



## Dai Porti:

### Trieste:

"...Protagonista a Parigi con la Via della Seta..." (Ansa)

"...Firme a Trieste per regime fiscale..." (La Gazzetta Marittima)

### Venezia:

"...Grandi navi..." (Corriere Marittimo, La Gazzetta Marittima)

### Genova:

"...Salone Nautico 2018..." (Seareporter)

"...Droni parlanti per controllare il lavoro sui piazzali dei terminal..."  
(Il Secolo XIX)

"...Protocollo d'intesa tra Capitaneria di porto e Acquario di Genova..." (Seareporter)

"...Assarmatori chiede norme d'emergenza per ricostruire il Morandi..." (Informazioni Marittime)

"...Troppi permessi, Koper dimezza gli investimenti..." (The Medi Telegraph)

"...Presto il porto funzionerà al 100%..." (Ferpress)

"...Dibattito sul crollo del ponte..." (Corriere Marittimo)

"...Cambia la viabilità al porto di Genova..." (Informazioni Marittime)

### Piombino:

"...In arrivo nuova nave di Jindal..." (Il Telegrafo)

"...Rotta per Olbia..." (Il Telegrafo)

### Livorno:

"...La lanterna di Diogene..." (La Gazzetta Marittima)

"...Moby trasferisce a Livorno la linea con Olbia..." (Il Tirreno, La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...Darsena Europa: Angelo Roma smuove le acque..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Sequestri, autorità, amarezze..." (La Gazzetta Marittima)

### Bari:

"...Tavolo per turismo tra Comune, Authority e Puglia Promozione..." (Brindisi Cronaca)

"...Interscambi con la Cina..." (Noi Notizie)

"...Uno short master sui porti..." (Italpress)

### Olbia:

"...List Port: abbattere il rumore dei porti..." (Il Messaggero Marittimo)

### Messina:

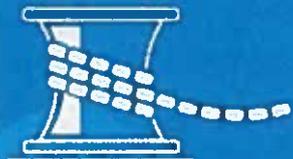
"...Il Governo punta sull'Autorità integrata dello Stretto..." (Gazzetta del Sud)

### Focus:

- **Ports of Genoa**

**Assoporti**  
Associazione Porti Italiani

Data  
5 Settembre 2018



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

**Rassegna stampa**

# INDICE

---



**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

## Porto di Trieste protagonista a Parigi con la 'via della Seta'

D'Agostino, 'investitori Cina arrivano da sud, una rivoluzione'

"C'è una situazione nuova in Europa, i porti del sud, tradizionalmente di serie B rispetto ad Amburgo, Rotterdam o Anversa, oggi sono coinvolti in primo piano. Gli investitori cinesi, passati da Suez e dal Pireo, arrivano da sud e per queste rotte è una grande rivoluzione": lo ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (il Porto di Trieste), Zeno D'Agostino, parlando con l'ANSA a margine di un simposio a Parigi del "Dialogo fra i continenti", dedicato a "Derive o connettività?". D'Agostino, intervenuto oggi alla tavola rotonda centrata sui porti e il loro sviluppo, ha illustrato la portata innovatrice e le aperture sul futuro della cosiddetta nuova "via della Seta": "si tratta di un grande progetto di infrastrutturazione globale che modificherà, in meglio, l'accessibilità di alcune aree del globo. L'aumento della connettività e della relativa accessibilità di un territorio - ha continuato D'Agostino - ne aumentano il traffico di merci e persone in primo luogo, ma soprattutto ne determinano una nuova dignità localizzativa industriale e logistica". Quello di oggi, ha spiegato poi D'Agostino a margine dei lavori, "è il risultato di 3 anni di lavoro, di molte missioni di Trieste in Cina e delle società di stato cinesi coinvolte nel progetto 'via della Seta' a Trieste". "Già durante il governo Gentiloni - continua - Genova, Venezia e Trieste erano state individuate come potenziali porti di investimento per la Cina, poi il dialogo è andato avanti. A Trieste, i soggetti coinvolti diventerebbero partner di operatori già presenti in porto - precisa D'Agostino - consentendo così il potenziamento e lo sviluppo di nuove banchine, nuovi terminal, nuovi piazzali e attività portuali". A facilitare l'arrivo dei finanziamenti, aggiunge, è stata "l'approvazione di un piano regolatore, 2 anni fa, che ha eliminato gli ostacoli burocratici che sussistono in altre situazioni europee". Oggi i porti dell'Italia del nord, Genova e Trieste, "sono quelli che permettono di dialogare con i grandi mercati del centro ed dell'est Europa, diventato negli ultimi anni la locomotiva del nostro continente. Trieste e l'Adriatico sono diventati protagonisti. Basti pensare che a Trieste negli ultimi 3 anni c'è stata un'esplosione positiva del traffico dei treni merci, diventati 230 dagli 80 di 3 anni fa".(ANSA).

# Firme a Trieste per regime fiscale nel porto franco

TRIESTE – Il Coordinamento Lavoratori Portuali Trieste (federato con Unione Sindacale di Base) ha presentato una raccolta di firme a sostegno della richiesta di veder riconosciuto un regime fiscale agevolato all'interno del porto franco internazionale di Trieste.

Va riconosciuto che oltre ad essere umani sono sicuramente determinati e non hanno mai nascosto il loro programma e modo d'agire. Hanno sempre dichiarato che il loro obiettivo era ed è l'applicazione dell'Allegato VIII del Trattato di Pace di Parigi relativo al porto franco internazionale di Trieste.

Questo è il loro obiettivo primario e l'attività sindacale che hanno svolto in questi anni è stata un effetto collaterale. Visti i risultati conseguiti e il numero di iscrizioni che supera le 250 tessere sindacali si può dire che anche su questo terreno si sono impegnati seriamente. Ed era un impegno secondario!

Ma torniamo alla notizia dell'incontro: il CLPT ha presentato una raccolta di firme a sostegno della richiesta di piena applicazione del regime di porto franco internazionale. Potevano firmare (indicando il numero nel modulo) solo i lavoratori in possesso del tesserino identificativo per entrare a lavorare in porto. Ed ecco la prima sorpresa. Potevano firmare la richiesta tra gli 850 e i 900 lavoratori circa, quelli in possesso del tesserino identificativo. Le firme raccolte sono state 580, raddoppiate quindi rispetto agli iscritti al CLPT. Si può dire quindi che l'obiettivo di un regime fiscale agevolato è condiviso dalla maggioranza dei lavoratori portuali e il CLPT riesce a interpretare queste esigenze. Sarà interessante conoscere su questo argomento le valutazioni degli altri sindacati presenti nello scalo. Sarebbe bene che anche le forze politiche prendessero posizione di fronte alle richieste avanzate dai lavoratori.

## - segue

---

L'argomento viene il più delle volte abbinato alle Zone Economiche Speciali che gli esponenti politici rispolverano in varie occasioni. Solitamente lo fanno in presenza di tragedie come quella del crollo del ponte di Cornigliano a Genova o in momenti di particolari crisi occupazionali territoriali.

Con esplicito riferimento invece ad un regime fiscale agevolato legato al regime di porto franco internazionale di Trieste si erano espressi, prima del tracollo elettorale, sia l'allora presidente del Consiglio Renzi che la presidente della regione FVG Serracchiani. L'attuale presidente regionale Fedriga cosa risponde alle richieste avanzate dalla maggioranza dei lavoratori del porto triestino?

All'incontro in Autorità Portuale dello scorso lunedì 27 agosto erano presenti il presidente Zeno D'Agostino, i rappresentanti del CLPT accompagnati dal loro avvocato Nicola Sponza... e Alfred de Zayas esperto indipendente delle Nazioni unite accompagnato da due esponenti di Triest Ngo.

Il CLPT ha riassunto in tre punti gli argomenti su cui intende mobilitarsi: 1 - L'assunzione diretta di tutti i lavoratori operanti in porto; 2 - Un tavolo di trattativa per un contratto di primo livello nel porto di Trieste; 3 - Istituzione di un regime fiscale speciale e agevolato.

Su questi temi hanno raccolto alcune prime risposte e precisazioni da parte del presidente D'Agostino, nel corso dell'incontro. Su questi tre punti vogliono coinvolgere, forti delle firme raccolte bastanti ad ottenere un tavolo di trattativa, diverse istituzioni oltre a quelle già coinvolte ed indicate. In particolare i ministeri delle Finanze e dei Trasporti e ultima ma non meno importante l'Agenzia delle Entrate.

Ad oggi ci sembra troppo presto per analizzare i possibili accordi o i punti di rottura. Abbiamo registrato nell'incontro con il CLPT una volontà di raggiungere risultati concreti e di non fare battaglie ideologiche. Da segnalare, per completezza dell'informazione, che esiste anche la consapevolezza da parte dei lavoratori che non sono gli unici ad essere interessati al regime fiscale agevolato e che esistono anche potenziali alleanze con altri soggetti operanti nel porto. Chiudiamo qui la cronaca e facciamo un passo alla volta come insegna il CLPT.

# Corriere Marittimo

---

## Grandi navi, Musolino: "Venezia regge l'intera industria crocieristica adriatica"

VENEZIA- Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Nord Adriatico, Pino Musolino, accoglie e rilancia il dibattito sul tema Grandi navi a Venezia, [in un botta e risposta all'intervento](#) di Franco Napp, amministratore delegato Trieste Terminal passeggeri spa, riguardo il futuro dell'industria crocieristica nell'Adriatico. Il commento di Musolino arriva sulla pagina di [Corriere marittimo LinkedIn](#).

*"Finalmente qualcuno"- scrive il presidente Musolino- "raccolge e rilancia quello che dico dal giorno del mio insediamento! Siamo impegnati per trovare una soluzione, ma l'industria crocieristica a Venezia regge l'intera crocieristica adriatica e anche East Med. Prima di mettere a repentaglio migliaia di posti di lavoro, investimenti e possibilità future è necessario avere chiari tutti i dati scientifici e le reali possibilità tecniche per giungere a una soluzione condivisa, sostenibile, tecnicamente percorribile e finanziariamente capace di reggersi sulle proprie gambe. Noi una proposta scientifica l'abbiamo preparata ed è quella che ha portato alle decisioni del ultimo cd Comitato. Adesso è necessario proseguire lungo la rotta tracciata, dialogando per trovare eventuali miglioramenti anche giungendo a decisioni definitive e progetti cantierabili."*

### Trieste, Napp: "Senza Venezia non c'è futuro per la crocieristica in Adriatico"

In risposta all'articolo da noi pubblicato in data 1 settembre, intitolato: "[Grandi navi fuori da Venezia, ma per andare dove? La guerra dei porti adriatici a colpi di tariffe](#)", **Franco Napp**, amministratore delegato di Trieste Terminal Passeggeri S.p.A. interviene sull'argomento specificando: "**Il terminal giuliano non opera in concorrenza con quello veneziano**" -

**"Trieste è abituata a collaborare e a stringere alleanze per salvaguardare un settore trainante per l'intera economia turistica del Nord Est"**. Napp chiude il suo intervento con un appello affinché il governo si impegni a garantire l'accesso delle Grandi navi a Venezia, nel rispetto dell'ecosistema lagunare, perché sottolinea Napp: "**Non c'è però futuro per la crocieristica in Adriatico senza Venezia**". Pubblichiamo di seguito l'intervento integrale:

**TRIESTE** - *"Porti adriatici? Di certo l'articolo non riguarda la Stazione Marittima di Trieste. Il terminal giuliano infatti non opera in concorrenza con quello veneziano, ma si pone spesso come scalo antecedente o successivo a quello lagunare per molte compagnie che scalano abitualmente il Nord Adriatico. Trieste è abituata a collaborare e a stringere alleanze per salvaguardare un settore trainante per l'intera economia turistica del Nord Est, settore destinato a crescere ulteriormente nel prossimo futuro. Non c'è però futuro per la crocieristica in Adriatico senza Venezia e per Venezia intendo la strutturata Stazione Marittima di VTP che rappresenta un'eccellenza nel settore. Mi auguro che il Governo e tutte le Istituzioni si impegnino a fondo per procedere a garantire alle grandi navi l'accesso alla Stazione Marittima attraverso la Bocca di Malamocco procedendo con il dragaggio del già esistente canale Vittorio Emanuele nel pieno rispetto della tutela del delicatissimo ecosistema della Laguna. Nel contempo mi auguro che ci sia anche la volontà di potenziare Trieste, procedendo all'allungamento della Stazione Marittima e pensando ad una rivisitazione in chiave crocieristica di alcune aree del Porto Vecchio."*

# Venezia: senza le crociere rischia 4000 posti di lavoro

VENEZIA – Positivo che il governo manifesti con forza l'intenzione di occuparsi del caso Venezia: nella ricerca di una soluzione che compenetri le esigenze di tutela della città con quelle di una filiera che garantisce occupazione a oltre 4000 addetti (occupazione – come sottolineato dal vice-premier Matteo Salvini, che non può essere persa) e che comunque rappresenta la chiave di volta del mercato crocieristico in tutta la portualità dell'alto Adriatico.

Dalla lettura della nota del MIT e delle recenti parole del ministro Toninelli – sottolinea in una sua nota Federagenti veneta – arrivano indicazioni che riconfermano, se necessario, come il traffico crocieristico possa essere gestito nella Laguna di Venezia grazie a impatti ambientali marginali anche in termini di moto ondoso e di sicurezza della navigazione. Per contro l'allarme sull'impatto turistico è, numeri alla mano, infondato: i crocieristi rappresentano, infatti, una percentuale inferiore al 5% del totale dei turisti che invadono ogni anno Venezia.

A sottolineare l'importanza di questa svolta, rimarcata in particolare dall'intervento di Salvini, è, per voce del suo presidente Alessandro Santi, l'Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto, che interviene oggi sul caso grandi navi a Venezia.

"L'attenzione si è spostata – afferma Alessandro Santi – dall'analisi dell'impatto tecnico, ambientale e di sicurezza della navigazione alla sostenibilità turistica che, secondo il ministero, sarebbe la vera motivazione per bandire le grandi navi da crociera da Venezia, restringendo ulteriormente le modalità di accesso alla stazione marittima della città. E ciò per noi è in definitiva un segnale positivo, perché siamo in grado, dati alla mano, di assicurare il ministero che il traffico dei crocieristi incide meno del 5% sul totale dei turisti (30 milioni di visitatori all'anno) che invadono quotidianamente la città e peraltro con capacità di spesa superiori alla media".

## -segue

---

“Per contro, un’ipotesi folle di azzeramento delle crociere su Venezia – sottolinea Santi – rischia di innescare un effetto domino devastante con la perdita di più di 4000 posti di lavoro nella sola città di Venezia, ma anche con effetti paralleli sugli altri porti dell’alto Adriatico, considerando che la reale motivazione per cui le grandi compagnie da crociera lo risalgono ha un nome preciso: Venezia”.

Per Federagenti, proprio alla luce delle ultime indicazioni del ministero, che ha sgombrato il campo da falsi miti sull’impatto ambientale, sulla sicurezza e sul moto ondoso, è ora indispensabile la messa a punto di un piano Venezia che contenga indicazioni precise sulla conservazione del traffico crocieristico in città.

“Venezia, è il caso di ricordarlo – conclude Gian Enzo Duci presidente nazionale di Federagenti – trae la sua ragione storica di esistere dal fatto di essersi sviluppata come una città porto, come un emporio delle genti. Negare l’esistenza di questo codice genetico portuale e marittimo, significa condannare la città a un ruolo passivo di città museo”.

## Presentato a Milano la 58° edizione del Salone Nautico di Genova

E' stato presentato a Milano, presso la sede de Il Sole 24 Ore, il **58° Salone Nautico** organizzato a Genova dal 20 al 25 settembre da **UCINA Confindustria Nautica**. Sono intervenuti il Sindaco di Genova, **Marco Bucci**, il Direttore Marittimo della Liguria e Comandante del Porto di Genova, Ammiraglio **Nicola Carlone**, il Presidente della Regione Liguria, **Giovanni Toti**, il Presidente di UCINA Confindustria Nautica, **Carla Demaria**, e il Direttore Generale di Agenzia ICE, **Piergiorgio Borgogelli**. Moderatore della conferenza è stato il Vice Direttore de Il Sole 24 Ore, **Alessandro Plateroti**.

Il Salone Nautico sarà la prima vetrina internazionale per la città, dopo la tragedia di ponte Morandi, ad accogliere visitatori e operatori da tutto il mondo. La macchina lavora a pieno ritmo consapevole delle aspettative che la città di Genova nutre, ancora di più, sull'evento.

**Marco Bucci**, Sindaco di Genova: *"Il Salone Nautico è una grande opportunità per dare un messaggio che Genova è una città in crescita che vuole essere la prima città del Mediterraneo. La tragedia di Ponte Morandi non può fermare questo percorso di crescita. Mi aspetto un grande Salone con più espositori e visitatori del 2017. Genova saprà dare contributi di arte, tempo libero, eventi di alto livello ancora più dello scorso anno. Per quanto riguarda la viabilità, stiamo lavorando per avere una strada in più già prima del Salone. Ad oggi, la viabilità sta funzionando e sono certo che per il Salone non ci saranno problemi di mobilità"*.

Ammiraglio **Nicola Carlone**, Direttore Marittimo Liguria e Comandante Porto di Genova: "Faremo di tutto per agevolare la viabilità per non far soffrire Genova e godere al meglio il 58° Salone Nautico".

**Giovanni Toti**, Presidente Regione Liguria: "Il dato positivo che emerge oggi è la volontà di restare uniti e di unire. Questo è il messaggio che è arrivato in questi giorni e che arriverà durante le giornate del Salone Nautico. Ho trovato nel Salone Nautico uno spirito e una tenacia che lo contraddistinguono da 58 edizioni. In 58 anni abbiamo vissuti momenti difficili, alcuni dei quali hanno aperto le pagine più belle del nostro Paese. Il Salone Nautico è la prima manifestazione in cui l'entusiasmo e la tenacia con cui abbiamo lavorato sarà visibile non solo in Italia, ma in tutto il mondo. Sarà un ottimo Salone e un'occasione per vedere una bella città e un'Italia che rinasce da un evento difficile. Quest'anno visitare il Salone Nautico sarà anche un segnale di cittadinanza attiva: saranno in tanti a venire al Salone e saranno in tanti ad ammirare le bellezze di Genova e la capacità di fare sistema e fare comunità per progettare insieme il futuro. Esattamente quello che abbiamo fatto in questi anni con il Salone Nautico".

**Edoardo Rixi**, Sottosegretario Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: "Oggi tra Governo ed UCINA esiste un percorso già avviato per andare a rivedere quelle norme e quei punti che non sono stati risolti in passato con l'obiettivo di consolidare la crescita del settore. In occasione del Salone Nautico, dobbiamo dare un segnale forte di ciò che sa fare il Sistema Paese e cosa sa fare l'industria della nautica da diporto. Dal mare può nascere ricchezza: dallo sviluppo del settore della nautica possono nascere posti di lavoro e risorse per il Paese. Oggi, in occasione della conferenza stampa del 58° Salone Nautico, diciamo con forza che la nautica vuole tornare ad essere leader a livello europeo e a livello mondiale".

**Carla Demaria**, Presidente UCINA Confindustria Nautica: "Genova con il Salone Nautico avrà un banco di prova importante e saprà mostrarsi anche per la sua bellezza. Non ci sono opzioni. Sarà il Salone Nautico più bello di sempre".

## - segue

---

La Presidente di UCINA ha poi continuato: "Il Salone Nautico sente forte la responsabilità di provare che Genova è in grado di reagire con tutte le sue energie alla tragedia che l'ha colpita. Abbiamo lavorato moltissimo, in rispettoso silenzio, perché abbiamo sentito fortissima la responsabilità – duplice – verso le aziende del nostro settore e verso la città che lo ospita. E' chiaro che lo strumento del Salone Nautico è uno strumento da difendere. Nessuno ha fatto un passo indietro. Da 58 anni siamo orgogliosi di fare la nostra parte per Genova".

Il 58° Salone Nautico si inserisce in un **contesto economico mondiale, europeo e italiano** che si conferma positivo. Un trend di crescita consolidato per l'industria della nautica in Italia con un incremento del fatturato complessivo ancora una volta a due cifre. Come di consueto i dati del comparto sono contenuti nell'edizione de **La Nautica in Cifre**, realizzata dall'Ufficio Studi di UCINA Confindustria Nautica, in partnership con Fondazione Edison ed Assilea, con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che sarà divulgata il prossimo 20 settembre.

"Il mercato interno continua a crescere **(+15,4%)**, trainato anche dal settore del leasing che ha registrato un **+58%** di stipulato nel 2017. Nei primi 5 mesi del 2018, il leasing ha registrato un **+29%** in valore rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente".

La totalità degli espositori della scorsa edizione ha confermato la loro partecipazione. Il dato sale a **948** espositori, pari a un **+7,2%** di crescita rispetto al 2017. Sono **62 le nuove partecipazioni**, di cui **58% dall'estero**. Un'edizione che è stata sviluppata valorizzando l'identità di ogni segmento rappresentato, rafforzando sempre più la natura multispecialista dell'evento Salone che diventa un contenitore di 4 saloni specializzati.

"In occasione dell'edizione 2018 del Salone Nautico, ICE-Agenzia, attraverso il **Piano Straordinario di Promozione del Made in Italy** varato dal Ministero dello Sviluppo Economico, e UCINA Confindustria Nautica, hanno organizzato un progetto di incoming di giornalisti e operatori esteri – ha dichiarato **Carla Demaria**. "A conferma della valenza internazionale della manifestazione, saranno presenti **73 giornalisti delle più importanti testate internazionali** e **87 buyer esteri** provenienti da **27 nazioni**. Sono già stati programmati **oltre 800 incontri** e coinvolti **1648 operatori italiani**".

**Piergiorgio Borgogelli**, Direttore Generale Agenzia ICE, ha aggiunto: "Il settore della nautica da diporto è un settore ad alta propensione di export e che contribuisce al saldo della bilancia commerciale per il 9%. Quest'anno al Salone Nautico, unico punto di riferimento di tutta la filiera di cui è il fiore all'occhiello, portiamo il meglio della distribuzione e della stampa internazionale. Dallo scorso anno le attività non si concentrano solo sulla comunicazione durante l'evento ma anche su una campagna di follow up che tiene vivo il messaggio del Salone durante tutto l'anno. A queste iniziative si aggiunge la presenza alle principali fiere estere in collaborazione con UCINA".

**Alessandro Campagna**, Direttore Commerciale Salone Nautico: "Il Salone si evolve da contenitore a contenitore di quattro Saloni specializzati: **accessori e componenti** (area tech trade: 12.000mq e un **incremento del 16,8%** di espositori), **fuoribordo** (**+23%** su 22.000mq di piano espositivo e 24.000mq di specchio acqueo), **vela** (cresce la dimensione media delle imbarcazioni esposte su 16.000mq di piano espositivo e 18.000mq di specchio acqueo), **yacht & superyacht** (**+13%**, **46 imbarcazioni in più** su 21.000mq di piano espositivo e 62.000mq di specchio acqueo)".

Ammiraglie del Salone saranno, per la vela, il **Mylius 80'** e, per il motore, il nuovo 48 metri **T-Line** dello storico cantiere **Baglietto**.

Il 58° Salone Nautico è **piattaforma globale di confronto istituzionale, tecnico e di mercato**. Saranno sei i giorni dedicati ininterrottamente ai convegni istituzionali del **Forum UCINA**, workshop, eventi e premiazioni sportive, tra le quali quella della **regata Millevele** organizzata dallo Yacht Club Italiano. A queste iniziative si affiancano le attività del **Sea Experience** dove sarà possibile provare le ultime novità in fatto di sport acquatici e il programma di eventi fuori Salone in città, **GenovaInBlu**.

Di grande rilievo i partner della 58a edizione del Salone Nautico: **Bentley** è **auto ufficiale** del 58 Salone Nautico e **Breitling** orologio ufficiale dell'evento. Main sponsor sono **Fastweb** e **Samsung**, sponsor **Afex**, **Banca Carige**, **Tenuta San Pietro**, **Vision Ottica**. Partner tecnici: **Eataly**, **Compagnia dei Caraibi**, **Sail-O**.

### Droni "parlanti" per controllare il lavoro sui piazzali dei terminal

Simone Gallotti /GENOVA Il test è durato due anni. I droni hanno cominciato a volare nel 2016 e mentre la tecnologia migliorava sempre di più i mini velivoli, di pari passo aumentavano i compiti affidati ai "sorveglianti dal cielo".

Adesso Apm Terminals ha ufficialmente introdotto i controlli volanti: tre droni sorvoleranno i piazzali di due centri logistici che il gruppo controlla in Cile, a San Antonio e Santiago. «Aumenteremo così la sicurezza delle operazioni» spiega il colosso dei terminal, che fa parte del gruppo danese Maersk, primo armatore al mondo. Dall'alto i droni controlleranno che tutte le operazioni di carico e scarico dei container si svolgano secondo le regole. I mezzi sono guidati da remoto dagli addetti alla sicurezza, comodamente seduti in ufficio, e sorvolano corridoi aerei precisi, per evitare eventuali collisioni e paradossalmente diventare la causa di quello che con la loro introduzione, l'azienda si propone di eliminare: il rischio di incidenti nei piazzali. Il drone non si limiterà a guardare, ma sarà anche dotato di voce: con due grandi altoparlanti installati nella mini carlinga, i tecnici della sicurezza che pilotano i velivoli, potranno fornire indicazioni vocali ai lavoratori e segnalare comportamenti scorretti che «possano provocare incidenti», come spiega il gruppo.

Nella logistica portuale è il primo caso al mondo e la rivoluzione è stata portata avanti da un colosso dello shipping: «Abbiamo studiato gli esempi positivi che venivano dal settore minerario e li abbiamo applicati alle nostre banchine» ha spiegato il direttore di Apm Terminals dell'America Latina. Nei due anni di test è stato registrato tutto: dall'operatività con le gru, al comportamento dei camionisti «quando lasciavano le cabine»: tutti i movimenti che possono mettere a rischio la sicurezza. Sono state condotte persino «ispezioni negli angoli ciechi, come i tetti dei container che normalmente non possono essere visualizzati dagli operatori a terra». I droni più evoluti introdotti per la piena operatività, sono dotati anche di speciali telecamere che consentono la visuale notturna per operare tutto il giorno: «I comportamenti scorretti possono essere così sanzionati subito» ha spiegato il direttore.

«MAI IN ITALIA» Apm Terminals oltre che sulla sicurezza, ha ottenuto risultati anche «sull'efficienza», come ha spiegato il gruppo. «Siamo pronti ad estendere l'iniziativa velocemente anche su altri terminal», magari anche nei porti. «In Italia è impossibile - spiega Enrico Ascheri, responsabile porti

## -segue

---

della Cgil - Perché secondo noi, invece di aiutare il lavoratore, in questo caso il portuale, il rischio è l'aumento di stress per il costante controllo a cui viene sottoposto. Così l'effetto prodotto è contrario a quello per cui i droni vengono introdotti». In Italia Apm Terminals gestisce, insieme ai soci cinesi di Cosco e del porto di Qingdao, le banchine della nuova piattaforma container di Vado.

-

*SIMONE GALLOTTI*

## Protocollo d'intesa tra Capitaneria di porto e Acquario di Genova

*Insieme per la salvaguardia dei cetacei e rettili marini residenti nel Mar Ligure*

**Genova, 4 settembre 2018** – Nell'ambito della collaborazione che, ormai da anni, si è instaurata tra la Guardia costiera e l'Acquario di Genova, il 4 settembre 2018 è stato sottoscritto un nuovo Protocollo di intesa tra i due enti finalizzato a definire, a livello operativo e nell'ambito delle rispettive competenze, i principi di intervento in caso di segnalazione, avvistamento o ritrovamento di esemplari di fauna marina feriti o in difficoltà.

L'aumento del popolamento di cetacei e rettili marini nell'ambito delle acque del "Santuario PELAGOS" ha comportato la registrazione, negli ultimi anni, di un sempre maggiore numero di avvistamenti e conseguenti segnalazioni di esemplari che, talvolta, risultano bisognosi di assistenza. L'Acquario di Genova e la Direzione Marittima della Liguria hanno quindi concordato di integrare le procedure di collaborazione attiva per il soccorso e recupero di esemplari in difficoltà, definendo un punto di contatto comune, più diretto, che consenta di consolidare l'attività sinergica, snellire le comunicazioni e le modalità d'intervento.

La rinnovata collaborazione prevede in particolare che tutte le richieste d'intervento ricevute dal personale dell'Acquario di Genova vengano immediatamente inoltrate alla Sala Operativa di Genova, attiva h24, che disporrà l'impiego delle risorse disponibili per il recupero nell'ambito dell'area di giurisdizione, che copre l'intero arco litoraneo della Liguria e fino ad una distanza di 12 miglia nautiche dalla costa.

Sulla base del protocollo la Capitaneria di Genova individuerà il personale militare che – dopo aver ricevuto un'adeguata formazione teorico/pratica per acquisire le procedure di manipolazione, valutazione dello stato di salute delle specie marine interessate, di primo soccorso, cure e raccolta dati – potrà partecipare alle operazioni di recupero degli esemplari in affiancamento ai Medici veterinari e lo staff dell'Acquario. Per altro verso, il personale dell'Acquario effettuerà un periodo di familiarizzazione a bordo delle unità navali della Capitaneria di porto per poter acquisire tutte le cognizioni tecniche per poter operare in sicurezza e più speditivamente a bordo dei mezzi della Guardia costiera.

L'Acquario di Genova interviene sulle tartarughe marine in difficoltà dal 1994 e dal 2009 è referente istituzionale per la Regione Liguria per l'ospedalizzazione delle *Caretta caretta* (in accordo Stato-Regioni). Nel 2017, ha ricevuto, insieme all'Acquario di Livorno, il riconoscimento per questa attività dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio; entrambe le strutture gestite da Costa Edu-tainment operano in collaborazione tra loro e con le autorità locali per garantire ad ogni individuo uno stato di salute consono al ritorno in mare.

Il Protocollo d'intesa avrà una durata iniziale di 3 anni – rinnovabile senza adempimenti tra le parti – e tutte le prestazioni rese dalle nuove procedure non comporteranno alcun onere per la finanza pubblica.

## Informazioni marittime

---

### Genova, Assarmatori chiede norme d'emergenza per ricostruire il Morandi

Leggi d'emergenza, magari interministeriali con un tavolo che «bypassi le normative vigenti»; misure specifiche per l'autotrasporto; il potenziamento del personale delle istituzioni pubbliche operanti in porto e, infine, un utilizzo dell'area ex Ilva come polmone delle attività portuali. Sono le tre proposte lanciate da Assarmatori per il porto di Genova, per facilitare il traffico e avviare il prima possibile la ricostruzione del ponte Morandi.

«Deve essere chiaro a tutti – avverte il presidente Stefano Messina – che se Genova va in crisi è l'intero sistema Paese a pagarne le conseguenze in termini di competitività del sistema economico nazionale, costi dei prodotti, perdita di efficienza e di gettito fiscale. Per questo chiediamo e auspichiamo un quadro normativo che consenta di abbattere i tempi della burocrazia. Uno stato di emergenza come questo si affronta con metodi di emergenza. Il governo e il paese non si possono permettere il lusso di attendere».

Assarmatori chiede «immediata apertura presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di un tavolo interministeriale dotato di poteri straordinari in grado di bypassare le normative vigenti e rendere immediatamente appaltabili i lavori infrastrutturali, in primis il Ponte Morandi».

# Troppi permessi, Koper dimezza gli investimenti

Genova - Avanti comunque sul "Molo I" e sul nuovo varco

Genova - Gli investimenti previsti per il 2018 al porto di Koper sono sostanzialmente dimezzati. Lo annuncia la stessa società che gestisce le banchine di Capodistria. Colpa dei tempi lunghi che occorrono per ottenere i permessi per la realizzazione delle opere. **In questo quadro però il porto ha annunciato che l'estensione del Molo I sarà comunque intrapresa «visto che è strategico per lo sviluppo del porto».** Mancano ancora però i permessi necessari per la costruzione delle nuove opere. Allo stesso tempo andrà avanti anche la realizzazione del nuovo varco che come comunica il porto di Koper, è già a buon punto e in attesa di essere ultimato. Lo scalo nell'ultimo semestre ha registrato un incremento del 6% sul traffico contenitori e un +17% su quello delle automobili.

## Camera dei deputati: l'intervento del Ministro Toninelli, risoluzioni su Genova. Presto funzionalità Porto al 100%

(FERPRESS) – Roma, 4 SET – E' in corso, alla Camera dei Deputati, l'audizione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, sul crollo del ponte Morandi a Genova.

Di seguito il testo completo dell'intervento.

**"Illustre Presidente, cari colleghi,**

sono trascorsi ventuno giorni dalla tragedia che ha colpito Genova e tutto il Paese ma il primo pensiero non può che essere rivolto ancora alle 43 vittime, a tutti i feriti, alle famiglie che piangono i propri cari, agli eroi che dal primo istante hanno profuso tutto il loro impegno scavando tra le macerie e sono tuttora impegnati per far fronte alle conseguenze di questo evento inaccettabile.

Sentiamo il dovere di fare il massimo per ricucire una città spezzata ma che con la solidarietà dei cittadini e delle istituzioni troverà la forza di risollevarsi. Per questo è necessario l'impegno di tutti per restituire a Genova e ai genovesi la quotidianità perduta: istituzioni, cittadini, imprese non possono che dimostrare coesione in un momento tanto difficile e delicato.

Sentiamo forte il dovere di ridare un tetto sopra la testa alle centinaia di persone costrette ad abbandonare la propria casa da un momento all'altro, obbligate a scappare da una minaccia tanto spaventosa quanto improvvisa.

L'impegno di questo Governo è anche quello di mettere le imprese danneggiate in condizione di riprendere la propria attività quanto prima, limitando al massimo i disagi sopportati anche dai lavoratori.

Le responsabilità penali dovranno essere accertate dalla Magistratura alla quale va la nostra piena fiducia e il nostro pieno sostegno; in merito alle responsabilità politiche il nostro compito non sarà solo quello di denunciarle ma anzitutto quello di porvi rimedio, come abbiamo fatto dal primo momento.

Il tragico collasso del ponte Morandi è tristemente noto ed è già stato da me illustrato nella precedente informativa alle Commissioni. Andrò quindi subito a descrivere le iniziative del Ministero e del Governo.

### 1) Decreto-legge per Genova e per le infrastrutture

Il Governo sta predisponendo un provvedimento d'urgenza per Genova e per le infrastrutture, in grado di soddisfare al meglio le esigenze di una comunità duramente colpita. Si tratta di tutelare in primo luogo le persone e le imprese danneggiate.

Per quanto riguarda Genova, il Governo metterà in campo forme di aiuto in ordine alle rate dei mutui che molte famiglie sono costrette a pagare su immobili che non possono più abitare. Inoltre, aiuterà le imprese, ricadenti nell'area del crollo del ponte, a riprendere i cicli produttivi, prevedendo forme di agevolazione fiscale o incentivi alla temporanea delocalizzazione.

Attenzione sarà rivolta anche alle imprese dell'indotto, seppur ubicate esternamente all'area danneggiata, che stanno subendo danni economici.

Per quanto riguarda le infrastrutture, già nelle prossime settimane istituiremo una banca dati, a livello centrale, che possa acquisire tutte le informazioni riguardanti lo stato e la manutenzione di tutte le nostre infrastrutture. Questo intervento è indispensabile per passare dalla logica dell'emergenza alla logica della prevenzione. Questa banca dati ci consentirà di intervenire ciascuno per la propria competenza per mettere in sicurezza il patrimonio infrastrutturale pubblico.

Faremo, inoltre, in modo che vengano attuate ulteriori e più aggiornate verifiche tecniche sulle infrastrutture che fanno capo ai concessionari. Oltre a questo, il decreto disporrà l'applicazione di tecnologie avanzate di monitoraggio costante delle opere.

## -segue

---

### 2) Istituzione della Commissione ministeriale ispettiva

Subito dopo il crollo del ponte, il Ministero delle Infrastrutture ha istituito una Commissione ispettiva che, pur nella distinzione dei ruoli rispetto alla Magistratura, in tempi molto rapidi farà luce sulle cause del disastroso evento.

Nell'immediatezza dei fatti il Governo ha provveduto ad avviare la contestazione dell'evidente inadempimento del Concessionario che aveva per legge e per contratto quale primo obbligo quello di garantire la sicurezza e l'incolumità degli automobilisti. La risposta della Società è giunta ieri al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e gli uffici stanno predisponendo puntuale riscontro.

Spiace rilevare che solo a seguito di questa tragedia il mio predecessore abbia condiviso la posizione del Governo di revocare una concessione che non sarebbe dovuta esistere in termini tanto vantaggiosi per i privati a danno dello Stato e dei cittadini.

E' giunto il momento di fare i nomi e i cognomi dei responsabili di questo gigantesco regalo della cosa pubblica ai privati: questo banchetto è iniziato sotto i Governi di Prodi e D'Alema negli anni '90. Il 1999 è l'anno della privatizzazione delle autostrade costruite con soldi pubblici e già quasi interamente ripagate; erano gli anni in cui lo Stato avrebbe potuto incominciare a trarre utili per lo sviluppo del Paese, guadagni che sono stati trasferiti ai privati. Nel 2006-2007 è stata stipulata ancora sotto il Governo Prodi l'attuale convenzione che regola i rapporti tra lo Stato e i concessionari. A conferma dell'affinità tra i Governi di Centrosinistra e Centrodestra, che come Movimento Cinque Stelle abbiamo sempre denunciato, questa convenzione è stata poi blindata definitivamente addirittura con una legge dello Stato dal successivo Governo Berlusconi nel 2008. Così sono stati messi in cassaforte i privilegi dei concessionari privati.

La continuità non si ferma a Prodi e Berlusconi, ma è proseguita fino ai Governi Renzi e Gentiloni. Dovete infatti sapere che i concessionari non guadagnano solo dai pedaggi ma anche dai lavori sulle infrastrutture in gestione. Non mi stupisce, quindi, che nell'ultima legge di bilancio dello scorso dicembre sia stata inserita la norma scandalosa votata dal Partito democratico e dai suoi alleati con cui le concessionarie hanno ottenuto un ulteriore bottino: la quota di lavori che può essere effettuata direttamente dalle società che fanno capo al concessionario, senza essere affidati ad altre imprese, è passata dal venti al quaranta per cento.

I fatti stanno purtroppo amaramente dimostrando la verità di quanto ho sostenuto nel corso dell'illustrazione delle linee programmatiche del Ministero. In quella sede dissi che consideravo come la più importante tra le grandi opere la messa in sicurezza e la manutenzione del nostro fragile patrimonio infrastrutturale e sottolineavo anche il valore economico di tanti piccoli interventi diffusi su tutto il territorio nazionale per le nostre imprese.

### 3) Assistenza agli sfollati

Ritornando alle iniziative del Governo, ricordo che nei due Consigli dei Ministri svoltisi a Genova nei giorni immediatamente successivi all'avvenimento sono stati stanziati risorse complessive per 33.470.000 euro per l'attuazione dei primi interventi.

Il Commissario Delegato ha predisposto il piano degli interventi, oltre alle attività della fase di prima emergenza, tra cui la realizzazione della viabilità alternativa, il potenziamento del sistema dei trasporti e l'attuazione degli interventi di recupero funzionale edilizio.

Il totale del numero dei nuclei sfollati è oggi di 255 famiglie, per un totale di 566 persone. Gli alloggi pubblici messi a disposizione dei nuclei familiari sono ad oggi 170, di cui 88 alloggi sono stati già assegnati o opzionati. Oggi 22 case ospitano 87 persone mentre altri 66 alloggi sono stati già visionati dalle famiglie e pronti per essere assegnati.

L'impegno che il Governo intende assumere, di concerto con l'Amministrazione comunale, il Commissario Straordinario di Governo e le altre Istituzioni coinvolte, è quello di completare l'assegnazione degli alloggi entro il mese di novembre. Cassa Depositi e Prestiti ha offerto 50 case che saranno consegnate entro la fine del mese. Il numero dei nuclei familiari che hanno richiesto il contributo della Protezione Civile è 58, per un totale 97 persone.

In anticipo sul cronoprogramma inizialmente previsto, tutte le persone sfollate riceveranno una sistemazione entro 3 mesi.

---

#### 4) Pubblicazione degli atti concessori

Finalmente, dopo quasi vent'anni di opacità e segreti, il 27 agosto scorso abbiamo pubblicato sul sito web del Ministero delle Infrastrutture tutti i contratti di concessione delle autostrade e tutti i relativi allegati. È un gesto che rivendichiamo con grande orgoglio dato che rappresenta il primo passo verso la totale trasparenza nella lotta agli ingiusti privilegi di cui i concessionari hanno goduto sino a questo momento, grazie ai Governi che ci hanno preceduto. Nonostante le pressioni, interne ed esterne, che abbiamo subito, abbiamo messo a disposizione della collettività atti che tanti cittadini nel corso degli anni hanno richiesto all'Amministrazione, vedendosi sempre sbattere portoni in faccia.

Chi sostiene di aver già pubblicato le convenzioni delle concessioni ci può spiegare dove erano le parti legate agli assurdi guadagni, quelle che si chiamano tecnicamente "piani economici finanziari"?

Semplicemente non c'erano: le abbiamo desecretate noi.

#### 5) Revisione, revoca o risoluzione delle concessioni

Il 16 agosto 2018 è stata inviata alla società concessionaria Autostrade per l'Italia la comunicazione di avvio della procedura per la revisione, revoca o risoluzione della concessione. È stato così formalmente contestato il gravissimo inadempimento della Società concessionaria rispetto agli obblighi di manutenzione ordinaria e straordinaria e custodia. Non si capisce in che modo si possa affermare che siano stati rispettati tutti gli adempimenti alla luce del crollo del ponte, della morte di 43 persone e dei danni disastrosi subiti dalla città e dal territorio nel suo complesso.

Questo Governo farà di tutto per rivedere integralmente il sistema delle concessioni autostradali e degli obblighi convenzionali, per impostare questi rapporti sulla base di nuovi principi e di più soddisfacenti equilibri giuridico-economici.

Di certo saranno cancellate le convenzioni nelle quali i costi sono pubblici e i profitti privati come quelle stipulate sotto di Governi di Prodi e Berlusconi.

Intendo dare un segnale di svolta ben preciso: d'ora in avanti tutti i concessionari, pubblici o privati che siano, saranno vincolati a reinvestire gran parte degli utili nell'ammodernamento delle infrastrutture che hanno ricevuto in concessione e dovranno comprendere che l'infrastruttura non è una rendita finanziaria, ma un bene pubblico del Paese.

Mi è stato contestato di aver assunto queste posizioni solo dopo i morti di Genova; niente di più falso: è chi mi accusa che dopo aver arricchito i privati a danno dei cittadini ha parlato di rimettere in discussione le concessioni autostradali. Io personalmente già nel corso dell'illustrazione del mio programma da Ministro delle infrastrutture ho affermato testualmente che: "l'indirizzo sul quale ci stiamo muovendo è quello di assicurare un livello tariffario sostenibile per l'utenza, anche commisurando le tariffe con gli investimenti, la manutenzione e i livelli di servizio offerti, prevedendo anche a carico delle società un programma di interventi finalizzati ad incrementare gli standard di sicurezza". Queste parole pronunciate all'inizio di agosto sono agli atti del Parlamento.

#### 6) Struttura di vigilanza

Abbiamo preso in mano un'Italia in cui lo Stato non c'è. La gestione e il controllo della cosa pubblica sono stati svenduti ai privati. Un ministero tanto importante e operativo come quello delle infrastrutture è privo di ingegneri. E' chiara la volontà politica di chi ha deciso di creare tutto questo, una mangiatoia per i prenditori privati e i partiti che li sostenevano.

Ribalteremo questo sistema: disporrò il potenziamento del servizio ispettivo che opera presso il Ministero, partendo dall'assunzione di tanti giovani ingegneri che potranno restituire a questa struttura il suo ruolo fondamentale di controllo e vigilanza.

#### 7) Ricostruzione ponte

Il Governo è compatto nel ritenere che i lavori di ricostruzione del ponte non possano essere affidati ed eseguiti da chi giuridicamente aveva la responsabilità di non farlo crollare.

Lasciare ad Autostrade per l'Italia la ricostruzione del viadotto sarebbe una follia e irrispettoso nei confronti dei familiari delle vittime.

---

La ricostruzione va affidata a un soggetto a prevalente o totale partecipazione pubblica dotato di adeguate capacità tecniche, mantenendo in capo al concessionario l'ovvio onere dei costi.

L'integrale finanziamento dell'opera da parte della Società concessionaria rappresenta solo una minima parte del risarcimento dovuto e non ha nulla a che vedere con la procedura di decadenza dalla concessione.

Sulla ricostruzione del ponte dovrà esserci il sigillo dello Stato.

#### 8) Viabilità e mobilità cittadina

Sul versante della mobilità, d'intesa con le forze dell'ordine, è stato messo a punto un piano di viabilità dedicato all'emergenza, sia a beneficio delle lunghe percorrenze che della viabilità cittadina, costantemente oggetto di verifica e aggiornamento. Un piano che contempla l'integrazione strada-ferro-mare.

L'impegno è di ritornare ad una situazione di normalità entro gennaio.

Il Gruppo FS Italiane è stato impegnato per garantire la mobilità su ferrovia dei passeggeri in Liguria e nel nodo di Genova, con itinerari alternativi per bypassare le linee interessate dal crollo.

Già da mercoledì 15 agosto ha circolato il 100% dei treni viaggiatori di lunga percorrenza e oltre il 95% dei treni regionali previsti dal programma. Inoltre, dal 16 agosto Trenitalia e Regione Liguria hanno programmato corse aggiuntive fra Genova Voltri e Genova Brignole: 46 treni in più, nei giorni feriali, oltre quelli già in programma e 24 nelle giornate di sabato e festivi. Sulla linea Genova-Ovada, gli autobus sostitutivi sono stati attestati a Campoligure e Genova Pra, riducendo il percorso via bus e quindi anche i tempi di viaggio. RFI si è inoltre attivata per assicurare una costante riprogrammazione dei treni merci su itinerari alternativi.

Infine, in attesa del nulla osta delle Autorità competenti per gli interventi di manutenzione straordinaria, le linee Sussidiaria, Bastioni e Sommergebile sono ancora sospese per i danni subiti dal crollo del ponte autostradale.

Per quanto riguarda il porto di Genova, stiamo lavorando d'intesa con la locale Capitaneria e con l'Autorità di Sistema Portuale. Ci tengo a precisare che la funzionalità dell'infrastruttura verrà molto presto garantita al 100% attraverso un progetto integrato di mobilità alternativa all'utilizzo del Ponte Morandi.

Innanzitutto, al traffico dei container è dedicato il corridoio viario che passa dallo stabilimento Ilva di Cornigliano. Ad esso si aggiunge un progetto di navettamento delle merci tra il porto e tre aree attrezzate di raccolta e smistamento che consentono di evitare l'interferenza dei tir con il traffico cittadino. Uno di questi punti di snodo è disponibile subito, un altro sarà pronto tra circa sei mesi e il terzo tra un anno e mezzo. Naturalmente, allo scopo di rendere più efficiente questo sistema, i terminal portuali rimarranno aperti tendenzialmente 24 ore su 24, punto su cui c'è già un'ampia base di accordo sia tra gli operatori portuali che, con alcune precauzioni, tra gli autotrasportatori.

#### 9) Misure per la scuola

Delle 566 persone sfollate, 101 risultano essere studenti.

Per garantire la continuità didattica e il diritto allo studio è stato attivato un gruppo di lavoro di emergenza scolastica composto da Regione Liguria, MIUR-Task Force Emergenze-Direzione generale per lo studente, prevedendo l'integrazione e la partecipazione del Comune di Genova, della Città Metropolitana di Genova, di ANCI Liguria.

Vi sono inoltre 563 alunni, tra i 6 e 14 anni, non sfollati per i quali è segnalata una evidente difficoltà nel raggiungere la loro scuola a causa della zona rossa. Per loro si sta istituendo un apposito servizio di trasporto pubblico (scuola bus) attivato dalle singole scuole e pagato dal MIUR.

#### 10) Costruzione della Gronda

Il tema Gronda è un falso..."

## Dibattito sul crollo del ponte Morandi, Regione Liguria

**GENOVA - Oggi dalle ore 10 alle 15.30 si svolge la seduta straordinaria congiunta del Consiglio regionale della Liguria e Consiglio comunale di Genova - Aula consiliare Via Fieschi 15, Genova. All'ordine del giorno: Il dibattito sul crollo del Ponte Morandi.**

# Informazioni Marittime

---

## Cambia la viabilità al porto di Genova

Genova. Frutto di un'istruttoria condotta dall'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria occidentale e dalla Capitaneria di porto, il provvedimento punta principalmente a coordinare varchi e terminal, punti di accesso dei mezzi pesanti.

A partire dal 1 novembre diventerà obbligatorio per tutto il traffico merci - ad eccezione dei trasporti eccezionali - utilizzare il **varco di San Benigno** in entrata e uscita. Interdetto, quindi, sempre escludendo il traffico eccezionale, il **varco Etiopiche** immette direttamente su lungomare Canepa. Alla chiusura del varco Etiopia «seguirà necessariamente - spiega in una nota l'Adsp - il completamento del **nuovo varco di Ponente**, garantendo quindi continuità ai necessari collegamenti con i terminal e i depositi di Ponente, specialmente esterni o prospicienti, ai confini portuali (Messina, Erzelli2, Derrick) oltretutto al casello autostradale di Aeroporto per i trasporti diretti a Ponente». I varchi saranno potenziati **con la tecnologia di E-Port**, il sistema telematico del porto ligure per gestire i documenti delle merci. «Una volta completato - continua l'Adsp -, anche al varco a Ponente verrà applicata la medesima tecnologia che mirerà anche in questo caso a garantire massima assistenza agli autisti che decideranno di utilizzare per l'accesso in porto la nuova strada Ilva».

Cambiamenti alla viabilità che avranno ripercussioni sugli operatori, come gli **spedizionieri**, alle prese con maggiori picchi, «visto che verranno concentrate in fase di ingresso - conclude l'Adsp - tutta una serie di verifiche e controlli documentali miranti a garantire minori tempi di attesa agli autotrasportatori diretti al carico e allo scarico presso i terminal del porto storico di Genova».

**PIOMBINO** ATTRACCO IL 18. SINDACATI FIDUCIOSI

## In arrivo una nuova nave di Jindal «Ora deve diventare la normalità»

**IL 18 SETTEMBRE** arriva a Piombino un'altra nave Jindal. «In attesa di avere garanzie sulla ripartenza e sulla continuità di tutti i treni di laminazione (sembirebbe prevista per fine ottobre), della partenza degli smantellamenti e degli investimenti per tornare a produrre acciaio, l'arrivo di una nuova nave di blumi il 18 settembre non può non essere vista in maniera positiva da tutti» ha dichiarato Lorenzo Fusco segretario Uilm.

«**QUESTI** arrivi non dovranno più essere eventi ma la normalità per il nostro stabilimento. Fino a che non si costruiranno i forni

elettrici, il vero cuore dello stabilimento è il nostro porto, da dove si dovrà ancora a lungo scaricare materiale prodotto in India e caricare e spedire per il mondo i nostri prodotti finiti (rotaie, barre, vergella...). Importante quindi vedere quanto prima partire gli investimenti sulla logistica e sulla laminazione, per riacquistare clienti e mercati e accorciare i tempi previsti per gli smantellamenti e per la produzione di acciaio». Fusco infine sollecita nuovamente la convocazione da parte del ministero «per iniziare la discussione sugli ammortizzatori sociali, necessari ancora a lungo per salvaguardare i posti di lavoro».

**PIOMBINO** LO STOP AI COMMERCII

## Rotta per Olbia I 5 Stelle chiedono una soluzione

«**CI ASPETTIAMO all'Ani-  
fici portuale** una soluzione per  
frenare la perdita occupazionale  
che genererà la cancellazione della  
rotta commerciale Piombino-  
Olbia». A sostenerlo è il Movimento  
5 Stelle dopo l'addio della Moby  
che faceva le rotte commerciali  
in Sardegna. «Davanti a questa  
notizia ci domandiamo perché  
un porto, che dovrebbe essere  
il nuovo volano del territorio,  
oggi non è più giudicato interessante  
e appetibile da chi per anni  
ha operato sulle sue banchine.  
Invitiamo tutti pertanto a  
guardare con attenzione a questa  
pericolosa spia che si è accesa,  
a non sottovalutarla per ricercare  
la causa del problema e, soprattutto,  
trovarne velocemente la soluzione  
- incalza il M5S - meno di un  
mese fa il capogruppo regionale  
Giacomo Giannarelli, ha fatto  
un incontro con il presidente  
dell'Autorità di sistema portuale  
del Mar Tirreno Settentrionale,  
Stefano Corsini e in quell'occasione,  
oltre a controllare insieme  
lo stato di avanzamento dei  
cantieri, lo ha invitato ad attivarsi  
velocemente nella ricerca di  
nuovi imprenditori pronti a sbar-



**Daniele Pasquinelli (5 Stelle)**

care con le loro merci qui, sulle  
banchine di Piombino. In conseguenza  
della fusione della Port Authority  
di Piombino con quella di Livorno  
ci aspettiamo nel prossimo futuro  
molto di più di quello che abbiamo  
avuto fino ad oggi, noi auspichiamo  
un vero sodalizio tra Livorno e  
Piombino, che permetta di conquistare  
insieme nuovi traffici commerciali  
da redistribuire su entrambi i  
porti» ha concluso il Movimento  
5 Stelle.

# La Gazzetta Marittima

---

LIVORNO – Dall'avvocato Giorgio Gionfriddo, già segretario generale dell'Autorità portuale labronica, riceviamo:

## *LA LANTERNA DI DIOGENE*

*È tempo di bilanci e di statistiche, naturalmente parziali e riferite al precedente semestre. I porti valutano le percentuali di traffico registrate nel periodo e si considerano approfondite analisi sul movimento delle merci, non solo quantitative, ma anche qualitative, verificando quali settori merceologici manifestino aumenti o diminuzioni, al di là del tonnellaggio totale e studiando pure l'entità dei movimenti delle navi e le variazioni di tonnellaggio in arrivo/partenza, con annotazioni, in generale, che spesso indicano diminuzioni di numeri di arrivi, con contemporaneo aumento della stazza lorda, indice della riconosciuta tendenza all'incremento della dimensione dei vettori marittimi, finalizzata alla realizzazione di economie di scala. Si fanno persino classifiche dei porti sui quantitativi di tonnellaggio (dove Livorno è ....esima).*

*A questo proposito, l'efficienza traducibile in termini economico-imprenditoriale, giustamente guarda alla velocizzazione dei cicli produttivi, alla riduzione dei tempi di permanenza a banchina ed all'adeguamento (faticoso ed oneroso) delle strutture ed infrastrutture dello scalo.*

*Livorno non fa differenza. Gli studi si calibrano sulla nuova realtà dei sistemi portuali, nell'ottica realizzazione dell'integrazione fisica degli scali accorpati per legge.*

*Comunque, si nota che ciò che conta, come naturale, è la merce. La sostanza e la misura dell'efficienza e dell'importanza di un porto, tra cui Livorno, è data infine dalla quantità della merce.*

*Cominciano ad esser resi pubblici, con i dovuti tempi di elaborazione, i dati riferiti al primo semestre del Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.*

## -segue

---

*Si può essere moderatamente soddisfatti che lo scalo di Livorno, "main port" del nostro sistema, abbia raggiunto nel primo semestre dell'anno una movimentazione complessiva di oltre 18 milioni di tonnellate di merci (+ 7,1% sullo stesso periodo dello scorso anno), con apprezzabili incrementi nel settore del traffico ro-ro (8 milioni di tonnellate: + 17,4%), e delle merci convenzionali (+13,7%), più modesti per le auto nuove (0,3%), ed una leggera flessione (-5,2%: 362.108 teus) della movimentazione dei contenitori, penalizzata per la nota ridotta profondità dei fondali. Anche le merci alla rinfusa manifestano leggeri ridimensionamenti (-0,5% per i liquidi e -1,1% per i solidi), e così via. In buona sostanza, tra alti e bassi, una tenuta del traffico delle merci: un quadro non negativo, ma non particolarmente esaltante su taluni fronti.*

*Anche il trasporto dei passeggeri, in una valutazione che le persone, cioè i crocieristi e gli utenti dei traghetti, vengono considerati, un po' riduttivamente, anch'essi "merce", denota un quadro sostanzialmente positivo, che fa ben sperare per i risultati di fine anno: 303 mila crocieristi (+24,5%) 842 mila "traghetati" (+14,00%).*

*A questo punto mi viene spontanea una associazione di idee. Chi non ricorda Diogene, acuto ed intelligente filosofo del IV secolo a.C. (anche se con atteggiamenti spesso originali), del quale si dice – nell'aneddotica tradizionale, chissà se vero – che in pieno giorno uscisse con una lanterna in mano ed a chi gli chiedeva spiegazione di tale curioso comportamento, come risaputo, rispondeva: "cerco l'uomo".*

*L'uomo che filosoficamente cercava Diogene era l'essere umano che sapesse vivere secondo la propria autentica natura, senza convenzioni ed infingimenti, quale strumento per raggiungere la felicità.*

*L'uomo, più prosaicamente, che io vorrei cercare è invece quello che spesso non ritrovo nelle statistiche portuali di cui sopra ho accennato. Tutta la mia lunga precedente, alquanto noiosa e scontata premessa pone l'accento sul fatto che la valenza dei porti viene misurata – quasi unicamente – in quantitativi di merci movimentate. L'analisi sulle variazioni della merce è ragionevolmente il parametro più naturale e riconosciuto dell'andamento di un porto e, tradotto, l'indice accettato del trend economico della città portuale ed anche del suo Hinterland: se questo è favorevole, ovviamente, non possiamo che esserne orgogliosi.*

## -segue

---

*Ma – pur cercando con una ideale lanterna – ciò che spesso non ritrovo tra le statistiche, proprie di questo periodo, sono quelle riferite concretamente alla presenza dell'“uomo” sulle banchine e nei terminal e pure nell'indotto dei servizi del porto.*

*Se il porto è e rimane il cuore pulsante dello stato di salute della città e settore strategico della sua economia, mi chiedo se possa valutarsi la possibilità e l'opportunità di porre al centro dell'attenzione il fattore “uomo”, non dovendo perdersi di vista la connessione tra l'attività del porto ed il lavoro umano, di qualificazione operativa, tecnica od intellettuale che si voglia, e cioè, in parole semplici, quanto la valutazione delle merci movimentate determini concretamente l'andamento del lavoro portuale. Ciò sarebbe utile per evitare che l'esame della produttività merceologica del porto rimanga un dato matematico sterile, che ci può rendere più o meno soddisfatti, oppure resti solo un elemento di posizionamento in una teorica classifica di scali in competizione. Naturalmente, questa mia segnalazione vale per il porto di Livorno, come per gli altri porti del sistema portuale.*

*Pur riconoscendo che in termini derivati l'andamento delle merci non può che essere collegato ad una (si spera non ipotetica) occupazione, sarebbe interessante e di maggior immediata conoscenza la consapevolezza di quanto il flusso delle merci si traduca in termini di occupazione e di conseguente sostegno della comunità che vive nell'ambito del territorio. Peraltro, è noto che il porto, con la crisi dell'industria, e con un terziario in difficoltà, quale riscontriamo ogni giorno nei mezzi di informazione, rimane, specie nelle due città di Livorno e Piombino, uno dei principali ed ambiti punti di riferimento di ricerca del lavoro.*

*Allora, perché non dare risalto e attenzione, insieme alle statistiche relative alle merci, elaborate dagli uffici-studi istituzionali (e poi, dai mezzi di informazione), anche ai numeri ed alle statistiche che concretamente si registrano per la nuova occupazione (o per la decrescita delle stessa), magari anche fornendo dati per settore sulle ore lavorate? Credo che gli uffici ora detti possano avere e/o acquisire gli elementi necessari per questi tipi di analisi.*

*Gli strumenti non mancano.*

il caso

## Moby trasferisce a Livorno la linea con Olbia Si perdono sul porto decine di posti di lavoro

*Silenzio dell' Autorità portuale, mentre sono ancora al palo i progetti di General Electric e Piombino industrie marittime*

Cristiano Lozito / PIOMBINO Il porto doveva essere lo strumento che, con investimenti pubblici intorno ai 300 milioni, avrebbe dovuto accompagnare la fase di reindustrializzazione conseguente alla chiusura dell' altoforno e al ridimensionamento degli occupati nella siderurgia.

Quattro anni dopo invece, con le banchine quasi completate e i fondali a meno 20 l' unico impulso evidente è arrivato dal traffico delle crociere: per il resto il progetto di General Electric (circa 200 posti di lavoro) per un polo dedicato all' assemblaggio di megaturbine elettriche, nonostante le recenti rassicurazioni del presidente Enrico Rossi, sembra essersi raffreddato in favore di un potenziamento di Carrara.

Sul progetto del consorzio Pim (Piombino industrie marittime) i soci (Fratelli Neri e San Giorgio del Porto, vicina a essere acquisita da Fincantieri) pare abbiano idee diverse tra loro, ma un' unica certezza in comune, che le demolizioni delle navi militari qui non si faranno perché giudicate antieconomiche.

In questo quadro rappresenta una ferita l' addio di Moby a Piombino per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, una linea

commerciale (quella turistica estiva dovrebbe essere confermata) con due navi al giorno che da decenni collegavano Piombino a Olbia. Da lunedì quella linea è stata trasferita a Livorno, «per andare incontro alle mutate richieste di mercato», ha spiegato Achille Onorato, figlio del patron Vincenzo e amministratore delegato del gruppo, al sito web specializzato Ship2Shore. Sarebbe stato in particolare il Corriere Bartolini, forse il cliente più importante, a spingere per lo scalo livornese in una fase comunque poco brillante per la linea Piombino-Olbia.

Certo è che l' operazione è avvenuta nel silenzio rotto solo dal sindacato Ugl, che di recente ha denunciato le pesanti ripercussioni sullo scalo piombinese. Non risultano incontri o tentativi di mediazione da parte di Stefano Corsini, presidente dell' Autorità portuale.

Conseguenze gravi appunto per un porto che - esclusi i futuri possibili sviluppi con Jindal - rischia di diventare uno scalo turistico o poco più: sono decine le persone che lavoravano intorno alla linea con

## -segue

---

Olbia, lavoratori della compagnia portuali (almeno una ventina), ormeggiatori, piloti, security, ristoratori. Posti di lavoro che vengono a mancare anche se Onorato Junior garantisce «un ingente numero di partenze da Piombino per la Sardegna», riferendosi evidentemente al periodo estivo, e ribadisce che il gruppo «continuerà il suo piano di espansione e di creazione di posti di lavoro a Piombino».

Sul tema interviene il Movimento 5 Stelle, che si chiede «perché un porto, che dovrebbe essere il nuovo volano del territorio, oggi non è più giudicato interessante e appetibile da chi per anni ha operato sulle sue banchine. Invitiamo tutti pertanto a guardare con attenzione a questa pericolosa spia che si è accesa, a non sottovalutarla per ricercare la causa del problema e, soprattutto, trovarne velocemente la soluzione».

## Darsena Europa: Angelo Roma smuove le acque

L'intento è quello di stimolare una mobilitazione decisiva

LIVORNO – Fa davvero pensare il fatto che Angelo Roma abbia ritenuto opportuno, se non addirittura necessario, promuovere una pubblica sottoscrizione sulla rete per sensibilizzare le autorità preposte, locali e centrali, in merito all'assoluta indispensabilità di dotare Livorno della mega darsena o piattaforma Europa, un sogno che circola da ben oltre un decennio senza essere ancora riuscito a prendere corpo e forma.

Tant'è, in fondo per muovere l'acqua stagnante il meno che si può fare è di lanciare un sasso in mezzo allo stagno, che potrebbe, fra non molto trasformarsi in una palude. A farsi carico di gettare per primo quella pietra, un'iniziativa, che, in verità, sarebbe dovuta essere corale, è stato Angelo Roma, tetragono personaggio da sempre attivo in vesti diverse (tutte comunque di rilievo) nel variopinto e vivacissimo universo della portualità livornese.

Da ormai un paio di settimane, infatti, il comandante Roma ha lanciato sul web il "Movimento per la darsena Europa", al quale hanno già dato la propria significativa adesione Vanni Bonadio, Giuseppe Batini, Giorgio Neri, Federico Barbera, Ilarione dell'Anna, Fabrizio Zannotti, Giorgio Zingoni, Monica Bellandi, Sergio Muzzi.....

L'intento – spiega Roma – è quello di stimolare via web, ma non soltanto, una mobilitazione capace di superare il migliaio di adesioni capace di dar voce ai sostenitori dell'ambizioso progetto e far comprendere alla pubblica opinione a chi di dovere che per i Livornesi la darsena Europa è non un mezzo, ma il mezzo per non rimanere tagliati fuori dal futuro e non essere condannati a veder scivolare il loro scalo marittimo in posizioni sempre più secondarie.

# Sequestri, Autorità, amarezze

*LIVORNO – Comunque la si voglia leggere, la grana nata alla radice della Darsena Toscana con il sequestro da parte dell’Autorità Marittima della tensio-struttura Grimaldi autorizzata dall’Autorità Portuale è di quelle che, amarezze a parte, rischiano d’innescare grane ancor più grosse. Ed è superfluo dire che rappresenta, insieme al collasso del ponte Morandi a Genova, un altro crollo: quello della credibilità di un sistema nazionale che consente – sia pur attraverso i cavilli – uno scontro così diretto e clamoroso tra due istituzioni che dovrebbero invece cooperare per il bene comune del porto.*

*Le cronache dei quotidiani hanno riportato, con più o meno imparzialità, le posizioni assunte dal gruppo Grimaldi – che si considera parte lesa e contesta il provvedimento dell’ammiraglio Tarzia di sequestro della sua struttura provvisoria “imposta” a suo dire dall’Autorità portuale con tutte le autorizzazioni – dal presidente dell’Asamar Bonistalli – che sui permessi e concessioni oggi sequestrati si era duramente espresso già due volte in commissione consultiva e quindi dà ragione a Tarzia, anzi plaude la difesa della pubblicità di aree e banchine – e dell’Autorità portuale, che per bocca del suo segretario generale Provinciali ha parlato di inghippo burocratico presto risolto.*

*C’è da sperare che sia così: e che Provinciali non sia stato – come qualche volta gli capita – eccessivamente ottimista. C’è di mezzo la magistratura, e questo vuol dire che in ogni caso la faccenda non si concluderà in pochi giorni. Baldissara, l’uomo-Grimaldi di vertice, ha dichiarato che loro intanto non smonteranno niente di quanto contestato dall’Autorità Marittima: hanno speso 2 milioni e lavorato in emergenza proprio sulla base di precise disposizioni di Palazzo Rosciano. Che dunque – ha in sostanza commentato con amara ironia – Autorità marittima e Autorità portuali si parlino invece di azzuffarsi alla lontana, come se fossero di due paesi diversi o di due pianeti di diversi sistemi.*

## -segue

---

*C'è da presumere che la faccenda sia già sui massimi tavoli delle massime autorità di riferimento. Sentiremo tuonare i cannoni di Roma o finirà, come qualche volta succede, con un compromesso? Finiti quelli storici, rimangono pur sempre quelli sui poteri di agire secondo le leggi. Che, come ricordava Andreotti, per alcuni si applicano, per altri si interpretano. Da capire chi, come, quando e – se non lo avete ancora capito – perché. Con una ulteriore amarezza: che la legge di riforma della riforma continui a perpetrare quelle incertezze di competenze che alla fine mettono due Autorità come le citate l'un contro l'altra in perfetta buona fede e sicure ciascuna di essere nel giusto. Con chi lavora stritolato nel mezzo.*

# Meteo livornese per Olbia

OLBIA – A Golfo Aranci è operativa da oggi una modernissima stazione meteo, con in più una telecamera attiva 24h sul porto. Un importante passo in avanti per la prevenzione dei rischi e lo studio dei cambiamenti climatici. La stazione meteo è stata installata dall'Avvisatore Marittimo del Porto di Livorno che come noto svolge un servizio di informazione, coordinamento e promozione delle attività esercitate nell'ambito portuale, quale punto di riferimento utile alla collettività, attivo ventiquattro ore per tutti i giorni dell'anno.

“Un sistema fortemente voluto. È un precursore di uno studio che verrà fatto nei prossimi mesi per stabilire una sorta di semaforo – afferma il comandante della Guardia Costiera di Golfo Aranci Paolo Pisano – che in base alle condizioni meteo marine del porto di Golfo Aranci consentirà all'Autorità Marittima di non far arrivare le navi mercantili o di passeggeri in base alle condizioni meteo avverse”. E conclude: “Noi dobbiamo garantire la sicurezza di chi viaggia e questo è un ausilio importantissimo. E' possibile monitorare il meteo grazie all'Avvisatore marittimo sul link [www.livornometeo.it](http://www.livornometeo.it), nella sezione Golfo Aranci”.

La collaborazione tra la Guardia Costiera e l'Avvisatore marittimo di Livorno fa parte della storia della navigazione nell'alto Tirreno e la nuova stazione di Golfo Aranci completa un sistema che copre ormai tutto il mare di riferimento, con rilevatori posti all'Elba, alla Gorgona, alla Capraia e nel porto labronico. Del servizio meteo come degli altri servizi della benemerita istituzione si servono non solo i traffici mercantili ma le stesse Capitanerie e all'occorrenza la Marina Militare.

IL CASO

## Moby trasferisce a Livorno la linea con Olbia Si perdono sul porto decine di posti di lavoro

Silenzio **dell'Autorità portuale** mentre sono ancora al palo i progetti di General Electric e Piombino Industrie marittime

Cristiano Lozito / PIOMBINO

Il porto doveva essere lo strumento che, con investimenti pubblici intorno ai 300 milioni, avrebbe dovuto accompagnare la fase di reindustrializzazione conseguente alla chiusura dell'altoforno e al ridimensionamento degli occupati nella siderurgia.

Quattro anni dopo invece, con le banchine quasi completate e i fondali a meno 20 l'unico impulso evidente è arrivato dal traffico delle crociere: per il resto il progetto di General Electric (circa 200 posti di lavoro) per un polo dedicato all'assemblaggio di megaturbine elettriche, nonostante le recenti rassicurazioni del presidente Enrico Rossi, sembra essersi raffreddato in favore di un potenziamento di Carrara.

Sul progetto del consorzio Pim (Piombino industrie marittime i soci (Fratelli Neri e San Giorgio del Porto, vicina a essere acquisita da Fincantieri) pare abbiano idee diverse tra loro ma un'unica certezza in comune, che le demolizioni delle navi militari qui non si faranno perché giudicate antieconomiche.

In questo quadro rappresenta una ferita l'addio di Moby a Piombino per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, una linea commerciale (quella turistica estiva dovrebbe essere confermata) con due navi al giorno che da decenni collegavano Piombino a Olbia. Da lunedì quella linea è stata trasferita a Livorno, «per andare incontro alle mutate richieste di mercato», ha spiegato Achille Onorato, figlio del patron Vincenzo e amministratore delegato del gruppo, al sito web specializzato

Ship2Shore. Sarebbe stato in particolare il Corriere Bartolini, forse il cliente più importante, a spingere per lo scalo livornese in una fase comunque poco brillante per la linea Piombino-Olbia.

Certo è che l'operazione è avvenuta nel silenzio rotto solo dal sindacato Ugl, che di recente ha denunciato le pesanti ripercussioni sullo scalo piombinese. Non risultano incontri o tentativi di mediazione da parte di Stefano Corsini, presidente **dell'Autorità portuale**.

Conseguenze gravi appunto per un porto che - esclusi i futuri possibili sviluppi con Jindal - rischia di diventare uno scalo turistico o poco più: sono decine le persone che lavoravano intorno alla linea con Olbia, lavoratori della compagnia portuali (almeno una ventina), ormeggiatori, piloti, security, ristoratori. Posti di lavoro che vengono a mancare anche se Onorato Junior garantisce «un ingente numero di partenze da Piombino per la Sardegna», riferendosi evidentemente al periodo estivo, e ribadisce che il gruppo «continuerà il suo piano di espansione e di creazione di posti di lavoro a Piombino».

Sul tema interviene il Movimento 5 Stelle, che si chiede «perché un porto, che dovrebbe essere il nuovo volano del territorio, oggi non è più giudicato interessante e appetibile da chi per anni ha operato sulle sue banchine. Invitiamo tutti pertanto a guardare con attenzione a questa pericolosa spia che si è accesa, a non sottovalutarla per ricercare la causa del problema e, soprattutto, trovarne velocemente la soluzione». —

© LINCHI DOCUMENTI FRAZANA

5 STELLE

«Ora occorre trovare velocemente una soluzione»

In alto da sinistra in senso orario una nave Moby della linea per la Sardegna; il presidente dell'Autorità portuale, Stefano Corsini; Achille Onorato, amministratore delegato di Moby (foto Paolo Barlettani)

# Tavolo per il turismo tra Comune, Authority e PugliaPromozione «Occorre muoversi per tempo»

*Il presidente dell'Autorità di sistema Patroni Griffi lancia la sua proposta*

di Francesco RIBEZZO PICCININ

L'arrivo della Msc Musica di domenica nella stagione 2019 e anche in quella 2020 rappresenta un'opportunità che bisogna saper cogliere. Ne è convinto il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, che ha già proposto al sindaco Riccardo Rossi un tavolo interistituzionale per prepararsi nel modo migliore alla prossima stagione.

«Ho già iniziato» riferisce il presidente dell'Authority - a parlare con il sindaco qualche giorno fa e siamo stati d'accordo sul fatto che bisogna cominciare a lavorare sulla programmazione crocieristica. A partire dal miglioramento della situazione dell'Infopoint. Per ora abbiamo utilizzato i locali dell'Autorità portuale ma quella non è la situazione ottimale. PugliaPromozione ci chiede di realizzare un Infopoint standardizzato come i suoi e secondo me, quindi, dovremmo decidere con l'amministrazione dove metterlo. Direi sulla banchina ma fuori dall'Autorità portuale, perché sia uno strumento per tutti i turisti, non solo quelli che arrivano via mare».

Ma il presidente dell'Autorità di sistema ha parlato col sindaco Rossi, naturalmente, anche del cambio di data stabilito da Msc. «Ci aspettiamo» riferisce «un flusso di passeggeri stabile, se non ulteriormente in crescita. Ma bisogna lavorare in sinergia. Mi piacerebbe che ci ispirassimo alla storia di successo di Savona. Intanto, però, il Comune ha fatto molto bene a muoversi in anticipo. Noi siamo a disposizione per dare vita ad un tavolo con Comune, Autorità di sistema, PugliaPromozione, associazioni dei commercianti per iniziare a ragionare su come meglio accogliere i crocieristi e su come "targetizzare" l'offerta commerciale e culturale della città sul profilo del crocierista che scala nella città di Brindisi. A Savona, per esempio, è stata realizzata una vera e propria scuola di formazione per i commercianti, insegnando loro come vendere la città ai crocieristi. È stato un grande successo e oggi Savona è uno dei porti principali per il settore».

Proprio oggi, tra l'altro, il presidente Patroni Griffi incontrerà PugliaPromozione per implementare la prossima stagione crocieristica. «Muovendosi per tempo» ribadisce l'arrivo domenicale può diventare a mio avviso un'occasione importante, perché permette da un lato di avere un bacino d'utenza in un giorno idealmente morto. E poi questo bacino può essere usato come leva per attirare su Brindisi altri avventori che vogliono fare shopping, visitare la città o partecipare ad un evento di natura culturale. Che però non dovrebbe essere organizzato, per esempio, il giovedì

quando potrebbe avere un pubblico maggiore nei giorni in cui ci sono i crocieristi. Tutto va pensato nell'ottica di massimizzare la partecipazione. Anche perché non tutti vengono



in Puglia per il mare. Gli asiatici, ad esempio, considerano l'abbronzatura come qualcosa che imbruttisce e dunque cercano attività alternative al mare, di tipo culturale, da fare nell'entroterra. E non a caso la Regione sta investendo molto sull'attrattività nei confronti del turismo cinese ed anche questo va coordinato con l'offerta culturale a Brindisi».

In definitiva, conclude, l'arrivo della Msc di domenica «io lo vedo come una grande occasione di fronte alla quale non ci si può presentare impreparati. L'idea è quella di trattenere in città quanti più crocieristi possibile, che non hanno interesse ad andare troppo lontano

ma di solito vogliono visitare il posto scalo, facendo una passeggiata, mangiando un gelato e comprando qualcosa di tipico».

Concetti che vedono d'accordo anche il sindaco Riccardo Rossi, per il quale bisogna subito scattare ad organizzare l'accoglienza per la prossima stagione crocieristica. Il cambio tra lunedì e domenica è stato favorevole ma ora bisogna anche cercare il dialogo con gli armatori, per comprendere il tipo di offerta ma anche la possibilità di integrazione tra porto e aeroporto. È allo stesso tempo mettere in piedi una rete che consenta di aumentare l'offerta di menù monumentali».

A centro pagina, crocieristi appena sbarcati nel porto entrano in passeggiata sul lungomare Regina Margherita, i due paesi del porto terminali crociera della città. A sinistra, invece, il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, il quale è convinto che l'arrivo della Msc Musica di domenica sia un'occasione per la città.

### LA STRATEGIA

**Infopoint**  
Un nuovo locale sul molo Fuori dalla stazione marittima

● Il presidente Patroni Griffi vorrebbe adeguare l'Infopoint dell'Authority scegliendo un nuovo sito col Comune. «Possibilmente in banchina e fuori della stazione marittima».

**Calendario**  
«Occorre darsi da fare Ma con grande sinergia»

● Per il numero uno dell'Authority dell'Adriatico meridionale «occorre lavorare in sinergia» con il Comune, con PugliaPromozione e con le associazioni dei commercianti.

**L'esempio**  
«Savona è divenuta importante per»

● Patroni Griffi Savona, dove ha portato ad una prima scuola di formazione per i commercianti. «È un porto crocieristico».

### Interscambi con la Cina: “perché non i porti di Bari, Brindisi e Taranto?”

*Di seguito un comunicato diffuso da Cosimo Borraccino, consigliere regionale della Puglia:*

Il Governo propone che l'interscambio di merci con la Cina avvenga attraverso i porti di Venezia e Trieste. Perché escludere i porti di Bari, Brindisi e Taranto? Presenteremo mozione.

In un poco edificante video del 2009 Salvini a Pontida, con i suoi, irrideva in modo ingiurioso i Napoletani: “Senti che puzza, scappano anche i cani. Stanno arrivando i napoletani...”.

Poi, nel marzo del 2017, in una intervista a “Il Mattino” di Napoli, ha chiesto scusa con le stesse parole che oggi i Leghisti usano quando viene aggredito qualche extracomunitario: “è stata una gogliardata...”

Ma già da allora noi avevamo compreso che quelle parole recavano in sé una consapevole impronta antimeridionale e di destra.

Più recentemente la Lega di Salvini, pur avendo raccolto nel Mezzogiorno risultati elettorali considerevoli, alimentando la guerra fra poveri (i meridionali) e ancora più poveri (gli extracomunitari), non ha inserito nelle compagini di Governo nessun Ministro o Sottosegretario meridionale: sono tutti del Nord.

Sono passati 9 anni, ma la Lega resta sempre una formazione politica antimeridionalista. L'ultima riprova è il risultato della visita in Cina del Ministro dell'Economia: egli, a nome del Governo Salvini – Di Maio, ha proposto che le grandi imprese cinesi, in procinto di esportare enormi quantità di merci in Europa, importandone di ugualmente cospicue, utilizzino i porti di Trieste e di Venezia: la cosiddetta nuova “via della seta”.

In tal modo verrebbero incredibilmente “saltati” i porti di Bari, Brindisi e Taranto, che possiedono capacità ricettive e infrastrutture simili, se non maggiori, di quelle dei porti del Nord e che, tra l'altro, sono più vicini alla Cina.

La Lega – con l'assordante silenzio del M5S – cambia il nome, ma non il vizio. E' nata per il Nord e contro il Sud, e tale resta nella sostanza, al di là delle parole dolci che ogni tanto vengono pronunciate dal suo leader indiscusso.

Annunciamo la presentazione in Consiglio di una mozione, che inviti il Governo della Regione Puglia a sollevare la questione presso il Governo nazionale, al fine di non permettere che la Puglia perda senza reagire questa enorme opportunità di sviluppo.

## UNO SHORTMASTER SU PORTI, RETROPORTI E ZONE ECONOMICHE SPECIALI

BARI (ITALPRESS) - Costruire un progetto che intervenga su una tematica di grande importanza per tutto il Mezzogiorno e offrire sul piano teorico, pratico e operativo, un panorama di competenze trasversali che tenga conto non solo della recente istituzione, nel Mezzogiorno d'Italia, delle Zone Economiche Speciali, ma anche dei vantaggi, degli svantaggi e delle relative problematiche connesse all'impiego di modelli di fiscalità differenziata in aree portuali e retroportuali. E l'obiettivo del nuovo Short Master "Porti, Retroporti e Zone Economiche Speciali", presentato questa mattina nel corso di una conferenza stampa che si è tenuta in Ateneo, dal magnifico rettore dell'Università, Antonio Uricchio. Il Corso è promosso dall'Università di Bari Aldo Moro - Dipartimento Jonico in Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture in partenariato con Aeroporti di Puglia, GTS General Transport Service SpA, il Gruppo Giovani Imprenditori Confindustria Bari e BAT, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, l'IRSA - Consiglio Nazionale delle Ricerche. Il Master nasce dalla necessità di formare, attraverso un percorso altamente specialistico e performante, figure professionali che dispongano di un bagaglio di conoscenze immediatamente e validamente fruibili. "Abbiamo voluto legare l'utilizzo di questo strumento che prevede agevolazioni fiscali e opportunità anche di varia natura - ha detto Uricchio - ad una tematica più precisa: quella della portualità e della retroportualità che costituisce il vero volano di sviluppo, all'interno anche di un'area territoriale come la nostra in cui ci sono grandi opportunità. Abbiamo messo su - ha spiegato - una squadra straordinaria, che possiamo mettere a servizio per la costruzione di professionalità che credo - ha continuato - potranno essere impegnate nel momento in cui anche le ZES decolleranno e possono essere impegnate immediatamente anche con riferimento alla valorizzazione dell'economia dei trasporti dell'area portuale anche - ha aggiunto - nella costruzione di una rete di portualità che - ha sottolineato - come dimostrano esperienze di altri paesi europei è essenziale per promuovere l'economia dei territori". Nello short master, sono coinvolte: le autorità portuali di Bari (sede dei corsi) e di Taranto, Aeroporti di Puglia, Confindustria Bari e BAT, CNR, Agenzia Delle dogane e dei Monopoli, il gruppo delle zone economiche speciali di Matera e le imprese. "Il percorso formativo - ha spiegato Uricchio - si articola in 100 ore che sono suddivise in cinque moduli didattici e sono tutte quante caratterizzate anche da una attività pratica. Quindi - ha continuato - lezioni frontali, esercitazioni, partecipazione alla progettualità in un master teorico pratico altamente professionalizzante che - ha ribadito - il nostro Ateneo offre al territorio, consapevole dell'importanza della portualità e della retroportualità in questa fase storica. La Puglia - ha aggiunto il rettore - ha realtà importanti, imprenditori di primissimo rilievo, sensibilità e competenze e attraverso questa esperienza formativa, vogliamo in qualche modo metterci insieme per costruire un laboratorio permanente, che non è circoscritto e limitato all'esperienza formativa ma che credo - ha concluso - possa anche andare avanti". Diciotto il numero dei partecipanti al Master che potranno beneficiare di borse di studio a totale copertura delle spese di iscrizione pari a 350 euro: 15 messe a disposizione da Aeroporti di Puglia, 1 da Confindustria Bari e Bat, 1 da Gts, General Transport Service S.p.A e 1 da Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico meridionale, quest'ultima riservata a un dipendente dell'Ente. (ITALPRESS)

# Il Messaggero Marittimo

---

## List Port: abbattere il rumore dei porti

Presentato a Olbia il progetto che unisce diversi enti e l'AdSp

OLBIA – Si chiama List Port, acronimo di “Limitazione inquinamento sonoro da traffico nei porti commerciali”, il progetto europeo, che rientra nell'ambito del programma Interreg-Italia, Francia Marittimo, presentato questa mattina nella sala congressi della stazione marittima di Olbia-Isola Bianca.

L'obiettivo è quello della riduzione del rumore prodotto dal traffico veicolare da, e verso i porti per una migliore qualità della vita delle comunità locali ed una efficace organizzazione dell'operatività in banchina.

L'iniziativa ha come capofila l'università di Cagliari ed un elenco di partner che comprende il comune di Olbia, l'ateneo di Pisa, l'Anci Toscana e Liguria, l'Accademia di Nizza e la Camera di commercio di Bastia. Gruppo di lavoro consistente che vede anche l'apporto diretto dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, in campo grazie ad apposita convenzione siglata con il Comune olbiese.

In dettaglio, List Port prevede il monitoraggio dei livelli di traffico e di rumore nei porti e nelle principali arterie stradali, per poi passare ad un vero e proprio modello virtuale di simulazione in grado di individuare nuovi scenari che possano arrecare, proprio attraverso lo studio di alternative a basso impatto acustico, maggior beneficio alle comunità locali.

E, allo stesso tempo, proprio grazie ad una vera e propria riorganizzazione del traffico, migliorare l'operatività in banchina nelle fasi di imbarco e sbarco dei mezzi.

“Come noto -ha spiegato Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna- quello del rumore prodotto dagli scali marittimi e, più in dettaglio, dalle navi, delle auto in imbarco e sbarco, dalle imbarcazioni da diporto, dai mezzi pesanti e meccanici, è un problema che accomuna gran parte degli scali del mondo. In particolare quelli il cui limite portuale urbano confina (e spesso sconfinava) nell'ambito cittadino. Un comune denominatore dei nostri porti sardi, attorno ai quali, nel corso della storia, si sono sviluppate intere città, pensiamo a Cagliari e ad Olbia, a Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres”.

Una convivenza, quella fra porto ed aree abitate che, alla luce di una sempre maggiore sensibilità sulle tematiche ambientali, negli anni si è fatta sempre più difficile, qualche volta sfociando nello scontro.

“Il List Port -ha continuato Deiana- è quindi un progetto di particolare importanza che avrà, non solo direttamente sullo scalo di Olbia, ma in generale per la portualità sarda, l'obiettivo di studiare e prospettare soluzioni per la riduzione del rumore generato dai porti, in particolare, quello derivante dal traffico veicolare che, specialmente nella stagione turistica, congestiona le arterie stradali cittadine, con evidente impatto di emissioni e di rumore sull'ambito urbano”.

Una sfida nella quale, come lo stesso presidente ha ricordato, l'Ente crede profondamente, accettando con entusiasmo la richiesta di collaborazione del Comune di Olbia, partner del progetto.

“Una sensibilità -ha tenuto ad evidenziare Deiana- che l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna ha manifestato cogliendo l'invito a partecipare e a destinare importanti risorse, sia economiche che professionali, a ben 14 progetti europei, gran parte inerenti ai temi ambientali ed in particolare al Mon Acumen e al Rumble in tema di inquinamento acustico, così come, in materia di dragaggi ed impatto ambientale, ha avviato una collaborazione con la Regione Sardegna, Assessorato ai Trasporti, per i progetti Sedriport e Sediterra, e per lo studio sulla qualità delle acque nei porti è stato scelto il programma Geremia.

È, quindi, evidente lo sforzo della nostra AdSp per affrontare in maniera consapevole e responsabile tutte le tematiche ambientali connesse alle attività portuali, al fine di ridurre, quanto più possibile, l'impatto delle stesse sull'ambiente e migliorare la qualità della vita delle comunità locali”.

Porti di Messina e Milazzo Dopo la nota di Rete civica per le infrastrutture interviene il capogruppo alla Camera dei 5Stelle Francesco D' Uva: la strada è tracciata

## Il Governo punta sull' Autorità integrata dello Stretto

Lucio D' Amico Messina La possibilità di istituire la sedicesima Autorità di sistema portuale si fa sempre più concreta.

Rassicuranti dichiarazioni arrivano dal capogruppo alla Camera del movimento Cinque Stelle, il messinese Francesco D' Uva. «Fin dall' apertura fatta dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli in merito a tale ipotesi - afferma D' Uva -, abbiamo auspicato che assieme alla città, alle sue forze vive, alle associazioni più attive, si potesse portare avanti un confronto proficuo sulla questione che è cruciale per il futuro di Messina, di Milazzo e dell' intera Città metropolitana». Il parlamentare pentastellato fa riferimento diretto alla nota firmata dal presidente della Rete per le infrastrutture, Fernando Rizzo, che ha evidenziato come sia importante coinvolgere anche i porti di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria, perché davvero la nuova Autorità di sistema possa essere "dello Stretto", espressione di quell' Area che, unita, sarebbe un polo tra i più strategici dell' intero Meridione e del Mediterraneo.

«Il sostegno che Rete per le Infrastrutture ha voluto diffondere attraverso una nota stampa - sottolinea il capogruppo 5Stelle - è il chiaro segnale che la battaglia intrapresa anni fa dal Movimento per un' Authority integrata dello Stretto è apprezzata e in linea con lo spirito della cittadinanza. Siamo stati i primi - aggiunge D' Uva -, e talvolta incontrando le diffidenze di molti partiti e associazioni, a sostenere che lo Stretto di Messina presentasse delle peculiarità assolutamente da salvaguardare: i numeri di passeggeri, pendolari, trasporti e livelli occupazionali sono sempre stati chiarissimi. I traffici marittimi tra le sponde della Calabria e della Sicilia sono sempre stati tali da non poter pensare che l' Area integrata dello Stretto potesse esser penalizzata in questo modo. L' attenzione del ministro Toninelli e del Governo, su tal punto, è già stata sottolineata negli scorsi mesi e questa è la strada giusta da intraprendere». La strada non è facile né breve e resta irta di ostacoli, ma la volontà politica, stavolta, sembra esserci davvero.

## PSA VOLTRI-PRA' MIGLIORA I SERVIZI DI ACCOGLIENZA PER GLI AUTOTRASPORTATORI



Voltri Terminal Europa S.p.A., terminal container più grande del Nord Tirreno e del Porto di Genova, da lunedì 3 settembre renderà disponibile per il personale viaggiante esterno una struttura prefabbricata provvisoria di circa 30 mq. che ospiterà 4 locali dedicati ai servizi igienici, 1 antibagno dotato di lavandino e 4 docce.

Lo ha comunicato, questa mattina il terminal che, accanto a questa struttura, metterà a disposizione un ulteriore prefabbricato per accogliere un locale ristoro climatizzato provvisto di macchinette per la distribuzione delle bevande calde e fredde.

Il punto accoglienza si trova nella zona all'interno del parcheggio mezzi pesanti.

## VIABILITÀ AUTOSTRADALE: COME RAGGIUNGERE I PORTI DI GENOVA PRA' E SAMPIERDARENA DOPO IL CROLLO DEL MORANDI



Il crollo del viadotto Morandi, parte della autostrada A10 Savona-Genova, ha causato di fatto l'interruzione del traffico tra i caselli autostradali di Genova Aeroporto e Genova Ovest e del collegamento tra le autostrade A10 e A7-A12.

**Tutte le altre direttrici che insistono sul nodo autostradale di Genova sono aperte e funzionanti.**

Sono garantite le strade di collegamento con il porto di Genova Voltri-Prà e Genova Sampierdarena. Queste direttrici potrebbero essere interessate da rallentamenti specialmente nella zona di Genova Sampierdarena.

Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto e Comune di Genova stanno lavorando per realizzare in tempi brevi la viabilità alternativa dedicata ai traffici portuali.

Ultimi aggiornamenti disponibili sul sito di autostrade: <http://www.autostrade.it/it/home> (<http://www.autostrade.it/en/home>)

## **PORTO DI GENOVA: EMESSA L'ORDINANZA PER IL RIORDINO DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI E DELL'AREA PORTUALE DI SAMPIERDARENA**



**A seguito del crollo del ponte Morandi sulla A10, Autorità di sistema portuale e Capitaneria di Porto di Genova hanno definito una serie di modifiche della viabilità portuale e degli accessi ai varchi del bacino di Sampierdarena quale primo passo per snellire il transito degli automezzi da e per il porto rispetto all'assetto viario urbano**

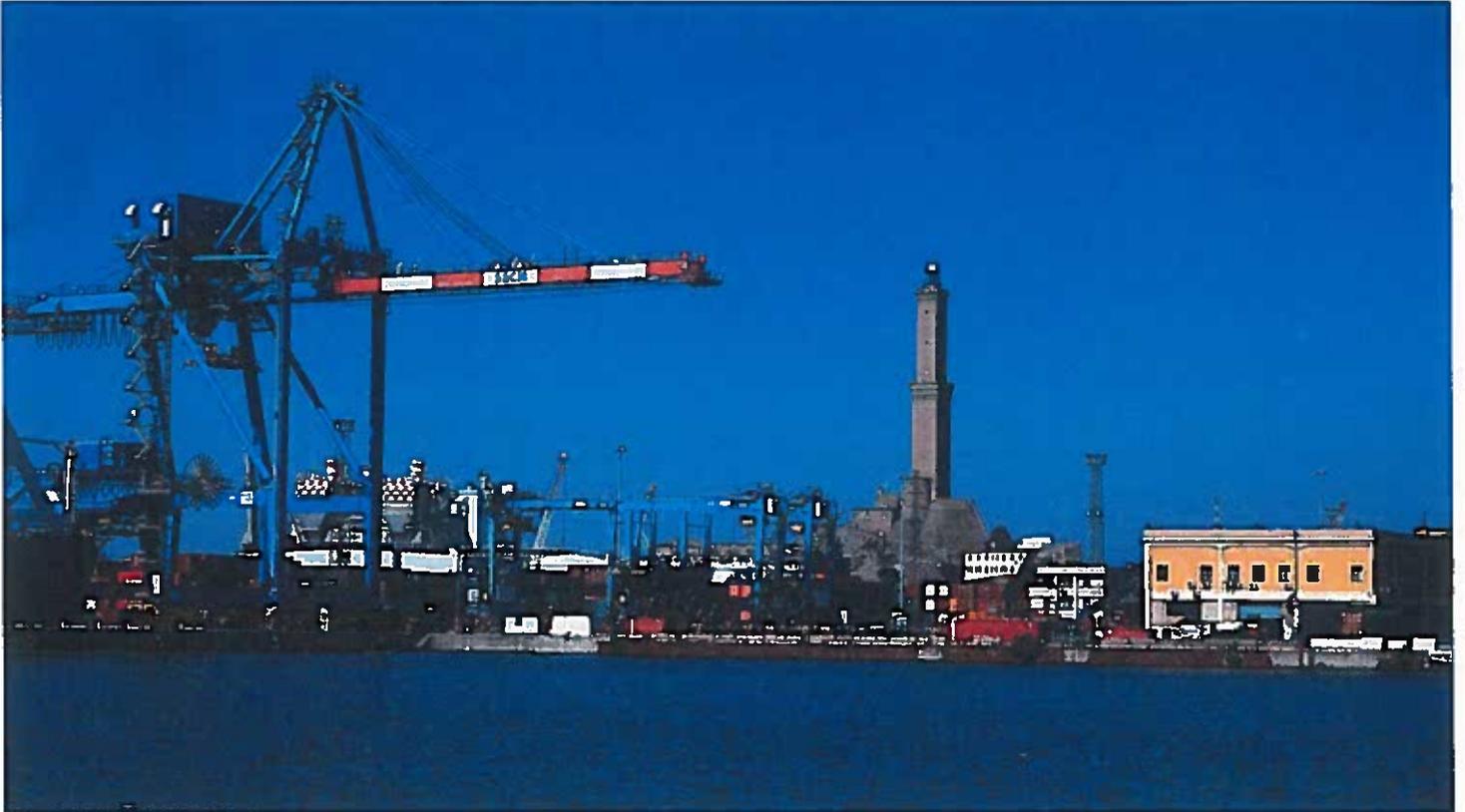
---

### **PER APPROFONDIRE**

Ordinanza n.262/2018 - Riordino infrastrutturale e funzionale dell'area portuale di Sampierdarena

pdf (580.55 Kb) ([/components/com\\_publiccompetitions/includes/download.php?id=458:ordinanza-n-262-2018-riordino-infrastrutturale-e-funzionale-dell-area-portuale-di-sampierdarena.pdf](/components/com_publiccompetitions/includes/download.php?id=458:ordinanza-n-262-2018-riordino-infrastrutturale-e-funzionale-dell-area-portuale-di-sampierdarena.pdf))

## **ASSOPORTI, CHIEDE MISURE URGENTI PER GENOVA**

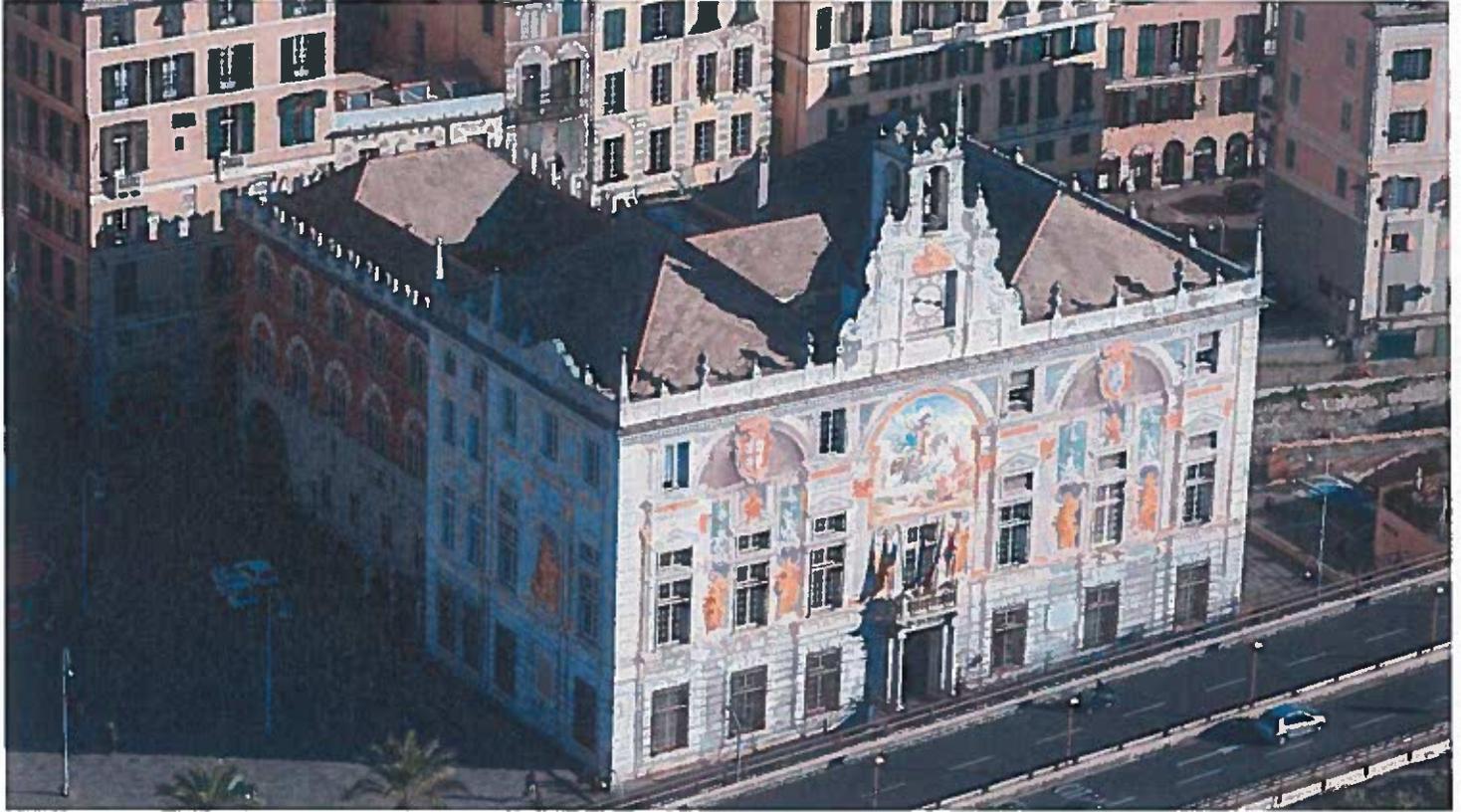


### **Azzeramento tasse di ancoraggio e riduzione accise**

Per mitigare gli effetti negativi del crollo di ponte Morandi sull'operatività del porto di Genova, soprattutto a causa della viabilità e dei trasporti, Assoportì ha chiesto misure urgenti. "Per Genova, scalo fondamentale per i collegamenti marittimi nazionali, che vivrà criticità per l'interruzione di linee ferroviarie e autostrada, Governo e Parlamento possono intervenire con delle previsioni specifiche legate allo stato di emergenza dichiarato per Genova, come accaduto in passato per i porti di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto per i quali sono state inserite misure all'interno della Legge di Stabilità", ha dichiarato il Presidente di Assoportì Zeno D'Agostino. L'intervento prevede l'azzeramento delle tasse di ancoraggio per le navi, sia commerciali che passeggeri, che scalano regolarmente il porto. "Inoltre - dice D'Agostino - si può intervenire anche attraverso una riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi operativi dei terminali".

"L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, apprezzando la vicinanza di Assoportì, esprime il suo ringraziamento per lo sforzo di tutte le istituzioni e associazioni che nell'emergenza si stanno impegnando per sostenere l'operatività del porto di Genova".

## ZONA ECONOMICA SPECIALE PER GENOVA, SOSTEGNO DI ASSOPORTI ALLA REGIONE LIGURIA



### **Assoporti sostiene pienamente la richiesta della Regione Liguria di accedere ai vantaggi della zona economica speciale**

Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti, l'associazione degli scali italiani ha recentemente affermato che è necessario supportare al massimo l'iniziativa della Regione che ha dato il via all'iter per trasformare Genova in ZES.

Per D'Agostino le facilitazioni economiche e il potenziamento degli strumenti previsti dalla Zes, l'abbattimento significativo degli oneri sociali, gli sgravi e le leve fiscali per le aziende potranno compensare la situazione difficile. *"Queste misure incidono concretamente sulle aziende e sui lavoratori e sono questi incentivi che fanno cambiare idea agli imprenditori e consentono loro di confermare la presenza sul territorio. Come Assoporti, vigileremo perché l'iter venga completato nel minor tempo possibile".*