



Dai Porti:

Trieste:

"...Porto vecchio dovrà essere cuore pulsante economia della regione..."
(Ferpress)

Genova:

"...L'AdSP gela Fincantieri sulle nuove aree..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Nuovo terminal crociere a Genova..." (Il Secolo XIX)

"...Prove di accordo tra porto e autotrasportatori..."

(Corriere Marittimo, Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Tutti contro Corsini..." (Il Telegrafo Livorno, Il Tirreno Piombino)

"...Concessioni sul porto Rossi si impegna..." (Il Telegrafo Livorno)

"...Nuove soluzioni per il congestionamento in porto..."

(L'Informatore Navale)

"...L'Autorità con Nemo per elettrico e sostenibile..." (Il Telegrafo Livorno)

"...Demolizione della nave Urania..."

(Corriere Marittimo, Il Tirreno, Il Telegrafo Livorno)

"...Si libera il bacino galleggiante, via alla gara..." (Il Nautilus)

"...Comitato portuale: la retromarcia sull'interporto?..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Licenziati Alp..." (Il Tirreno)

"...Portuali: elezioni e discontinuità..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Enel, bando Civitavecchia in pieno rispetto normative..."

(Ansa, Corriere Marittimo)

Napoli:

"...Avviata gara Beverello, finanziata dall'Autorità..."

(Ansa, Ferpress, Seareporter)

"...Tornano le navi della <<Messina>> ma i lavori di dragaggio restano fermi..." (Il Mattino)

Taranto:

"...YilPort Holding punta su Taranto..." (La Gazzetta Marittima, MF)



Gioia Tauro:

"...Sindacati contro Mct: è stato di agitazione..." (Gazzetta del Sud)

"...Gioia Tauro e il governo Tra "focus" prioritari..."
(La Gazzetta Marittima)

Cagliari:

"...In crescita in Sardegna Ro-Ro, passeggeri e crociere..." (Ansa)

Messina:

"...Porti chiusi a navi militari Ue Sbarco a Messina..."

(La Sicilia, La Repubblica, Il Secolo XIX, Corriere della Sera, Giornale di Sicilia)

"...Messina con Catania si sblocca l'iter per avviare le Zes..." (La Sicilia)

"...Asse viario-porto, si riapre la partita..." (Gazzetta del Sud)

"...Mondello: la sede a Messina è indispensabile..." (TempoStretto)

"...Affaccio a mare, scelte condivise..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Trasporti e infrastrutture..." (La Sicilia)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

Friuli Venezia Giulia: Fedriga, porto vecchio dovrà essere cuore pulsante economia della regione

(FERPRESS) – Trieste, 9 LUG – Ferreria di Servola, immigrazione, sanità, autonomia e sviluppo economico sono i principali argomenti affrontati dal governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, nell'intervista che andata in onda su Telequattro (ore 22.15), nel corso della trasmissione Ring.

Per quanto riguarda l'impianto siderurgico, il governatore ha spiegato che "il dialogo con la proprietà deve mirare alla pianificazione del futuro del sito. Una partita nella quale la Regione è disponibile a investire risorse, in particolare per quanto concerne il capitolo della formazione".

Toccando il tema dell'immigrazione, Fedriga ha invece evidenziato la necessità di cambiare rotta sulle politiche di accoglienza, a partire dalla concessione dei permessi di soggiorno per motivi umanitari e dal potenziamento dei controlli sui confini per consentire i respingimenti. In merito ai Centri per il rimpatrio (Cpr), il governatore ha spiegato che "l'obiettivo è andare incontro allo smantellamento del modello attuale, promuovendo invece l'apertura di centri che non consentano la libera circolazione a chi è ancora in attesa di protezione".

Passando al futuro di Trieste, Fedriga ha confermato che "il recupero del Porto vecchio è un'opportunità enorme per la città e che la Regione è a fianco del Comune nel lavoro avviato per dare una nuova prospettiva ad un'area che può diventare il cuore pulsante del capoluogo regionale. Il mio auspicio è che vengano favoriti l'insediamento e la nascita di attività lavorative, così da generare occupazione".

Riferendosi alla riforma della sanità e degli enti locali, il governatore ha ribadito che il "giudizio espresso dalla Corte dei conti, organo non politico che dà valutazioni oggettive, ha evidenziato un danno amministrativo che ha portato a disservizi per i cittadini. Nel bilancio del Friuli Venezia Giulia la sanità e i trasferimenti agli enti locali rappresentano le prime voci di spesa, quindi sarà necessario investire ingenti risorse per risolvere la situazione".

Fedriga ha quindi sottolineato la volontà della Giunta di "sfruttare le potenzialità della specialità del Friuli Venezia Giulia e valorizzare la nostra autonomia, attraverso un dialogo serio con il Governo e rendendoci anche disponibili ad aumentare le competenze della Regione, ovviamente con un conseguente incremento delle partecipazioni".

Genova, l'Adsp gela Fincantieri sulle nuove aree

Il progetto del maxi ribaltamento a mare per lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente si complica. Oppure, se la si vuole vedere con non poco ottimismo, i tempi di realizzazione dell'opera sono destinati ad allungarsi sensibilmente rispetto al piano iniziale

Il progetto del maxi ribaltamento a mare per lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente si complica. Oppure, se la si vuole vedere con non poco ottimismo, i tempi di realizzazione dell'opera sono destinati ad allungarsi sensibilmente rispetto al piano iniziale. Il problema principale, come anticipato dal *Secolo XIX-the MediTelegraph*, è la presenza del terminal Porto petroli, a Multedo, che confina con lo stabilimento navalmeccanico.

Il presidente del porto di Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, contattato dal *Decimono*, ha fatto sapere che l'Autorità di sistema portuale ha avviato «approfondimenti tecnici, urbanistici ed economici per valutare la proposta di Fincantieri». Il progetto che il gruppo triestino ha portato sul tavolo di Palazzo San Giorgio all'inizio di quest'anno è infatti differente rispetto a quello presentato nel 2009. Nel piano "rinnovato" sono previsti più spazi a disposizione dello stabilimento – oltre 100mila metri quadrati con interventi di riempiamenti a mare contro 70mila iniziali –, un super-bacino per le mega-navi e una banchina con doppio accosto per le unità da crociera.

INCOGNITE

I dubbi riguardano principalmente la sicurezza relativa all'estrema vicinanza dei due siti industriali e nello specifico se un'attività navalmeccanica notevolmente potenziata rispetto a quella attuale può essere portata avanti a pochi passi di distanza da depositi che contengono prodotti petroliferi senza rischi sia per il personale che opera in banchina che per gli abitanti dei quartieri di Sestri e Multedo. A decretare se il ribaltamento a mare potrà essere realizzato in totale sicurezza dovrebbero essere gli uffici dell'Authority: «**Saranno esaminate eventuali criticità**, incluso la collocazione di Porto petroli», spiega Signorini.

ACCORDO DA RIFARE

Il via libera al maxi ribaltamento a mare di Fincantieri non è solo una questione di sicurezza. **L'accordo di programma firmato nel 2011 dovrà essere rivisto e l'Authority sta valutando «un aggiornamento»**, sottolinea Signorini. Gli enti pubblici coinvolti sono il ministero dello Sviluppo, quello Trasporti, l'Autorità di sistema di Genova-Savona, la Regione Liguria, il Comune e la Città metropolitana. Nel documento, in caso di via libera alla realizzazione dell'opera, dovranno comparire le modifiche che Fincantieri ha presentato a Palazzo San Giorgio per quanto riguarda la parte a mare del cantiere.

RISORSE ECONOMICHE

La realizzazione del piano, potenziato rispetto a quello del 2009, ha un costo di realizzazione di circa 140 milioni di euro contro i 70 previsti in base all'accordo firmato nove anni fa al ministero dello Sviluppo economico. **A disposizione al momento ci sono però solo 40 milioni di euro.** Il nuovo accordo quindi, spiega il presidente del porto, vista «la fattibilità del progetto di Fincantieri, dovrà prevedere un ricalcolo della parte finanziaria e ulteriori fondi nazionali». Nello stabilimento di Sestri Ponente operano attualmente circa 600 dipendenti di Fincantieri. Agli occupati diretti si aggiungono quasi duemila lavoratori dell'indotto. Con il ribaltamento a mare e l'ingrandimento del cantiere, nel sito dovrebbero operare circa 900 operai Fincantieri con quasi tremila maestranze appartenenti alle imprese degli appalti. Il sito di Sestri ha commesse fino al 2022 ma senza il ribaltamento rischia di essere tagliato fuori, per mancanza di spazi, dalla realizzazione delle navi da crociere di ultima generazione.

SVILUPPO DEL CANTIERE

L'Autorità portuale “gela” Fincantieri sul ribaltamento

La collocazione di Porto petroli «può essere una criticità»
Signorini: «Necessario aggiornare l'accordo di programma»

Matteo Dell'Antico

Il progetto del maxi ribaltamento a mare per lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente si complica. Oppure, se la si vuole vedere con non poco ottimismo, i tempi di realizzazione dell'opera sono destinati ad allungarsi sensibilmente rispetto al piano iniziale. Il problema principale, come anticipato dal *Secolo XIX*, è la presenza del terminal Porto petroli, a Multedo, che confina con lo stabilimento navalmeccanico.

Il presidente del porto di Genova, Paolo Emilio Signorini, contattato dal *Decimono*, ha fatto sapere che l'Autorità di sistema portuale ha avviato «approfondimenti tecnici, urbanistici ed economici per valutare la proposta di Fincantieri». Il progetto che il gruppo triestino ha portato sul tavolo di Palazzo San Giorgio all'inizio di quest'anno è infatti differente rispetto a quello presentato nel 2009. Nel piano «rinnovato» sono previsti più spazi a disposizione dello stabilimento – oltre 100 mila metri quadrati con interventi di riempimenti a mare contro 70 mila iniziali –, un superbacino per le mega-navi e una banchina con doppio ac-

costo per le unità da crociera.

INCOGNITE

I dubbi riguardano principalmente la sicurezza relativa all'estrema vicinanza dei due siti industriali e nello specifico se un'attività navalmeccanica notevolmente potenziata rispetto a quella attuale può essere portata avanti a pochi passi di di-

stanza da depositi che contengono prodotti petroliferi senza rischi sia per il personale che opera in banchina che per gli abitanti dei quartieri di Sestri e Multedo. A decretare se il ribaltamento a mare potrà essere realizzato in totale sicurezza dovrebbero essere gli uffici dell'Autorità. «Saranno esaminate eventuali criticità, incluso la collocazione di Porto petroli», spiega Signorini.

ACCORDO DA RIFARE

Il via libera al maxi ribaltamento a mare di Fincantieri non è solo una questione di sicurezza. L'accordo di programma firmato nel 2011 dovrà essere rivisto e l'Autorità sta valutando «un aggiornamento», sottolinea Signorini. Gli enti pubblici coinvolti sono il ministero

dello Sviluppo, quello Tra-

sporti, l'Autorità di sistema di Genova-Savona, la Regione Liguria, il Comune e la Città metropolitana. Nel documento, in caso di via libera alla realizzazione dell'opera, dovranno comparire le modifiche che Fincantieri ha presentato a Palazzo San Giorgio per quanto riguarda la parte a mare del cantiere.

RISORSE ECONOMICHE

La realizzazione del piano, potenziato rispetto a quello del 2009, ha un costo di realizzazione di circa 140 milioni di euro contro i 70 previsti in base all'accordo firmato nove anni fa al ministero dello Sviluppo economico. A disposizione, al momento, ci sono però solo 40 milioni di euro. Il nuovo accordo quindi, spiega il presidente del porto, vista «la fattibilità del progetto di Fincantieri, dovrà prevedere un ricalcolo della parte finanziaria e ulteriori fondi nazionali». Nello stabilimento di Sestri Ponente operano attualmente circa 600 dipendenti di Fincantieri. Agli occupati diretti si aggiungono quasi due mila lavoratori dell'indotto. Con il ribaltamento a mare e l'ingrandimento del cantie-

- segue

re, nel sito dovrebbero operare circa 900 operai Fincantieri con quasi tremila maestranze appartenenti alle imprese degli appalti. Il sito di Sestri ha commesse fino al 2022 ma senza il ribaltamento rischia di essere tagliato fuori, per mancanza di spazi, dalla realizzazione delle navi da crociera di ultima generazione. —

C. FINCANTIERI/CONTRASTO

INVESTIMENTO

Per realizzare il progetto di Fincantieri sono necessari complessivamente 140 milioni di euro.

TEMPI

L'opera dovrebbe essere completata in cinque anni di lavori. L'obiettivo è partire nel 2019 e terminare nel 2024.

MAXI BACINO

Tra le opere previste da Fincantieri c'è la costruzione di un bacino di carenaggio per le navi da crociera di ultima generazione.



Lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente visto dal mare

F. AMBROSIO

Nuovo terminal crociere a Genova costi e sfratti i primi nodi da sciogliere

L'operazione per fare tornare le navi Costa entra nel vivo. Garrè: «Grande occasione per la città, qui c'è spazio per tutti»

Simone Gallotti / GENOVA

Sulla rotta per il ritorno a Genova di Costa Crociere ci sono tre secche. Perché il progetto presentato in Regione la mattina della grande festa per i 70 anni della compagnia, come raccontato dal *Secolo XIX*/*TheMeditelgraph*, è per ora una suggestione che rischia di incagliarsi sul primo nodo: i costi.

La volontà di realizzare il nuovo terminal crociere a Calata Gadda è forte: il governatore Giovanni Toti e il sindaco di Genova Marco Bucci erano seduti al tavolo con i vertici di Costa e di Carnival. Ai piani alti di Piazza De Ferrari è salito, oltre a Michael Thamm, anche Arnold Donald, il capo della casa madre americana. Il gruppo ha intenzione di investire massicciamente per realizzare la nuova struttura: sabato di è discusso soprattutto di questo argomento «a dimostrazione della volontà di Carnival di accelerare il ritorno a Genova, entro il completamento di raddoppio della flotta» spiega una fonte. La compagnia avrebbe espresso l'intenzione di realizzare la nuova stazione marittima attraverso la finanza di progetto, ma non è la via classica italiana per le opere portuali. In America le cose vanno più

spedite, da noi il ruolo della parte pubblica rimane centrale, soprattutto per le opere civili. Così il presidente del porto Paolo Signorini, a cui toccherà il ruolo di regista dell'operazione, deve trovare il giusto equilibrio: la banchina infatti dovrebbe essere realizzata *dall'Authority*, il nuovo terminal dai privati. È il nodo del «chi paga?» il primo da sciogliere. La strada è ancora tutta da costruire, soprattutto per evitare di essere fermata da qualche intoppo burocratico.

Nelle prossime settimane si dovrà poi verificare lo stato della attuale banchina. Il molo di Calata Gadda non è recente e gli approfondimenti tecnici serviranno per capire se è possibile realizzare lì la nuova infrastruttura. Anche il varco di accesso dovrà essere trasformato per permettere l'accesso dei passeggeri e dei servizi: le navi da crociera sono città galleggianti in grado di ospitare migliaia di persone e la logistica è una delle priorità. Infine c'è la questione degli attuali concessionari: sulla banchina lavorano diversi operatori e la nuova infrastruttura, secondo il progetto, sfratterebbe una parte delle attività. È un passaggio delicato, servirà tatto politico e *l'Authority* avrà bisogno del supporto di Regione e Comune per concludere in maniera indolore il passaggio.

Non è un caso che Paolo Signorini spieghi: «Accolgo il forte stimolo dei miei referenti istituzionali, di Giovanni Toti e Marco Bucci - dice il numero uno dello scalo - A quel tavolo abbiamo tutti concordato che avremmo affrontato l'esame preliminare ed effettuato le verifiche per decidere tempi e costi di questo progetto». Per Ferdinando Garrè, amministratore delegato di San Giorgio del Porto, l'azienda che su quelle banchine oggi lavora, si tratta «di una grande opportunità per Genova: l'idea è bella e mi piace - spiega al *Secolo XIX* l'imprenditore che ha ottimi rapporti commerciali e personali con i vertici di Costa Crociere - E può essere l'occasione per razionalizzare quell'area. Gli spazi secondo me ci sono per tutti». La questione potrebbe essere invece più complicata per Campanella, altra azienda che opera su quella banchina.

Nella lista degli scontenti ci sono i savonesi: «Però come ha spiegato l'amministratore delegato Michael Thamm, Costa Crociere non si ritira da Savona - spiega Signorini - Con il raddoppio della flotta della compagnia si aprono nuove opportunità per Genova, ma non ci sarà una penalizzazione delle banchine della città della Torretta». —

© BYN/NOALCUN DRIT/REUTERS

Genova: Prove di accordo tra porto e autotrasportatori

GENOVA - Il porto di Genova affronta il problema delle code e delle lunghe attese dei mezzi su gomma in accesso al porto, in particolare al terminal Genova Vte di Pra'. E' stato sottoscritto un documento, messo a punto dall'Authority portuale e condiviso da Vte, Confindustria e dalle associazioni Spediporto e Assagenti che riuniscono rispettivamente gli spedizionieri e gli agenti marittimi genovesi. L'accordo in bozza è stato poi sottoposto, ieri, all'attenzione dei rappresentanti delle imprese dell'autotrasporto che, stamani, hanno incontrato il presidente dell'Authority, Paolo Emilio Signorini, per una trattativa in merito.

Alla base dell'accordo dovrebbero esserci delle proposte avanzate da parte del porto di Genova alla categoria degli autotrasportatori: in caso di ritardo sarebbero previsto un indennizzo economico per le ore di attesa, 40 euro ogni 60 minuti, che scatterebbe dopo la prima ora di attesa per il carico e scarico della merce in banchina. Il rimborso verrebbe pagato dallo spedizioniere, dall'agente marittimo oppure dalla compagnia di navigazione per poi essere rimborsati dal terminal dove si è verificato il ritardo che ha penalizzato l'autotrasportatore. Tra le richieste previste nella bozza dell'accordo anche tracciabilità dei tir e la prenotazione telematica da parte dei camionisti. Il clima permane ancora incandescente nonostante questo accordo infatti per il momento non c'è stata alcuna revoca all'**annuncio dei 5 giorni di fermo (dal 12 al 17 luglio) dell'autotrasporto nel Terminal Genova Vte.**

Tir, confermato lo sciopero

Proseguirà lunedì, a Palazzo San Giorgio, il confronto fra l' autotrasporto e l' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale sulle lunghe attese dei tirai terminal portuali. Le posizioni tra le parti restano distanti. Confermato lo sciopero del settore, nel porto di Genova, dal 12 al 17 luglio.

PORTOFERRAIO DURE REAZIONI ALLE PAROLE DEL PRESIDENTE **DELL'AUTORITÀ PORTUALE** DOPO I RITARDI DEI TRAGHETTI

Tutti contro Corsini: «Stop accuse, più rispetto per gli elbani»

LEVATA di scudi degli amministratori elbani per la dura risposta del presidente dell'autorità portuale, Stefano Corsini, al presidente degli albergatori elbani Massimo De Ferrari che aveva espresso critiche sull'organizzazione del porto di Piombino nei giorni di grande affluenza di turisti.

«Stefano Corsini chi? – scrive su Facebook il sindaco di Capoliveri Ruggero Barbetti – Nemmeno fosse il ministro dei trasporti. Ricopre una carica politica, nominato da un politico. Se fosse eletto dal

popolo che cavolo scriverebbe mai. Se vuole la guerra con l'Elba ha trovato pane per i suoi denti. Gli elbani sanno difendersi bene. Inizi a pensare ai problemi per la viabilità che assillano anche Portoferraio e a tirare fuori i soldi per una rotonda a San Giovanni sempre intasata ad ogni sbarco di nave. L'autorità di sistema portuale vive anche grazie ai soldi che arrivano dall'Elba e non credo che siano pochi. Di presidenti di Port Authority ne ho conosciuti tanti e la maggior parte sono spariti nel nulla. Ricordo a Corsini che in Italia siamo

in democrazia e i governi cambiano. Ed è già iniziato il conto alla rovescia sulla scadenza del suo incarico. E' solo questione di tempo. Nel frattempo impari ad avere più rispetto per gli elbani elbani».

Anche Roberto Marini, vicesindaco di Portoferraio chiede rispetto per gli elbani. «Corsini – spiega Marini – dice che l'autorità portuale è una istituzione di rilevanza nazionale e ad essa è dovuto il rispetto del caso e tra i suoi compiti istituzionali non è compreso quello di acconten-

tare interessi particolari. Quali interessi particolari? Corsini si ricordi che l'isola vive di immagine e accoglienza e quel che è successo sul porto di Piombino è contro l'Elba. E non è da demonizzare il guasto ad un traghetto, quanto l'assoluta incapacità di organizzarsi ed organizzare i servizi in relazione a flussi eccezionali previsti o comunque prevedibili. Piuttosto ci dica perché la nuova parte del porto di Piombino non è ancora agibile e perché tutti i display che indicano navi e partenze sui vari moli che contribuirebbero a indirizzare gli automobilisti sono da tempo fuori uso».



Il vice sindaco di Portoferraio, Roberto Marini e il sindaco di Capoliveri, Ruggero Barbetti

IL SINDACO BARBETTI

«Nemmeno fosse il ministro dei trasporti E' una carica politica»

PORTOFERRAIO POLEMICA SUI TRAGHETTI

Corsini attacca De Ferrari «Gli albergatori pensino a diluire le prenotazioni»



PRESIDENTE Stefano Corsini guida l'autorità di sistema

SI ACUISCE la polemica tra gli albergatori elbani e l'autorità portuale di sistema del mar Tirreno settentrionale. Il presidente dell'autorità Stefano Corsini non ha gradito le recenti critiche del presidente degli albergatori Massimo De Ferrari sulla 'gestione' del porto di Piombino e le rimanda al mittente rispondendo per le rime.

«De Ferrari – dice Corsini – fa

finta di non sapere che i disagi sono stati causati dal mancato arrivo di un traghetto dirottato su un'altra tratta. È stato con spirito di abnegazione e lavoro di squadra che gli uffici del porto di Piombino, insieme a forze di polizia e comune, si sono prodigati per decongestionare un'area nella quale si erano ritrovati compresi 4000 mila passeggeri e 1000 auto. Non mi sembra quin-



**Il ruolo
dell'autorità**

Istituzione di rilevanza nazionale, le è dovuto rispetto. Tra i suoi compiti non c'è accontentare interessi particolari

di il caso di fare affermazioni superficiali e tendenziose quando è evidente a tutti che l'autorità di sistema è presente ogni giorno per garantire con la massima sicurezza flusso e deflusso dei passeggeri e risolvere i problemi. Piuttosto che fare propaganda, gli albergatori gestissero meglio le prenotazioni, diluendole su più giorni e non solo il sabato».

Il presidente dell'autorità portuale invita De Ferrari a risparmiarsi critiche gratuite. «L'accorpamento tra Livorno e Piombino – aggiunge Corsini – ha fatto male all'Elba? Non lo crediamo affatto. Il presidente degli albergatori, se mai credesse di trovare dei camerieri, ha sbagliato indirizzo. L'autorità di sistema è un'istituzione di rilevanza nazionale e ad essa è dovuto il rispetto del caso. Tra i suoi compiti istituzionali non è compreso quello di accontentare interessi particolari. Ad ogni modo istituiremo un tavolo di coordinamento delle amministrazioni interessate per individuare le misure più utili ad ottimizzare la gestione dei traffici».

LA POLEMICA SULLE CODE AL PORTO DI PIOMBINO

Guerra tra Authority e Albergatori

Il presidente Corsini: non curiamo i loro interessi particolari. Dura replica del sindaco Barbetti

Uno scontro frontale che non si placa. Il presidente dell'Authority portuale Stefano Corsini non ha accettato le parole al vetriolo del presi-

dente degli Albergatori dell'isola d'Elba, Massimo De Ferrari, che - solo pochi giorni fa - ha puntato il dito contro la «scarsa organizzazione

sul porto di Piombino» per la gestione delle code all'ingresso di Piombino e nei piazzali d'imbarco, definita come «un ostacolo al turismo

dell'isola d'Elba». «Ho letto queste dichiarazioni con stupore», ha commentato il presidente dell'Authority portuale Corsini. IN CRONACA

LO SCONTRO SULLE CODE DEL WEEK-END

Autorità portuale contro gli Albergatori «Non curiamo interessi particolari»

Dura replica di Corsini alle accuse di scarsa organizzazione del porto: crit che ingenerose, piuttosto diluiscano le prenotazioni

70-840

Uno scontro frontale che non si placa. Il presidente dell'Authority portuale Stefano Corsini non ha accettato le parole al vetriolo del presidente degli Albergatori dell'isola d'Elba, Massimo De Ferrari, che - solo pochi giorni fa - ha puntato il dito contro la «scarsa organizzazione sul porto di Piombino» per la gestione delle code all'ingresso di Piombino e nei piazzali d'imbarco, definita come «un ostacolo al turismo dell'isola d'Elba». «Ho letto queste dichiarazioni con stupore», ha commentato il presidente dell'Authority portuale Corsini. IN CRONACA

LA REPLICA

«Quando l'ingegner De Ferrari afferma che "l'organizzazione del porto di Piombino ostacola l'arrivo dei turisti all'Elba", fa finta di non sapere che il disagio al cabinato Zighirato non sta causato dal mancato arrivo di un traghetto che è stato dirottato su un'altra tratta», risponde il presidente Corsini - «è stato con spirito di abnegazione e lavoro di squadra che gli uffici competenti del porto di Piombino, unitamente alle forze di polizia e all'amministrazione comunale, si sono impegnati per decongestionare un'area nella quale, in attesa del km del traghetto, si sono improvvisamente ritrovati compresi 4000 mila passeggeri e 1300 auto».

A Corsini non sembra, dunque, che sia il caso di fare affermazioni superficiali e tendenziose - attacca - quando è

evidente a tutti il soggetto coinvolto che l'Authority di sistema portuale è presente ogni giorno per garantire con la massima sicurezza il flusso ed il flusso dei passeggeri per risolvere i problemi che la stagione presenta. Piuttosto che fare propaganda, gli albergatori gestiscono meglio il sistema di prenotazioni, dilandando su più giorni settimanali e non solo il sabato».

ATTACCO POLITICO

Corsini definisce quelle di De Ferrari «critiche gratuite». «L'accorpamento tra Livorno e Piombino ha fatto male all'Elba? Non lo crediamo affatto» - replica - il presidente dell'associazione Albergatori elbensi, che nel recente passato non ha mai mancato di intervenire con le autorità

di Piombino rapporti in conflitto stabile e duraturo, approfitta del nuovo legame che unisce lo scalo piombinese a quello di Livorno per ampliare gli orizzonti della sua vis polemica. Se mai credesse di trovare dei meriti ha sbagliato indirizzo. L'AdSP è una istituzione di rilevanza nazionale e ad essa è dovuto il rispetto del caso. Tra i suoi compiti istituzionali non è compreso quello di accontentare interessi particolari, è necessario invece garantire il contenimento delle posizioni di tutti gli attori coinvolti».

L'Authority di sistema portuale ritirerà un tavolo di coordinamento delle amministrazioni interessate di Piombino e dell'isola d'Elba, nel quale si farà il punto sulle strategie di gestione del traffico portuale. —

LUCE



LA POLEMICA

Un botta e risposta innescato dal traffico

Nella foto grande il presidente dell'Authority portuale Stefano Corsini e Massimo De Ferrari, presidente degli Albergatori dell'isola d'Elba, in una foto a Piombino. Nella foto piccola, a sinistra, Stefano Corsini e Massimo De Ferrari.

IL CONTRATTACCO DI BARBETTI

«Corsini chi? Sulla sua carica c'è già il conto alla rovescia»

Dal sindaco di Capoliveri parole al vetriolo: se vuole la guerra con l'Elba ha trovato pane per i suoi denti. Sappiamo come difenderci

PORTOFERRAIO

Veleno dopo veleno. Le parole del presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini hanno varcato rapidamente il canale arrivando fino all'isola. E la risposta della politica locale è stata durissima. Il primo a replicare al presidente è il sindaco di Capoliveri Ruggero Barbetti.

«Stefano Corsini chi? Mi sembra un intervento veramente esagerato» scrive il sindaco sul suo profilo Facebook, rincarando la dose – Nemmeno fosse il Ministro dei Trasporti. Ricopre una carica politica, nominato da un politico. Se fosse eletto dal popolo che

cavolo scriverebbe mai. Se vuole la guerra con l'Elba ha trovato pane per i suoi denti. Gli elbani sanno difendersi bene. Iniziano a pensare ai problemi che assillano anche Portoferraio per la viabilità e a tirare fuori i soldi per una rotonda a San Giovanni sempre intasata ad ogni sbarco di nave».

Il sindaco di Capoliveri ricorda come l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale viva anche grazie ai soldi che arrivano dall'Elba.

«Di presidenti di Port Authority ne ho conosciuto tanti e la maggior parte sono spariti nel nulla dell'orizzonte amministrativo e politico italiano. Ricordo a Stefano Corsini che in Italia siamo in democrazia e i governi cambiano, eccome se cambiano – aggiunge Barbetti alzando ulteriormente i toni – Ed è già iniziato il conto alla rovescia sulla scadenza del suo incarico. E' solo questione di

tempo. Nel frattempo impari ad avere più rispetto per gli elbani, per tutti gli elbani».

L'intervento di Corsini ha fatto arrabbiare anche il vicesindaco di Portoferraio, Roberto Marini. «Caro presidente queste sono affermazioni vergognose e irrispettose per l'intero territorio elbano – attacca – Quali interessi particolari? Si ricordi che l'isola vive di immagine e di accoglienza e quel che è successo sul porto di Piombino è contro l'Elba. Piuttosto non è da demonizzare il guasto ad un traghetto, quanto l'assoluta incapacità di organizzarsi ed organizzare i servizi in relazione a flussi eccezio-

**Critico anche Marini:
«Dal presidente presa di posizione irrispettosa»**

nali previsti o comunque prevedibili. Non mi dica che il porto è destinato ad andare in tilt ogni fine settimana, perché se così fosse sarebbe meglio cam-

biare mestiere. Cosa vuol dire, poi, indirizzare i flussi turistici? L'Elba è organizzata come tutto il resto del mondo; mi sembra, quindi, che dalle sue affermazioni estremamente pesanti emerga piuttosto un neanche poco celato nervosismo se non, addirittura, una particolare ostilità nei confronti dell'Elba». Marini chiede al presidente dell'Autorità portuale «perché la nuova parte del porto non è ancora agibile? Le nuove banchine in casi eccezionali avrebbero aiutato; perché sono ancora vuote? Tutti i display che indicano navi e partenze sui vari moli sono da tempo fuori uso e tali ci risultano ancora oggi; ma forse è colpa dell'Elba e degli Albergatori o meglio delle compagnie di navigazione». —

PIOMBINO

Concessioni sul porto Rossi si impegna

SU TOSCANA notizie, l'agenzia della Regione, il presidente Enrico Rossi ha reso noto di aver consegnato nelle mani dei rappresentanti del gruppo indiano Jsw e più precisamente della società Jsw Steel Italy, che gestirà il sito industriale di Piombino, una lettera, firmata congiuntamente con Stefano Corsini, presidente dell'Autorità portuale del Tirreno settentrionale, contenente gli impegni per il rinnovo delle concessioni portuali a Piombino. Il governatore ha spiegato che il rinnovo era uno dei cinque punti chiesti espressamente dal gruppo indiano durante le trattative per l'acquisizione della stabilimento di Piombino. «Noi – ha sottolineato con soddisfazione il presidente – abbiamo prontamente provveduto. In questo modo abbiamo voluto fornire certezze all'imprenditore e al tempo stesso, valorizzare lo straordinario lavoro e mettere a frutto i notevoli investimenti regionali che sono serviti per modernizzare lo scalo portuale piombinese che oggi è uno dei più attrezzati dell'intero Mediterraneo». Il governatore non ha mancato di sottolineare come la lettera sia stata accolta con soddisfazione dai dirigenti del gruppo acquirente, un «buon viatico lungo la strada che ci porterà a breve a sottoscrivere con Jsw Italy il nuovo Accordo di programma». La disponibilità di Regione e Autorità portuale resta comunque subordinata «a comprovate esigenze industriali e ad investimenti effettivi, supportati da uno specifico piano economico e

finanziario e nel rispetto della normativa vigente». La lettera consegnata al gruppo indiano è stata concepita nella considerazione che la reindustrializzazione delle acciaierie di Piombino resta una priorità strategica di interesse pubblico già indicata nell'accordo di programma per la riqualificazione e la riconversione del polo industriale della val di Cornia firmato il 24 aprile 2014».

**PIOMBINO
LA VERTENZA**

Jindal
Le istituzioni
rassicurano
I sindacati
restano
ancora cauti

■ A pagina 15

Accordo Jsw: istituzioni rassicuranti Sindacati prudenti, la Uilm «cauta»

Settimana di preparazione per closing e accordo di programma

LA PROSSIMA settimana viene indicata, ancora una volta, come una di quelle importanti se non decisiva per le sorti dello stabilimento siderurgico.

Già domani è previsto un incontro tra l'amministratore straordinario e il Comitato di sorveglianza che dovrà rilasciare il proprio parere sulla cessione delle quote. Quindi giornate impegnative in un essenziale lavoro di preparazione per arrivare alla settimana successiva quando dovrebbe aver luogo il closing, ovvero il trasferimento della proprietà al gruppo indiano e quindi la successiva la

LE TAPPE

Domani previsto l'incontro tra l'amministratore e il comitato di sorveglianza

firma dell'accordo di programma tra i soggetti interessati.

Il vicesindaco di Piombino Stefano Ferrini, che ha partecipato ai recenti incontri romani, ha definito questi passaggi «di tipo amministrativo» di fronte all'approvazione, già avvenuta, di uno schema di accordo. Il governatore Rossi ha rincarato la dose di ottimismo indicando la consegna di un lettera a Jsw con gli impegni per il rinnovo delle concessioni portuali.

Scottati da precedenti poco edificanti, ci sono andati con maggiore cautela i sindacati e ieri, in particolare, la Uilm voluto riaffermare la propria prudenza. «A nostro



IL TAVOLO Un momento della riunione al Mise tra governo e sindacati

avviso - ha scritto la segreteria provinciale del sindacato - c'è ancora molto da approfondire prima di giudicare se il bicchiere sia mezzo pieno o mezzo vuoto. Anche per quanto riguarda gli smantellamenti e le bonifiche occorrono approfondimenti e cronogrammi precisi».

Di fronte ad una bozza di accordo discussa e condivisa tra Governo, Regione, Comune e **Comitato di sorveglianza**, la Uilm apprezza il fatto che «questa volta sembrerebbe non esserci una fiducia cieca nell'imprenditore di turno, nel passato spesso identificato come il salvatore, ma l'inizio di un percorso fatto di step dove ogni con-



Le demolizioni con ditte locali

IMPEGNO importante, contenuto nella bozza di accordo, è la previsione di realizzare le operazioni di smantellamento dei vecchi impianti attraverso l'utilizzazione di imprese locali

tributo economico è vincolato all'avanzamento dell'intero piano industriale». Ma al momento è proprio il piano industriale di Jsw che non si conosce e che si conoscerà solo come allegato all'accordo di programma ovvero alla fine del lungo iter per l'arrivo del nuovo gruppo a Piombino. Quindi - dice la Uilm - mentre così come non ci è mai parso opportuno lasciare nelle mani di un imprenditore il destino di un territorio, altrettanto sarà fondamentale che Jsw non si limiti a far marciare i treni di laminazione perché in quel caso potremmo trovarci con mille esuberanti di personale dopo 2 anni».

Fiorenzo Bucci

Livorno: Nuove soluzioni per il congestionamento in porto. Il varco Zara aperto rimarrà aperto più a lungo in entrata ed in uscita



Ecco il primo risultato ottenuto dai gruppi di lavoro istituiti dall'Authority per decongestionare il traffico davanti a varchi doganali dello scalo labronico

Livorno, 9 luglio 2018 – Varco Zara aperto più a lungo, e non solo per le movimentazioni in ingresso ma anche per quelle in uscita. È questo il primo risultato raggiunto da uno dei quattro gruppi di lavoro istituiti dalla Port Authority a fine maggio e incaricato di individuare possibili soluzioni al problema di congestionamento del traffico da e per la “porta” che assieme al Valessini dà accesso alle aree dei prodotti forestali e delle crociere dello scalo labronico.

Da lunedì prossimo – data a partire dalla quale diventeranno vigenti le disposizioni – il Varco Zara aprirà un'ora prima e chiuderà un'ora dopo rispetto al passato. I cancelli saranno tenuti aperti dalle 6.00 alle 19.00, da lunedì a venerdì (festivi esclusi), sia per il traffico in ingresso (commerciale e crocieristico) sia – ed è questa la vera novità – per quello in uscita, ma solo per i veicoli a servizio dei passeggeri crocieristici e dei loro accompagnatori.

Altro miglioramento previsto, la realizzazione, entro le prossime settimane, di uno spazio dietro allo Zara che permetterà la manovra in inversione di marcia ai mezzi non destinati al servizio dei crocieristi e che si presentano erroneamente al Varco per uscire

LO SCENARIO

L'Autorità con Nemo per elettrico e sostenibile

ENERGIA elettrica e mobilità sostenibile. Sono questi i 'driver' su cui

L'Autorità portuale vuole costruire una collaborazione col consorzio Nemo – alla cui creazione hanno contribuito Sharengo, Green Energy Storage e Materials Mates Italia – nato per sviluppare prodotti e servizi nel settore della mobilità elettrica.

NeMo, che si sta posizionando all'interporto Vespucci, si è presentata ieri a palazzo Rosciano per parlare di prospettive di sviluppo nel campo della Green Energy: centrale il progetto di riutilizzo delle batterie elettriche delle auto elettriche del car sharing per realizzare una completa integrazione tra auto elettriche, sistemi di ricarica e rete di distribuzione.

Demolizione della nave Urania, per tre anni "prigioniera" del bacino di carenaggio di Livorno

LIVORNO - Ieri mattina sono iniziati i lavori di demolizione della nave Urania nel bacino galleggiante "Mediterraneo" del porto di Livorno. Il 25 agosto prossimo, sarebbero stati **tre anni di inagibilità per il bacino** a causa dell'incidente **occorso alla nave oceanografica Urania** e, costato anche la vita ad un elettricista, Gabriele Perrone. Al tempo dell'incidente mancavano pochi mesi all'apertura ufficiale delle buste con le manifestazioni di interesse per la gara di gestione del comparto bacini. Buste tuttora chiuse nella cassaforte dell'Authority di Livorno.

Dal 25 agosto 2015 la nave Urania è quindi rimasta inclinata sulla platea del bacino mentre sono terminati i vari accertamenti dell'ASL e quelli giudiziari. La situazione, sul piano della giustizia civile, ha visto la società armatrice in contenzioso con l'assicurazione e vi sarebbe stata anche da parte della prima una richiesta di "abbandono nave" poi contestata dall'assicurazione stessa. **Il contenzioso ha riguardato molti aspetti**, tra cui le responsabilità e, secondo alcuni, anche alcune autorizzazioni.

La notizia dell'avvio dei lavori di demolizione della nave Urania viene data dall'Autorità di Sistema portuale che specifica: *"la rottamazione della struttura in acciaio che avrà inizio ad agosto con la cesoiatura della dello scafo e della parte sovrastrutturale, poi asportato il relitto dalla sede del Bacino si potranno ultimare i lavori di riparazione del bacino. Ciò darà modo all'Autorità di Sistema Portuale di proseguire con la predisposizione delle lettere di invito relative alla gara per l'assegnazione dei bacini di carenaggio, che saranno presto trasmesse ai concorrenti prequalificati."*

LAVORI AL VIA

Bacino, la demolizione della nave Urania sblocca finalmente la gara

LIVORNO

Si sblocca finalmente la tele-novela del bacino galleggiante, che ha visto finire nel freezer per quasi tre anni la gara per l'affidamento in concessione del complesso dei bacini da parte dell'Authority. Era il 25 agosto 2015 quando il cedimento dei sostegni sotto la chiglia della nave oceanografica Urania appena "allungata" con un intervento di "chirurgia navale" causò la morte di un giovane operaio di origini napoletane e il ferimento di una dozzina di colleghi di lavoro, oltre al danneggiamento dell'infrastruttura.

Da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, si dà l'annuncio che sono cominciati i lavori di demolizione della nave: nei giorni scorsi è arrivata l'autorizzazione da parte della Capitaneria di porto.

«La rottamazione della struttura in acciaio avrà inizio ad agosto con la cesoiatura dello scafo e della parte sovrastrutturale», si avverte dal quartier generale dell'Authority, tenendo a precisare che «una volta asportato il relitto, si potranno ultimare i lavori di riparazione del bacino».

È un passo avanti importante per uscire da un impasse che, prima con il sequestro

e poi con una lunga lite per motivi di indennizzi assicurativi fra le parti in causa, ha messo per troppo tempo i bastoni fra le ruote all'utilizzo di una infrastruttura che può offrire un apporto rilevante al futuro – anche occupazionale – dell'economia che ruota attorno al porto e al mare.

Nel corso di questi tre anni non erano mancate polemiche e sollecitazioni. Si chiedeva di accelerare sul fronte dell'utilizzo del complesso dei bacini: compreso ovviamente quello grande in muratura, chiuso dall'Asl nel 2009 per gravi problemi di sicurezza.

Riparare il bacino dallo schianto causato dal cedimento della nave Urania «dà modo all'Authority – viene sottolineato da Palazzo Rosciano – di proseguire con la predisposizione delle lettere di invito relative alla gara per l'assegnazione dei bacini di carenaggio, che saranno presto trasmesse ai concorrenti prequalificati».

La gara era rimasta a metà ed è stata sospesa per tutto questo tempo. Adesso finalmente lo sblocco. L'Authority ne rivendica il merito ma allargandolo al «frutto del certosino lavoro congiunto delle istituzioni»: è stato questo – si afferma – che «ha consentito, con pazienza, di risolvere i nodi più intricati». —

Urania, partono i lavori La nave verrà demolita

A intervento ultimato via alla gara per i bacini

SONO cominciati ieri, a quasi tre anni dalla tragedia nella quale perse la vita l'elettricista napoletano Gabriele Perrone, i lavori di demolizione della nave Urania che occupa il bacino galleggiante Mediterraneo del porto di Livorno. La rottamazione della struttura in acciaio avrà inizio ad agosto con la cesoiatura dello scafo e della parte sovrastrutturale.

UNA VOLTA asportato il relitto, si potranno ultimare i lavori di riparazione del bacino. Ciò darà modo all'Autorità di Sistema Portuale di proseguire con la predisposizione delle lettere di invito relative alla gara per l'assegnazione dei bacini di carenaggio, che saranno presto trasmesse ai concorrenti prequalificati. Un passo avanti decisivo, frutto del certosino lavoro congiunto delle

istituzioni, che ha consentito, con pazienza, di risolvere i nodi più intricati. E mentre una questione molto delicata come quella dei bacini inizia finalmente a vedere una via d'uscita nella tarda serata di giovedì scorso nell'in-

QUESTIONE ALP Definiti i termini per il reinserimento di 2 dei 5 dipendenti

contro tra FiltCgil e Alp, sono stati definiti i termini per il reinserimento di 2 dei 5 lavoratori licenziati da Alp. I lavoratori rappresentati dalla Filt-Cgil Livorno hanno espresso la volontà di accettare i termini della conciliazione proposta da Alp per i 5 dipendenti. Da oggi quindi sono torna-

TRE ANNI FA LA TRAGEDIA

SONO COMINCIATI IERI, A QUASI TRE ANNI DALLA TRAGEDIA NELLA QUALE PERSE LA VITA UN UOMO, I LAVORI DI DEMOLIZIONE DELLA NAVE URANIA CHE OCCUPA IL BACINO 'MEDITERRANEO'

ti nuovamente a disposizione di Alp, con il riconoscimento dei diritti pregressi al provvedimento disciplinare. Le parti, a conclusione della discussione, riconoscendo il ruolo centrale dell'articolo 17, concordano sulla necessità di avviare percorsi di confronto per rafforzare e consolidare l'articolo 17 nel porto di Livorno. «Già dalla prossima settimana – fanno sapere i rappresentanti della Filt Cgil – chiederemo un tavolo di confronto in merito. Auspichiamo che tutti i lavoratori trovino definizione al contenzioso». Alp in una nota diffusa ieri ha spiegato come solo il «riconoscimento pieno ed incondizionato della gravità del comportamento tenuto consente ad Alp di ripristinare quel rapporto di fiducia tra datore e lavoratore, fondamentale per intrattenere qualsiasi rapporto di lavoro subordinato».

Porto di Livorno: si libera il bacino galleggiante, via alla gara



LIVORNO – La Capitaneria di porto di Livorno ha autorizzato la demolizione della motonave Urania, il cui relitto occupa dal 2015 il bacino galleggiante 'Mediterraneo' del porto di Livorno, bloccando di fatto anche la gara per l'affidamento dei bacini di carenaggio. Il provvedimento arriva al termine del lungo iter legato a un incidente mortale, avvenuto nel corso dei lavori di manutenzione, con il conseguente sequestro giudiziario e una serie di tavoli tecnici tra armatori, legali e autorità (marittime e di sistema).

L'autorizzazione è il presupposto per le operazioni di demolizione che dovrebbero iniziare nei prossimi 15 giorni, dopo la bonifica della nave. Una volta avvenuta la demolizione potrà quindi ripartire la gara per l'affidamento del comparto dei bacini di carenaggio, bloccata proprio dall'indisponibilità del bacino galleggiante.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, presieduta da Stefano Corsini, attende questo passaggio per mandare le lettere di invito per la presentazione delle offerte.

Il tema delle riparazioni navali, anche in campagna elettorale, era stato tra i più discussi dalle varie forze politiche in quanto costituisce una fonte di nuovo lavoro in una provincia che è attualmente inquadrata come "area di crisi complessa".

Comitato portuale: la retromarcia sull'interporto?

LIVORNO - L'impressione generale, forse ingiusta ma abbastanza diffusa, è che la montagna abbia partorito il topolino. Dall'ultima riunione del comitato di Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)

Comitato portuale: retromarcia

gestione dell'AdSP di Stefano Corsini, si speravano decisioni definitive. Eccesso di speranza? Per la "neverending story" dell'aumento di capitale nell'interporto Vespucci, siamo andati addirittura all'indietro: ovvero, l'avvocato Batini (Comune di Livorno) ha messo in dubbio che l'operazione sia fattibile perché a suo parere il Vespucci sarebbe una società immobiliare e non un vero retroporto: quindi investirei dieci milioni di euro (compreso l'acquisto di aree) sarebbe rischioso ai sensi della normativa. Batini sbaglia? Può darsi: ma con i suoi trascorsi di marittimista, già presidente dell'Azienda Mezzi Meccanici del porto e liquidatore nazionale della flotta Lauro, mi sembra difficile. Per di più anche la

Regione avrebbe i suoi problemi - dicono i bene informati - a onorare

la fidejussione di supporto al Vespucci. Solo Disinformazione? Certo che la vicenda sembra complicarsi invece di chiarirsi. Da parte sua il neo-rappresentante della Regione nel comitato s'è messo il salvagente: si è detto favorevole, ma come ingegnere e non amministrativo ha chiesto tempo per capire.

Sulla pianta organica è già stato detto molto. Il solito Batini ha votato contro sostenendo che si delineerebbe un eccesso di spesa. C'è chi sottolinea che una "anticipata occupazione" creerebbe presupposti incerti, ci potrebbero essere riflessi anche sul piano legale. Altro interrogativo: le risorse, anche se sembra che con gli attivi di bilancio registrati questo punto non dovrebbe creare intoppi. Lascia perplessi anche la decisione - se è vera - di assumere in segreteria un ulteriore addetto:

che sarebbe poi il secondo classificato nel precedente concorso, però con l'antipatico handicap di aver fatto causa all'Autoritv (ed averla persa) per il suo secondo posto. Situazione non simpatica, anche se pienamente legittima. E non sarebbe la sola. Domanda supplementare: certe figure professionali mancano ed è indispensabile colmare i vuoti; ma è vero che ci sono settori dove gli addetti sono sovrabbondanti, o addirittura poco occupati? Difficile davvero razionalizzare il grande organico dell'intero "sistema"?

Sulle concessioni nella sponda ovest, rilasciate con durata quadriennale ex art. 18 alla SDT per l'anticipata occupazione delle aree demaniali (retro accosti 14 E, F e G) - con appalto per le operazioni portuali a Uniport e Seatrag - il cluster ha accettato in generale

la decisione, che consente di dare un po' di respiro ai sacrificatissimi ro'ro. Ma si tratta di un intervento in area ad alta conflittualità e bisognerà dunque capire se non ci saranno riflessi negativi. Nella speranza, tante volte espressa che si pongano in primo piano gli interessi dei traffici invece che quelli di ogni singolo "pollaio".

Chi fosse arrivato a leggere fino a qui potrà registrare che secondo il gossip di palazzo Rosciano, è tramontata la speranza del presidente dell'AdSP Corsini e del governatore della Regione Rossi di assumere la dottoressa Roberta Macii a Livorno. Si era aperto uno spiraglio con il duro confronto tra lei e il suo presidente a Civitavecchia, tanto che sembrava cosa fatta. Invece lo spiraglio si è chiuso. Definitivamente?

Interporto Vespucci
i nuovi nodi AdSP
in comitato di gestione

LIVORNO—Avanti piano, pianissimo, quasi indietro. E' la vecchia battuta di bordo che a quanto pare si applica oggi anche al tante volte dibattuto tema della
Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Interporto Vespucci

sottoscrizione da parte dell'AdSP dell'aumento di capitale nell'interporto Vespucci di Giusticce. Dunque: per due volte l'argomento è arrivato in consiglio di gestione, ma lunedì scorso - seconda volta, con il comitato finalmente a pieno regime - la discussione è andata ad approfondirsi fino al punto che ha prevalso la tesi dell'avvocato Batini, rappresentante del sindaco Nogarini, di non farne di niente. O meglio: di verificare una tal serie di "caveat" che l'operazione sta diventando problematica. Da qui

l'accusa di qualcuno che ci si sia stia per lo meno della superficialità nel dare per scontato che la cosa si farà. Tutto è opinabile, ma c'è evidentemente un crescente disagio.

Che cosa sostiene il Comune attraverso Batini? Ci dicono che sostanzialmente l'interporto viene considerato dal Comune una società immobiliare e non un retroporto con tutte le carte in regola; per cui investire dieci milioni di danaro pubblico del porto in queste condizioni non sarebbe accettabile anche

sul piano legale, considerando infine la forte esposizione bancaria della Spa. Di più, anche con la Regione ci sarebbero problemi: la fidejussione della Regione Toscana alla luce della legge Madia sarebbe tutta da verificare. E' possibile, è a rischio? Il Comune comunque ha votato contro. Ed ha votato contro anche all'aumento della pianta organica dell'AdSP, che tuttavia è passato a maggioranza.

Due incisi: il primo è che il comitato ha approvato l'anticipo della disponibilità per la società

SDT delle aree dietro gli accost 14 E, F e G sulla sponda ovest della Darsena Toscana, con il nulla osta alle operazioni appaltate a Unipor e Seatrag.

Il secondo inciso: sembra tramontata definitivamente l'ipotesi di arrivo a Palazzo Rosciano della dottoressa Roberta Mucci, che avrebbe "rincuito" il rapporto a Civitavecchia. Con delusione del presidente Corsini e (dicono) anche del governatore Rossi, che ci avevano sperato. In futuro semmai si vedrà. Come dicevano i saggi, il futuro è sulle ginocchia di Giove...

Licenziati Alp, Unicobas scende in piazza

Sciopero e corteo in centro fin sotto le finestre **del Authority**. Intanto la Filt Cgil trova l'accordo per due dei cinque lavoratori

Nicolò Cecioni LIVORNO

«Cinque lavoratori di Alp mandati a casa perché volevano il rispetto delle leggi. Reintegro immediato, no ai licenziamenti». Si sono presentati in un centinaio ieri mattina di fronte alla sede **dell'Autorità Portuale** per chiedere di far tornare al lavoro gli operai dell'Alp, il soggetto che fornisce la manodopera per far fronte ai picchi di lavoro.

Prima di arrivare sugli scali Rosciano, il corteo è sfilato, sotto il diluvio di ieri mattina, per le vie del centro, con partenza da piazza Cavour e con le bandiere di Unicobas, Usb, Potere al Popolo e Partito Comunista in prima fila. Lavoratori, sindacalisti e simpatizzanti hanno chiesto all'unisono il reintegro immediato dei colleghi.

Poche ore prima, la Filt Cgil aveva reso noto che era stato raggiunto un accordo per il reinserimento di due dei 5 lavoratori licenziati: i due hanno accettato la proposta di conciliazione avanzata dall'azienda («con il riconoscimento dei diritti pregressi»). Le parti hanno concordato sulla necessità di confronti «per rafforzare e consolidare l'articolo 17 nel porto di Livorno», la Filt auspica che anche per gli altri tre si trovi una definizione al contenzioso.

Di diverso avviso l'Unicobas per bocca del segretario Claudio Galatolo, annunciato che il sindacato di base sta vagliando la proposta dei vertici Alp. «Ma c'è un punto che non è veritiero»: riguarda la dichiarazione che i lavoratori dovrebbero rilasciare per essere reintegra-

ti. «Si chiede ai lavoratori di dichiarare che non avevano l'autorizzazione all'avviamento, ma questo non è vero. L'autorizzazione c'era. Lo diremo durante la trattativa e chiederemo di modificare questo punto, altrimenti come sindacato non possiamo accettare di sottoscrivere una cosa falsa».

In realtà, poi, la trattativa ieri non c'è stata perché nel pal-

lazzo **dell'Autorità Portuale** i rappresentanti sindacali non hanno trovato interlocutori. «Noi continueremo a lottare perché vogliamo il reintegro, formale o sostanziale. Ciò che è scritto nella bozza che ci è stata presentata, per quello che riguarda l'assunzione, va bene. Non essendoci il Jobs act, questi lavoratori verrebbero riassunti con tutte le tutele e con

l'anzianità accumulata precedentemente. Ma vogliamo chiarezza e garanzie».

Un tentativo di conciliazione con l'Alp c'è stato, ma quel primo round non è bastato. «In quel frangente non ci è stata presentata la bozza, l'abbiamo vista solamente in un secondo momento e quindi noi ora dobbiamo valutare il tutto. E inoltre anche le motivazioni che hanno portato al licenziamento non sono affatto chiare. Si tratta di una ditta appaltatrice che non usava i propri mezzi, e questo è contro la normativa. In quel momento, così come tutt'ora, non si sapeva se era stata emessa una deroga **dall'Autorità Portuale**. Se le leggi sono pubbliche, anche le deroghe devono esserlo. Ma noi l'abbiamo chiesta e non ci è stata fornita. Continueremo a chiederla anche nei prossimi incontri». —



Il corteo di Unicobas sfila per le vie del centro contro i licenziamenti di Alp (FARZI/PENARFOTO)

A LIVORNO SOLO IL PRESIDENTE DEL VECCHIO CONSIGLIO RAUGEI RICONFERMATO AL PRIMO TURNO

Portuali: elezioni e discontinuità

Al ballottaggio anche Dalli, uno dei personaggi di spicco del precedente direttivo

LIVORNO - La più attesa, e sotto certi aspetti la più difficile tornata elettorale alla Compagnia dei portuali labronici si concluderà

solo oggi, con i risultati del ballottaggio. Perché alla prima tornata delle votazioni sono passati con più della metà dei voti espressi soltanto

il presidente uscente Enzo Raugei e Marco Martelli, consigliere comunale oltre che portuale: tutti gli altri tre membri del consiglio

uscente che si erano riproposti, cioè Marco Dalli, Stefano Piccini e Riccardo Boccone non ce l'hanno fatta. Solo il Dalli è andato al ballottaggio (segue in ultima pagina)

Portuali: elezioni

lottaggio con un'altra "new entry" nel vertice. Alessandro Costanzo. I risultati di quest'ultimo confronto, come detto, saranno ufficializzati oggi, sabato.

Sui circa 300 iscritti a votare hanno realmente firmato la scheda

poco meno di 250: un'affluenza superiore alla media, che conferma la voglia di partecipazione dei portuali in un momento così pesante per la Compagnia: stretta tra la situazione economica debitoria, i recenti tagli alle retribuzioni approvati (obitorio

collo) dall'assemblea, e la speranza non ancora realizzata di far pari con la vendita dell'interporto del Faldò. I commenti: in genere si sottolinea che a parte la riconferma di Raugei, mai stato in discussione, c'è un sostanzioso rinnovamento del vertice,

ridotto a soli tre eletti, almeno uno dei quali (Martelli) espressione di discontinuità conclamata. Se Dalli, attuale presidente della Cilp e storicamente elemento di primo piano anche in compagnia, non dovesse farcela al ballottaggio, il messaggio della discontinuità sarebbe addirittura clamoroso.



Enzo Raugei

Porti: Enel, bando Civitavecchia in pieno rispetto normative

(v.Porti: Ancip, su operazioni legge con troppe...delle 16.02)



(ANSA) - GENOVA, 6 LUG - La gara in corso per le attività di scarico carbone dell'impianto di Torrealvaliga Nord a Civitavecchia è stata indetta "con lo scopo di coniugare un adeguato livello di competitività con la tutela delle imprese locali e dei lavoratori, nel rispetto della normativa vigente e in linea con le migliori prassi aziendali. Il bando è stato elaborato nel pieno rispetto delle normative che regolano le attività del settore portuale". Lo afferma una nota di Enel Produzione che "pur confermando la disponibilità al confronto e la massima attenzione a tutti gli elementi che emergono dal costante dialogo con il territorio e le istituzioni, in particolare nell'interlocuzione con l'Autorità Portuale, ribadisce la piena correttezza del proprio operato". "Il bando - spiega la nota - è riservato, in coerenza con le normative, alle sole imprese portuali di Civitavecchia e prevede l'applicazione della clausola di salvaguardia sociale, volta a preservare l'occupazione del personale attualmente impiegato nell'attività di scarico carbone. Si tratta di una importante novità che garantisce ai lavoratori la continuità di trattamento economico e di condizioni contrattuali anche in caso di cambio di appalto. Enel Produzione ha, inoltre, inserito nel bando misure premiali che tutelano il coinvolgimento della manodopera portuale".

Porti: Ancip, su operazioni legge con troppe interpretazioni

Autoproduzione e caso Civitavecchia nel mirino delle Compagnie



Autoproduzione e 'caso' Civitavecchia sono finiti nel mirino dell'Ancip, l'Associazione nazionale delle compagnie imprese portuali che denuncia: "Alla legge che regola lo svolgimento delle operazioni portuali vengono date interpretazioni perlomeno ampie". L'associazione scende in campo contro le diverse letture delle norme e esprime "forte sgomento e grande preoccupazione" sui contenziosi che stanno provocando in molti porti italiani. Sull'autoproduzione cioè la possibilità di effettuare con personale marittimo operazioni portuali come sbarco e imbarco di merce, Ancip attacca: "C'è in atto un contenzioso che riguarda la preoccupante estensione dell'autoproduzione svincolata da qualsiasi forma di tutela e regolamentazione del personale impiegato". Poi c'è il porto di Civitavecchia, dove Enel ha emesso un bando per la movimentazione del carbone al terminal Tnv. "Un terminalista, per quanto anomalo e "importante", pretende di sostituirsi all'Autorità di sistema portuale ed emana surreali bandi per l'assegnazione dell'autorizzazione a svolgere attività portuali con l'apparente disinteresse dell'Autorità stessa che dovrebbe invece vigilare" scrive Ancip che denuncia come "non tollerabile" la fine della pace sociale e lo scontro fra imprese" e chiede "tutela dei diritti, la qualità del lavoro ed il rispetto pieno e totale delle normative". (ANSA).

Enel Torrealvaldiga Nord / Duro attacco di Ancip: A Civitavecchia bando surreale

CIVITAVECCHIA - Duro intervento di **ANCIP**, **Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali**, in merito alla questione che agita le banchine del porto di **Civitavecchia**. Si tratta del bando per la movimentazione del carbone nel porto laziale della **centrale Enel di Torrealvaldiga Nord**, la centrale termoelettrica a carbone per la quale, negli ultimi 10 anni, il servizio di movimentazione portuale è stato svolto dalla società civitavecchiese Minosse e dalla Compagnia portuale Civitavecchia e che adesso, Enel ha deciso di affidare tramite gara ad evidenza pubblica.

Ancip, tramite comunicato, rende noto: *"un'insolita applicazione della legge dei subappalti su questioni che sono già ampiamente regolamentate dagli artt. 16, 17 e 18 della Legge 84/94" "E' il caso della situazione venutasi a creare nel porto di Civitavecchia dove un terminalista per quanto anomalo e "importante" pretende sostituirsi all'Autorità di Sistema Portuale ed emana surreali bandi per l'assegnazione dell'autorizzazione a svolgere attività portuali con l'apparente disinteresse dell'Autorità stessa che dovrebbe invece vigilare."*

In merito all'intervento dell'Authority locale, Ancip scrive: *"siamo convinti che nel caso che si sta verificando a Civitavecchia i termini del bando surrettiziamente emanato vadano oltre quanto previsto dal legislatore. L'effetto più eclatante di queste scelte e della mancanza di tempestivi interventi dell'Autorità di Sistema è la messa in discussione dell'equilibrio industriale ed occupazionale di un porto e di una città come Civitavecchia che è cardine del sistema portuale italiano"*.

Porti:Napoli; avviata gara Beverello,finanziata dall' Autorità

Da Corte Costituzionale stop fondi governo, lavori da 17,9 mln



(ANSA) - NAPOLI, 6 LUG - L'autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale ha avviato la procedura di gara per l'affidamento dei lavori della "Riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli-nuovo terminal passeggeri alla calata Beverello" che sarà finanziata con fondi propri dell'autorità da 17,9 milioni di euro. I lavori dovevano essere finanziati dal governo per 21 milioni di euro, ma una sentenza della Corte Costituzionale sulla legge di Stabilità 2018 ha bloccato l'erogazione dei fondi.

L'avvio della procedura di gara è avvenuto con la firma da parte del presidente dell'Autorità Pietro Spirito sulla delibera che approva il progetto esecutivo: "Siamo riusciti - spiega Spirito - in tempi strettissimi a reperire le risorse finanziarie per mettere a gara la prima fase del progetto "Beverello. Come è noto, una sentenza della Corte Costituzionale ha recentemente dichiarato incostituzionale il provvedimento contenuto in Legge di stabilità 2018, con il quale erano state finanziate una serie consistente di opere pubbliche del Paese, in quanto non era stato effettuato il passaggio in conferenza Stato-Regioni".

Entro settembre le imprese dovranno presentare le proprie offerte per la gara europea. I tempi previsti per i lavori, dalla consegna del cantiere, sono dodici mesi.

Il progetto riguarda un'area della superficie di 2.400 mq e prevede la realizzazione di una nuova stazione marittima sulla cui copertura vi sarà una passeggiata che, partendo da via Acton, arriverà, con un salto di quota, all'imbocco del piazzale Angioino. Successivamente si interverrà, a mare, con la costruzione di pontili per l'attracco degli aliscafi mentre, sulla banchina, saranno migliorati gli attuali gate che, sull'esempio degli aeroporti, regolamenteranno l'accesso agli imbarchi. "La fase che ora si apre - ha osservato Pietro Spirito- è quella dei tempi per l'affidamento dei lavori, per il loro avvio e la loro conclusione. Porremo estrema attenzione sulla tempistica e sull'attuazione rigorosa del progetto. Il Beverello è la prima porta d'ingresso della città e vogliamo che sia adeguata per qualità dei manufatti e per modernità dei servizi.

Mentre saranno in corso i lavori, metteremo a gara la gestione della nuova Stazione Marittima per le isole del Golfo, ponendo attenzione sulla qualità dei servizi che saranno offerti alla clientela. Migliorare il luogo di primo impatto del porto verso il centro antico della città è stato uno dei primi obiettivi che, al mio insediamento, mi sono posto. Posso ora affermare che si realizzerà un'opera che, assieme al completamento dei lavori in Piazza Municipio ed alla realizzazione della stazione metropolitana in porto, sarà essenziale per cambiare il volto del porto e della città".(ANSA).

Molo Beverello: parte la gara per la nuova Stazione Marittima. Pubblicata la delibera per importo 17,9 milioni di euro

(FERPRESS) – Napoli, 6 LUG – Il Presidente Pietro Spirito ha firmato, questa mattina, la delibera che approva il progetto esecutivo “Riqualificazione dell’area monumentale del porto di Napoli- nuovo terminal passeggeri alla calata Beverello” e avvia la procedura di gara per l’affidamento dei lavori. Nella delibera si precisa, inoltre, che “si impegna per il finanziamento dei lavori, la somma di euro 17.900.000,00 a valere sui fondi di cui all’elenco annuale 2018” fondi propri dell’AdSP del Mar Tirreno Centrale.

“Siamo riusciti in tempi strettissimi a reperire le risorse finanziarie per mettere a gara la prima fase del progetto “Beverello” – ha tenuto a precisare il Presidente Pietro Spirito. Come è noto, una sentenza della Corte Costituzionale ha recentemente dichiarato incostituzionale il provvedimento contenuto in Legge di stabilità 2018, con il quale erano state finanziate una serie consistente di opere pubbliche del Paese, in quanto non era stato effettuato il passaggio in conferenza Stato-Regioni.”

L’iter procedurale successivo alla delibera assunta si articola nella pubblicazione sulla Gazzetta Europea, sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, su alcune testate (due nazionali e due regionali) e sul sito www.adsptirrenocentrale.it. Entro la prossima settimana questi passaggi saranno completati ed entro settembre le imprese dovranno presentare le proprie offerte. La gara per la realizzazione della prima fase di riqualificazione e risistemazione dell’area del molo Beverello è una gara europea e seguirà, come è precisato nella delibera, “Il criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.” I tempi previsti per i lavori, dalla consegna del cantiere, sono dodici mesi.

Il progetto riguarda un’area della superficie di 2.400 mq e prevede la realizzazione di una nuova stazione marittima sulla cui copertura vi sarà una passeggiata che, partendo da via Acton, arriverà, con un salto di quota, all’imbocco del piazzale Angioino. Successivamente si interverrà, a mare, con la costruzione di pontili per l’attracco degli aliscafi mentre, sulla banchina, saranno migliorati gli attuali gate che, sull’esempio degli aeroporti, regolamenteranno l’accesso agli imbarchi.

“La fase che ora si apre – ha osservato Pietro Spirito- è quella dei tempi per l’affidamento dei lavori, per il loro avvio e la loro conclusione. Porremo estrema attenzione sulla tempistica e sull’attuazione rigorosa del progetto. Il Beverello è la prima porta d’ingresso della città e vogliamo che sia adeguata per qualità dei manufatti e per modernità dei servizi. Mentre saranno in corso i lavori, metteremo a gara la gestione della nuova Stazione Marittima per le isole del Golfo, ponendo attenzione sulla qualità dei servizi che saranno offerti alla clientela. Migliorare il luogo di primo impatto del porto verso il centro antico della città è stato uno dei primi obiettivi che, al mio insediamento, mi sono posto. Posso ora affermare che si realizzerà un’opera che, assieme al completamento dei lavori in Piazza Municipio ed alla realizzazione della stazione metropolitana in porto, sarà essenziale per cambiare il volto del porto e della città.”

Molo Beverello: Parte la gara per la nuova Stazione Marittima. Pubblicata la delibera per la gara: importo 17,9 milioni di euro

Napoli, 9 luglio 2018 – Il Presidente Pietro Spirito ha firmato, lo scorso 6 luglio, la delibera che approva il progetto esecutivo **“Riqualificazione dell’area monumentale del porto di Napoli- nuovo terminal passeggeri alla calata Beverello”** e avvia la procedura di gara per l’affidamento dei lavori. Nella delibera si precisa, inoltre, che “si impegna per il finanziamento dei lavori, la somma di **euro 17.900.000,00** a valere sui fondi di cui all’elenco annuale 2018” fondi propri dell’AdSP del Mar Tirreno Centrale.

“Siamo riusciti in tempi strettissimi a reperire le risorse finanziarie per mettere a gara la prima fase del progetto “Beverello” – ha tenuto a precisare il Presidente Pietro Spirito. Come è noto, una sentenza della Corte Costituzionale ha recentemente dichiarato incostituzionale il provvedimento contenuto in Legge di stabilità 2018, con il quale erano state finanziate una serie consistente di opere pubbliche del Paese, in quanto non era stato effettuato il passaggio in conferenza Stato-Regioni.”

L’iter procedurale successivo alla delibera assunta si articola nella pubblicazione sulla Gazzetta Europea, sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, su alcune testate (due nazionali e due regionali) e sul sito www.adsptirrenocentrale.it. Entro la prossima settimana questi passaggi saranno completati ed entro settembre le imprese dovranno presentare le proprie offerte. La gara per la realizzazione della prima fase di riqualificazione e risistemazione dell’area del molo Beverello è una gara europea e seguirà, come è precisato nella delibera, “Il criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.” I tempi previsti per i lavori, dalla consegna del cantiere, sono dodici mesi.

Il progetto riguarda un’area della superficie di 2.400 mq e prevede la realizzazione di una nuova stazione marittima sulla cui copertura vi sarà una passeggiata che, partendo da via Acton, arriverà, con un salto di quota, all’imbocco del piazzale Angioino. Successivamente si interverrà, a mare, con la costruzione di pontili per l’attracco degli aliscafi mentre, sulla banchina, saranno migliorati gli attuali gate che, sull’esempio degli aeroporti, regolamenteranno l’accesso agli imbarchi.

“La fase che ora si apre – ha osservato Pietro Spirito- è quella dei tempi per l’affidamento dei lavori, per il loro avvio e la loro conclusione. Porremo estrema attenzione sulla tempistica e sull’attuazione rigorosa del progetto. Il Beverello è la prima porta d’ingresso della città e vogliamo che sia adeguata per qualità dei manufatti e per modernità dei servizi. Mentre saranno in corso i lavori, metteremo a gara la gestione della nuova Stazione Marittima per le isole del Golfo, ponendo attenzione sulla qualità dei servizi che saranno offerti alla clientela. Migliorare il luogo di primo impatto del porto verso il centro antico della città è stato uno dei primi obiettivi che, al mio insediamento, mi sono posto. Posso ora affermare che si realizzerà un’opera che, assieme al completamento dei lavori in Piazza Municipio ed alla realizzazione della stazione metropolitana in porto, sarà essenziale per cambiare il volto del porto e della città.”

Porto, tornano le navi della «Messina» ma i lavori di dragaggio restano fermi

L' ECONOMIA DEL MARE Antonino Pane

Escavi ancora al palo ma traffici in crescita nel porto di Napoli. I lavori di dragaggio consegnati in via d' urgenza il 16 ottobre 2017 sono ancora fermi dal febbraio 2018. I tempi si allungano inesorabilmente. Una situazione molto critica ma per fortuna i traffici continuano ad aumentare. Ed infatti dopo cinque anni di approdi a Salerno ritornano nel porto di Napoli le navi portacontenitori della Compagnia Messina. Le prime navi sono già arrivate, altre arriveranno a getto continuo e secondo le previsioni - movimenteranno oltre 140mila contenitori all' anno nel terminal Conateco. E si prepara una grande festa per questo atteso ritorno. «Sicuramente il ritorno a Napoli della Messina - dice Pasquale Legora De Feo, ad di Conateco e Soteco - è un segnale molto positivo che certifica un trend che, dopo diversi anni di sofferenza, vede finalmente una ripresa dei traffici».

Per far rientrare il gruppo Messina nel porto di Napoli c' è stato un grande lavoro e Legora De Feo ha subito precisato che l' avvicinamento del gruppo Msc alla Messina non ha per nulla facilitato questo ritorno. «Le chiacchiere ha sottolineato Legora - lasciano il tempo che trovano, quello che vogliamo evidenziare è che le aziende tendono a ottimizzare le loro

scelte, tenendo presente il loro conto economico, al di là dell' assetto azionario. In questo senso la Conateco per recuperare su Napoli la compagna Messina ha fatto l' impossibile».

Ma i porti di Napoli e Salerno fanno parte della stessa Autorità di sistema portuale, quella del mare Tirreno centrale.

La riforma voluta dall' ex ministro Delrio mirava ad evitare contrapposizioni in porti vicini. «È evidente che per ora - aggiunge Legora De Feo - la riforma non ha prodotto i risultati sperati. La riduzione del numero delle Authority, avrebbe dovuto garantire equità di trattamento tra gli operatori dei diversi scali nazionali sotto il profilo delle regole e dei costi.

Purtroppo così non è stato e proprio il nostro porto è uno di quelli più penalizzati. C' è un' assoluta asimmetria, ad esempio, tra i costi che devono sostenere gli operatori di Napoli e quelli di Salerno e su questo punto non si vuol fare chiarezza nonostante le ripetute richieste formulate nell' organismo di partenariato. Voglio anche aggiungere che - da troppo tempo - sono sotto gli occhi di tutti tanti altri problemi: mi riferisco al dragaggio, ai costi della manodopera, alla assoluta carenza di manutenzione

straordinaria delle infrastrutture, alla congestione della viabilità portuale ed al mancato collegamento ferroviario con gli interporti. La vicenda del dragaggio che utilizza circa 50 milioni di fondi europei è emblematica, un' opera fondamentale per la crescita di tutto il porto e necessaria per il completamento del nuovo Terminal di Levante. Ancora ad oggi, nonostante i tanti annunci l' ripresa dei lavori viene continuamente differita, provocando incertezza e sconcerto tra gli operatori».

CON LA RICHIESTA DEL MOLO POLISETTORIALE

YilPort Holding punta su Taranto

Proposti forti investimenti e il significativo sviluppo dei traffici container

TARANTO – In data 3 luglio 2018 è pervenuta all'Autorità di Sistema Portuale una domanda di concessione, ai sensi degli artt. 16 e 18 L. 84/94, avente ad oggetto l'occupazione e l'uso totale dell'intero compendio portuale denominato "Molo Polisetoriale" (con eccezione della Calata 5 ed aree retrostanti), nonché l'uso delle attrezzature e/o delle installazioni attualmente ivi presenti.

L'istanza è stata prodotta dalla

YilPort Holding A.S. - attualmente tredicesimo operatore terminalistico portuale a livello mondiale - costituita ai sensi del diritto turco e controllata al 100% da Yildirim Holding A.S. - quest'ultima proprietaria del 24% di CMA CGM terzo vettore marittimo del mondo nel settore contenitori -.

Scopo della domanda è lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei container,

di merce varia e ro-ro, con volumi progressivi attesi superiori a quelli consentiti dalla capacità massima del Molo Polisetoriale.

La Società ha dichiarato che "l'incremento dei volumi sarà supportato tramite significativi investimenti sul piano economico/finanziario, con importanti ripercussioni sotto il profilo occupazionale".

In relazione a quanto precede, il Comitato di Gestione dell'AdSP

del Mar Ionio, il 4 luglio, ha deliberato - su Proposta del presidente dell'AdSP medesima, la sospensione della procedura di confronto avviata con lo strumento del dialogo competitivo sulle precedenti istanze sino all'esito dell'attività di verifica - da compiersi da parte della AdSP medesima - con riferimento alla domanda di rilascio della concessione presentata dalla cennata YilPort Holding A.S., per la successiva adozione di provvedimenti finalizzati al perseguimento del pubblico interesse.

Il gruppo turco ha chiesto la concessione del Molo polisettoriale

Yildirim sbarca a Taranto

L'obiettivo è quello di sviluppare traffici commerciali e attività di logistica, con particolare riferimento alla movimentazione di container, merce varia e ro-ro

YilPort Holding As vuole mettere radici a Taranto.

Tredicesimo operatore terminalistico portuale al mondo, YilPort ha infatti chiesto all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio la concessione dell'intero Molo Polisettoriale tarantino (con eccezione della Calata 5 e aree retrostanti), nonché l'uso delle attrezzature e delle installazioni presenti. Società turca controllata al 100% da Yildirim Holding, YilPort Holding è riconducibile al magnate Yuksel Yildirim che controlla anche il 24% della compagnia di navigazione francese Cma Cgm, terzo vettore marittimo al mondo nei container. Scopo della domanda è lo sviluppo di traffici commerciali e logistica (specie movimentazione di container, merce varia e ro-ro), con volumi via via superiori a quelli consentiti dalla capacità del Molo Polisettoriale.

«L'incremento dei volumi sarà supportato da significativi investimenti», ha spiegato la società nella domanda di concessione, «con importanti ripercussioni sotto il profilo occupazionale».

Il 4 luglio, su proposta del presidente dell'ente Sergio Prete, il comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha sospeso il confronto competitivo tra le quattro precedenti istanze fino all'esito della verifica della domanda presentata da YilPort Holding. La procedura competitiva era stata avviata nei mesi scorsi per confrontare le proposte dei soggetti interessati ad avviare attività portuali di diverso genere sul Molo Polisettoriale, e cioè le cordate South Marine Gate, Southgate Europe Terminal, Taras Terminal e Taranto Multipurpose Terminal. Ciascuna chiedeva però in concessione solo una parte dell'infrastruttura portuale, mentre la port authority pugliese preferirebbe un soggetto di grande rilevanza internazionale, in grado di attirare traffici containerizzati e interessato a occupare tutto il compendio, 100 ettari di superficie più 1,8 km di banchina d'ormeggio e un passo marittimo da 14 a 15,5 metri. (riproduzione riservata)

Gioia, proclamato da Cgil, Cisl e Sul

Sindacati contro Mct: è stato di agitazione

Domenico Latino GIOIA TAURO Le segreterie territoriali di Filt-Cgil (Domenico Laganà); Fit-Cisl (Antonio Sigilli) e Sul (Vincenzo Malvaso) hanno inviato una missiva alla società terminalista che gestisce il porto di Gioia Tauro, Mct; all' **Autorità portuale** e all' assessore regionale, Francesco Russo, comunicando la proclamazione dello stato di agitazione dei lavoratori e attivando tutte le conseguenti azioni per la proclamazione dello sciopero generale, in assenza di fattuali determinazioni da parte dell' azienda. La decisione, dopo aver «preso atto dell' assoluta sterilità con la quale - recita il documento - si stanno svolgendo gli incontri con l' azienda in indirizzo, che, in maniera pretestuosa, posticipa ogni tipo di proposta per il miglioramento delle condizioni di lavoro. Tenuto conto dell' assenza di qualsivoglia progettualità da parte di Medcenter in termini di investimenti (anche in termini di sicurezza) e rilancio delle attività, in assoluto dispregio anche degli impegni presi a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture. E considerato che, nonostante la costituzione dell' Agenzia per il lavoro **portuale**, in cui sono confluiti i 380 dipendenti licenziati da Mct, tale personale non è stato chiamato neanche per una giornata di lavoro, anzi, a tal proposito, risulterebbe che per assenza di personale alcune navi in arrivo a Gioia Tauro siano state dirottate presso altri porti».

Nel corso della riunione con Mct del 3 luglio scorso, le oo.ss., in merito alla problematica della rappresentanza al tavolo di trattativa, avevano ribadito la necessità di convocazione. «Ogni altra forma assunta dall' azienda - si era precisato - al momento, è da considerarsi ostruzionistica e manifesta la volontà di evitare ogni confronto in merito. Considerato che i lavoratori non possono subire ulteriormente la situazione, e considerato che dal 6 giugno non sono stati convocati i tavoli per discutere dei turni, dell' alternanza terra-mezzo e delle condizioni del piazzale, si attiveranno tutte le forme previste dal contratto porti. Con questo modo di fare si allungano i tempi e non si affrontano i problemi».

IN UN INCONTRO CON IL CAPO DI GABINETTO DEL MIT

Gioia Tauro e il governo Tre “focus” prioritari

Confermata la strategicità dell’hub calabro per l’Italia - L’analisi dell’attuale crisi per i traffici

GIOIATAURO - Il commissario straordinario, Andrea Agostinelli (segue in ultima pagina)



Andrea Agostinelli

Gioia Tauro e il governo

ha incontrato il capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, professor Gino Scaccia. Nel corso dell’incontro, la discussione è stata concentrata, principalmente, su tre focus.

È stata affrontata la tematica relativa alla “governance” e, quindi, sulla opportunità di prevedere con Regolamento ministeriale una

soluzione che finalmente desse una risposta alla “querelle” fra i Governatori delle Regioni, sorta sulla inclusione dei porti siciliani nella Autorità di Sistema calabrese.

Si è, altresì, parlato della crisi dei traffici portuali del porto di Gioia Tauro e del rapporto tra Armatore di riferimento ed il Terminalista e dei suoi possibili sviluppi.

E’ stato, infine, aperto un focus sull’Agenzia portuale e sulle possibili modifiche per migliorare le procedure intese a ricollocazione dei lavoratori licenziati di MCT.

All’incontro, che si è rivelato particolarmente proficuo, ha partecipato anche il direttore generale del MIT - Vigilanza AAPP.

Nelle conclusioni è stata mani-

festata la posizione del Governo che, nel dichiararsi particolarmente attento alle sorti dello scalo calabrese, lo ha definito un asset portuale irrinunciabile.

A tale proposito è stato chiesto al Commissario Straordinario un successivo approfondimento sull’Agenzia portuale e il suo funzionamento, nonché sulla crisi dei traffici portuali.

Porti: in crescita in Sardegna Ro-Ro, passeggeri e crociere

Ricerca Srm-Intesa S.Paolo, scali isolani eccellenze italiane



Il sistema dei porti sardi (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Oristano, Golfo Aranci, Portovesme e Santa Teresa di Gallura) nel 2017 ha gestito 48,8 milioni di tonnellate di merci rappresentando il 10% del totale nazionale e nel segmento del RO-RO (Roll-on Roll-off, le navi per il trasporto dei mezzi gommati) e 12% dei passeggeri con 6,2 milioni di persone con il porto di Cagliari che ha gestito 725 mila passeggeri (+25% sul 2016). Nel segmento del RO-RO gli scali sardi sono tra le eccellenze italiane; con quasi 10,6 milioni di tonnellate l'isola rappresenta il 10% del totale Italia. Il traffico ha registrato un aumento dell'8% nel 2017 rispetto all'anno precedente. Sono i dati che emergono dall'appuntamento annuale dedicato all'Economia del Mare come opportunità di sviluppo del territorio, organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (Studi e Ricerche Mezzogiorno).

Secondo la ricerca - presenti Massimo De Andreis, direttore generale Srm, Pierluigi Monceri, direttore regionale Intesa Sanpaolo, Massimo Deiana, Authority Mare di Sardegna e Francesco Pigliaru, presidente della Regione - nel 2017 oltre 430 mila crocieristi (+67% sul 2016) sono sbarcati in Sardegna e, in particolare nel porto di Cagliari, le crociere garantiscono passeggeri tutto l'anno e quasi la metà dei passeggeri sono concentrati nei mesi non estivi. Se si aggiunge che la Sardegna ha un valore aggiunto generato dal totale dei settori connessi all'economia del mare pari a 1,6 miliardi di euro, il 5,3% del totale del valore aggiunto del territorio, e che oltre 600 imprese fanno parte del cluster marittimo si comprende facilmente quale importanza e quale potenziale ulteriore sviluppo il settore può assicurare alla crescita economica della Sardegna.

Riguardo al diporto, con quasi 17.500 posti barca la Sardegna è la terza regione italiana, dopo la Liguria e la Toscana, per numero di posti barca con un peso dell'11% sul totale nazionale e un peso del 25% del Mezzogiorno ed è terza anche per posti barca oltre i 24mt considerate imbarcazioni ad elevato valore aggiunto.(ANSA).

Salvini: porti chiusi a navi militari Ue Sbarco a Messina

Porti italiani chiusi alle navi militari delle missioni internazionali. È il vicepremier e ministro dell' Interno Salvini ad annunciare l' ulteriore giro di vite, dopo aver chiuso i porti alle navi delle Ong. Intanto, a Messina, sono arrivati 106 migranti.
pagina 4.

Porti chiusi all' Ue, la Difesa ferma Salvini

Nave irlandese della missione Eunavformed sbarca a Messina 106 migranti. L' ira del vicepremier: " Al vertice di Innsbruck chiederò lo stop". Ministra Trenta lo sconfessa: non è sua competenza. Il leghista: "Vedrò Putin alla finale dei Mondiali"

Roma Questi 106 proprio non ci volevano. Non adesso che, cacciate le Ong, erano giorni che in Italia non sbarcava più quasi nessuno. E invece il pattugliatore irlandese Samuel Beckett della flotta di Eunavformed, ha pensato bene di rispondere ad una richiesta della sala operativa de La Valletta, di salvare i migranti che stavano su un gommone in zona Sar maltese e, come prevedono le regole d' ingaggio dell' operazione Sophia, di venirli a sbarcare a Messina quando l' Italia nulla aveva a che fare con quel salvataggio.

Andatagli di traverso la domenica di buon mattino, costretto a concedere il porto, Salvini ha aperto un altro fronte di guerra: « Dopo aver fermato le navi delle Ong, giovedì porterò al tavolo europeo di Innsbruck la richiesta italiana di bloccare l' arrivo nei porti italiani delle navi delle missioni internazionali attualmente presenti nel Mediterraneo ». Il ministro dell' Interno preannuncia una riunione per oggi con il premier Conte e scatena l' irritazione della collega della Difesa Elisabetta Trenta, costretta a sera a far sottolineare dal suo ministero che la competenza non è del Viminale: « Eunavformed è una missione europea ai livelli Esteri e Difesa, non Interni.

Quel che vanno cambiate sono le regole di ingaggio della missione e occorre farlo nelle sede competenti, non a Innsbruck. L' azione deve essere coordinata a livello governativo, altrimenti l' Italia non ottiene nulla oltre a qualche titolo sui giornali, fermo restando che la guida italiana (di Eunavformed) per noi è motivo di orgoglio».

Se ne parlerà oggi al Quirinale dove Salvini verrà ricevuto da Mattarella per affrontare la posizione italiana sulla questione migranti alla vigilia della riunione dei ministri dell' Interno della Ue. Ed è di ieri sera anche l' ipotesi di un incontro tra Salvini e Putin a Mosca: "Conto di vederlo - ha spiegato il vicepremier - alla finale del Mondiale". L' incontro di giovedì a Innsbruck invece non sembra certo il terreno più favorevole per la richiesta italiana che punta a rinegoziare quello che il ministro dei Trasporti Toninelli definisce il « folle accordo europeo Sophia con cui Renzi ha svenduto gli interessi dell' Italia». Già l' anno scorso l' allora ministro dell' Interno Marco Minniti aveva chiesto la modifica delle regole d' ingaggio delle missioni internazionali con l' apertura degli altri porti europei alle navi militari almeno in

- segue

caso di "flussi massicci" ma l'unica parziale (e peraltro inattuata) modifica che riuscì ad ottenere fu che le navi della nuova operazione Themis sbarcassero i migranti non per forza in Italia ma nel porto più vicino al punto del soccorso, un accordo sempre contestato da Malta. Ad alzare i muri furono proprio i Paesi del blocco di Visegrad ai quali ora Salvini strizza l'occhio e che, di certo, non gli faranno da spalla nella sua richiesta di rinegoziazione degli accordi vigenti. E che, di fatto, giovedì hanno subito risolto il braccio di ferro virtuale con Malta. Pur avendo coordinato il soccorso avvenuto nella sua zona Sar e pur essendo il porto sicuro più vicino, le autorità di La Valletta si sono guardate bene dall'aprire il loro porto alla nave militare e hanno girato la richiesta a Roma che si è vista costretta ad indicare il porto sicuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA La missione Ue riguarda Esteri e Difesa, non l'Interno. L'azione deve essere coordinata, se no l'Italia non ottiene nulla, solo titoli di giornali Elisabetta Trenta Ministra della Difesa.

MIGRANTI, ANCORA POLEMICHE SUI SALVATAGGI IN MARE

Il Viminale: porti chiusi anche alle navi militari È scontro con la Difesa

La proposta dell'Austria: domande di asilo solo fuori dall'Europa

Migranti, è scontro nel governo sui salvataggi in mare. Il ministro dell'Interno Salvini ha annunciato che intende chiudere i porti anche alle navi delle missioni internazionali. Il ministero della Difesa: «La decisione non spetta a lui». L'Austria prepara una proposta da presentare al vertice di Innsbruck: prevede che le richieste di asilo siano accettate solo se presentate fuori dall'Ue.

GRIGNETTI, MALAGUTI E TORTELLO / PAGINE 2 E 3

Salvini, stop anche alle navi militari Ma la Difesa: non può decidere lui

Il ministro dopo lo sbarco di 106 migranti. Il leader leghista annuncia pure il taglio di 10 euro di spesa per ogni profugo

Francesco Grignetti / ROMA

Alla vigilia dell'incontro che si terrà oggi al Quirinale, e in vista del vertice europeo che si terrà in Austria a metà settema-

na, Matteo Salvini apre l'ennesimo fronte con i Ventisette. Stavolta sono le missioni europee nel Mediterraneo che non gli vanno bene perché i migranti vengono raccolti in acque internazionali, ma poi è previsto che vengano sbarcati in Italia. Una vecchia questione, molto dibattuta nella scorsa legislatura, che è tornata di stretta attualità nel momento in cui una nave irlandese, inserita nel dispositivo Eunavfor-

Med-Sophia, ieri ha scaricato 106 migranti a Messina. «Dopo aver fermato le navi delle Ong - tuona quindi il ministro dell'Interno e vicepremier nella polemica di giornata - giovedì porterò al tavolo europeo di Innsbruck la richiesta italiana di bloccare l'arrivo nei porti italiani delle navi delle missioni internazionali attualmente presenti nel Mediterraneo». Salvini si riferisce innanzitutto alla missione EunavforMed-Sophia, di cui aveva fatto capire di essere scontento nei giorni scorsi, più che alla missione Themis che fa capo all'agenzia Frontex. Ma è una polemica rivolta sia contro gli europei che hanno imposto la regola draconiana dell'accoglienza in Italia per partecipare alla missione, sia contro Matteo Renzi che le ha volute e negoziate. Quindi è abbastanza trasparente il bersaglio della seconda parte della sua intemperata: «Purtroppo i governi italiani degli ultimi cinque anni avevano sottoscritto accordi (in cambio di cosa?) perché tutte queste navi scaricassero gli immigrati in Italia, col nostro governo la musica è cambiata e cambierà». Una promessa che suscita però la reazione infastidita della Difesa: «EunavforMed è una missione europea ai livelli di Esteri e Difesa, non Interno», trapela da fonti del ministero in quota M5S. Inoltre il leader leghista annuncia: «Stiamo lavorando perché il costo dei presunti profughi, che sono la maggioranza, sia tagliato di almeno 10 euro a persona per risparmiare mezzo miliardo di euro all'anno, che mi piacerebbe investire in sicurezza».

Dal M5S, sembra d'accordo con Salvini il collega delle Infrastrutture, Toninelli: «Abbiamo accolto a Messina - scrive anch'egli su Twitter - 106 migranti salvati da nave EunavforMed. Ce lo impone il folle accordo europeo Sophia con cui Renzi ha svenduto gli interessi dell'Italia. Rispettiamo la regola, ma ora va cambiata. Quello migratorio non può più essere solo un problema italia-

no, senno' rischia la Ue». Toni abbastanza ultimativi, che potrebbero segnare la fine della missione stessa se si arrivasse al muro contro muro. Già, perché i partner europei un anno fa hanno accettato di rivedere il principio del porto di sbarco per la missione Frontex, ma non per EunavforMed. Chi conosce bene la materia, e ha capito dove la polemica va a parare, è l'ex ministro Pd, Delrio: «Caro Toninelli - dice - l'accordo da cambiare è quello di Dublino, quello votato dalla Lega a vantaggio degli amici di Salvini del gruppo di Visegrad. Con gli accordi di Sophia e Themis si ridistribuiscono in Ue costi e responsabilità dei salvataggi. Salvini è il problema». Per capire come sia successo che EunavforMed abbia questa regola di sbarcare i migranti sempre in Italia, occorre un passo indietro. Quando l'Ue diede il via libera alla missione, che aveva l'ambizione di contrastare gli scafisti fin nelle acque libiche e a terra, ma era un'ipotesi irrealizzabile, l'Italia aveva tutto l'interesse a coinvolgere i partner. Il governo Renzi stava archiviando la missione nazionale Mare Nostrum (che costava 10 milioni di euro al mese) e chiedeva collaborazione. I mezzi degli europei con la missione Triton (oggi sostituita da Themis) e poi Sophia alla fine sono arrivati, ma sulla base del principio che i migranti sarebbero rimasti da noi. Ora però la maggioranza giallo-verde comincia a pensare che si può risparmiare ancora di più: si sbaracca il presidio in mare e addio soccorsi. —

© FACCINO AL DIA D'ORTI RICERCA

Il vicepremier contro gli accordi di Renzi. Toninelli si allinea: «Italia penalizzata»

Salvini, stop anche alle navi militari Ma la Difesa: non può decidere lui

Il ministro dopo lo sbarco di 106 migranti. Il leader leghista annuncia pure il taglio di 10 euro di spesa per ogni profugo

Francesco Grignetti / ROMA Alla vigilia dell'incontro che si terrà oggi al Quirinale, e in vista del vertice europeo che si terrà in Austria a metà settimana, Matteo Salvini apre l'ennesimo fronte con i Ventisette.

Stavolta sono le missioni europee nel Mediterraneo che non gli vanno bene perché i migranti vengono raccolti in acque internazionali, ma poi è previsto che vengano sbarcati in Italia. Una vecchia questione, molto dibattuta nella scorsa legislatura, che è tornata di lì vicepremier contro gli accordi di Renzi. Toninelli si allinea: «Italia penalizzata» stretta attualità nel momento in cui una nave irlandese, inserita nel dispositivo EunavforMed-Sophia, ieri ha scaricato 106 migranti a Messina. «Dopo aver fermato le navi delle Ong - tuona quindi il ministro dell'Interno e vicepremier nella polemica di giornata- giovedì porterò al tavolo europeo di Innsbruck la richiesta italiana di bloccare l'arrivo nei porti italiani delle navi delle missioni internazionali attualmente presenti nel Mediterraneo».

Salvini si riferisce innanzitutto alla missione EunavforMedSophia, di cui aveva fatto capire di essere scontento nei giorni scorsi, più che alla missione Themis che fa capo all'agenzia

Frontex. Ma è una polemica ri volta sia contro gli europei che hanno imposto la regola draconiana dell'accoglienza in Italia per partecipare alla missione, sia contro Matteo Renzi che le ha volute e negoziate.

Quindi è abbastanza trasparente il bersaglio della seconda parte della sua interverata: «Purtroppo i governi italiani degli ultimi cinque anni avevano sottoscritto accordi (in cambio di cosa?) perché tutte queste navi scaricassero gli immigrati in Italia, col nostro governo la musica è cambiata e cambierà». Una promessa che suscita però la reazione infastidita della Difesa: «EunavforMed è una missione europea ai livelli di Esteri e Difesa, non Interno», trapela da fonti del ministero in quota M5S.

Inoltre il leader leghista annuncia: «Stiamo lavorando perché il costo dei presunti profughi, che sono la maggioranza, sia tagliato di almeno 10 euro a persona per risparmiare mezzo miliardo di euro all'anno, che mi piacerebbe investire in sicurezza».

Dal M5S, sembra d' accordo con Salvini il collega delle Infrastrutture, Toninelli: «Abbiamo accolto a

- segue

Messina- scrive anche lui su Twitter -106 migranti salvati da nave EunavforMed. Ce lo impone il folle accordo europeo Sophia con cui Renzi ha svenduto gli interessi dell' Italia. Rispettiamo la regola, ma ora va cambiata.

Quello migratorio non può più essere solo un problema italiano, sennò rischia la Ue». Toni abbastanza ultimativi, che potrebbero segnare la fine della missione stessa se si arrivasse al muro contro muro. Già, perché i partner europei un anno fa hanno accettato di rivedere il principio del porto di sbarco per la missione Frontex, ma non per EunavforMed. Chi conosce bene la materia, e ha capito dove la polemica va a parare, è l' ex ministro Pd, Delrio: «Caro Toninelli - dice - l' accordo da cambiare è quello di Dublino, quello votato dalla Lega a vantaggio degli amici di Salvini del gruppo di Visegrad.

Con gli accordi di Sophia e Themis si ridistribuiscono in Ue costi e responsabilità dei salvataggi. Salvini è il problema». Per capire come sia successo che EunavforMed abbia questa regola di sbarcare i migranti sempre in Italia, occorre un passo indietro. Quando l' Ue diede il via libera alla missione, che aveva l' ambizione di contrastare gli scafisti fin nelle acque libiche e a terra, ma era un' ipotesi irrealizzabile, l' Italia aveva tutto l' interesse a coinvolgere i partner. Il governo Renzi stava archiviando la missione nazionale Mare Nostrum (che costava 10 milioni di euro al mese) e chiedeva collaborazione. I mezzi degli europei con la missione Triton (oggi sostituita da Themis) e poi Sophia alla fine sono arrivati, ma sulla base del principio che i migranti sarebbero rimasti da noi. Ora però la maggioranza giallo-verde comincia a pensare che si può risparmiare ancora di più: si sbaracca il presidio in mare e addio soccorsi.

-

«Stop alle missioni internazionali» Ma la Difesa blocca il Viminale

A Messina lo sbarco di 106 profughi su un' imbarcazione del piano europeo «Sophia» Salvini: farò chiudere i porti. Il ministero delle Forze Armate: la competenza è nostra, non sua

ROMA Viminale contro Palazzo Baracchini. Interno contro Difesa. Diventa un caso politico lo sbarco avvenuto sabato sera al porto di Messina del pattugliatore irlandese «Samuel Beckett» con 106 profughi a bordo - 93 uomini, 11 minori e 2 donne incinte - quasi tutti di nazionalità sudanese, salvati dalla nave militare irlandese tra il 4 e il 5 luglio in acque Sar maltesi e senza coordinamento con Roma. La nave «Beckett» partecipa alla missione europea «Euronavformed - Operazione Sophia» avviata nel 2015 contro la tratta di esseri umani nel Mediterraneo.

E dal febbraio scorso è a guida italiana. Il nome, Sophia, è lo stesso dato a una bambina nata dopo il salvataggio di sua madre da un naufragio, nell' agosto del 2015, al largo della Libia.

Ma ieri il ministro dell' Interno, Matteo Salvini, ha deciso di aprire ufficialmente anche quest' altro fronte: «Dopo aver fermato le navi delle Ong - ha annunciato - giovedì porterò al tavolo europeo di Innsbruck la richiesta italiana di bloccare l' arrivo nei porti italiani delle navi delle missioni internazionali attualmente presenti nel Mediterraneo. Purtroppo i governi italiani degli ultimi cinque anni avevano sottoscritto accordi (in cambio di cosa?) perché tutte queste navi scaricassero gli immigrati in Italia.

Col nostro governo la musica è cambiata e cambierà». Passano poche ore e da Palazzo Baracchini, la sede del ministero della Difesa, arriva però una piccata precisazione tramite l' agenzia Ansa: «Eunavformed è una missione europea ai livelli Esteri e Difesa, non Interni. Quel che vanno cambiate sono le regole di ingaggio della missione e per farlo occorre farlo nelle sede competenti, non a Innsbruck...». L' azione, sottolineano le fonti vicine al ministro 5Stelle Elisabetta Trenta, «deve essere coordinata a livello governativo, altrimenti l' Italia non ottiene nulla oltre a qualche titolo sui giornali, fermo restando che la guida italiana per noi è motivo di orgoglio».

Di certo, oggi Salvini rilancerà il tema negli incontri che avrà con Sergio Mattarella e con Giuseppe

- segue

Conte (in partenza per Bruxelles dove mercoledì rappresenterà l' Italia al summit Nato) allo scopo di mettere a punto una soluzione alternativa a Eunavformed da presentare all' Europa. Il vertice dei ministri dell' Interno dell' Ue a Innsbruck, giovedì, è il primo incontro vero del semestre di presidenza austriaco, che ha preso avvio a luglio. Alla vigilia Salvini vedrà anche il suo omologo tedesco Horst Seehofer.

Se dal ministero della Difesa arrivano precisazioni, più in sintonia con Salvini sembra essere il ministro Cinquestelle Danilo Toninelli, responsabile di Infrastrutture e Trasporti (da cui dipende la nostra Guardia Costiera). «Abbiamo accolto a Messina 106 migranti salvati da nave Eunavformed. Ce lo impone folle accordo europeo Sophia con cui Renzi ha svenduto interessi Italia - ha twittato ieri Toninelli -. Rispettiamo la regola, ma ora va cambiata. Quello migratorio non può più essere solo un problema italiano, sennò rischia la Ue». E sempre su Twitter replica duro il capogruppo dei deputati Pd, Graziano Delrio: «Caro Toninelli l' accordo da cambiare è quello di Dublino, quello votato dalla Lega a vantaggio degli amici di Matteo Salvini del gruppo di Visegrad. Con accordi Sophia e Themis si redistribuiscono in Ue costi e responsabilità dei salvataggi».

Poi lancia l' hashtag #Salvinièilproblema.

Salvini rilancia porti chiusi anche alle navi militari internazionali : porti chiusi anche alle navi militari internazionali

Oll ministero della Difesa lo diffida: «Eunavformed è una missione europea su cui gli Interni non hanno giurisdizione, vanno cambiate le regole di ingaggio».

Alberto Paolini OOO Porti italiani chiusi anche per le navi militari delle missioni internazionali che dovranno sbarcare altrove - a Malta, in Nord Africa o in altri Paesi Ue - i migranti salvati in acque Sar libiche. È il vicepremier e ministro dell' Interno Matteo Salvini ad annunciare questo ulteriore giro di vite, dopo aver chiuso i porti alle navi delle ong. Ma pronta arriva la posizione della Difesa: «Eunavformed è una missione europea ai livelli Esteri e Difesa, non Interni. Quel che vanno cambiate sono le regole di ingaggio della missione» e occorre «farlo nelle sede competenti, non a Innsbruck».

L' azione, sottolineano le fonti, «deve essere coordinata a livello governativo, altrimenti l' Italia non ottiene nulla oltre a qualche titolo sui giornali, fermo restando che la guida italiana per noi è motivo di orgoglio».

E proprio stamattina Salvini, dopo la bufera sui conti della Lega che ha innescato tensioni con la magistratura è atteso al Colle dal Presidente Sergio Mattarella e se il tema giudiziario non è assolutamente in agenda, come messo in chiaro da fonti del Quirinale, si parlerà invece di sicurezza e migranti. Il tema sotto traccia, invitato di pietra, è quello dell' allontanamento dell' Italia dal tradizionale asse

franco -tedesco in favore delle posizioni più intransigenti dei paesi di Visegrad che hanno chiuso le frontiere. Subito dopo, Salvini vedrà il premier Giuseppe Conte per mettere a punto la proposta dell' Italia al vertice dei ministri dell' interno Ue che si terrà giovedì a Innsbruck.

È il primo summit di rilievo del semestre a presidenza austriaca, dopo il siluramento della riforma del Trattato di Dublino sull' asilo ad opera di Italia, Spagna e gruppo di Visegrad.

Sulla gestione dei migranti e la tutela delle frontiere esterne della Ue, Salvini ha già tessuto la sua tela. L' 11 vedrà il collega tedesco Horst Seehofer che vuole una «stretta» e su questo ha messo in bilico la cancelliera Angela Merkel, e il giorno dopo il tavolo sarà a tre, aperto anche al ministro austriaco Herbert Kickl.

- segue

«Dopo aver fermato le navi delle Ong, giovedì - annuncia Salvini **porterò** al tavolo europeo di Innsbruck la richiesta **italiana** di bloccare l'arrivo nei porti **italiani** delle navi delle missioni internazionali attualmente presenti nel Mediterraneo. Purtroppo i governi degli ultimi 5 anni avevano sottoscritto accordi (in cambio di cosa?) perché tutte queste navi scaricassero gli immigrati in Italia, col nostro governo la musica è cambiata e cambierà». Il nuovo «step» per un' Italia senza sbarchi, arriva dopo che sabato sera a Messina con l' ok del Viminale sono approdati 106 profughi, tratti a bordo dal pattugliatore irlandese Samuel Beckett in acque libiche (vedi articolo a lato).

L' annuncio di Salvini arriva il giorno dopo la missione del ministro degli esteri Moavero Milanesi in Libia. Roma e Tripoli si sono scoperte più vicine, ha detto, perfino sul tema spinoso e complesso dei migranti.

Ma anche sul cruciale capitolo del rilancio dell' economia della Libia, strettamente collegato alla sua stabilità politica, che può essere garantita solo dal governo di unità nazionale.

La visita di Moavero Milanesi è stata segnata da un lungo colloquio con il presidente Fayed al-Sarraj, un' ora e mezza circa. «La Libia è un partner strategico per l' Italia anche nella gestione dei flussi migratori», sottolinea il ministro che non manca di confermare il sostegno **italiano** alla Guardia Costiera libica «che sta dando ottimi risultati». È recente l' accordo tra i due Paesi che, con uno dei primi decreti del governo M5s-Lega, ha assegnato proprio alle forze che pattugliano le coste di Tripoli dieci motovedette, due unità navali da 27 metri e assicurato manutenzione e formazione del personale in chiave immigrazione. Un impegno che la Libia non dimentica. Da qui il grazie espresso (e messo nero su bianco nella nota finale della Farnesina) ai «numerosi e apprezzati interventi di assistenza umanitaria che l' Italia ha effettuato su richiesta del Consiglio presidenziale in Libia», e allo stesso tempo l' azione del governo **italiano** «in stretto raccordo con le autorità libiche centrali e locali, a sostegno delle municipalità libiche». Insomma, nella gestione dei soccorsi alle barche dei tanti che attraversano il Mediterraneo sperando di toccare terra, la collaborazione Roma -Tripoli resta salda. Altro impegno garantito dall' Italia è quello di sostenere il processo di consolidamento istituzionale della Libia.

Messina con Catania si sblocca l' iter per avviare le Zes

La cabina di regia e i porti stanno delimitando le aree Gli insediamenti produttivi avverranno nelle zone Asi

Palermo. La "Belt&Road Initiative", la "Via della Seta" che il governo cinese sta costruendo velocemente via mare dall' Asia fino a Rotterdam, porterà enormi benefici alle imprese che si insedieranno nelle zone franche ubicate vicino ai porti individuati dai grandi armatori cinesi, per lavorare le merci grezze o per spedire propri prodotti nel Paese del Dragone.

Le Zone economiche speciali, dunque, sono il faro per chi vuole entrare in questo enorme processo di sviluppo. La free zone di Tangeri, in Marocco, che prese le mosse da un investimento della Renault, ha trainato un' esperienza di grande successo fino a fare sviluppare un enorme indotto dell' automotive fuori dai confini della Zes marocchina. La Zes di Shenzhen, in Cina, partita da una cittadina di 60mila abitanti con un porto piccolissimo, oggi è il terzo scalo commerciale al mondo e le imprese che hanno terminato il periodo di defiscalizzazione continuano a restare lì tanta è la convenienza a stare dentro un traffico in rapidissima espansione. Le Zes dell' Egitto e della Turchia hanno conosciuto analoghe fortune. Oggi le Zes nel mondo sono 4mila in 135 Paesi. Dal Mediterraneo, attraverso il raddoppiato Canale di Suez, transita il 20% del traffico marittimo merci mondiale, che a sua volta rappresenta l' 80% del traffico merci complessivo del globo.

L' Italia solo l' anno scorso ha deciso di istituire le Zes al Sud, come aree di retroporto a supporto degli scali di Genova e Trieste che nel progetto della "Via della Seta" saranno i terminali di accesso all' Europa dell' Est e del Nord. Bisogna farle nascere presto, anche perché il beneficio fiscale previsto per le imprese che vi si insedieranno durerà solo 21 anni. La Campania, grazie anche al contributo e all' esperienza del centro studi Srm di Intesa Sanpaolo a Napoli, è molto avanti: la Regione ha deliberato il Piano di sviluppo, sottoscritto dal governo nazionale, ed è passata alla fase operativa con la realizzazione delle infrastrutture logistiche e di trasporto e con l' attrazione degli investimenti produttivi. A seguire la Zes della Puglia e della Basilicata, il cui Piano di sviluppo è in fase finale, avendo dovuto coniugare l' aspirazione di Taranto a recuperare posizioni e la evidente supremazia di Bari-Brindisi. La Sardegna è in corsa, mentre la Sicilia ha perso un anno di tempo. La cabina di regia, insediatasi a

- segue

maggio scorso, grazie alla determinazione del governatore Nello Musumeci e degli assessori all'Economia Gaetano Armao e alle Attività produttive Mimmo Turano, e alla consulenza del prof. Aldo Berlinguer, che sta curando pure la Zes di Puglia e Basilicata, ha recuperato il tempo perduto e le due Autorità di sistema del mare, occidentale e orientale, hanno inviato i documenti per la delimitazione delle aree. A sbloccare l'iter è stata una soluzione tecnica che consentirà a Messina, di fatto accorpata a Gioia Tauro, di rientrare nella Zes della Sicilia orientale con i porti di Milazzo, Tremestieri e dello Stretto, grazie alla scelta di puntare, come retroporto, alle aree industriali Asi comunque connesse ad un porto. Dunque, Messina opererà con Catania, Augusta e Siracusa. Ora vanno individuati i settori strategici e le infrastrutture che potranno sopportare questi traffici. L'assessore Armao ha chiesto che una quota sia riservata al digitale per sostenere le start up e attrarre investimenti esterni.

Sollecitata la realizzazione di un collegamento dedicato

Asse viario-porto, si riapre la partita

milazzo Le recenti proposte, per il momento respinte al mittente, di alcune compagnie di navigazione di incrementare i traffici marittimi del porto di Milazzo verso altre destinazioni (Gaeta, Gioia Tauro) sicuramente un risultato l'hanno sortito: quello di riaprire vecchi discorsi legati ad una strada di collegamento che dieci anni addietro si cercò di realizzare per collegare lo scalo portuale con l'autostrada.

Un progetto che puntava attraverso una strada che passava dall'area Tribò, costeggiando la vecchia "Nazionale" sino ad arrivare a due passi dallo svincolo autostradale di Milazzo. Non se ne fece nulla. Oggi l'idea è diversa e sicuramente più complessa. Il Comune di Milazzo e l'Autorità portuale all'inizio dello scorso anno avevano deciso di realizzare una bretella sotterranea di collegamento dall'uscita dell'asse viario sulla via Ciantro con attraversamento del fascio ferroviario oggi dismesso, per arrivare sino alla via Tonnara. Un'intesa di massima concretizzata attraverso un protocollo d'intesa. Poi però tutto si è arenato.

L'opportunità offerta dagli strumenti di programmazione finanziaria che si allocheranno nel periodo 2014-2020, interessando anche la Regione ai fini della

sottoscrizione di un eventuale accordo di programma, potrebbero riaprire la partita. «Riteniamo che sia giusto pianificare questo tipo di interventi e verificare concretamente la fattibilità - affermano in una nota gli operatori del porto-. Si tratta di importanti opportunità anche come risvolto occupazionale in una fase in cui lavoro ce n'è davvero poco».

In effetti nessuno può disconoscere che il bacino portuale di Milazzo riveste particolare importanza oltre che per il traffico turistico anche per le attività commerciali che all'interno dello stesso si svolgono. E se il tunnel è un'idea remota, sarebbe opportuno sedersi attorno ad un tavolo con l'Autorità portuale, ma anche con l'Asi e pensare a una viabilità dedicata, con una bretella esclusiva porto-svincolo autostradale, peraltro già prevista in una precedente bozza di variante al Prg comunale.(r.m.)

Autorità Portuale. Mondello: "La sede a Messina è indispensabile"

Una sinergia tra Comune, Autorità Portuale e gli Enti istituzionali collegati, finalizzata a politiche di sviluppo per la città, che sono in cima all'agenda politica dell'Amministrazione Comunale. Se n'è discusso in sede di Comitato Portuale, al quale hanno preso parte per la prima volta il vicesindaco, Salvatore Mondello, e l'assessore alle Politiche del Mare, Dafne Musolino. "La città non può che essere governata attraverso i contributi e le collaborazioni fattive tra tutte le istituzioni coinvolte - ha dichiarato il vicesindaco Mondello -. Il sindaco si è più volte attivato presso le sedi istituzionali regionali e nazionali, al fine di garantire la presenza dell' Autorità Portuale in città, presidio indispensabile per mettere in campo le necessarie strategie di sviluppo". "L'attenzione sul waterfront e su tutte le attività portuali è massima - ha aggiunto l'assessore Musolino -, non a caso, sono state avviate da subito azioni concrete per delineare in maniera chiara i futuri assetti della città, in linea con la naturale vocazione di Messina, che non possono essere mortificate".

Tornerà a svolgere un ruolo strategico il Comitato portuale con Authority, Comune e altri soggetti

Affaccio a mare, scelte condivise

Domenico Bertè Un gruppo di lavoro che programmi il futuro di tutto l'affaccio a mare di Messina. Avrà come nucleo il Comitato portuale, laddove è nata l'idea di riattivare questo organismo tecnico che era già stato varato ma che molto presto era stato esautorato anche dai rapporti tesi fra Comune e Autorità portuale. Eccola la principale novità del primo Comitato con la nuova Amministrazione di Messina, ma anche degli altri centri del Mela che fanno parte di questo tavolo.

Arriva alla fine di una riunione di due ore, quando è il momento di affrontare uno dei "busillis" dello sviluppo cittadino, quello della Fiera. Piuttosto che affrontare il tema del futuro della cittadella in maniera isolata, è stato deciso da tutti i membri del Comitato portuale (erano presenti, fra gli altri, Vincenzo Franza per gli imprenditori del settore e Ivo Blandina per la Camera di Commercio) di impegnarsi per una visione più ampia dell'identità e della vocazione del lungomare messinese che va dall'Annunziata a Tremestieri. A rappresentare il sindaco De Luca, gli assessori Dafne Musolino (Politiche del mare) e il vice sindaco Salvatore Mondello. «Si è parlato dell'intero waterfront messinese - spiega Mondello -.

È stata trovata una importante sinergia su un tema delicato e centrale per la città, ed è significativo che si parta subito con una comunione di intenti fra il Comune, l'Autorità portuale e gli altri Enti. L'Authority ha avuto grande rispetto per l'Amministrazione comunale perché ha proposto sin da subito la gestione dell'area fieristica per il periodo estivo. Ha anche congelato il bando internazionale per la gestione permanente della cittadella, area che, ci siamo detti, avrà centralità nella visione strategica dell'affaccio. Il percorso sarà completamente condiviso con tutte le forze che partecipano a questo tavolo». Per l'assessora Musolino resta aperto il nodo del futuro dell'Authority. «Il Sindaco si è più volte attivato presso le sedi istituzionali regionali e nazionali, al fine di garantire la presenza dell'Autorità portuale in città, presidio indispensabile per mettere in campo le necessarie strategie di sviluppo». Riflettori accesi, dunque, non solo su cosa fare della Fiera, ma anche come gestire il passaggio graduale del traffico dello Stretto da Rada San Francesco al porto di Tremestieri. E della stessa Rada che ne sarà? Quale dovrà essere l'interfaccia del nuovo grande porto? Reggio Calabria o ancora Villa San Giovanni? Il molo Norimberga che potrebbe essere presto allargato che destinazione avrà, visto che anche la Don Blasco nel frattempo dovrà essere costruita. Il tavolo tecnico, ma aperto alla città, dovrà provare a dare

queste risposte.

Quelle che finora sono state rinviate, e che invece devono garantire che ci possa essere un progetto coordinato per sfruttare la risorsa mare.

Augusta, trasporti e infrastrutture

"Intermodalità delle infrastrutture e dei trasporti essenziali per lo sviluppo delle "Zes" è il tema del convegno che si terrà domani alle 9,30 nel salone "Rocco Chinnici" del Municipio di Augusta. Incontro presieduto da Agostino Filanga, segretario generale Uil Trasporti Sicilia, introdotto da Paolo Sanzaro, segretario generale della Cisl Ust Ragusa -Siracusa.

Relazionerà Vera Uccello, segretario generale della Filt Cisl Siracusa. Tra gli interventi programmati quelli di Domenico Tringali, vice presidente Confindustria, del presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale, Andrea Annunziata.

A. s.

Sant' Agata Militello, con i voti di maggioranza il Consiglio iscrive i fondi nella manovra provvisoria

Bilancio e porto: la minoranza lascia l' aula

Per contratto d' appalto dovuti 6 milioni alle imprese, Sottile esprime dubbi sulla procedura

Mario Romeo **Sant' Agata Militello** Esordio critico, e con conseguente abbandono dell' aula da parte dei cinque consiglieri, del gruppo di minoranza "**Sant' Agata 2023**" guidato dal capo gruppo ed ex sindaco della città Carmelo Sottile. Il consiglio comunale era stato convocato con carattere d' urgenza dal presidente Andrea Barone per autorizzare l' iscrizione nel bilancio provvisorio 2018 della voce relativa ai finanziamenti ottenuti con decreto del 18 febbraio del 2009, circa 35 milioni di euro, da destinare al completamento del porto di **Sant' Agata Militello**.

I lavori furono consegnati alle imprese coinvolte lo scorso gennaio, per cui come da clausole contrattuali, il Comune avrebbe dovuto già versare l' anticipazione di 6 milioni e 168 mila euro. Il rappresentante legale dell' impresa ha sollecitato adesso il Municipio a provvedere a pagare l' anticipazione. Il bilancio di previsione 2018, però, nonostante i termini siano scaduti il 31 marzo, non è stato ancora neanche predisposto per l' approvazione da parte della giunta, per cui l' amministrazione comunale guidata dal sindaco Bruno Mancuso, eletta lo scorso 10 giugno, ha inserito all' ordine del giorno del consiglio convocato d' urgenza, la proposta di autorizzazione nel bilancio provvisorio 2018, presentata dal responsabile dell' Area grandi opere e responsabile unico del procedimento del porto, l' ing. Basilio Ridolfo, munita dal parere positivo espresso dal collegio dei revisori dei conti presieduto da Giuseppe Pruiti. Il provvedimento amministrativo è passato con i soli voti del gruppo di maggioranza "**Santagata riparte**" mentre la minoranza ha lasciato l' aula consiliare.

«Non avendo ottenuto dagli uffici i chiarimenti richiesti in merito agli "autorevoli pareri" richiamati nella proposta di delibera - questa la motivazione dichiarata dal capo gruppo d' opposizione Sottile - ritenuto che sussistono dubbi in ordine alla legittimità della proposta sotto il profilo della sussistenza dei presupposti di legge; tenuto conto che l' approvazione di una delibera che dovesse essere ritenuta illegittima, verrebbe a costituire una violazione di legge da cui potrebbe derivare responsabilità, anche patrimoniale; ritenuto che l' approvazione della delibera de qua, potrebbe configurare una ipotesi di uso

di fattispecie improprie e non tipicizzate, attesa la palese mancanza dei presupposti di cui alla norma richiamata, idonea a far configurare l' ipotesi del reato previsto e punito dall' art. 323 codice penale; tanto premesso, in considerazione di quanto sopra esposto e ritenuto, i sottoscritti abbandonano l' aula per non partecipare alla votazione della proposta di delibera numero 58 di cui all' ordine del giorno». I lavori del consiglio comunale si erano aperti con la valutazione sulla composizione della giunta comunale.

I porti turchi crescono: +18% nei primi tre mesi

Genova - Nel 2017 sono stati movimentati 10 milioni di teu. Nei primi mesi dell'anno i volumi sono saliti a 2.5 milioni di teu.

Genova - I porti turchi hanno chiuso il 2017 con un dato che ha superato i 10 milioni di teu e nei primi tre mesi del 2018 hanno raggiunto un aumento del 18% con una movimentazione pari a 2,5 milioni di teu. **I volumi potenziali però sono pari alla metà di quelli che i recenti investimenti hanno portato in dote al sistema logistico turco.**