessari».

## Bari, dal 10 al 14 maggio arriva il festival Ambiente Puglia: ecco il programma completo

Si parte con il vernissage della Mostra "Mare nostrum", a cura di Giuseppe Negro, Michele Giangrande e Antonio Rollo



Tutto pronto per il Festival Ambientepuglia 2018 #nostromare. Dal 10 al 14 maggio in programma una settimana ricca di eventi.

Giovedì 10 maggio alle 18,30 si terrà il vernissage della Mostra "Mare nostrum", a cura di Giuseppe Negro, Michele Giangrande e Antonio Rollo, presso la Galleria Bluorg, in via Celentano 92 a Bari. In mostra ci saranno le opere di studenti e cultori dell'Accademia di Belle Arti di Bari.

Venerdì 11 maggio alle 20,30: Concerto "Salve Regina" per la ristrutturazione del Portale di Santa Scolastica, in collaborazione con il Coro del Faro, presso la Chiesa di Santa Scolastica

Sabato 12 maggio: alle 8,45, Convegno "Il Mare: ricorse, tutela del patrimonio naturalistico e culturale e strategie educative", al Porto di Bari – Terminal Crociere (Il Piano).

Relatori: Prof.ssa Maria Pia Veronico – USRP; L'educazione passa dall'istruzione- Le politiche ministeriali e regionali: proposte e risultati. Comandante Alessandro Ducci - Corpo delle Capitanerie di Porto- Guardia Costiera; Il ruolo e le competenze in materia ambientale del Corpo delle Capitanerie di Porto- Guardia Costiera: la tutela dell'ecosistema marino e delle sue diversità

Dott. Nicola Ungaro - Direttore Scientifico ARPA Puglia; L'inquinamento da microplastiche in mare: il degrado dei paesaggi marino costieri, gli impatti ambientali e sulla salute umana.

Dott. Antonino Greco - Geologo e Docente Università di Bari; L'approdo di Bari in antichità e l'isola di Monterosso

Comandante Luigi Leotta - Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera; Vigilanza e protezione dei beni culturali sommersi e costieri.

Alle 19,30 si terrà invece l'Inaugurazione della mostra fotografica "Scarti Fotografici" presso la Galleria Dopplerganger Bari in via Verrone 8, a cura di Ingegneria Senza Frontiere – Bari.

Lunedì 14 maggio alle 20,30: Concerto per l'Ambiente 50°SGT Pepper Lonely Heart Club Band che si terrà nell'atrio dell'Università degli Studi "Aldo Moro" in Piazza Umberto a Bari, con la partecipazione di Stefania di Pierro, Gaia Gentile, Fabio Lepore, Lorella Falcone e la Jazz Studio Orchestra diretta dal M° Paolo Lepore.

**MOLFETTA** LA NOMINA DEL FUNZIONARIO AD ACTA ERA STATA RICHIESTA DAL SINDACO PER SBLOCCARE L'ITER FERMO DA ANNI

## Il Piano delle coste «riparte» con un commissario regionale

Critiche da Rifondazione e «Art.1». Minervini: «Inaccettabili»

LUCEZIA D'AMBROSIO

● **MOLFETTA.** Sarà un commissario ad acta, nominato dalla Regione, a completare i iter di approvazione del Piano comunale delle coste. A confermarlo è il sindaco Tommaso Minervini, che, a gennaio di quest'anno, ne aveva chiesta la nomina «con carattere di urgenza», per evitare che il Comune fosse privato, con la nomina di un commissario straordinario, di qualsiasi autorità in materia (cosa che è accaduto per molti altri comuni pugliesi) «anche al fine di preservare gli atti e il procedimento» fino ad oggi adottati dal Comune in relazione al Piano coste.

«Con la nomina del commissario ad acta - spiega Minervini - il Comune nella sua interezza, assessori, consiglieri, dirigenti, tecnici, ha la possibilità di continuare a mantenere la propria autonomia decisionale lavorando insieme al commissario e con tempi certi, cosa che, fino ad oggi, non è avvenuta, specie se si considera il fatto che il Piano coste regionale è stato approvato nel 2011 e che Molfetta ha avviato l'iter per la stesura del Piano coste comunale solo nel 2014 - rimarca il sindaco - e comunque solo dopo che la Regione, con la delibera numero 1778 del 24 settembre 2013, lo aveva messo in mora insieme ad altri comuni pugliesi».

Ancora: «Se, a gennaio di quest'anno, non avessi chiesto alla Regione la nomina di un commissario ad acta, saremmo rimasti schiacciati».

La lettura della vicenda fatta da Minervini stride, però, con quanto sostenuto da Rifondazione Comunista che, in una nota, spara a zero sull'amministrazione comunale e punta l'indice contro l'assessore all'urbanistica, Pietro Mastropasqua. «Sulle coste molfettesi, sul loro utilizzo, sul loro sviluppo turistico ed economico sarà un commissario esterno a decidere - dicono da Rifondazione - chiedendo la testa dell'assessore - che cosa si può e si deve fare anziché la politica locale».

Inoltre, una nota diffusa dal movimento Articolo Uno evidenzia che «con il commissariamento regionale chiesto e ottenuto dal sindaco Minervini la massima assise cittadina viene di fatto espropriata da questa sua prerogativa e così a discutere e a decidere del futuro della nostra città e delle potenzialità (economiche, culturali, sociali, turistiche) che possono esserci per Molfetta dall'approvazione di questo Piano, sarà una funzionaria della Regione Puglia che, ovviamente, non dovrà rispondere a nessun organismo democraticamente eletto nell'esercizio del suo mandato».

Il sindaco replica: «Chi sostiene queste cose - taglia corto Minervini - non ha capito niente, non conosce la differenza tra commissario ad acta e commissario

straordinario, non conosce la distribuzione delle deleghe assessorili, soprattutto non conosce gli atti compiuti da questa amministrazione per salvare proprio l'auto-determinazione del Comune. Assurdo poi prendersela con l'assessore Mastropasqua, che sta svolgendo un attività di forte impulso per tutta la pianificazione - rimarca - lasciata a morire in tutti questi anni. Il Piano delle coste è materia di ben tre assessori, reati da Mastropasqua, Pasquale Mancini e Mariano Caputo. Con la nomina del commissario ad acta, gli assessori all'urbanistica per la pianificazione, al demanio per le concessioni e l'uso delle spiagge libere e ai lavori pubblici per i lavori di utilizzo anche per i portatori di handicap, potranno operare superando i tentativi di delegittimazione posti in essere, recuperando il tempo perduto».



MOLFETTA Il sindaco Tommaso Minervini a una veduta della città



I padiglioni vincolati della Cittadella al centro dei lavori aggiudicati dall' **Autorità portuale**

## Fiera, due restauri finiranno presto ma è a rischio "la nave" di Pantano

*Appena l'impresa Lupò ha rimosso i rivestimenti dai primi pilastri è emerso un quadro inquietante. A breve i carotaggi, certa una variante. Si accelera per le altre strutture*

Alessandro Tumino L'operazione "restauri" della cittadella fieristica sta procedendo a buon ritmo e già alla fine dell'anno l'impresa potrebbe ultimare la ristrutturazione di due su tre dei padiglioni opera dei maestri del Razionalismo architettonico siciliano. Anche talune difficoltà burocratiche appaiono in corso di superamento ma un grande problema, relativo al terzo padiglione gioiello, la cosiddetta "nave" opera dell'architetto Vincenzo Pantano, è insorto da diversi mesi.

Si tratta del grave ammaloramento di alcuni pilastri interni della lunga struttura centrale che è un po' il simbolo dello stile moderno "internazionale del tempo", gli anni 40 del secolo scorso. In particolare, quello del Pantano che, tornato a **Messina**, vinse nel 1947 l'apposito Concorso nazionale bandito per il waterfront dello Stretto e lavorò a più riprese, anche negli anni 50, sulla struttura già configurata da Adalberto Libera e Mario De Renzi nella seconda metà degli anni 30. L'**Autorità portuale** diretta dal commissario **Antonino De Simone**, la direzione lavori affidata ai professori Francesco Purini, Laura Thermes e Massimo Lo Curzio, e l'impresa Lupò stanno valutando insieme tutto il da farsi ma il percorso appare ormai scontato: una

variante indispensabile per preservare il più possibile - secondo i limiti di legge del 20% del budget dell'appalto, ovvero 5,2 milioni - lo splendido padiglione cuore della storia e delle speranze di rinascita del waterfront della città.

Non appena le maestranze dell'impresa **messinese** hanno rimosso i rivestimenti delle colonne a piano terra dalle tinte blu e bianche (nei ricordi fieristici di tanti **messinesi**) sono apparsi il rigonfiamento e il disfacimento delle armature di ferro del cemento armato. Direttori dei lavori ed impresa, mesi fa, hanno allertato il responsabile del procedimento, l'ing. Massimiliano Maccarone e il commissario **De Simone**.

L'ufficio gare dell'Authority, diretto da Carmelo Previti, ha dovuto bandire e aggiudicare una gara da 90.000 euro per l'esecuzione, preventiva ad ogni scelta, dei carotaggi che metteranno a fuoco l'esatta entità del rischio di crollo, particolarmente in caso di terremoto. Ad aggiudicarsi la particolare procedura

## - segue

---

selettiva tra studi e società, è stato un professionista calabrese, l'ing. Porpiglia che a giorni avvierà il prelievo dei campioni e i successivi esami di laboratorio. «Per avere il responso conclusivo - spiega l'ingegnere Maccarone - ci vorranno circa 2 mesi».

C'è poi l'aspetto finanziario.

Secondo le prime stime relative alla messa in sicurezza sismica del lungo padiglione centrale (strutturalmente suddiviso in quattro corpi: 12, 13, 14 e 15) tale intervento - anche con una variante per il 20 per cento del budget, ovvero per circa un milione - difficilmente potrà essere eseguita per intero all'interno dell'attuale appalto. Ma vi è la fondata speranza di mettere in piena sicurezza almeno due dei quattro edifici che compongono, davanti al mare, "la nave" del Pantano.

Fortunatamente, il cantiere ha tre fronti e quindi l'attuale blocco delle maestranze nel padiglione "a rischio" verrà fino a dicembre compensato dall'accelerazione che già ogni giorno si cerca d'imprimere per le altre due strutture. Vale a dire il Portale dove il restauro della struttura è già quasi ultimato, e si attendono le ultime rifiniture anche impiantistiche, espressione del progetto vincitore della gara (capogruppo Purini, Thermes e Lo Curzio) e il Padiglione delle mostre, situato tra il Teatro e la Nave, laddove gli interventi di restauro sono già abbastanza avanzati. Importante è anche il ruolo d'alta vigilanza della Soprintendenza da cui adesso s'attende un prezioso via libera per il posizionamento ben mimetizzato dei pannelli solari e termici. Tale modernizzazione dei padiglioni, risparmio energetico a parte, era un passo obbligato per la Passeggiata fieristica del terzo millennio, cui la città ha diritto,

*ALESSANDRO TUMINO*

# Porto, braccia incrociate per 24 ore

*Anche lo scalo di Civitavecchia aderisce allo sciopero nazionale proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Luciani (Cpc): "Il messaggio deve arrivare chiaro: noi non gradiamo l'autoproduzione". Sit - in dalle 10 alle 13 davanti la sede dell'AdSP di Molo Vespucci*

CIVITAVECCHIA - Anche il porto di Civitavecchia si ferma per lo sciopero indetto dalle segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Braccia incrociate per 24 ore da parte dei lavoratori dei porti dipendenti - soci delle imprese articoli 16, 17 e 18, e dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale, nonché dei lavoratori marittimi dipendenti delle società e dei servizi tecnico nautici.

A partire dalle 10, e fino alle 13, i lavoratori si ritroveranno per un sit - in davanti gli uffici dell'AdSP di Molo Vespucci.

«È uno sciopero - ha spiegato il presidente della Cpc Enrico Luciani - che cercheremo di "dosare" evitando rotture di carico ma il segnale deve arrivare forte: noi non gradiamo l'autoproduzione. Gli armatori non devono fare da soli. La Compagnia portuale è pronta a stringere il pugno e a non far passare nemmeno un granello. Noi speriamo che il messaggio arrivi forte e chiaro».

Angelo Manicone (Filt Cgil) ha spiegato che alla base dello sciopero c'è una «forzatura fatta in più porti con iniziative prese in autonomia da alcuni armatori senza rispettare le leggi che tutela il lavoro. Ricordo - ha concluso - che le operazioni vanno fatte da personale formato».

Gennaro Gallo (Uiltrasporti): «Si tratta della prima volta in cui attiviamo uno sciopero nazionale in mancanza di Governo - ha sottolineato - si tratta di un comportamento molto grave. Due categorie, portuali e marittimi, si sono unite per dare un segnale maggiore. I marittimi sono al fianco dei portuali. Inoltre - ha aggiunto Gallo - la sicurezza va tutelata. Diciamo chiaramente alle AdSP che devono intervenire e non far finta di non vedere».

Nei giorni scorsi i sindacati hanno spiegato che si sta «assistendo a vari casi che minano seriamente le basi della norma che regola il mercato delle imprese e quello del lavoro nei porti. E sono riferiti - hanno evidenziato le parti sociali - all'autoproduzione delle operazioni portuali al di fuori delle regole che crea dumping nel lavoro portuale a grave rischio per la sicurezza, specialmente dei lavoratori adibiti a tali mansioni: in particolare ci riferiamo al fatto che vengono affidate al personale imbarcato le operazioni di rizzaggio (messa in sicurezza) e derizzaggio delle merci a bordo delle navi, che solitamente competono invece ai lavoratori portuali. E poi all'incertezza attuativa nella complessiva gestione degli organismi di rappresentanza previsti dalla legge e quindi - hanno concluso i sindacati - al loro ruolo consultivo su autorizzazioni e concessioni, dal depotenziamento delle competenze oggi presenti nelle AdSP fino ad arrivare ad atti che violano il diritto costituzionale».

Il messaggio è chiaro: i porti sono uniti e si schierano contro l'autoproduzione e invitano le istituzioni ad intervenire per garantire il rispetto delle normative vigenti.

## Sciopero nazionale dei lavoratori marittimi

Alla base del fermo i casi di autoproduzione nelle operazioni portuali

ROMA – “Domani, venerdì 11 Maggio, sciopero nazionale per l'intera giornata dei lavoratori marittimi, portuali e dei servizi tecnico nautici”. A riferirlo sono unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti spiegando che “la protesta, garantendo le prestazioni minime previste dal contratto nazionale e dalla legge sullo sciopero, riguarderà per l'intera prestazione tutti i lavoratori dei porti, i soci delle imprese articoli 16, 17 e 18, i dipendenti delle Autorità di Sistema portuale, per l'interno turno stop ai rimorchiatori, ormeggiatori e piloti, per 8 ore gli amministrativi, gli operai, le biglietterie, il personale in servizio giornaliero e turistico ed infine le navi traghetto e da carico presenti nei porti nazionali subiranno ritardi di 24 ore alla partenza”.

“Alla base dello sciopero – sottolineano le tre organizzazioni sindacali – i casi di autoproduzione nelle operazioni portuali, a dispetto di quanto previsto dalla legge 84/94 sui porti, con conseguenti ricadute sul tema della sicurezza, gli atteggiamenti e le azioni delle singole AdSp che minano fortemente lo sviluppo economico ed occupazionale dei porti e dello shipping nazionale oltre all'evidente rischio di indebolimento delle relazioni industriali e le gravi violazioni procedurali a favore di terzi per contrastare il diritto di sciopero”. “Inoltre lo sciopero è motivato – sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti – anche dalle lacune che evidentemente hanno contribuito alla lunga e recente serie di infortuni sul lavoro, anche mortali. L'attenzione sul tema della sicurezza deve sempre essere alta ed è sempre più evidente la necessità di completare l'iter di aggiornamento dei decreti legislativi 271/99 e 272/99 con particolare attenzione ai rischi da interferenze”.

Sullo sciopero ha preso posizione il presidente di Saimare ed ex sottosegretario ai trasporti Mino Giachino.

“Quando non si governa un settore strategico come quello dei trasporti, non si blocca solo il porto ma si blocca tutta la economia, dalle fabbriche alle società di spedizione e trasporto. Da sottosegretario per impedire lo sciopero al porto di Genova, il primo d'Italia, venni in Prefettura a incontrare le categorie e firmai un accordo presente Prefetto e presidente Autorità portuale. Il solo porto di Genova, come dice Nomisma, genera 90.000 occupati di cui oltre 50.000 a Genova ma quasi 20.000 in Lombardia e quasi 15.000 in Piemonte. I trasporti sono essenziali per la nostra economia”.

## Filt, Fit e Uilt: domani sciopero nazionale per l'intera giornata dei lavoratori marittimi, portuali e dei servizi tecnico nautici

(FERPRESS) – Roma, 10 MAG – “Domani, venerdì 11 maggio, sciopero nazionale per l'intera giornata dei lavoratori marittimi, portuali e dei servizi tecnico nautici”. A riferirlo sono unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti spiegando che “la protesta, garantendo le prestazioni minime previste dal contratto nazionale e dalla legge sullo sciopero, riguarderà per l'intera prestazione tutti i lavoratori dei porti, i soci delle imprese articoli 16, 17 e 18, i dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale, per l'intero turno stop ai rimorchiatori, ormeggiatori e piloti, per 8 ore gli amministrativi, gli operai, le biglietterie, il personale in servizio giornaliero e turistico ed infine le navi traghetto e da carico presenti nei porti nazionali subiranno ritardi di 24 ore alla partenza”.

“Alla base dello sciopero – sottolineano le tre organizzazioni sindacali – i casi di autoproduzione nelle operazioni portuali, a dispetto di quanto previsto dalla legge 84/94 sui porti, con conseguenti ricadute sul tema della sicurezza, gli atteggiamenti e le azioni delle singole AdSP che minano fortemente lo sviluppo economico ed occupazionale dei porti e dello shipping nazionale oltre all'evidente rischio di indebolimento delle relazioni industriali e le gravi violazioni procedurali a favore di terzi per contrastare il diritto di sciopero”.

“Inoltre lo sciopero è motivato – sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti – anche dalle lacune che evidentemente hanno contribuito alla lunga e recente serie di infortuni sul lavoro, anche mortali. L'attenzione sul tema della sicurezza deve sempre essere alta ed è sempre più evidente la necessità di completare l'iter di aggiornamento dei decreti legislativi 271/99 e 272/99 con particolare attenzione ai rischi da interferenze”.

## Si fermano per 24 ore i lavoratori portuali

Palermo Oggi anche i 400 lavoratori portuali palermitani incroceranno le braccia per lo sciopero nazionale di 24 ore di marittimi, portuali e servizi tecnici e nautici, contro la diffusione crescente dell' autoproduzione e sul tema della sicurezza, proclamato dalle segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uil trasporti.

Lo sciopero, per l' intera giornata lavorativa, scatterà in tutti i porti siciliani e delle isole minori e si fermeranno le operazioni di carico e scarico merci. Nella provincia palermitana lo sciopero, indetto dalle segreterie di Filt, Fit Uil, si tiene anche a Termini Imerese. Al porto di Palermo, dalla mezzanotte in poi le operazioni portuali saranno interrotte e si terranno nel corso delle 24 ore presidi permanenti all' interno di alcune aree specifiche. I lavoratori manifesteranno davanti alle sedi sindacali all' interno del porto, presenzieranno davanti ai portelloni delle navi di linea Ro-Ro che trasportano merci e passeggeri e manterranno dei presidi sulle banchine.

Gli armatori utilizzano i marittimi per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi a bordo delle navi, attività che invece competerebbe ai lavoratori delle compagnie

portuali. Negli ultimi tempi il verificarsi di casi di autoproduzione è sempre più frequente e alcune società continuano a insistere anche in Sicilia sull' uso dello strumento, per risparmiare sul costo della manodopera a terra. Le segreterie regionali di Filt, Cgil, Fit Cisl e Uil trasporti lo ritengono «un attacco illegittimo - scrivono in una nota - rivolto non solo al lavoro portuale, ma all' intero sistema economico regionale siciliano, che oggi si regge su sottili equilibri, garantiti in primis dall' efficienza dei suoi porti».

Secondo quanto previsto a livello nazionale, la protesta, garantendo le prestazioni minime previste dal contratto nazionale e dalla legge sullo sciopero, riguarderà per l' intera prestazione tutti i lavoratori dei porti, i soci delle imprese, i dipendenti delle Autorità di sistema portuale. Per l' intero turno stop ai rimorchiatori, ormeggiatori e piloti. Per 8 ore gli amministrativi, gli operai, le biglietterie, il personale in servizio giornaliero e turistico e infine le navi traghetto e da carico presenti nei porti nazionali subiranno ritardi di 24 ore alla partenza.

### Scioperano i lavoratori marittimi, Fit Cisl Messina: "La misura è colma"

*Domani lo sciopero nazionale dei lavoratori marittimi, Fit Cisl Messina: "segnale forte per riacquistare la dignità del lavoro che si sta tentando in tutti i modi di usurpare"*

"La misura è colma, e non è più possibile assistere alla mortificazione sistematica del lavoro portuale a scapito della sicurezza delle operazioni ". Sono le parole di Letterio D' Amico, segretario provinciale della Fit Cisl nell' annunciare lo sciopero dei marittimi in programma domani, venerdì 11 maggio. " Quello che i lavoratori chiedono, nell' ambito della riforma della legislazione portuale, è un rilancio ed una riqualificazione del lavoro. Si assiste, invece, esattamente al contrario con richieste di ricorso all' autoproduzione delle operazioni portuali al di fuori delle regole che creano dumping nel lavoro portuale a grave rischio per la sicurezza. A questo c' è da aggiungere l' incertezza nella complessiva gestione degli Organismi di rappresentanza previsti dalla legge e quindi al loro ruolo consultivo su autorizzazioni e concessioni, il depotenziamento delle competenze oggi presenti nelle Autorità di Sistema Portuale fino ad arrivare ad atti che violano il diritto Costituzionale. Lo sciopero vuole essere un segnale forte per riacquistare la dignità del lavoro che si sta tentando in tutti i modi di usurpare. E noi non ci stiamo ". Lo sciopero sarà effettuato garantendo le prestazioni che possano in qualche modo coinvolgere i diritti delle persone costituzionalmente tutelate, secondo le modalità stabilite all' art.49 del Ccnl di settore e delle discipline specifiche in attuazione della Legge 146/90 e s.m.i. per il personale dei servizi tecnico-nautici.

## Domani sciopero nazionale dei lavoratori marittimi. L' appello di Cisl Messina

«La misura è colma, e non è più possibile assistere alla mortificazione sistematica del lavoro portuale a scapito della sicurezza delle operazioni». Sono le parole di Letterio D' Amico, segretario provinciale della Fit Cisl nell' annunciare lo sciopero dei marittimi in programma domani, venerdì 11 maggio. «Quello che i lavoratori chiedono, nell' ambito della riforma della legislazione portuale, è un rilancio ed una riqualificazione del lavoro. Si assiste, invece, esattamente al contrario con richieste di ricorso all' autoproduzione delle operazioni portuali al di fuori delle regole che creano dumping nel lavoro portuale a grave rischio per la sicurezza. A questo c' è da aggiungere l' incertezza nella complessiva gestione degli Organismi di rappresentanza previsti dalla legge e quindi al loro ruolo consultivo su autorizzazioni e concessioni, il depotenziamento delle competenze oggi presenti nelle Autorità di Sistema Portuale fino ad arrivare ad atti che violano il diritto Costituzionale. Lo sciopero vuole essere un segnale forte per riacquistare la dignità del lavoro che si sta tentando in tutti i modi di usurpare. E noi non ci stiamo». Lo sciopero sarà effettuato garantendo le prestazioni che possano in qualche modo coinvolgere i diritti delle persone costituzionalmente tutelate, secondo le modalità stabilite all' art.49 del Ccnl di settore e delle discipline specifiche in attuazione della Legge 146/90 e s.m.i. per il personale dei servizi tecnico-nautici.

## «Disagi figli dello sviluppo, lavoriamo per ridurli»

*Spirito, presidente dell' Authority: qui il traffico cresce ogni anno meglio così che uno scalo fermo*

«Migliorare l' organizzazione e puntare con decisione sulla retroportualità. A Salerno si sta vivendo una stagione di crescita incredibile e i disagi sono solo figli dello sviluppo». Pietro Spirito, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Tirreno Centrale ha approfittato della presentazione di «Porto Aperto» (in programma il 16 giugno a Salerno e il 17 a Napoli) per chiarire alcuni aspetti che riguardano la competitività dei porti campani. A cominciare da quello di Salerno, appunto. «Tutti sappiamo - ha detto - che il porto salernitano è compresso e che non ci sono spazi dove si possano ipotizzare ampliamenti. Nonostante questo il trasporto Ro.Ro., che a Salerno ha una roccaforte, continua a crescere del 20% ogni anno. È evidente, quindi, che i disagi per il traffico aumentano. Siamo convinti - ha sottolineato il presidente - che i disagi dovuti allo sviluppo sono più sopportabili. Stiamo lavorando per cercare le migliori soluzioni per ridurli al minimo. Contemporaneamente, però, diciamo che i disagi sono meno preoccupanti di un porto fermo, di attività che non producono nulla». Sul fronte delle soluzioni per ora si punta su una migliore organizzazione. Poi verranno altri progetti, come la costruzione di un parcheggio multipiano. Bisogna trovare spazi in strutture verticali per il trasporto delle auto nuove in modo da liberare altre aree da destinare ad attività **portuali**, a cominciare dalle autostrade del **mare**. E a proposito di autostrade del **mare** Spirito ha anche parlato dei nuovi collegamenti Napoli-Catania e Napoli-Malta voluti da Tirrenia per il Gruppo Onorato. «Quando si investe in servizi aggiuntivi - ha detto - siamo tutti contenti. Le strutture che abbiamo vanno sfruttate tutte al massimo delle loro potenzialità». Tirrenia propone tre collegamenti settimanali con Catania e tre con Malta in transhipment. Una iniziativa che coincide con il rafforzamento annunciato dal Gruppo Grimaldi della Salerno-Catania dopo la chiusura dei servizi della Tline Napoli-Catania. «La concorrenza - ha detto Spirito - è la benvenuta. Più servizi efficienti ci sono più i porti migliorano la loro competitività». Già, la competitività. È proprio facendo appello alla competitività che Manuel Grimaldi pochi giorni fa a Sorrento ha invocato la concessione di una banchina nel porto di Napoli per far attraccare i servizi **marittimi** offerti dalla sua compagnia. «Stiamo lavorando anche su questo fronte - ha chiarito Spirito -

## -segue

---

anche se le soluzioni non sono semplici. La questione riguarda il modo completamente diverso con cui da sempre sono stati gestiti i porti di Napoli e di Salerno.

Qui (Napoli ndr) le banchine sono state date in concessione ai singoli operatori che pagano un canone e le utilizzano come meglio credono. A Salerno, invece, gli spazi sono assegnati a rotazione e tutti possono fare domande di attracco negli orari disponibili. Questo differente modo di gestire gli spazi pubblici è alla base dei problemi che abbiamo. Fidiamo, comunque, nella collaborazione con l' autorità **marittima** che disciplina gli accosti e nel fatto che con una sola autorità di **sistema portuale** si possono impiantare linee di azione comuni ai due porti per il futuro».

Per quanto riguarda Porto Aperto, a Salerno la giornata clou sarà il 16 giugno. Cittadini, turisti e scolaresche potranno visitare il porto dal **mare** e avere anche l' opportunità di assistere delle operazioni **portuali**.

Una nave sarà disposizione per visite guidate all' interno dello scalo. Il giorno dopo di mattina anche a Napoli ci saranno visite via **mare** e al molo San Vincenzo. Di pomeriggio, invece, intrattenimento musicale con «Ad est dell' equatore», proiezione del filmato «Ogni nave ha bisogno di un porto» e, la sera, la proiezione della Gatta Cenerentola e concerto musicale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*Antonino Pane*

Porto

## Oggi vertice con il Comune e sit-in di protesta dei lavoratori

Oggi incontro tra l'amministrazione comunale e l'Autorità Portuale per fare il punto sulla gestione delle aree interne all'area portuale anche alla luce del dissequestro della zona sotto gli archi della marina utilizzata come parcheggio non autorizzato.

Il Comune chiederà di effettuare una gara d'appalto per l'assegnazione di quello spazio e di poterlo nuovamente utilizzare come sede del mercatino delle pulci. Sarà anche affrontato il tema del traffico all'interno dell'area portuale.

Sempre oggi, in occasione dello sciopero nazionale di 24 ore dei lavoratori dei porti e dei lavoratori marittimi proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti, sit-in di protesta contro l'autoproduzione degli armatori organizzato da Filt Cgil provinciale, a partire dalle 9, alla nuova Darsena.

## Sciopero nazionale dei marittimi, si fermano i lavoratori dei porti siciliani

*L'astensione dal lavoro "contro la diffusione crescente dell'autoproduzione e sul tema della sicurezza" è stata proclamata da Cgil, Cisl e Uil*

I 400 lavoratori portuali palermitani incroceranno oggi le braccia per lo sciopero nazionale di 24 ore di marittimi, portuali e di addetti ai servizi tecnici e nautici. L'astensione dal lavoro "contro la diffusione crescente dell'autoproduzione e sul tema della sicurezza", è stata proclamata dalle segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uil trasporti. Lo sciopero, per l'intera giornata lavorativa, scatterà in tutti i porti siciliani e delle isole minori e si fermeranno le operazioni di carico e scarico merci. Nella provincia palermitana lo sciopero, indetto dalle segreterie di Filt, Fit Uil, si tiene anche a Termini Imerese. Al porto di Palermo, dalla mezzanotte in poi le operazioni portuali sono interrotte e si terranno nel corso delle 24 ore presidi permanenti all'interno di alcune aree specifiche. I lavoratori manifesteranno davanti alle sedi sindacali all'interno del porto, presenzieranno davanti ai portelloni delle navi di linea Ro-Ro che trasportano merci e passeggeri e manterranno dei presidi sulle banchine.

## Scioperi: domani stop 24 ore porti, anche navi e traghetti - QdS - Regionale di Economia Business Istituzioni Ambiente No Profit e Consumo

Sicilia 24 ore - TrasportiScioperi: domani stop 24 ore porti, anche navi e traghettiDomani, venerdì 11 maggio, si svolgerà lo sciopero nazionale per l'intera giornata dei lavoratori marittimi, portuali e dei servizi tecnico nautici.Lo fanno sapere unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, spiegando che "la protesta, garantendo le prestazioni minime previste dal contratto nazionale e dalla legge sullo sciopero, riguarderà per l'intera prestazione tutti i lavoratori dei porti, i soci delle imprese articoli 16, 17 e 18, i dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale. Per l'interno turno stop ai rimorchiatori, ormeggiatori e piloti, per 8 ore gli amministrativi, gli operai, le biglietterie, il personale in servizio giornaliero e turistico ed infine le navi traghetti e da carico presenti nei porti nazionali subiranno ritardi di 24 ore alla partenza". "Alla base dello sciopero - spiegano - i casi di autoproduzione nelle operazioni portuali, a dispetto di quanto previsto dalla legge 84/94 sui porti, con conseguenti ricadute sul tema della sicurezza, gli atteggiamenti e le azioni delle singole Autorità di sistema portuale". 10 maggio 2018.

## SINDACATI

### Porto, sciopero dei lavoratori «Violate le norme del settore»

I LAVORATORI portuali e marittimi dei porti di Livorno e Piombino aderiscono allo sciopero indetto dalle segreterie nazionali di Filt Cgil, Cisl Reti e Ultrasporti per oggi, venerdì 11 maggio.

I tre sindacati nazionali parlano di «totale indifferenza da parte delle istituzioni in merito alla richieste di incontro sulle violazioni delle normative del settore portuale».

I sindacati locali, invece, sottolineano come «anche nel porto di Livorno è stato richiesto l'intervento della Capitaneria e della Adsp a seguito di segnalazioni di navi che arrivano con le operazioni di rizzaggio e deriz-

zaggio già effettuate. La legge – chiariscono i sindacati – prevede che salvo casi eccezionali solo i lavoratori delle imprese portuali possono effettuare tali operazioni a seguito di autorizzazione rilasciata dalla Adsp».

I sindacati livornesi esprimono dunque «forte preoccupazione che il tentativo di minare il lavoro portuale sia un obiettivo primario degli armatori per praticare concorrenza al ribasso mettendo anche fortemente a rischio la sicurezza dei lavoratori marittimi».

In occasione dello sciopero sarà organizzato un presidio davanti alla prefettura di Livorno a partire dalle ore 9.30.

LA PROTESTA CONTRO LA CRESCENTE DIFFUSIONE DELL'AUTOPRODUZIONE. IL FERMO RIGUARDA TUTTI GLI SCALI ITALIANI

## Camalli e marittimi in strada, oggi sciopero del porto

Corteo da Sampierdarena alla Prefettura e presidi ai terminal. Giornata da bollino rosso per il traffico cittadino

CORTEO dei lavoratori, terminal bloccati e tir in coda. Quella di oggi sarà una giornata di protesta per tutto il mondo del lavoro che ruota attorno alle banchine: i moli resteranno fermi per 24 ore, fino a questa sera, in città così come nel resto d'Italia. Ma quella odierna sarà anche una giornata da bollino rosso per il traffico cittadino che rischia la paralisi.

I lavoratori del porto ed i marittimi hanno proclamato il fermo contro la crescente diffusione dell'autoproduzione, tramite la quale le compagnie fanno svolgere ai marittimi le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi a bordo delle navi - attività che invece compete ai portuali - per risparmiare tempo e costo della mano d'opera a terra. La mobilitazione indetta da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti partirà da

Ponte Etiopia, questa mattina alle nove, con un corteo che arriverà davanti alla Prefettura. Negli ultimi tempi il verificarsi di casi di autoproduzione nei porti italiani, compreso il capoluogo ligure, è sempre più frequente: la pratica è però prevista per legge solo nel caso in cui in uno scalo non siano presenti lavoratori portuali in grado di svolgerla e sempre previa autorizzazione di Autorità di sistema portuale e Capitaneria di Porto. Irischi, sostengono i sindacati, riguardano anche la sicurezza: «I marittimi non sono formati per questo tipo di intervento».

I disagi al traffico, oggi, saranno inevitabili. Secondo le stime del Comune sono attesi almeno 500 mezzi pesanti che, non potendo entrare in porto, dovranno essere rapidamente sistemati nelle zone limitrofe per limitare le

conseguenze sul traffico urbano e le ripercussioni su quello autostradale. Le riunioni in Prefettura sono iniziate lunedì, Vigili urbani e Polizia stradale hanno individuato le aree di stazionamento nelle vie Lungomare Canepa, Strada a mare Guido Rossa, via 30 Giugno, via Giorgio Perlasca e via Tea Benedetti, dove una corsia per ciascun senso di marcia verrà riservata alla sosta dei mezzi pesanti bloccati dallo sciopero.

La Cna-Fita genovese, a riguardo, ha espresso «il più sentito rammarico per il fatto che ogni qualvolta che si parla di emergenze sui tavoli prefettizi, chi è veramente interessato e può dare anche delle utili indicazioni e soluzioni, nel caso l'autotrasporto, viene regolarmente escluso. Questo fatto è assurdo quanto inconcepibile».

**M.D.A.**

«BY N.C. NO ALL'UNIDIRITTI RISERVATI»



Una manifestazione dei lavoratori del porto

ARCHIVIO

# Sciopero porti, domani fermi anche i traghetti

**Roma** - «**Domani**, venerdì 11 maggio, sciopero nazionale per l'intera giornata dei lavoratori marittimi, portuali e dei servizi tecnico nautici». Lo fanno sapere unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, spiegando che «la protesta, riguarderà per l'intera prestazione tutti i lavoratori dei porti»

**Roma** - «**Domani**, venerdì 11 maggio, sciopero nazionale per l'intera giornata dei lavoratori marittimi, portuali e dei servizi tecnico nautici». Lo fanno sapere unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, spiegando che «la protesta, garantendo le prestazioni minime previste dal contratto nazionale e dalla legge sullo sciopero, riguarderà per l'intera prestazione tutti i lavoratori dei porti, i soci delle imprese articoli 16, 17 e 18, i dipendenti delle Autorità di sistema portuale. Per l'interno turno stop ai rimorchiatori, ormeggiatori e piloti, per otto ore gli amministrativi, gli operai, le biglietterie, il personale in servizio giornaliero e turistico ed infine le navi traghetto e da carico presenti nei porti nazionali subiranno ritardi di 24 ore alla partenza. Alla base dello sciopero - spiegano - i casi di autoproduzione nelle operazioni portuali, a dispetto di quanto previsto dalla legge 84/94 sui porti, con conseguenti ricadute sul tema della sicurezza, gli atteggiamenti e le azioni delle singole Autorità di sistema portuale».

**Le azioni delle singole autorità**, sostengono i sindacati, «minano fortemente lo sviluppo economico ed occupazionale dei porti e dello shipping nazionale oltre all'evidente rischio di indebolimento delle relazioni industriali e le gravi violazioni procedurali a favore di terzi per contrastare il diritto di sciopero». «Inoltre lo sciopero è motivato - aggiungono - anche dalle lacune che evidentemente hanno contribuito alla lunga e recente serie di infortuni sul lavoro, anche mortali. L'attenzione sul tema della sicurezza deve sempre essere alta ed è sempre più evidente la necessità di completare l'iter di aggiornamento dei decreti legislativi 271/99 e 272/99 con particolare attenzione ai rischi da interferenze».