



## Primo piano:

**"...No a uno Stato gestore a questo Paese servono infrastrutture..."**  
(Corriere della Sera)

## Dai Porti:

### Venezia:

**"...Sui traffici nel nord-est continua il trend positivo..."** (La Gazzetta Marittima)

### Genova:

**"...Moli a pezzi. Danno erariale per cinque milioni..."** (Il Secolo XIX)

**"...Genova rinascerà..."** (Il Sole 24 Ore)

**"...Zes, incentivi statali per il porto..."** (Il Secolo XIX)

**"...Sulla strada del Papa una via per 1400 Tir al giorno diretti in porto..."** (Il Secolo XIX)

**"...Assarmatori, il porto ha reagito e funziona..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...L'Italia logistica si stringe a Genova..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Il porto di Genova non si ferma..."** (Messaggero Marittimo)

**"...Crollo Morandi, costi aggiuntivi per 6 milioni..."** (The Medi Telegraph)

**"...Domani la firma per i binari in porto..."** (The Medi Telegraph)

### Marina di Carrara:

**"...Portuale perde la vita schiacciato da un carrello..."** (La Sicilia, Gazzetta del Sud, The Medi Telegraph)

### Livorno:

**"...Il nodo Calambrone e altre storie..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Zolfo nel fuel più controlli..."** (La Gazzetta Marittima, Il Telegrafo)

**"...XVI ESPO prima visita a Livorno..."** (La Gazzetta Marittima, Il Telegrafo)

**"...Aumenta l'organico di Corsini..."** (La Gazzetta Marittima)

### Bari:

**"...Da Bari al Cile la Nuovo Pignone..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Hig Capital in campo per salvare interporto Puglia..."** (Milano Finanza)

### Taranto:

**"...Yilport conferma impegni per il porto di Taranto..."** (La Gazzetta Marittima)

### Palermo:

**"...Code per gli imbarchi al porto..."** (Giornaledisicilia.it)

### Messina:

**"...Banchina XX Luglio:serve un anno..."** (Gazzetta del Sud)

### Augusta:

**"...Progetto sviluppabile per vendita pesce al porto..."** (La Sicilia)

**"...Ponte fragile a rischio l'attività del porto commerciale di Augusta..."** (La Sicilia)

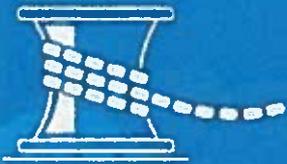
# INDICE

---



**Assoporti**  
Associazione Porti Italiani

Data  
22 Agosto 2018



**ASSOPORTI**  
[www.assoporti.it](http://www.assoporti.it)

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

**Rassegna stampa**

L' intervista

## «No a uno Stato gestore A questo Paese servono infrastrutture»

*Toti: le partecipazioni ci costarono 2.400 miliardi*

ROMA È «doveroso» controllare, e se necessario rivedere e modificare, le singole concessioni su «strade, terminal, porti», ed è indispensabile potenziare il ruolo di «controllo dello Stato». Ma pensare di tornare alla «nazionalizzazione» di interi settori - come molti chiedono dopo il dramma di Genova - è «nostalgico, antistorico, e soprattutto inutile, se non dannoso per il Paese». Lo dice Giovanni Toti - azzurro e presidente della Regione Liguria - impegnato in questi giorni a gestire l' emergenza di Genova: «Le cose stanno funzionando bene, noi italiani sappiamo sempre come reagire nell' immediato». Piuttosto, il difficile è programmare il futuro: «Ci si concentra troppo sul tema delle concessioni e poco su quello che c' è da fare, a volte giustamente ma a volte per sete di giustizia o addirittura di vendetta, sentimento che mai dovrebbe ispirare le decisioni di un governo e di uno Stato».

**Il sottosegretario Giorgetti ha parlato della necessità di rivedere molti contratti di concessione, magari anche in settori come quello televisivo, o per l' etere, o per il metano, o per l' acqua: sbaglia?**

«Chiariamo subito: è vero che alcune concessioni vanno riviste, controllate, ripensate perché abbiano maggiore efficacia. Ma il ruolo dello Stato deve restare quello del regolatore, non del gestore. La nazionalizzazione sarebbe la risposta sbagliata ad un problema giusto. È un bene che lo Stato si riappropri del suo ruolo di controllore, laddove è mancato, a garanzia dei cittadini. Ma tornare alle partecipazioni statali - ad un sistema Paese che negli anni ci ha portato a 2400 miliardi di debito e che ancora pesano enormemente sui nostri conti - sarebbe un gravissimo errore. Primo, perché non sarebbe garantita maggiore efficienza; secondo, perché salirebbero i costi».

**Questo vale anche per le concessioni televisive e per l' etere?**

«Sulle tv sarebbe proprio sbagliato concettualmente: ormai ci si muove molto sul satellite, sullo streaming, e lo Stato ha già una presenza massiccia con la tivù pubblica. Per l' etere, la concorrenza tra

## - segue

---

gestori - spietata - garantisce già un abbassamento dei costi che favoriscono il consumatore».

### **Quindi quello delle concessioni è un falso problema?**

«È un problema vero se lo Stato non si fa "occhiuto", se non controlla capillarmente la gestione di infrastrutture stradali, degli aeroporti, delle banchine portuali, degli acquedotti. Di più: noi chiediamo - io chiedo - che anche gli enti locali abbiano la facoltà di controllare come i gestori operano. Ma riprendersi in carico - che so - Alitalia, autostrade, porti, terminal sarebbe antistorico ed antieconomico. Purtroppo non cadono solo i ponti gestiti da privati, come a Genova, ma anche quelli pubblici, come è successo a Monza fortunatamente con conseguenze meno drammatiche. Piuttosto sposterei il dibattito sul nodo centrale».

### **Qual è?**

«L' Italia è un Paese sotto-infrastrutturato. Il dramma di Genova - oltre naturalmente a quello delle perdite umane, che è un danno incalcolabile -, è che è venuta giù un' opera strategica per il primo sistema portuale della seconda realtà industriale d' Europa.

Per troppi anni si è discusso di Gronda, di Terzo Valico, e siamo rimasti immobili. E anche oggi si parla più del problema delle concessioni che di quello della mancanza di Infrastrutture degne di un Paese come il nostro. E non parlo solo di strade, ma di scuole non a norma, di tribunali fatiscenti, di uffici pubblici inagibili. Interrogiamoci sul perché si è investito troppo poco, ed evitiamo di usare il tema delle concessioni con spirito punitivo: può solleticare gli istinti di chi vuole giustizia o addirittura vendetta, ma non porta il Paese nel futuro».

*PAOLA DI CARO*

# Sui traffici nel nord-est continua il trend positivo

VENEZIA – Continua a Nordest il trend positivo dei movimenti di merci e persone grazie al buon andamento dell'economia locale, alla crescita delle esportazioni e del turismo. Nel 2017 si sono registrati tassi record per i traffici nel porto di Trieste ed aeroporti di Treviso e Verona. Flussi in aumento anche nelle tratte autostradali Brennero-Modena (A22), Udine-Tarvisio (A23) e Valdastico (A31). Questi i dati più rilevanti dalle analisi del Centro Studi di Unioncamere del Veneto nell'ambito dell'Osservatorio sui Trasporti, le Infrastrutture e la Logistica del Nordest (TRAIL Nordest). Con oltre 10mila visualizzazioni all'anno, il portale <http://trail.unioncamereveneto.it> si conferma per il secondo anno di fila un ottimo strumento per monitorare costantemente e in modo aggiornato il sistema logistico locale rendendo disponibili informazioni su flussi di traffico, progetti, appalti, criticità e iter procedurali.

«Il portale dell'Osservatorio – dichiara Mario Pozza presidente di Unioncamere del Veneto – è uno strumento informativo a supporto delle scelte di amministratori e soggetti istituzionali per avere una fotografia dello sviluppo infrastrutturale del Nordest. Attraverso il portale l'Osservatorio intende alimentare il dibattito e lo scambio di informazioni sui temi delle infrastrutture e del territorio anche in vista del nuovo Piano Regionale dei Trasporti per il Veneto in fase di elaborazione da parte della Giunta Regionale. La ripresa dell'economia, la propensione all'export e il boom del turismo stanno influenzando in maniera decisiva la logistica del Nordest che deve essere sempre più a supporto e funzionale agli sviluppi e ai cambiamenti dei territori nell'ottica di una mobilità efficiente, sostenibile e a basso impatto ambientale. È importante favorire un riequilibrio modale per ridurre le esternalità negative derivanti dalla congestione veicolare che impatta quotidianamente sull'economia del Nordest e offrire infrastrutture adeguate per migliorare l'accessibilità e la mobilità anche da e verso le località turistiche».

## -segue

---

Sulla base degli ultimi dati disponibili, nel 2017 il volume di traffico veicolare per chilometro sulla rete autostradale del Nordest è aumentato in tutte le tratte, determinato soprattutto dall'intensificazione del traffico pesante (camion). In particolare, la crescita del traffico di veicoli pesanti interessa principalmente i grandi corridoi europei (Rete TEN-T). Gli incrementi maggiori si sono registrati nelle tratte dell'A23 Udine-Tarvisio (+8,3%), dell'A31 Valdastico (+8,7%), dell'A22 Brennero-Modena (+7,6%). Seguono le tratte dell'A4 Venezia/Mestre-Trieste (+4,9%) e Brescia-Padova (+4,3% contro il +2,6 dell'anno precedente).

Per quanto riguarda i porti dell'Alto Adriatico, Trieste e Ravenna hanno registrato nel 2017 un trend positivo nel traffico complessivo di merci (rispettivamente +4,6% e +2,1% rispetto all'anno precedente). Nello scalo triestino, che ha confermato una performance nazionale da primato con circa 62 milioni di tonnellate di merci movimentate, spicca l'aumento del general cargo (+14,1%), con le movimentazioni ad alto valore aggiunto, il RO-RO e il settore container, che ha raggiunto il record storico di oltre 616 mila TEU (+26,7% rispetto al 2016). Trieste è il secondo porto dell'Alto Adriatico per la movimentazione di container, facendo seguito al primato del porto di Koper con quasi 912 mila TEU. Nello scalo di Ravenna, che nel 2017 ha movimentato oltre 26 milioni di tonnellate di merci, spiccano le rinfuse solide, grazie al traffico record di materie prime per la produzione di ceramiche nel distretto di Sassuolo. Per il porto di Venezia il 2017 si è rivelato un anno di stabilità in termini di merci movimentate (25 milioni di tonnellate). In forte crescita invece i passeggeri del comparto traghetti (204 mila, +34,4%) a fronte di una diminuzione dei croceristi (1,4 milioni, -11%). Drastico calo per il porto di Chioggia (-33,8%) causato dal persistere dei problemi di accessibilità alle banchine portuali, di navigazione dei canali lagunari e della fase di transizione istituzionale dovuta all'aggregazione dell'Azienda Speciale per il Porto di Chioggia (ASPO) all'Autorità Portuale di Venezia, oggi un'unica realtà definita come Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) – Porti di Venezia e Chioggia.

## -segue

---

Aumento record dei passeggeri negli aeroporti del Nordest, che hanno evidenziato incrementi nei flussi superiori alla media nazionale (+6,4%), raggiungendo complessivamente oltre 17 milioni di passeggeri all'anno. Nel 2017 il traffico passeggeri è aumentato del +14,4% a Treviso (superando i 3 milioni di persone), del +10,4% a Verona (3 milioni), del +7,8% a Venezia (10 milioni), del +7,3% a Ronchi dei Legionari (quasi 1 milione), inferiore invece l'incremento evidenziato all'aeroporto di Bolzano (+4,3%, 16 mila passeggeri). In particolare, negli scali di Treviso, Verona e Ronchi dei Legionari fa da traino la crescita del segmento nazionale (rispettivamente +22,4%, +14,4%, +15%), da e verso le città del Centro-Sud e Isole italiane. Nello scalo veneziano invece prevale lo sviluppo del segmento internazionale, soprattutto nei collegamenti da e verso il Nord America, il Medio e l'Estremo Oriente.

L'interporto Quadrante Europa di Verona è il primo interporto in Europa per volumi di traffico merci. Nel 2017 il nodo logistico ha movimentato oltre 8 milioni di tonnellate di merci su ferrovia, grazie a 16 mila treni in movimento, e 20 milioni di tonnellate su gomma. Il traffico ferroviario è rimasto sostanzialmente stabile rispetto al 2016 a seguito di alcuni eventi eccezionali che hanno interessato la linea ferroviaria. In termini di unità di carico nei 3 terminali intermodali dell'interporto prevale il traffico intermodale ferroviario, che è aumentato del +6% rispetto al 2016 (con oltre 426 mila UTI, corrispondenti a circa 763 mila TEU), grazie all'efficientamento nella gestione dell'attività di manovra ferroviaria di ultimo miglio e all'ampliamento del bacino di mercato verso l'Est Europa.

I dati analizzati, elaborati dall'Osservatorio TRAIL Nordest, sono solo alcuni dei risultati disponibili nella Sezione "Dati e indicatori" del portale <http://trail.unioncamereveneto.it/> che contiene tutte le schede aggiornate sulle principali infrastrutture e i nodi logistici del territorio. Inoltre la sezione "Studi e ricerche" è stata arricchita con nuovi contributi tecnici.

# Il Secolo XIX

---

## «Moli a pezzi, danno erariale per 5 milioni»

*L'inchiesta ora ha un indagato genovese: gli eventuali reati destinati alla prescrizione. Mano pesante della Corte dei Conti*

Enrico Lorenzo Tidona / REGGIO EMILIA La vicenda dei moli squarciati un anno fa al porto di Genova tira in ballo la Coop sette, alla quale nel 2011 erano stati affidati gli appalti di riqualificazione. Opere collassate nell'agosto del 2017, facendo scattare poi un'indagine nella quale è stato iscritta ora una persona nel registro degli indagati. Si tratta dell'ex capo dell'ufficio tecnico di Autorità Portuale di Genova, Andrea Pieracci. La coop di Castel novo Sotto non risulta indagata, ma le Fiamme Gialle stanno scandagliando l'iter e i lavori dell'appalto. A calcare la mano in questi giorni è stata la Corte dei Conti, che per questa vicenda ha calcolato un danno per 5 milioni di euro.

L'INDAGINE A Coopsette (ora in mano al commissario Giorgio Pellacini) era andata l'opera bandita a gara per 12 milioni di euro, assegnata però per 7 milioni alla coop rossa reggiana con un ribasso del 48%. Successivamente, era stata approvata una variante costata altri 12 milioni. Vicenda complessa, ma che alla luce degli squarci ha gettato sospetti sull'appalto che prevedeva il prolungamento di Ponte dei Mille, la ristrutturazione di Ponte Andrea Doria e gli adeguamenti ai ponti Colombo e Assereto. Il

progetto prevedeva inizialmente che le banchine fossero poggiate su pala fitte, per resistere ai vortici delle eliche e protette dai cosiddetti massi guardiani. In corso d'opera, però, l'ufficio tecnico di Autorità portuale approvò la variante. Poi fu suggerito di evitare le palificazioni usando invece dei cassoni di cemento affondati, riempiti di materiale proveniente dai dragaggi. Tutto raccontato dal carteggio preso in carico dai militari del Roan (Reparto Operativo Aero Navale a cui è stata affidata l'indagine) della Finanza a Palazzo San Giorgio e a Ponte dei Mille, sede di Stazioni Marittime, società partecipata dall'Authority, che gestisce le banchine per i passeggeri.

ENRICO LORENZO TIDONA

## Genova rinascerà con strade e intenti comuni

Dopo l' appello del presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, all' unità di intenti per trovare soluzioni con cui superare la tragedia di Genova (Il Sole 24 Ore del 18 agosto), molte le testimonianze e gli interventi arrivati al nostro giornale.

Ho letto con attenzione e piena condivisione la lettera di Vincenzo Boccia, presidente di Confindustria, pubblicata sul Sole 24 Ore del 18 agosto.

Avendo ricoperto negli anni 90 una carica istituzionale in Liguria, posso aggiungere qualche mia considerazione sul complesso e "antico" problema della viabilità di quella regione e, in particolare, degli snodi stradali e ferroviari al servizio del più grande porto italiano. Ebbene, già nei primi anni di quel decennio si era posto il problema del cosiddetto "terzo foro" che sarebbe consistito in un ulteriore valico di collegamento tra Genova e il Nord Italia e quindi il Nord Europa. Già allora si sentiva la necessità di dotare il porto di Genova e di Genova Voltri di una rete stradale e ferroviaria più adeguata a smaltire l' intenso traffico di container in partenza e in arrivo.

Le defatiganti polemiche tra favorevoli e contrari alla costruzione dell' arteria determinarono lo stallo, che si è riproposto di recente con la cosiddetta Gronda. Peraltro, tale opera avrebbe un impatto limitato perché servirebbe a snellire il traffico locale, lasciando insoluta l' esigenza di dotare la Liguria di un ulteriore sbocco verso Nord.

A questo limite oggettivo si aggiungeva anche il costo esorbitante dei servizi portuali, tanto da indurre gli armatori delle navi provenienti dall' Estremo Oriente con merci dirette al Nord Europa a dirottare il traffico da Genova a Rotterdam, via Gibilterra, con una percorrenza media più lunga di ben sei giorni di navigazione. Questa situazione aveva determinato un calo verticale del traffico container nel porto di Genova, tanto che il porto di La Spezia aveva superato in tonnellaggio di merci movimentate quello del porto del capoluogo ligure. La situazione poi migliorò a favore di Genova per effetto della revisione delle tariffe per i servizi portuali. Ma il problema degli snodi e dei collegamenti stradali e ferroviari è rimasto, come dimostrano le beghe locali per la costruzione della Gronda.

Mi viene da pensare che, come insegnava Einaudi, per promuovere lo sviluppo economico di un territorio la prima cosa da fare è costruire una strada. Amando molto la Liguria e concordando con quanto detto dal presidente Boccia, mi auguro che in questa terribile tragedia si eviti di "cavalcare rabbia e rancore" e si lavori sodo per rispondere con i fatti a questa durissima prova che la Liguria e l' Italia tutta sono chiamate a superare. Si chiede soltanto che tutte le istituzioni, locali e statali, dimostrino con il duro, silenzioso e quotidiano lavoro che tutta la collettività è in grado di reagire, aiutando l'

## -segue

---

operoso popolo ligure a fronteggiare questa durissima crisi con compattezza e con intenti univoci, al di là di eventuali discordanze di parte.

Già Comandante Regione Liguria della Guardia di Finanza Il presidente Boccia, dopo avere lanciato due anni fa il Patto per la Fabbrica, torna a segnalare l'urgenza di un'azione congiunta a salvaguardia dell'emergenza di Genova. Con il crollo del Ponte Morandi sono a rischio 50mila posti di lavoro. Il 95% delle merci arrivava nella città ligure su gomma. Il no alla Gronda e l'inadeguata infrastruttura ferroviaria a completamento del Terzo Valico, hanno inevitabilmente contribuito a creare una tragedia dalle ripercussioni economiche incredibili, che coinvolgerà anche il Piemonte e la Lombardia e di cui beneficeranno i porti di Marsiglia e Barcellona.

L'inaugurazione del Ponte Morandi era la sintesi di un Paese che sperimentava e innovava.

Da trent'anni, al contrario, non si realizzano più infrastrutture e quelle esistenti sono scarsamente mantenute. Da almeno venti anni il no e l'opposizione costante alle infrastrutture è diventata la cifra del Paese, come testimoniano i casi eclatanti della Tap, della Tav e della stessa Gronda. L'Italia, invece, se vuole scommettere sul futuro deve tornare a investire sulle infrastrutture.

Dopo quello che è accaduto a Genova bisogna evitare di attivare un pericoloso dualismo tra la necessità di mantenere le opere esistenti e la indubbia urgenza di nuove infrastrutture.

Presidente Osservatorio nazionale sulle Infrastrutture © RIPRODUZIONE RISERVATA.

*Salvatore Golino*

# Il Secolo XIX

---

## «Zona economica speciale, incentivi statali per il porto»

Lunardon: basterebbe un decreto della presidenza del Consiglio per dar vita all' area con crediti di imposta per 50 milioni» Matteo Dell' Antico Una Zona economica speciale anche per lo scalo del capoluogo ligure, come prevista dal governo Gentiloni per i porti del Sud. A chiederlo è stato ieri il Partito Democratico. «Considerato l' impatto del crollo del Morandi sulle attività economiche genovesi, e segnatamente su quelle portuali, riteniamo opportuno istituire per Genova una Zona economica speciale con relativi incentivi previsti dalla disciplina in materia ha detto il capogruppo in Regione Liguria del Pd Giovanni Lunardon -. Sarebbe uno shock salutare per l' econo mia. Basterebbe un decreto della presidenza del Consiglio per far nascere la Zes».

Secondo i calcoli del Pd, con la Zes genovese si avrebbero crediti di imposta fino a 50 milioni di euro, più semplificazioni per oneri burocratici e amministrativi, procedure più snelle, investimenti per porto e retroporto.

La legge numero 202 del 1991 (art. 2) parla della possibilità di istituire una zona franca in una qualsiasi area del porto di Genova a «ponente del terminal contenitori di Calata Sanità». L' ente al quale spetterebbe fare

richiesta al governo per avere sotto la Lanterna una zona economica speciale è l' Autorità di sistema portuale ma fino a questo momento e anche prima del crollo di Ponte Morandi l' iter non è mai stato avviato. Eppure negli ultimi anni, le zone franche, sono più che raddoppiate a livello mondiale. In Europa sono 150. La legge sulle zone franche, in Italia, non consente in queste aree di svolgere produzione industriale, ma permette comunque di effettuare altri tipi di operazioni che potrebbero portare notevoli vantaggi sia al setto re portuale che all' economia cittadina. Meno dazi e vantaggi sull' Iva nelle merci che vengono importate: sono questi, sostanzialmente, i benefici che potrebbero esserci sui prodotti che verrebbe sdoganati sui moli e contribuirebbero ad un aumento dei traffici.

Ma le difficoltà del tessuto produttivo create dal crollo di Ponte Morandi non stanno colpendo solo l' economia marittima. I negozi delle grandi catene nell' area di Campi hanno visto in questi giorni diminuire i clienti e il fatturato. «Tutte le aziende della zona stanno sostenendo i soccorsi, ma il pre-alert è che abbiamo registrato tutti quanti una riduzione dal 40 al 60% del flusso di clienti, con pesanti ricadute sul fatturato. Se si trattasse solo di questi cinque o sei giorni non sarebbe un problema, ma tutto fa pensare che la situazione si protrarrà», dice il direttore di Leroy Merlin Italia, Massimiliano

## **-segue**

---

Ghidelli, che parla anche a nome di altre realtà della zona, da Ikea a Decathlon, da Maisons du Monde a Unieuro ad Arca planet.

- [matteo.dellantico@ilsecoloxix.it](mailto:matteo.dellantico@ilsecoloxix.it).

# Il Secolo XIX

---

Collegamento su due livelli tra la città e il mare pronto entro un mese Garantirà un accesso veloce alle banchine dopo il crollo del Morandi

## Sulla "Strada del Papa" una via per 1.400 Tir al giorno diretti in porto

percorso su due livelli - grazie all' utilizzo della Sopraelevata portuale - capace di reggere il passaggio di 1.400 Tir al giorno. Gli stessi camion che prima del crollo transitavano da Ponte Morandi per entrare o uscire dai terminal. Il collegamento dovrebbe «essere pronto entro un mese», dice Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di sistema portuale.

Un' opera fondamentale: permetterà ai mezzi pesanti di non mandare in tilt il traffico cittadino e di muoversi tra le case e il mare, in un' area fino a questo momento sottoutilizzata. Garantirà agli autotrasportatori la possibilità di caricare e scaricare la merce sui moli. Il collegamento, in sostanza, consentirà al primo scalo d' Italia di operare regolar.

# AssArmatori: “Il porto ha reagito e funziona. Ma servono misure straordinarie dallo Stato”

GENOVA – “Abbiamo atteso che si svolgessero i funerali delle vittime e si consumassero in questa città i riti di un dolore che resterà per mesi e anni come una cappa, ma anche come un monito. Oggi, nel rivolgere un pensiero alle famiglie colpite dalla tragedia, non possiamo esimerci anche dal sottolineare al tempo stesso la straordinaria abnegazione delle forze dell’ordine, Vigili del Fuoco, Polizia, Carabinieri, Guardia di Finanza, Croce Rossa, che, insieme con le Istituzioni, non hanno risparmiato un singolo uomo nell’opera di aiuto e di pronto intervento”.

Stefano Messina, presidente di AssArmatori, l’associazione che rappresenta gli armatori e le compagnie di navigazione maggiormente e storicamente presenti nel porto di Genova, con un ruolo prevalente in tutti i principali settori di traffico, dai traghetti, ai container, ai ferries, alle crociere, alle autostrade del mare formula oggi alcune proposte concrete che consentano alla città e al suo porto di essere da subito pienamente operativi.

“Il nostro intervento – afferma Stefano Messina – ha oggi una precisa e concreta motivazione. Grazie anche alla nascita spontanea di un “sistema Genova”, che mai come in passato ha visto compattarsi come oggi le istituzioni (Comune, Regione e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale) impegnate giorno e notte nel recupero della normalità, il porto è pienamente operativo. Ma ora il problema non è genovese, è un problema che coinvolge tutto il sistema Paese e richiede una consapevolezza nuova e l’immediata applicazione di misure e metodi straordinari”.

## -segue

---

Secondo il presidente di AssArmatori, che ha sottolineato l'esigenza della nomina di un commissario straordinario, dotato di poteri straordinari e in grado di porre in essere procedure speciali, esistono quattro misure assolutamente prioritarie: 1. Costruzione nei tempi più brevi possibili di un nuovo ponte, ricucendo il tracciato levante-ponente reciso dal crollo del Ponte Morandi. E ciò indipendentemente dalle esecuzioni delle opere strategiche sull'asse di collegamento europeo Genova-Rotterdam, ovvero il Terzo Valico, il Nodo ferroviario di Genova e la Gronda autostradale, sulla quale deve essere immediatamente accelerato l'iter di costruzione. – 2. Varo di un'operazione ad hoc che consenta di velocizzare e rendere economico il servizio ferroviario da e per il porto. L'azione sulla linea del Campasso va nella direzione giusta – afferma Messina – ma sono da prevedere misure specifiche per l'istituzione di servizi shuttle, e tariffe preferenziali per le manovre. – 3. Accelerazione nell'istituzione del Marebonus a livello europeo, che consenta di incentivare e sviluppare ulteriormente le Autostrade del mare. – 4. Applicazione puntuale del quadro regolamentare sui trasporti eccezionali.

"AssArmatori – conclude il suo presidente – ribadisce la piena fiducia nella capacità del porto e della città di Genova di affrontare l'emergenza garantendo quei livelli di efficienza che caratterizzano l'attività dei suoi terminal. E sulla base di ciò, nonostante le conseguenze economiche negative che comunque le aziende associate subiranno, conferma la continuità di tutti i servizi radicati in porto e quindi la presenza di tutte le navi che erano e sono previste scalare in porto".

# Sulla tragedia del viadotto Morandi l'Italia logistica si stringe a Genova

GENOVA – Lentamente, ma con moto uniformemente accelerato, emergono a una settimana dal disastro del viadotto Morandi tutti i problemi che la perdita di vite umane aveva, giustamente, messo in secondo piano: la spaccatura in due delle comunicazioni sull'asse tirrenico del paese. Con le ricadute sull'intero comparto della logistica e della produzione nazionale.

“È ancora troppo presto per una strategia comune che fronteggi la tragedia di Genova sul piano logistico e portuale. Ma è indubbio che sarà messo alla prova l'intero sistema nazionale dei porti, per evitare che le merci destinate alle banchine genovesi finiscano nei porti spagnoli o francesi”. È stata una delle prime dichiarazioni provenienti dal mondo dei porti fuori Genova, quella dell'ingegner Stefano Corsini presidente dell'AdSP del Tirreno settentrionale. “Siamo sconvolti dalla perdita di vite umane e dall'immane ricaduta del crollo su centinaia di genovesi sfrattati dalle case a rischio. Ma in chiave nazionale, andrà affrontato al più presto possibile anche il tema della logistica. Considerando che Genova soffre già da tempo di gravi carenze di collegamento al porto per i ritardi della “gronda” e l'eterno tira-e-molla sul terzo valico”.

Anche il presidente nazionale di Confetra Nereo Marcucci è stato tra i primi ad esprimersi. Dopo aver espresso il cordoglio proprio e dell'associazione per le vittime e “la più calorosa vicinanza” alle altre vittime della tragedia Marcucci ha dichiarato: “ Al dolore associamo la nostra piena disponibilità a collaborare, come già sta avvenendo localmente, anche su scala nazionale in una apposita unità di crisi che siamo certi il governo vorrà promuovere per affrontare le incalcolabili conseguenze trasportistiche, economiche e logistiche, che questa sciagura comporterà anche nei prossimi mesi. Il porto di Genova isolato – ha detto ancora il presidente di Confetra – significa mettere in ginocchio la manifattura del nord-ovest. E ancora di più si rendono urgenti interventi, dalla Gronda al Terzo valico, indispensabili per mettere il sistema produttivo nazionale in sicurezza”

## -segue

---

Per Federagenti, il presidente Enzo Duci, il dolore si è associato alla presa di coscienza del gravissimo *Vulnus* subito non solo da Genova ma dall'intero paese. "Per chi oggi è chiamato a gestire l'emergenza – ha detto – il richiamo alla realtà deve essere costante. Lasciamo perdere le soluzioni miracolistiche o le invenzioni. L'Italia del nord e non solo Genova sono spaccate in due, noi dobbiamo riunirle. E ciò significa sacrifici per tutti, specie per chi opera nella logistica e nel porto, il primo porto d'Italia che non deve cedere alle tentazione della sconfitta. Vanno quindi trovate in stretta connessione con chi conosce le dinamiche dei traffici – ha continuato Duci – le soluzioni più efficienti, quelle razionali, quelle che si possono applicare subito. Il governo ha proclamato uno stato di emergenza di 12 mesi. Per noi l'emergenza è oggi e Genova, questo lo sappiano gli altri italiani, non molla il colpo. Lo ha dimostrato in passato, lo dimostrerà anche oggi. Ma nessuno pensi per interesse politico, ignoranza, superficialità – conclude – a metterci i bastoni fra le ruote".

Ancora da Federagenti: "Il porto di Genova sarà in grado di soddisfare pienamente e regolarmente la domanda di servizi sia legata al traffico internazionale delle merci sia relativa ai passeggeri, sia su navi da crociera che su ferries. A fornire questa indicazione, smentendo i rumors conseguenti il drammatico crollo del viadotto autostradale Ponte Morandi è direttamente Federagenti, la Federazione degli Agenti Marittimi italiani, insieme con la sua associazione locale, Assagenti Genova, che hanno il contatto diretto con i gruppi armatoriali e le compagnie di navigazione che scalano a Genova.

"Sulla base dell'analisi – sottolinea una nota ufficiale congiunta – sui flussi attuali di traffico e sulle previsioni per i prossimi mesi, analisi attuata nel dettaglio dalla Emergency Room costituita all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale, Federagenti e Assagenti sono in grado di confermare alla comunità marittima internazionale, che il porto di Genova sarà in grado di operare a pieno regime adottando una serie di misure immediate in grado di supplire, anche e specialmente in tema di viabilità, ai danni provocati dal black out del sistema autostradale di collegamento.

## -segue

---

“Ciò è per altro conseguenza anche dell’intenso e costruttivo lavoro svolto in questi giorni in coordinamento con le Istituzioni e Autorità locali – conclude la nota – che si sono prodigate insieme alle associazioni di categoria per trovare le migliori quanto urgenti soluzioni in termini di viabilità stradale, consentendo anche il ripristino a breve della piena operatività del collegamento ferroviario”.

Da La Spezia Alessandro Laghezza presidente dell’omonimo importante gruppo logistico, ha affrontato il tema dell’emergenza allargando lo sguardo.

“Nulla sarà come prima – scrive Laghezza – il crollo del Ponte Morandi segna per la politica e l’economia italiana un punto di svolta epocale: la politica non potrà più permettersi di cavalcare come ha fatto per decenni gli slogan, prolifici di voti, di Comitati più o meno ambientalisti (e ciò è accaduto negli ultimi trent’anni con il coinvolgimento prevalente di forze vecchie di governo e di sinistra, quindi, di recente, con quello di movimenti nuovi della politica nazionale). Il Morandi ha trascinato nel vuoto tutto un sistema di consociativismo politico ed economico, rendendolo fragile e pronto a crollare come il pilone centrale del viadotto autostradale sul Polcevera e specialmente impedendo alla politica di oggi e domani di perseguire gli stessi schemi. Il crollo del ponte Morandi – continua Laghezza – è un’emergenza nazionale. Che non riguarda solo Genova o la Liguria. Non riguarda solo quelle filiere della logistica e dei trasporti che molti ancora in politica e persino nel mondo della produzione considerano un optional, titolari di una funzione ancillare rispetto alla produzione industriale. Il fatto che il porto di Genova, il primo porto italiano per funzioni strategiche, per container e per passeggeri, rischi di essere un gigante azzoppato per anni con conseguenze che solo apparentemente e nel breve potranno apparire positive per gli altri porti del sistema ligure; il fatto che alla coincidenza dei due principali assi di traffico su gomma, (quello verso nord e le aree produttive lombarde) e quello fra est e ovest (fra Francia e l’est italiano ed europeo) sia un cumulo di macerie, rappresenta una emergenza per tutta l’Italia. E ciò impone decisioni immediate, procedure da emergenza (ed è positivo che il governo abbia decretato uno stato di emergenza di 12 mesi) per consentire una difficile convivenza fra traffico camionistico e traffico automobilistico da e per il porto di Genova garantendo un collegamento per le merci da e per l’hinterland produttivo; ciò impone un grande pragmatismo e comprendere che dall’efficienza di questi collegamenti dipenderà la competitività di una parte importante del sistema paese.

## -segue

---

Decisioni immediate anche sul domani, che è oggi, in tema di infrastrutture, varando procedure e appalti di emergenza – conclude Laghezza – per la realizzazione di opere, gronde o bretelle che dir si voglia, ma che garantiscano nei tempi più brevi possibili e a tappe forzate il ripristino di quel cordone ombelicale est ovest che deve essere radicato sul porto di Genova.

“Mentre il Paese è ancora sotto shock per la tragedia del Ponte Morandi – è uno dei pesanti commenti che circolano sui web – apprendiamo l’aspettativa di vigilanza con la quale Consob avrebbe messo in guardia il governo sulle ripercussioni che le dichiarazioni sulla revoca delle concessioni autostradali avrebbero potuto avere sui mercati finanziari. Evidentemente, quando vuole, Consob riesce ad intervenire a tempo di record per tutelare, così dicono loro, gli investitori”. Il commento è firmato da Letizia Giorgianni, presidente dell’Associazione Vittime del Salvabanche, alla notizia dell’intervento di Consob a seguito delle dichiarazioni del presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e dei vicepremier Salvini e Di Maio in merito alla possibile revoca delle concessioni autostradali alla società Atlantia, che ha come azionista di riferimento la famiglia Benetton.

L’ALIS, l’Associazione Logistica della Intermodalità Sostenibile, in occasione dell’estremo saluto alle vittime della tragedia di Genova, ha voluto esprimere “il più sentito cordoglio alle famiglie e a tutti quanti piangono affetti perduti”.

Con queste parole il presidente di ALIS, Guido Grimaldi, ha voluto trasmettere la vicinanza propria e dell’associazione alle famiglie colpite e a tutti coloro che sono stati toccati nei loro sentimenti dal crollo del ponte Morandi.

“In maniera particolare Alis – ha continuato Guido Grimaldi – interpretando il pensiero dei propri associati si stringe alle imprese che nella tragedia hanno perso cinque uomini del mondo della logistica. Lavoratori esemplari impegnati nella quotidiana attività. Oggi è il momento del pianto e della vicinanza alle famiglie delle vittime. Poi verrà il momento delle riflessioni, dell’analisi e dell’azione, che dovrà essere rapida e incisiva come pretende la crucialità economica che quell’infrastruttura rivestiva”.

## - segue

---

“Siamo ben consci – ha aggiunto Guido Grimaldi – del colpo durissimo subito dall’intero Paese e delle difficoltà che il nostro settore dovrà affrontare. Si dovrà operare in situazioni di grave disagio in una regione nevralgica per i collegamenti intermodali. I porti di Genova e Savona, l’interporto di Vado Ligure e tutte le strutture portuali e logistiche della regione ligure, rischiano forti contraccolpi che bisogna evitare affrontandoli con la massima urgenza e con grande coesione. L’ALIS, attraverso i suoi associati, sarà pronta e disponibile a fornire al Governo, alla Regione Liguria ed a tutte le istituzioni coinvolte nell’opera di riassetto delle infrastrutture, tutto il supporto e la collaborazione necessaria.

“In questo momento così critico – ha concluso il presidente di ALIS Guido Grimaldi – non bisogna perdersi nella polemica ma essere proattivi al fine di evitare che tali tragedie si ripetano, anche e soprattutto perché è l’unico modo per onorare e ricordare chi, in questo evento ha perso la vita”.

Mappare ponti e cavalcavia. Fare controlli e manutenzione. Lo ha chiesto subito dopo la tragedia il vicepresidente di Confcommercio e Conftrasporto Paolo Uggè che ha rivolto alla Politica le stesse domande poste un anno fa in seguito ai crolli di Annone Brianza, (ottobre 2016), di Fossano (in provincia di Cuneo) e dell’A14 tra Loreto e Ancona Sud. “Il bilancio di oggi mette i brividi: queste tragedie non sono più tollerabili”, ha detto Uggè. “Quanti altri cavalcavia dovranno crollare sotto il peso del silenzio e dei controlli non fatti? Quando verranno puniti coloro che per mesi e anni non hanno fatto nulla? Quando verranno chiamati a rispondere di omicidio coloro che non hanno mosso un dito perché altre tragedie non avvenissero?”.

“Gli sos lanciati da chi denunciava lo scandalo dei trasporti eccezionali sono rimasti inascoltati – afferma Uggè – Se un trasporto eccezionale transita su un ponte solo ‘eccezionalmente’, come dovrebbe accadere, è un conto, ma che se quel fatto particolare diventa la norma (perché è molto più conveniente trasportare un carico d’acciaio una volta sola su un solo Tir piuttosto che tre volte su altrettanti mezzi), è tutt’altra faccenda. Decine di giganti della strada stracarichi di acciaio o altri materiali che transitano ogni giorno possono mettere a durissima prova la tenuta di un’infrastruttura progettata e realizzata per sopportare altri tipi di peso”.

## **-segue**

---

Il cluster marittimo napoletano ha deciso di dedicare la III edizione della Naples Shipping Week a Genova, al suo Porto e al suo futuro. La settimana, manifestazione gemella della Genoa Shipping Week, è un importante momento di incontro riservato alla comunità marittima nazionale e internazionale che coinvolgerà a settembre l'intera città di Napoli con conferenze e incontri dedicati alle novità e soluzioni in ambito shipping, logistica e innovazione tecnologica.

## Il porto di Genova non si ferma

Allestito un piano per garantirne l'operatività

GENOVA – Dopo il crollo del ponte Morandi, è stato allestito un piano che garantisca l'operatività del porto di Genova e alleggerire il traffico cittadino, anche se mancano ancora i dettagli per il nuovo schema dei trasporti che interessa lo scalo.

Come ha precisato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini: "non si può condizionare la mobilità dei genovesi e non si può deprimere la prima fonte di reddito della città, il suo porto".

Intanto, i terminalisti pensano alla possibilità di utilizzare dei piccoli traghetti per trasportare via mare i semi-rimorchi, oppure chiatte per far viaggiare solo i container, che si muovono fra Sampierdarena e Pra'-Voltri, perché spesso un Tir ad esempio, ne scarica uno nel porto di Sampierdarena e ne va a caricare un altro a Voltri.

Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, che ha già convocato giovedì gli Stati generali per illustrare le iniziative immediate per non bloccare i servizi e non gravare sul traffico cittadino, da subito raggrupperà i documenti delle aziende associate legati alla merce, per evitare che 6-700 persone viaggino ogni giorno fra i due poli del porto di Genova e metterà a disposizione per tutti il suo ufficio di Voltri.

A sua volta, l'Agenzia delle dogane si sta muovendo per sveltire le procedure. Il nodo principale è diminuire il numero dei mezzi che viaggiano fra Voltri e Sampierdarena, quelli che finora passavano proprio su ponte Morandi.

Poi c'è la possibilità di utilizzare per i mezzi pesanti la strada all'interno dell'Ilva, transitando dal ponte del Papa per collegarsi con il porto senza passare dalla viabilità cittadina, e ancora, l'ipotesi di tenere aperto il porto anche la notte, ma si stanno ancora valutando i costi.

Da ripristinare anche la linea ferroviaria sul Polcevera, bloccata dopo il crollo del ponte. "Riteniamo che la Procura possa in tempi ragionevolmente brevi autorizzare l'ingresso nel cantiere dei tecnici di Rfi per spostare le macerie e ripristinare i binari" ha detto Signorini. E poi c'è il "corridoio merci" nell'area Ilva. "Sono tutte operazioni che traggono meta' Settembre per l'entrata in operatività – ha proseguito Signorini -. E' l'orizzonte ragionevole che ci consentirebbe di attutire l'impatto che è difficile stimare esattamente".

Meno di un mese per avere un sistema infrastrutturale che possa compensare la mancanza del Morandi, mentre in queste settimane si inizia a predisporre il tutto. In attesa di un nuovo ponte. Istituzioni e privati, compresi gli autotrasportatori, che dovranno fare i conti con la nuova logistica e i nuovi orari, lavorano insieme senza smagliature per far sì che il porto non perda traffici ed evitare che la città resti paralizzata.

Infine, il direttore generale di Spediporto Gianpaolo Botta, ha detto che "questa settimana è ancora abbastanza tranquilla, stiamo gestendo i volumi di traffico con le infrastrutture che restano. L'intenzione è completare la pianificazione in questi giorni per apprestare gli interventi che potranno essere messi in atto dal 27 Agosto, quando cominceranno a salire i volumi di merce".

# «Crollo Morandi, costi aggiuntivi per 6 milioni»

Genova - È la prima stima dell'autotrasporto. Tagnocchetti: «È un'emergenza nazionale».

Genova - Costi aggiuntivi per oltre 6 milioni al mese. È il primo computo degli oneri che graveranno sulle imprese di autotrasporto che operano a Genova, nel bacino portuale di Sampierdarena. «Una cifra - spiega Giuseppe Tagnocchetti, coordinatore ligure di Trasportounito Liguria - che potrebbe anche risultare ben più alta e che assume un peso rilevante anche a livello nazionale, considerando che sono coinvolte almeno 400 imprese e circa 2000 autisti».

Trasportounito ha calcolato i chilometri in più, le attese, le ridotte velocità commerciali del trasporto e soprattutto la perdita di capacità produttiva in termini di consegne al giorno. «Si tratta - sottolinea Tagnocchetti - di una prima stima che non tiene e non può ancora tenere conto delle conseguenze e dell'efficacia di una serie di interventi infrastrutturali d'emergenza, come l'apertura della nuova strada a mare nelle aree Ilva e demaniali, la nuova viabilità completata di lungomare Canepa e le modalità di accesso al nodo autostradale dell'aeroporto. Azioni che, se messe in atto congiuntamente, dovrebbero contenere l'impatto operativo ed economico sulle aziende, legato al crollo del Morandi».

**«Se saremo chiamati poi ad operare anche in turni notturni, le imprese di autotrasporto si troveranno ad affrontare un ulteriore aumento dei costi del personale fra il 30 e il 35%, senza contare la necessità di investire in nuove macchine e operatività».**

Alla luce di questa analisi Trasportounito chiede quindi un confronto urgente e serrato anche con le aziende committenti che, «siamo convinti - conclude Tagnocchetti - saranno responsabilmente coinvolte in un confronto vero e quindi nella messa a punto di nuove condizioni operative di lavoro nonché nella definizione di un sistema tariffario dei servizi di autotrasporto adeguato allo stato di emergenza».

# Rixi: «Domani la firma per i binari in porto»

Genova - Dopo il crollo del ponte, la firma con l'Authority per potenziare la ferrovia. Rimane il nodo della linea che passa sotto il viadotto Morandi.

Genova - «Domattina firmeremo un accordo con l'Autorità portuale per mettere a posto e portare i binari nel porto di Genova, in modo da far passare merci su rotaia». Lo rende noto il sottosegretario ai Trasporti Edoardo Rixi in merito alla contromisure a cui si sta lavorando sul fronte dei trasporti dopo il crollo del ponte Morandi. «È un'intesa che era già previsto firmassimo a fine mese, ma l'abbiamo anticipata per sveltire i lavori», afferma. «Un'altra priorità - spiega Rixi - è il raddoppio del Ponte del Papa che si trova all'interno dell'area portuale. Un ponte a una sola corsia, che insiste anche sulla zona dell'Ilva, e che puntiamo a raddoppiare o coinvolgendo un privato o, se necessario per sveltire i tempi, attraverso il genio civile. Complessivamente - dice Rixi - l'obiettivo è fare in modo, il più rapidamente possibile, che la viabilità del porto e il traffico pesante ad esso collegato non esca da quell'area e non vada a incidere sulla viabilità ordinaria». «Fondamentale - sottolinea Rixi - è anche provvedere in fretta a rimuovere le macerie per riattivare la linea ferroviaria che passa sotto il ponte».

Marina di Carrara

## Portuale perde la vita schiacciato da carrello

Massa Carrara. Ancora un morto sul lavoro in Toscana, dove ieri un portuale ha perso la vita nel porto di Marina di Carrara (Massa Carrara): Alessandro Lorenzani, 39 anni, di Carrara, schiacciato dal carrello elevatore guidato da un collega, è morto sul colpo. Ancora difficile capire la cause dell'incidente: se si sia trattato di fatalità o di errore umano lo stabiliranno gli inquirenti. Al porto di Marina di Carrara, la polizia di frontiera, che sta indagando insieme alla Capitaneria di porto, ha già sequestrato su ordine del magistrato di turno il filmato della videosorveglianza dello scalo marittimo.

Secondo una prima ricostruzione, in un porto considerato tra i più sicuri al mondo (l'ultimo morto sui moli risale a 21 anni fa), il portuale era impegnato insieme ad altri colleghi nelle operazioni di carico di una nave arrivata dal Brasile e ormeggiata al molo di Levante. Il forklift, il carrello elevatore da 50 tonnellate adibito al sollevamento di container e carichi pesanti (le ruote hanno un diametro di quasi un metro e mezzo), sembra stesse procedendo a bassa velocità: il conducente, che ha sentito solo un sobbalzo, quando è sceso e ha visto il collega ormai senza vita, ha avuto un malore ed è stato trasportato all'ospedale in stato di choc. Non si era accorto che sul piazzale della banchina, tra alcuni blocchi di marmo già scaricati, si aggirava a piedi il 39enne che è stato travolto dal mezzo con le ruote anteriori.

Lorenzani era assunto regolarmente al Porto di Carrara dove aveva lavorato anche il padre. Sul luogo della disgrazia è arrivato anche il personale del servizio di prevenzione e sicurezza sui luoghi di lavoro dell'Asl. I sindacati hanno indetto uno sciopero per oggi.

Toscana

## Incidenti sul lavoro Due decessi in un giorno

MARINA DI CARRARA (MS) Ancora morti sul lavoro in due diversi incidenti, entrambi accaduti intorno alle 15.30, hanno perso la vita un portuale, al porto di Marina di Carrara (Massa Carrara) e un operaio folgorato mentre lavorava a un impianto elettrico a Monte San Savino (Arezzo), in località le Vertighe, accanto al santuario.

Alessandro Lorenzani, 39 anni, di Carrara, schiacciato dal carrello elevatore guidato da un collega, è morto sul colpo. Il secondo, di 33 anni, originario di Pescocostanzo, in provincia dell' Aquila, che stava cambiando un palo della luce insieme a due colleghi, è stato rianimato sul posto e trasportato in gravissime condizioni all' ospedale Le Scotte di Siena. Qui il suo cuore ha cessato di battere, qualche ora dopo, nonostante gli sforzi dei sanitari.

Ancora difficile capire le cause dei due incidenti: se si sia trattato di fatalità o di errore umano lo stabiliranno gli inquirenti.

L' assessore regionale al sociale, Stefania Saccardi, ha assicurato che è una priorità assoluta per il presidente Enrico Rossi e la giunta toscana lavorare e investire affinché simili episodi non si verifichino più».

# Carrara, incidente sul lavoro: muore portuale

Genova - L'uomo di 40 anni, è morto schiacciato dal muletto.

Genova - Tragedia sul lavoro nel porto di Marina di Carrara. Questo pomeriggio intorno alle 15,30 un operaio di circa 40 anni è morto schiacciato da un muletto mentre stava lavorando nell'area portuale di levante a Marina di Carrara. A nulla sono valsi i soccorsi da parte dei soccorritori del 118. Sul posto uomini di polizia e carabinieri, personale della Capitaneria di porto e tecnici della sicurezza sul lavoro.

**Il lavoratore che stava manovrando il fork lift è stato colto da malore ed è stato trasportato in ospedale.** Il portuale, insieme ai colleghi, era impegnato nelle operazioni di scarico di una nave arrivata dal Brasile e ormeggiata al molo di Levante. Per i rilievi e le indagini sono intervenuti la polizia di frontiera e la capitaneria di porto.

# Il nodo Calambrone e altre storie

LIVORNO – Finita la tregua, siamo alla soglia delle Idi di settembre. L'avevamo pre-annunciato ed eravamo facili profeti: a settembre non ci saranno più alibi. Né a Livorno, né a Firenze e nemmeno a Roma. Il nodo Calambrone in sostanza andrà affrontato, nel quadro più generale ma non generico della darsena Europa. Con altre priorità, dopo la tragedia di Genova, lo sappiamo ed è giusto. Ma non possiamo dimenticare le nostre.

Riassumiamo: un pò tutte le quindici Autorità di sistema portuale create dalla riforma del 2016 sono a metà del guado. Hanno presentato in genere grandi progetti, qualcuno ha addirittura varato nuovi piani regolatori, ma alla fine gli unici provvedimenti concreti hanno riguardato gli organici. Nel senso che non c'è stato un sistema portuale che non abbia chiesto di aumentarli. Davvero erano – e sono – così scarsi di personale? Qualcuno ne dubita. Ma tant'è.

I veri nodi, come quello tutto livornese-pisano del Calambrone, sono in gran parte irrisolti. Gli organismi ministeriali di coordinamento a Roma per ora si sono dimostrati più che altro un parlamentino rappresentativo ma sterile di scelte. Non c'è stata, ancora, quell'azione di coordinamento dal centro che deve scegliere in chiave concreta e definitiva quali sono i progetti di nuove infrastrutture ammessi ai finanziamenti pubblici, quali da delegare solo ai privati, quali infine non hanno alcun senso d'essere e vanno cassati. Aspettiamo che chi deve scegliere scelga. Aspettiamo di sapere chi davvero deve scegliere. Aspettiamo che la riforma riformi un metodo ancora borbonico, fatto di veti incrociati, di disperatamente lenti passaggi da istituzione a istituzione. Troppo spesso un delirio. Altro che velocizzazione!

## -segue

---

Nodo Calambrone: si disserta, con tanto di lamentazioni pisane, sulla darsena Europa che dovrà venire (speriamo). Ma non ci sono ancora soluzioni concrete e condivise sui raccordi tra questa grande opera, indispensabile per il porto containers (ma anche per liberare aree ai ro/ro) e le reti. Guardate la foto in prima pagina: anche il meno esperto capisce che se non verrà tombata al più presto quella lingua di canale Scolmatore che sbocca in darsena Toscana, rischiamo di creare una darsena Europa con un imbuto d'accesso - stradale e ferroviario - da porti dei velieri. C'è tempo per decidere? Tutt'altro, siamo già in ritardo. E l'anno sperimentato ancora una volta le lunghe, maledette attese sia dei Tir diretti in darsena Toscana sia delle migliaia di auto dirette o provenienti da Tirrenia. Mi dicono che è una mia fissazione, che è un problema minore. Io tremo che si ripeta il tragico e colpevole assurdo del grande porto creato a Piombino il cui accesso è un budello stradale diventato - specie d'estate - un vero incubo.

**A.F**

# Zolfo nel fuel, più controlli

LIVORNO – Le normative Ue lo impongono e il 2020 sarà l'anno del giro di boa. Ma già adesso parte una stretta collaborazione volta ad incrementare i controlli sul tenore di zolfo dei combustibili utilizzati dalle navi che scalano il porto labronico con finalità di prevenzione e limitazione dell'inquinamento atmosferico. Questo il contenuto della convenzione sottoscritta tra il comandante della Capitaneria di porto di Livorno, ammiraglio Giuseppe Tarzia, e il direttore Interregionale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, dottor Giuseppe Napoleoni, presso la sede della Capitaneria.

La normativa internazionale vigente in materia già prevede infatti concentrazioni percentuali tassative ed inderogabili dello zolfo contenuto nei combustibili ad uso marittimo, con limiti ancora più stringenti quando le navi si trovano in porto.

Secondo il disciplinare concordato, le verifiche verranno svolte da ispettori specializzati della Guardia costiera che si recheranno a bordo delle navi per il prelievo di campioni da analizzare presso il laboratorio chimico di Livorno dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con l'obiettivo di individuare eventuali illeciti, potenzialmente dannosi per la salute dei cittadini e per l'ambiente. Le sanzioni in caso di inosservanza arrivano fino a 150.000 euro.

Viva soddisfazione è stata espressa dall'ammiraglio Tarzia che ha dichiarato: "È un accordo che consolida ed ottimizza la collaborazione tra istituzioni del territorio, accomunate da un rapporto di prossimità con il cittadino e che apporta indubbi benefici in termini di salvaguardia ambientale; e dunque incide in termini assolutamente positivi per la salute pubblica, tenuto conto che il porto della nostra città è pienamente inserito nel tessuto urbano".

Alle parole dell'ammiraglio si è associato il direttore Napoleoni che ha aggiunto: "È stata ratificata un'intesa importante, capace di accelerare le procedure di controllo demandate dalla Legge alle rispettive Istituzioni, e di assicurare il miglioramento della qualità della vita delle persone, in particolare di quelle che abitano in prossimità dei porti e delle coste."

## - segue

---

Quello dell'inquinamento atmosferico, in particolare nelle città, quali Livorno, in cui le realtà portuali sono pienamente integrate nei tessuti urbani, è un fenomeno molto sentito, cui le istituzioni conferiscono primaria importanza e che l'accordo sottoscritto potrà contribuire efficacemente a contrastare e ridurre.

## **INQUINAMENTO**

### Controlli sui combustibili Intesa tra porto e dogane

**UNA STRETTA** collaborazione finalizzata a incrementare i controlli sul tenore di zolfo dei combustibili utilizzati dalle navi che scalano il porto di Livorno con finalità di prevenzione e limitazione dell'inquinamento atmosferico. Questo il contenuto della convenzione sottoscritta a Livorno tra il comandante della Capitaneria di porto di Livorno, ammiraglio Giuseppe Tarzia e il direttore interregionale dell'Agenzia delle Dogane e dei monopoli Giuseppe Napoleoni. La normativa internazionale – viene ricordato in una nota – prevede concentrazioni percentuali tassative ed inderogabili dello zolfo contenuto nei combustibili ad uso marittimo, con limiti ancora più stringenti quando le navi si trovano in porto. Secondo il disciplinare concordato, le verifiche verranno svolte da ispettori specializzati della Guardia costiera che si recheranno a bordo delle navi per il prelievo di campioni da analizzare presso il laboratorio chimico di Livorno dell'Agenzia delle Dogane e dei monopoli. Le sanzioni in caso di inosservanza possono arrivare fino a 150.000 euro. Soddisfazione per l'accordo, che è stato sottoscritto nei giorni scorsi, è stata espressa sia dal direttore marittimo, contrammiraglio, Tarzia che da Napoleoni.

# XVI ESPO prima visita a Livorno

LIVORNO – I vertici di ESPO, l'European Seaports Organisation, sono stati ospiti ieri dell'Autorità di sistema labronica come prima presa di contatto in relazione all'organizzazione per l'anno prossimo della convention dell'organizzazione nella città di Livorno. Una convention in cui erano state poste le basi durante l'incontro di questa primavera all'hotel Palazzo, presenti anche numerosi presidenti nell'ambito di Assoport.

Presidente e segretaria di ESPO sono state ricevute dal presidente Corsini ed hanno visitato i vari siti che saranno utilizzati per la convention: palazzo Rosciano, la Fortezza Vecchia, la sala dei convegni della Camera di Commercio e l'hotel Palazzo.

La convention è in programma per il 23 e 24 maggio 2019 per quella che sarà la XVI edizione del "parlamento" dei porti europei, con temi di fondamentale importanza che partono da una rivisitazione delle normative europee fino a suggerire ulteriori sviluppi della riforma italiana.

In questa chiave c'è stato di recente anche un intervento del presidente Pietro Spirito da Napoli, che ha chiesto al governo di esprimersi per trasformare le Autorità di sistema portuale in enti pubblici economici. "Con gli assetti attuali – ha scritto di recente Spirito – "oggi passiamo il nostro tempo più sulle procedure che sui contenuti, più sui ricorsi davanti ai giudici che sulle realizzazioni".

**SVILUPPO** I VERTICI DELL'ASSOCIAZIONE SARANNO A PALAZZO ROSCIANO PER VISIONARE LE LOCATION IN CITTÀ E DEFINIRE I DETTAGLI

## Sopralluogo dell'Espo in vista della convention di maggio

L'EUROPEAN Seaports Organisation (Espo) ha confermato che la sedicesima edizione della sua convention si terrà a Livorno dal 23 al 25 maggio prossimi. Ed oggi un ristretto vertice dell'associazione sarà in visita a palazzo Rosciano per prendere i primi contatti operativi e ispezionare le 'locations' nelle quali si svolgeranno i vari incontri. Sarà lo stesso presidente dell'autorità di sistema portuale Stefano Corsini a ri-

cevere gli ospiti provenienti da Rotterdam. Non ci saranno invece incontri con le categorie trattandosi solo di una visita strettamente preliminare. E' prevista una ricognizione anche in Fortezza Vecchia e in Camera di commercio; nella grande sala di quest'ultima si terrà infatti l'assemblea generale mentre in Fortezza ci saranno le esposizioni dei vari porti e una rassegna degli sponsor.

ESPO aveva scelto Livorno già dalla scorsa primavera,

quando Assoporti ha tenuto la sua convention all'hotel Palazzo. A fare da richiamo nella nostra città molti fattori: il progetto della piattaforma Europa, che rientra tra gli obiettivi della rete portuale europea, lo sviluppo del comparto crociere attraverso la complessa operazione che riguarderà sia l'alto fondale che la calata Orlando, l'integrazione con l'interporto Vespucci che malgrado le difficoltà burocratiche sembra essere uno degli obiettivi im-

portanti per l'area logistica complessa della costa della Toscana.

**NON SARÀ**, quella di ESPO, una convention solo di routine: anche a livello europeo ci sono novità di rilievo sulla pianificazione della rete dei porti ed è in corso un dibattito che coinvolge un po' tutti i paesi sul ruolo e sulla gestione delle Autorità, alla ricerca di regole il più possibile comuni anche per quanto riguarda gli aiuti di Stato, i finanziamenti pubblici e privati e gli sbocchi delle reti trasportistiche TEN-T.

A.F.

# Aumenta l'organico di Corsini

LIVORNO – Al termine di una lunga trafila, iniziata con la “battaglia” vinta in comitato di gestione e passata attraverso i controlli del ministero e della Corte dei Conti, l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha emesso il bando di selezione pubblica per sei figure professionali da inserire nel proprio organico con contratto di lavoro dipendente a tempo pieno e indeterminato.

Sono richiesti tre esperti con specifiche competenze nel campo dei lavori pubblici o della concessione dei lavori pubblici; e tre profili che abbiano acquisito l’esperienza necessaria nel campo della sicurezza in ambito portuale (due a Livorno e uno a Piombino).

Le domande dovranno pervenire esclusivamente entro e non oltre il termine perentorio delle ore 13 del giorno 14 settembre 2018.

La versione integrale del bando di selezione pubblica è scaricabile al seguente link: <http://pubblicazioni.portialtotirreno.it/portialtotirreno/trasparenza/pagina.php?id=28>.

Fin qui la nota dell’Autorità. Risulta che la richiesta di nuovi addetti per l’organico dell’AdSP, approvata a maggioranza dal comitato portuale, riguardasse una cinquantina di figure, numero ridotto (sembra almeno del 10%) dagli organi centrali di controllo. Si comincia quindi con le figure più urgenti: i tecnici a supporto della direzione dell’ingegner Pribaz e gli specialisti per la sicurezza portuale. Nel frattempo sono state già stabilizzate, sulla base di precedenti gare, alcune altre figure che già operavano all’interno.

# Da Bari al Cile la Nuovo Pignone

BARI - Il porto si conferma snodo intermodale strategico e funzionale al florido comparto della grande industria che opera nell'area. Nuovo Pignone, società del gruppo Baker Hughes, a GE company (BHGE), infatti ha fatto partire proprio da Bari un importante ordine destinato al Cile.

“La spedizione dei macchinari era composta da due lotti, il primo dei quali costituito da 10 skid pompa per un totale di 300 tonnellate, mentre il secondo lotto era composto da 16 casse contenenti pompe centrifughe complete di motori e centraline di lubrificazione per un totale di oltre 400 tonnellate. “Enrico Mangialardo (General Manager BHGE Nuovo Pignone di Bari) rammenta inoltre che “La commessa è finalizzata ad unirsi al progetto iniziato nel 2014 per la costruzione delle stazioni di pompaggio per acquedotto lungo circa 200 km, realizzato per una grande azienda mineraria Cilena”.

“La vitalità e la capacità competitiva della nostra grande industria vengono servite e alimentate dalla funzionalità infrastrutturale dei nostri scali portuali, ha commentato il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Uno scambio di sinergie proficuo che rinvigorisce l'economia di tutto il territorio. Anche questo imbarco, così come quelli precedentemente effettuati da BHGE Nuovo Pignone, contribuisce notevolmente a dare ulteriore slancio ai traffici commerciali portuali. C'è da aggiungere che quando un'azienda leader come questa utilizza più volte lo scalo per operazioni commerciali rilevanti, l'immagine del porto ne risulta indubbiamente rafforzata. Peraltro, come è noto, la presenza manifatturiera del gruppo General Electric in Puglia non è costituita solo da BHGE Nuovo Pignone di Bari - ha concluso Patroni Griffi - ma anche dalla grande fabbrica di GE Avio Aero di Brindisi, anch'esso un sito di eccellenza mondiale per la costruzione e manutenzione di motori aerei e marini”.

## -segue

---

Non è la prima volta che l'azienda metalmeccanica utilizza il porto di Bari per esportare all'estero le proprie produzioni. Tra le movimentazioni più importanti, si ricorda quella avvenuta nel 2016 quando un carico di 297 tonnellate costituito da sei pompe centrifughe – più ausiliari standard Api 610 – costruite da BHGE Nuovo Pignone furono destinate a una nuova raffineria in Kuwait, per la produzione di carburanti green. Mentre nel 2015 inoltre, lo stabilimento barese fornì poco più di 30 pompe destinate a sollevare elevate quantità di acqua dal livello del mare sino a circa tremila metri di altezza nelle miniere di rame del Cile; in questo specifico segmento, oltre che nelle produzioni "su misura" per raffinerie e petrolchimici, il sito di Bari vanta una notevole specializzazione.

## Hig Capital in campo per salvare Interporto Puglia

di Nicola Capuzzo

Interporto Regionale della Puglia potrebbe essere salvato in extremis dal fallimento grazie a un finanziamento da 40 milioni di euro in arrivo dal fondo d'investimento Hig Capital. Lo ha rivelato la *Gazzetta del Mezzogiorno* e lo ha confermato a *MF-Milano Finanza* il presidente della struttura interportuale barese, Davide Degennaro, non aggiungendo però ulteriori dettagli sul piano trincerandosi dietro i consueti accordi di riservatezza. Interporto Puglia è la società controllata dalla famiglia Degennaro che a Bari ha costruito e gestisce su un'area di circa 440mila metri quadrati magazzini e uffici dedicati agli operatori del settore logistico. Una parte di questo complesso, circa 75 mila mq, è occupata da uno scalo ferroviario scarsamente utilizzato. Negli anni scorsi l'azienda ha sempre dovuto fare i conti con difficoltà finanziarie tanto che attualmente i debiti ammontano a 114 milioni e il tribunale di Bari ha concesso due mesi di tempo per presentare un piano concordatario che sarà possibile a questo punto grazie solo al supporto di Hig Capital. Secondo quanto ricostruito dalla *Gazzetta del Mezzogiorno* a inizio estate la Procura di Bari aveva chiesto il fallimento sia di Interporto Regionale della Puglia sia di Italfinance, la finanziaria della famiglia Degennaro, segnalando anche una serie di gravi

sofferenze con il sistema bancario e l'esistenza di pesanti debiti tributari e contributivi. A inizio luglio l'azienda ha depositato in Tribunale una lettera con cui Hig Capital avrebbe confermato la disponibilità a mettere sul piatto 40 milioni di euro mentre il piano concordatario pare si fondi sull'obiettivo di arrivare a una cancellazione del debito nei confronti dei finanziatori con un accordo tombale. Il piano di salvataggio passerebbe anche attraverso «alcune operazioni societarie straordinarie (eventualmente anche con soggetti di diritto estero) espressamente richieste dal soggetto finanziatore» e con il possibile intervento di «altri soggetti interessati a finanziare l'attività in continuità ovvero a rilevarla in titolarità o godimento». Questo dunque lascia ipotizzare che l'interporto di Bari sia destinato a essere ceduto o comunque affidato a un nuovo gestore. Parallelamente ai risvolti finanziari della vicenda ci sono poi quelli legali. Interporto Regionale della Puglia è infatti coinvolta in un contenzioso amministrativo con la Regione Puglia per 90 milioni di fondi europei destinati all'ampliamento delle strutture prima concessi e poi revocati (9 dei quali già erogati e per i quali è stata chiesta la restituzione dall'Assessorato ai trasporti) che hanno visto Degennaro soccombere in primo grado. Si attende ora il pronunciamento del Consiglio di Stato sulla questione. (riproduzione riservata)

# Yilport conferma impegni per il porto di Taranto

TARANTO – Robert Yuksel Yildirim presidente di Yilport, il Gruppo turco che ha “manifestato” interesse ed ha presentato una “domanda-proposta” per la concessione del Molo Polisettoriale del Porto di Taranto, come si apprende da note stampa, ha dichiarato che “Yilport è entusiasta del Terminal Container di Taranto e si impegna per l’ascesa di Taranto nell’industria Portuale”.

Yilport attualmente è al tredicesimo posto nella classifica mondiale dei gestori di terminal portuali ed ha nei suoi programmi, dichiara sempre Yildirim, l’obiettivo di scalare la decima posizione. Il piano aziendale “dichiarato” è quello di “migliorare Taranto Container Terminal sia come Terminal di accesso che come Hub di trasbordo. “Presto inizieremo i nostri colloqui con le maggiori compagnie globali di trasporto container e i servizi di alimentazione per il loro impegno nei confronti di Tct. Miriamo ad incrementare i volumi dei container”. Si conferma quindi, al di là delle promesse di acquisire e di aumentare i volumi di traffico, che anche da parte della società turca, il molo Polisettoriale è una struttura valida per il trasbordo di container nel mediterraneo e può essere anche sfruttato come terminal di “accesso” (import-export). Nulla di nuovo quindi sotto il sole di Agosto! A distanza di 20 anni si confermano le intuizioni del 1998: Porto Hub di trasbordo con la “possibilità” di sviluppo di Porto di accesso per l’import e l’export. Manca però un tassello nel mosaico o nella filiera, come dicono i tecnici, la tessera principale: il mercato! Taranto ha un Porto grande con un retroterra asfittico per quanto a consumi e/o produzione di beni, pertanto non offre carichi sufficienti per sviluppare traffici portuali di livello, non ha un “mercato” sufficiente per attrarre traffico. Peraltro nella stessa Puglia i porti concorrenti nel traffico merci sono molti (Brindisi, Bari, Molfetta, Manfredonia, Monopoli, Gallipoli ecc.) e tutti su rotte più agevoli. Per scalare il Porto di Taranto bisogna percorrere in entrata e in uscita tutto il Golfo di Taranto. Porto Hub di trasbordo può essere, come lo è stato, se però ci sono o ci saranno quantità di carichi sufficienti e disponibili.

## -segue

---

Le aggregazioni dei grandi vettori hanno contratto il mercato, almeno nel Mediterraneo. Porto di accesso di destino o di partenza di merci diverse dalle containerizzate nelle condizioni attuali proprio no! Il mercato non c'è e per attrarre merci in quantità sufficiente a creare traffico di merci da "lavorare" bisogna crearlo o bisogna creare "un surrogato di mercato". Vale a dire bisogna realizzare un grande centro di lavorazioni e implementazione delle merci: il Distripark con le agevolazioni ipotizzate per le ZES. Le ZES per come ideate e soprattutto per come "disegnate" nei confini e nelle caratteristiche tecnico-amministrative e finanziarie non servono ai bisogni del Porto di Taranto. Bisognerebbe resuscitare il progetto Distripark (senza beghe di cortile e amministratori di condominio) organizzato in ogni suo dettaglio con servizi tecnologici adeguati alle diverse tipologie di merci e di lavorazioni e che potrebbe forse giovare degli effetti di richiamo, più che dei vantaggi reali di una ipotesi di ZES. Senza questi interventi minimali ancorché di base, con grande sofferenza, ma con facile realismo, devo dire che forse è il caso di rivalutare il progetto di 50 anni fa del Molo Polisettoriale, o come, con termine aggiornato, si dice oggi Multipurpose, come unico futuro ipotizzabile per il Porto di Taranto. Ma anche in questo caso bisogna "inventarsi" i carichi e poi i traffici. Ma anche per questi bisogna creare i presupposti infrastrutturali. Il solo transhipment non produce. O si costruisce il "parco di lavorazione" dove simulare il mercato per merci destinate ad altri territori di sicuro distanti da Taranto o la sfida è senza futuro! Almeno che i turchi non abbiano il coniglio nel fez. Michele Conte, presidente Propeller Club Taras e presidente di Federmanager Taranto.

## Code per gli imbarchi al porto di Palermo, traffico in tilt in via Messina Marine

Code per gli imbarchi al porto di Palermo, traffico in tilt in via Messina Marine 21 Agosto 2018 Code per gli imbarchi al porto di Palermo, traffico in tilt in via Messina Marine di Marco Gullà Le operazioni di imbarco al porto di Palermo hanno mandato in tilt il traffico in via Messina Marine con lunghe code fino al Foro Italico. Disagi per gli automobilisti in questo ultimo scorcio di agosto col traffico già congestionato in via Regione siciliana per via dei lavori all'altezza di corso Calatafimi e per la chiusura del tratto di via Roma dopo via Cavour per i lavori del collettore fognario. Nel video si vede la lunga colonna della auto che si muovono con grande lentezza per superare la zona del porto.

Il riappalto delle opere (realizzate al 75%) dopo il fallimento della ditta Scuttari

## Banchina XX Luglio: serve un anno

*Authority chiamata a predisporre la gara. Il completamento nel 2020*

Milazzo Banchina XX Luglio: è scattata la fase due, quella che dovrà portare al riappalto delle opere non completate per il fallimento della ditta Scuttari che - come è noto - ha deciso di non far ripartire il cantiere a causa di gravi problemi economici che l'hanno condotta verso il fallimento. Sono trascorsi due mesi da quando il commissario dell'Autorità portuale, Antonino De Simone ha ufficializzato la (triste) situazione e adesso gli uffici sono impegnati a chiudere la complessa fase dei lavori già eseguiti.

La direzione lavori convocherà la Scuttari per il collaudo ed il conteggio di quanto fatto sino ad ora che comunque si aggira intorno al 75 per cento.

Questa fase prevede un termine massimo di circa 9 mesi, ma nel frattempo - e crediamo che l'Autorità in tale direzione debba muoversi senza indugio - si potrà lavorare per predisporre la nuova gara.

L'intervento eseguito dalla ditta "Fratelli Scuttari" di Chioggia ha impegnato sino ad ora quasi 10 milioni di euro per la realizzazione di circa 360 metri lineari di accosto e una nuova banchina di 80 metri.

Poi lo stop per una variante dettata dalla necessità di assicurare stabilità alla stessa.

Adesso comunque occorre evitare che quell'area resti una cattedrale nel deserto e peraltro in totale stato di abbandono, visto che oltre all'erba cresciuta in maniera notevole vi sono i resti poco edificanti del vecchio cantiere. Occorre insomma non solo mettere in sicurezza la zona ma renderla quantomeno decorosa visto che essa si offre alla vista dei turisti che transitano nel porto. Opere temporanee anche perché - inutile girarci attorno - pur ad essere ottimisti servirà almeno un anno per bandire la nuova gara d'appalto, procedere poi all'aggiudicazione e alle verifiche e consegnare i lavori che richiedono altri nove mesi. Insomma, senza la necessità della "calcolatrice temporale", la nuova banchina dovrebbe essere pronta prima dell'estate del 2020. Data sempre da non considerare certa.

Nel frattempo però anziché attendere sarebbe opportuno riaprire la partita legata al Piano regolatore del porto. Milazzo deve avere un forte ritorno dal suo porto, dal suo waterfront e per questo sarebbe auspicabile ricominciare, visto che allo stato siamo al punto di partenza, un confronto tra Amministrazione, Consiglio, Autorità portuale e Regione per capire quale percorso va sviluppato. Evitando di accampare alibi come quelle che ormai per la pianificazione del porto i giochi sono fatti in

## -segue

---

virtù del protocollo d'intesa sottoscritto nel 2010 dal sindaco Italiano con l'allora presidente Lo Bosco che definisce gli assetti dello scalo mamertino. In questi otto anni tanto è cambiato e oggi più che mai è possibile - se la politica s' impegna davvero - fare un ruolo nuovo all' area esterna della radice del molo Marullo che potrà essere utilizzata per la realizzazione dell' accesso dedicato dei natanti da diporto, con darsena di avamporio ad essi dedicata, riorganizzare le banchine (senza tener conto per il momento della XX Luglio) per le attività commerciali, capire se debba esserci l' allungamento del molo foraneo al fine di utilizzare la banchina per il crocierismo.(r.m.)

## Vendita del pesce a km 0 al porto «Il progetto può essere sviluppato»

*Il presidente **Annunziata** favorevole all' iniziativa. I pescatori: «Problemi per acqua e spazi»*

Il progetto "street food", cibo di strada, e vendita pesce a chilometro zero quindi all' interno del porto, avallato dal ministro alle Politiche Agricole Gianmarco Centinaio proprio su "La Sicilia", piace: ha infatti incassato il parere favorevole del presidente dell' autorità di Sistema portuale della Sicilia orientale **Andrea Annunziata** che si dice «pronto a visionare ed approvare un progetto serio presentato dai pescatori uniti per uno sviluppo unitario di un settore che appartiene alla storia dello scalo **marittimo** etneo. Dalla prossima settimana - continua **Annunziata** - avvierò confronti diretti con la Capitaneria di porto per capire come approntare i necessari controlli igienico-sanitari per garantire la vendita di vero pesce fresco in loco, sia crudo che lavorato. Oltre a pensare di superare limiti strutturali interni allo scalo **marittimo**, nel quale possono e devono coesistere il settore commerciale, turistico e dei pescatori».

Un' apertura importante, quella di **Annunziata**, che non potrà che sollecitare i pescatori presenti al porto verso un' azione sinergica per tentare di risollevare un settore altrimenti destinato a soccombere e che attualmente si trova a dover fronteggiare problemi logistici e

operativi non di poco conto: «Iniziamo dalla risorsa per noi fondamentale, l' acqua dolce - precisa **Angelo Costanzo**, presidente dell' Associazione dei pescatori del Porto di Catania - a nostra disposizione abbiamo infatti solo una fontana e spesso dobbiamo acquistarla all' esterno. Mancano i servizi igienici, anche per l' utenza del porto che è sempre maggiore, contando i locali pubblici che stanno aprendo al suo interno, oltre al servizio di sicurezza interno nelle ore notturne che prevenga liti e risse, coinvolgendo a volte anche noi pescatori al rientro dal nostro lavoro».

Una razionalizzazione degli spazi di competenza interni allo scalo che va quindi ridisegnata, per garantire la migliore operatività a tutti, e che non sfugge a chi di competenza nell' ottica di sviluppo e promozione delle attività.

«I nostri problemi iniziano all' uscita dalla banchina - prosegue **Costanzo** - con uno spazio sempre più ristretto per le manovre per la presenza dei diportisti. Basterebbe riconsiderare gli spazi per garantire la sicurezza delle imbarcazioni e di chi ci lavora. Al presidente **Annunziata** ci presenteremo compatti,

## -segue

---

cercando un accordo anche con la cooperativa di Giacomo Molino, l'altra presente al porto, per presentare unitariamente i progetti di casotti per la conservazione delle reti, ad oggi esposte al sole ed alle intemperie, sia per le strutture adibite alla vendita a km zero del pesce pescato. Evidenziamo quanto sarebbe utile che la normativa nazionale imponesse l'utilizzo di cassette con i fori per lo stoccaggio del pesce, per garantire che quello che stiamo vendendo è pesce fresco, evitando così la manipolazione con sostanze chimiche inodori ed incolori simili all'acqua che puntualmente vengono utilizzate per conservare per più tempo un pesce in una cassetta senza buchi, con rischi sanitari per i consumatori».

«Quello della pesca è un settore strategico per Catania e la sua provincia e non deve scomparire - aggiunge Elio Tagliaferro, responsabile provinciale Federazione Armatori siciliani - ho apprezzato le parole del ministro Centinaio e confido che tutto si traduca in fatti reali. Lavoreremo per creare la sinergia necessaria fra tutti gli armatori del porto, in modo da creare un gruppo forte che possa far sentire la propria voce».

maria elena quaiotti.

*MARIA ELENA QUAIIOTTI*

## Ponte fragile, a rischio l'attività del porto commerciale di Augusta

*All' altezza dei giunti si notano vistose dilatazioni che rischiano di compromettere la staticità della struttura*

Fra i ponti a rischio in tutta la provincia, quello che versa in una situazione critica e che non ha avuto l'attenzione necessaria, è il ponte che conduce al porto commerciale di Augusta. La sua chiusura sarebbe una vera iattura dal punto di vista economico-commerciale perché renderebbe inutile la presenza del porto.

«Perché le merci - commenta Enzo Vinciullo - rimarrebbero sulle banchine e non potrebbero mai raggiungere i luoghi di destinazione, causando danni economici rilevanti e di fatto determinando la chiusura del porto. Per questo motivo negli anni, anche con una interrogazione parlamentare, ho chiesto ai commissari dell'ex Provincia regionale di cedere il ponte all'effettivo utilizzatore, cioè l'Autorità portuale di Augusta, in quanto seppur la ex Provincia ha tentato di ripristinare il tratto stradale con lavori urgenti, gli stessi non sono assolutamente adeguati a cercare di rendere sicuro il ponte, dal momento che all'altezza dei giunti si notano vistose dilatazioni che rischiano di compromettere la staticità della struttura».

Nel mese di luglio Vinciullo ha incontrato il commissario del Libero Consorzio e, successivamente il presidente dell'Autorità portuale a cui ha rappresentato la necessità di mettere in sicurezza il ponte, non avendo l'ex Provincia le risorse necessarie per poter realizzare i lavori di manutenzione straordinaria.

«Sia il commissario sia il presidente dell'Autorità portuale hanno garantito che già la prossima settimana potrebbero crearsi tutte le condizioni per il passaggio di consegna. Questo consentirà all'autorità portuale di affidare la progettazione dei lavori che non riguarderanno solo il ponte ma anche la strada d'accesso a cui è stato imposto un limite di velocità di 40 chilometri l'ora, perché le condizioni di non sicurezza non riguardano solo il ponte ma anche la strada d'accesso, a suo tempo realizzata dall'ex Asi».

Poi, dopo il venir meno del Consorzio di sviluppo industriale si è registrato il passaggio della bretella alla Provincia regionale».

Lo stato di abbandono della bretella, segnala ancora Vinciullo, determina numerosi incendi per la presenza di una folta vegetazione che non viene eliminata.