



## Primo piano:

**"...I porti del sud-est diventano il motore della piattaforma logistica più innovativa..."** (Gazzetta Marittima)

## Notizie dai Porti:

### Trieste:

**"...Sicurezza sul lavoro, protocollo operativo in porto..."** (Ansa)

### Genova:

**"...Attesa troppo lunga?camionisti indennizzati..."** (Il Secolo XIX)

**"...Culmvi salari a rischio..."** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

**"...Assalto dei pirati alla portacontainer Msc..."** (The Medi Telegraph)

### Livorno:

**"...Terremoto a Livorno, indagati Corsini e Gallanti..."** (The Medi Telegraph, Il Secolo, Il Tirreno, Il Telegrafo)

### Civitavecchia:

**"...Interporto, Cfft pronta a rilanciare la struttura..."** (Civonline)

### Napoli:

**"...L'invito del sindaco di Napoli..."** (Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud)

### Salerno:

**"...Salerno tiene, nonostante il mancato avvio della riqualificazione portuale..."** (Informazioni Marittime)

### Bari:

**"...Convenzione tra AdSp Mam e Aeroporti di Puglia..."** (Messaggero Marittimo)

### Porti siciliani:

**"...Il Todaro adotta un quartiere..."** (Giornale di Sicilia)

## Focus:

**"...Migranti, soccorsi e porto sicuro..."** (Gazzetta del Sud)

**"...Federagenti guarda al 2019..."** (Informazioni Marittime, Milano Finanza)

## I porti del sud-est diventano il motore della piattaforma logistica più innovativa

ROMA – Da Istanbul a Singapore, da Dubai a Berlino e a Shanghai, il "sistema" dei porti dell'Adriatico sta macinando impegni e proponendo soluzioni. Sul concreto, molto sul concreto. Especialmente, visti i ritardi del governo centrale - impegnato allo spasimo nella kermesse della "manovra" - ha imboccato la strada della valorizzazione della logistica del sud-est facendo perno anche su Assoport e sul presidente D'Agostino, che dal suo osservatorio di Trieste vede molto bene il "grande Adriatico".

Non sottovalutando quanto la sponda est del mare sta realizzando sia in campo portuale che per i grandi collegamenti infrastrutturali e logistici, a partire dai (pur contestati) piani ferroviari che potrebbero creare una pesante concorrenza almeno con Trieste e Venezia. Pragmaticamente, sia D'Agostino sia il "sistema" dei sistemi portuali italiani dell'Adriatico hanno aperto anche ai porti dell'altra sponda. Il dialogo è in corso.

L'impressione di questi ultimi giorni dell'anno è che il sud-est abbia assunto il compito di rappresentare il dinamismo della portualità italiana in particolare verso il Far-East. Non per niente nel dibattito a inizio dicembre a Bari, sui porti del Mezzogiorno, i sottosegretari Rixi per le infrastrutture e Cioffi per lo sviluppo economico hanno preso impegni concreti sia sulle ZES - altro tema di questo nostro numero di fine anno - sia sullo sviluppo della logistica per il Meridione d'Italia. Significativo un altro tema che proprio nelle scorse settimane è stato sviluppato in tutti i porti della costa orientale italiana: quello dello sviluppo industriale, basato in particolare sulla new economy che proprio nelle aree in questione sta facendo crescere una Silicon Valley all'italiana. E i collegamenti già raggiunti con uno dei principali nodi italiani della logistica, l'interporto di Bologna, fanno intravedere con il "Mercitalia Fast" una delle più grandi piattaforme ferroviarie d'Europa. Non sono sogni, sono realtà presentate anche a Istanbul poco più di un mese fa, e da allora già cresciute sul concreto. Quando di concretezza e di tempi rapidi questo nostro Paese ha disperatamente bisogno.

## Sicurezza sul lavoro, protocollo operativo in porto Trieste

Intesa per regolare modalità intervento in caso infortuni

Quali sono le procedure di intervento in caso di infortuni sul lavoro a bordo di navi italiane o estere ormeggiate nel porto di Trieste? Chi ha il compito di informare la sala operativa dell'Autorità marittima in caso di incidente? A definire ruoli e compiti dei diversi organi di vigilanza e controllo è un protocollo operativo che coordina gli interventi da mettere in atto in caso di infortuni sul lavoro. Il protocollo è stato sottoscritto da Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Autorità marittima, Polizia di frontiera marittima, Polizia stradale, Comando provinciale dei Vigili del fuoco, Comando provinciale dei Carabinieri e Azienda sanitaria universitaria integrata di Trieste - Prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro e riguarda le aree del Punto Franco Vecchio e di quello Nuovo, del Punto Franco Scalo legnami e di quello Oli Minerali e degli impianti del Porto doganale, dei cantieri navali, del porto industriale e nello stabilimento siderurgico di Servola.

Il documento prevede una serie di procedure da mettere in atto in caso, ad esempio, di infortuni a lavoratori di terra e marittimi o a passeggeri; infortuni stradali o che possano capitare a terzi in transito pedonale.

NEL PORTO DI GENOVA

## Attesa troppo lunga? Camionisti indennizzati

**Matteo Dell'Antico** / GENOVA

Si allontana l'ipotesi di cinque giorni di fermo dei Tir nel porto di Genova.

Dopo mesi di tensioni e trattative, l'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona - primo caso in Italia - sta predisponendo un'ordinanza che prevede rimborsi a favore dell'autotrasporto in caso di lunghe attese ai terminal durante le fasi di carico e scarico della merce. Da Palazzo San

Giorgio, infatti, nei giorni scorsi è stata inviata una lettera alle associazioni datoriali che rappresentano il mondo dei Tir - Cna-Fita, Confartigianato Trasporti, Fiap, Fai e Trasportounito - nella quale si legge che «è in corso di predisposizione un provvedimento che disciplina alcuni essenziali elementi del ciclo camionistico portuale».

Prima di Natale, terminalisti, spedizionieri e agenti marittimi genovesi da una parte e camionisti dall'altra, avevano elaborato una bozza di accordo che prevede indennizzi per l'autotrasporto in caso di forti ritardi per i Tir all'interno dei terminal dopo la prima ora e quaranta minuti di attesa e una certificazione delle procedure portuali per consenti-

re di tagliare le code all'interno dello scalo. Il modello è quello di Barcellona, dove è previsto un sistema assicurativo per gli indennizzi, ma in fase di avvio, a coprirli sarà un fondo istituito dall'Autorità di sistema portuale, alimentato con un aumento delle tariffe sulla merce.

Il documento, approvato dall'autotrasporto, non è stato però stato firmato dagli operatori portuali e le associazioni dei Tir avevano ipotizzato un fermo di cinque giorni a metà gennaio. «Accogliamo con soddisfazione la decisione presa dall'Autorità di sistema portuale», commenta Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito.

---

# Culmv, salari a rischio: a Genova camalli verso lo sciopero

Genova - Stato di agitazione per i portuali della Compagnia Unica. L'8 gennaio si riunirà l'assemblea dei soci che valuterà «le più opportune iniziative sindacali» da mettere in pratica.

**Stato di agitazione per i camalli della Culmv. I portuali della Compagnia Unica potrebbero scendere in piazza** dopo che durante l'incontro programmato ieri a Palazzo San Giorgio «non sono stati fatti passi in avanti per garantire ai vertici della Culmv di poter far fronte al pagamento degli stipendi», denunciano Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. **Il motivo per cui la Compagnia è tornata ad avere problemi contabili** non è unicamente determinato, secondo quanto circola in banchina, da ritardi dei terminalisti nel pagamento delle giornate lavorate.

**A questo si aggiungerebbe un braccio di ferro tutto commerciale tra i camalli e alcuni terminal** su alcune partite in sospeso legate a trattenute sui corrispettivi delle giornate lavorate, così come una serie di arretrati che la Culmv a sua volta dovrebbe corrispondere all'agenzia di fornitura di lavoro interinale Intempo. Se entro lunedì prossimo l'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona non troverà una soluzione, il giorno successivo si riunirà l'assemblea dei soci che valuterà «le più opportune iniziative sindacali» da mettere in pratica.

## Culmv, salari a rischio: camalli verso lo sciopero Alfa, operatori mobilitati

Matteo Dell' Antico Stato di agitazione per i camalli della Culmv. I portuali della Compagnia Unica potrebbero scendere in piazza dopo che durante l' incontro programmato ieri a Palazzo San Giorgio «non sono stati fatti passi in avanti per garantire ai vertici della Culmv di poter far fronte al pagamento degli stipendi», denunciano Filt-Cgil, Fit-Cisl e uiltrasporti. Il motivo per cui la Compagnia è tornata ad avere problemi contabili non è unicamente determinato, secondo quanto circola in banchina, da ritardi dei terminalisti nel pagamento delle giornate lavorate.

A questo si aggiungerebbe un braccio di ferro tutto commerciale tra i camalli e alcuni terminal su alcune partite in sospeso legate a trattenute sui corrispettivi delle giornate lavorate, così come una serie di arretrati che la Culmv a sua volta dovrebbe corrispondere all' agenzia di fornitura di lavoro interinale Intempo. Se entro lunedì prossimo l' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona non troverà una soluzione, il giorno successivo si riunirà l' assemblea dei soci che valuterà «le più opportune iniziative sindacali» da mettere in pratica.

**MOBILITAZIONE ALL' AGENZIA ALFA IL 27 dicembre** si è svolta in Regione una riunione

tra amministrazione e sindacati in merito al rinnovo del contratto integrativo per i dipendenti dell' agenzia Alfa, l' agenzia regionale che si occupa di lavoro e formazione. «A seguito della legge di riordino delle province, Alfa ha ereditato alcune nuove funzioni quali la gestione della formazione professionale e dei centri per l' impiego - spiegano Cgil Fp e Uil Fpl regionali- Quello che, secondo la Regione non può ereditare, è l' adeguamento salariale. È un fatto grave», attaccano i sindacati che sono pronti alla mobilitazione perché «i lavoratori già dipendenti dell' agenzia vedranno il loro salario ridotto di circa tremila euro annui». «Come Regione siamo pronti a trovare una soluzione per l' adeguamento», replica l' assessore Ilaria Cavo.

# Assalto dei pirati alla portacontainer Msc

Genova - Nell'attacco sarebbero stati rapiti sei membri dell'equipaggio della nave.

La Msc Mandy (foto vesselfinder.com), portacontainer da 2.668 teu, ha subito un assalto organizzato dai pirati che infestano le rotte marittime dell'Africa. La nave è stata oggetto dell'attacco al largo delle coste del Benin. Alcuni media locali raccontano di sei membri dell'equipaggio rapiti dai pirati. L'attacco è avvenuto a 55 miglia al largo di Cotonou. **La nave, che batte bandiera panamense, stava navigando ad una velocità di 12 nodi quando si è verificato l'incidente.**

# Terremoto a Livorno, indagati Corsini e Gallanti

Genova - Nei guai anche il segretario generale Provinciali e l'ex dirigente Paroli. La procura chiede l'interdizione dai pubblici uffici per un anno.

Genova - Abuso d'ufficio per la concessione temporanea di alcuni accosti del porto di Livorno: questa l'accusa mossa dalla procura della città toscana ai vertici dell'Autorità portuale livornese. È quanto riporta oggi il Tirreno secondo cui risulterebbero indagati l'ex presidente della Port Authority di Livorno Giuliano Gallanti e l'ex dirigente del Demanio di palazzo Rosciano Matteo Paroli insieme all'attuale presidente Stefano Corsini e al segretario generale in carica Massimo Provinciali. **Secondo quanto riporta il quotidiano, la procura ha richiesto al gip per i quattro indagati anche l'interdizione dai pubblici uffici per un anno, motivo per cui venerdì scorso il giudice li avrebbe interrogati.** L'indagine, che sarebbe partita nel 2016 dopo un esposto di un terminalista ma riguarderebbe contestazioni che risalgono anche a una decina di anni fa, risulterebbero coinvolte in tutto una decina di persone.

### Porto di Livorno caos concessioni: indagati i vertici

Abuso d' ufficio per la concessione temporanea di alcuni accosti del porto di Livorno: questa l' accusa mossa dalla procura della città toscana ai vertici dell' Autorità portuale livornese. È quanto riporta il Tirreno, secondo cui risulterebbero indagati l' ex presidente dell' Authority Giuliano Gallanti e l' ex responsabile Demanio Matteo Paroli, insieme all' attuale presidente Stefano Corsini e al segretario generale Massimo Provinciali. La procura ha richiesto al gip per i quattro indagati l' interdizione dai pubblici uffici per un anno.

L' indagine, che sarebbe partita nel 2016 dopo un esposto di un terminalista ma riguarderebbe contestazioni che risalgono anche a una decina di anni fa, risulterebbero coinvolte in tutto una decina di persone.

# Porto fra silenzi e imbarazzi Ma in tanti difendono Tarzia



## Guerra in porto, diplomazie al lavoro

ALMENO per il momento, in sede locale l'unico intervento istituzionale che chiede di calmare le acque e trovare una soluzione capace di non penalizzare le aspettative dell'armamento Grimaldi è stato quello del sindaco Nogarini. Ma il tema è sulla scrivania di Enrico Rossi, il presidente della Regione che si è sempre speso in prima persona sul porto livornese, e anche del vescovo Simone Giusti, che avrebbe ricevuto un amareggiato resoconto di quanto avvenuto negli ultimi tempi dal direttore del gruppo Grimaldi, Costantino Baldissara.

Non è noto il testo della nota, ma risulta che il vescovo Giusti intenderebbe entrare nell'agone alla ricerca di una via di pacificazione. E di difesa dei posti di lavoro sul porto, già sotto pressione per la crisi. Anche il presidente dell'Autorità di sistema portuale Stefano Corsini per il momento tace. Rientrerà a Livorno oggi, dopo una serie di incon-

tri al Mit e anche per un comitato di gestione portuale che riprenda le file di quello "saltato" alla vigilia di Natale per l'arrivo della finanza a Palazzo Rosciano. Sull'interrogazione dei parlamentari di Fi contro il comandante del porto, ma nella

quale si accusa anche lo stesso Corsini di "aver abdicato" alle sue prerogative decisionali, Corsini non si esprime se non con poche parole.

«Sto rispondendo per scritto - ci ha detto - illustrando punto per punto quanto abbiamo fatto e stia-

mo facendo per i traffici portuali». Chi invece ieri ci è andato giù durissimo è Enio Lorenzini, presidente dell'omonimo terminal multipurpose della sponda est della Darsena Toscana.

«L'attacco in parlamento al comandante del nostro porto - ci ha dichiarato - è inconcepibile e imméritato. L'ammiraglio Tarzia si è impegnato fin dal suo arrivo a Livorno per eliminare storture e disservizi, senza guardare in faccia nessuno e senza subire alcuna pressione. Dobbiamo alla sua azione - ha concluso - interventi decisivi come l'accelerazione dei dragaggi e dell'allargamento della strettoia al Marzocco, l'autorizzazione agli ingressi e uscite delle navi di notte, il ritocco a ribasso delle tariffe del rimorchio, la stessa battaglia per il ripristino del bacino di carenaggio e quelle per trovare soluzione al prossimo trasferimento della nautica dal Mediceo, per demolire le vecchie gru in avamposto, per la sicurezza e tante altre».

Antonio Fulvi

## Regnano il silenzio e gli imbarazzi Ma il nodo restano i pochi accosti

*Dietro lo scontro fra istituzioni, ci sono gli atavici problemi di spazio*



### La tregua

Messaggi incrociati che arrivano dall'alto per calmare le acque. Perché lo scontro tra due istituzioni altrettanto importanti per il porto, l'Autorità marittima (leggi Capitaneria) e palazzo Rosciano (leggi Autorità di sistema) non giova né al lavoro né all'immagine



di ANTONIO FULVI

**TUTTO** sottovoce, sullo scontro in atto nel porto. O meglio, sottovoce tra le istituzioni, che non parlano se non tirate per i capelli dopo l'uscita del sindaco, Filippo Nogarini. In compenso, parla il porto, con i suoi imprenditori e con chi quotidianamente ci lavora.

Silenzi ufficiali giustificati con la delicatezza del tema, ma anche da messaggi incrociati che arrivano dall'alto per calmare le acque. Perché lo scontro tra due istituzioni altrettanto importanti per il porto, l'Autorità marittima (leggi Capitaneria) e palazzo Rosciano (leggi Autorità di sistema) non giova né al lavoro né all'immagine. La tregua ufficiale delle prese di posizione durerà probabilmente fin dopo Epifania. Ma non mancano, come si legge in questa stessa pagina, gli interventi di operatori e associazioni.

Il problema di fondo rimane lo squilibrio tra la domanda di accosti per i traghetti merci e l'offerta che il porto oggi presenta, in una situazione infrastrutturale non certo facile e aggravata dai tempi biblici per fare alcuni lavori che avrebbero potuto almeno alleggerire le carenze

tore portuale tutt'ora in vigore, gli accosti destinati a questo traffico sono pochi in concessione e pochissimi quelli pubblici. Poi ci sono anche delle incongruenze, come quella di un canale industriale che è rimasto non con banchine moderne ma con muri di sponda o quasi, per cui non è possibile dragare senza far cadere tutto, e quindi con forti limitazioni di pescaggio. Aggiungiamo i tempi biblici per fare alcu-

### ANNI DI RITARDI

**Su questo fronte scontiamo palesi insufficienze e tempi biblici per certe opere**

ni lavori che avrebbero potuto almeno alleggerire le carenze: nessuno dimentica che per rimettere la calata Bengasi in condizione di operare con fondale un po' più basso di 9 metri ci sono voluti più di dieci anni e infinite peripezie. E che per usare un pontone sulla testata della sponda est della Darsena Toscana - doveva servire ad allontanare le navi dal ciglio banchina facendo loro guadagnare almeno un metro di

pescaggio - si è passati attraverso un calvario, con ricorsi, accuse e contro-accuse non ancora finito. Potremmo citare altri casi, che conducono tutti all'assioma di partenza: pochi accosti specializzati rispetto alle richieste.

Che c'entra tutto questo con gli attacchi piovuti sul comandante del porto nei giorni scorsi? Premesso che l'ammiraglio Tarzia si è dimostrato fin da subito estremamente deciso a ribadire le proprie prerogative nel porto - in linea del resto con il suo comando generale, che non intende abdicare al ruolo messo decisamente in dubbio dalla riforma Delrio - il detonatore è venuto dal suo duro intervento sul 'gazebo' messo su dalla Grimaldi per il comfort dei passeggeri dei suoi ro/pax: impianto che era stato autorizzato - con qualche imbarazzo postumo - dall'Adsp e che oggi ha innescato anche l'ormai nota e dirimente indagine della procura della Repubblica. Quanto è bastato perché Grimaldi si appellasse a tutte le istituzioni, perché i deputati di Fi alla Camera chiamassero in causa il governo contro l'ammiraglio e il fronte del porto si dividesse. Il che è sempre il peggio del peggio.

# «Concessioni illecite in porto» Indagati i vertici dell'Authority

Abuso d'ufficio è l'accusa della Procura nei confronti di Gallanti, Corsini, Provinciali e Paroli. Intanto l'armatore Onorato sferra un attacco a Palazzo Rosciano

LAZZOTTI E ZUCHELLI / IN CRONACA

PORTO LIGURISTIA

## «Concessioni illecite degli accosti» Indagati i vertici della Port Authority

L'accusa per Gallanti, Corsini, Provinciali e Paroli è abuso d'ufficio: la Procura ha chiesto l'interdizione

**Federico Lazzotti**  
LIVORNO. Si dirada lentamente la nebbia sulla maxi inchiesta della Procura che riguarda la gestione del porto di Livorno e più precisamente le concessioni temporanee reiterate nel tempo lungo la Sponda Ovest, lo spicchio alla radice della Darsena Toscana che comprende le banchine dove oggi partono e arrivano i traghetti Grimaldi per Olbia, Palermo e la Spagna. Quello che emerge – secondo le ipotesi della Procura – è un sistema illecito portato avanti per anni (addirittura a partire dal 2012) dai vertici dell'Autorità portuale che di volta in volta ha utilizzato uno strumento irregolare (la concessione temporanea trimestrale) per affidare gli accosti 14 E, 14 F e 14 G ad almeno quattro diversi terminalisti,

l'ultimo dei quali è Sdt.  
**IPOTESI DI REATO**  
È da qui che nasce l'ipotesi del reato di abuso d'ufficio che il procuratore capo **Ettore Squillacè Greco**, titolare dell'inchiesta, contesta ai vertici dell'Authority attualmente in carica e a quelli che l'hanno preceduta. Nel registro degli indagati sono finiti in quattro (ma si parla di almeno altre dieci persone coinvolte): l'ex commissario poi presidente e infine ancora commissario della Port Authority di Livorno **Giuliano Gallanti**, l'ex dirigente del Demanio di palazzo Rosciano, oggi segretario generale ad Ancona, **Matteo Paroli**, l'attuale numero uno **Stefano Corsini** in carica dal marzo del 2017, e il segretario generale **Massimo Provinciale**,

figura che lega le ultime due gestioni.

### L'INTERDIZIONE

Se questo è ciò che per adesso si conosce dell'indagine partita nel 2016 dopo un esposto firmato da un terminalista concorrente, quello che potrebbe fare ancora più rumore delle guerre tra istituzioni già in corso, sono le conseguenze.

Questo perché il procuratore ha chiesto al giudice per le indagini preliminari nei confronti dei quattro amministratori pubblici indagati (Gallanti, Corsini, Provinciali e Paroli), la misura dell'interdizione. E più precisamente la sospensione dalle cariche pubbliche per un anno. La richiesta è stata presentata ad aprile: quindici pagine nelle quali il magistrato ripercorre i presunti ille-

citi ricostruendo termini, anomalie, vantaggi e svantaggi che le venti concessioni hanno creato.

### L'INTERROGATORIO

L'interrogatorio, previsto dal codice in questi casi, è avvenuto solo venerdì scorso, dunque otto mesi dopo la richiesta, quando in Tribunale, davanti al giudice **Marco Sacquegna**, sono comparsi i quattro indagati. Da quello che emerge Corsini, Provinciali e Paroli, hanno risposto alle domande del giudice per spiegare le loro ragioni, mentre Gallanti si è avvalso della facoltà di non rispondere. Adesso toccherà al giudice sciogliere la riserva e decidere se accogliere (in toto o in parte) oppure respingere la richiesta della Procura. —

© IN NEA/CALCUM DOTT. BRESCHI

LIVORNO

## Abuso d'ufficio, indagati i vertici dell'Authority

LIVORNO. I vertici dell'Autorità portuale di Livorno, attuali e precedenti, indagati per abuso d'ufficio dalla Procura che nei loro confronti ha chiesto l'interdizione di un anno dagli uffici pubblici.

Nel registro degli indagati sono finiti l'attuale presidente Stefano Corsini, il suo predecessore Giuliano Gallanti, il segretario generale Massimo Provinciali, numero due in entrambi i mandati e l'ex

dirigente dell'ufficio Demanio, oggi segretario generale all'Authority di Ancona Matteo Paroli.

Al centro dell'indagine, coordinata dal procuratore capo Ettore Squillace Greco, le concessioni temporanee reiterate nel tempo lungo la Sponda Ovest, lo specchio alla radice della Darsena Toscana che comprende le banchine dove oggi partono e arrivano i traghetti Grimaldi

per Olbia, Palermo e la Spagna. Gli investigatori ipotizzano un sistema illecito portato avanti per anni (addirittura a partire dal 2012) dai vertici dell'Authority portuale che di volta in volta ha utilizzato uno strumento irregolare (la concessione temporanea trimestrale) per affidare gli accosti ad almeno quattro diversi terminalisti.

Venerdì scorso i quattro amministratori indagati sono stati ascoltati dal giudice che adesso dovrà decidere se accogliere o meno la richiesta del pubblico ministero che ha chiesto per tutti la sospensione di un anno da qualsiasi incarico pubblico.—

F.L.

# Barbera dalla parte di Tarzia «Giù le mani dall'ammiraglio»

«Così come a Civitavecchia e a Napoli, anche a Livorno è in corso un tentativo di smantellare le regole del lavoro sulle banchine»

LIVORNO. «Totale sostegno alle iniziative intraprese dell'ammiraglio Tarsia, comandante del porto di Livorno» nel nome della «riaffermata necessità di procedere con rigore ad una rivisitazione del rispetto delle regole nello scalo labronico». Parole e musica di Assimprese, associazione di categoria guidata da Federico Barbera. Lo fa rincarando la dose dopo che gli agenti marittimi (Asamar) si sono schierati a difesa dell'ammiraglio.

Non si ferma, dunque, il clima di guerra che sta incendiando le banchine del porto di Livorno: che si tratti del duello istituzionale fra Capitaneria e

Authority, che si parli invece della «guerra dei due mondi» fra Grimaldi e Onorato (che ha a Livorno il campo di battaglia principale), ecco che Forza Italia ha schierato con Grimaldi 38 parlamentari a partire dal capogruppo alla Camera, suona dalla parte di Grimaldi anche la paura del sindaco Filippo Nogarin che la flotta dell'armatore napoletano lasci il porto di Livorno del quale è uno dei clienti fondamentali. In campo dalla parte dell'ammiraglio Giuseppe Tarzia invece gli agenti marittimi presieduti da Enrico Bonistalli. Ecco che Assimprese chiede che siano «riconosciuti e rispettati i ruoli degli attori della portualità così come previsti dalla legge». Da tradurre così: L'Autorità Marittima (cioè Tarzia), «proprio per il ruolo di control-

lore e garante di imparzialità», dev'essere «lasciata libera di ottemperare a questo compito irrinunciabile».

Destinato all'Authority invece un rimprovero pesante: Barbera la invita («per l'ennesima volta») a «ripristinare in tempi brevissimi la propria struttura ispettiva, (volutamente?) dismessa nel corso degli ultimi anni». Il motivo? C'è bisogno di «un costante monitoraggio di ciò che avviene sul territorio»: difficile credere che, se manca, si riesca a proteggere le regole «da tutti, pubbliche amministrazioni comprese».

Ma Barbera inquadra il caso livornese all'interno di una sfilza di strappi che stanno caratterizzando la portualità italiana. Ad esempio, a Napoli: dove - si afferma - è in corso «un attacco assolutamente illegittimo e proditorio all'organizza-

zione del lavoro portuale attraverso incredibili interpretazioni della legge 84/94». Ad esempio, a Civitavecchia: dove a giudizio di Assimprese «si è momentaneamente arginato il tentativo di smontare le norme per l'utilizzo delle concessioni demaniali».

Tutto questo, secondo Barbera, non è altro che il tentativo di «distuggere l'intero sistema portuale del paese, forti di una rissa tra politici impreparati ed un governo assente ma ammalato dai grandi nomi dello shipping quanto il precedente». Senza contare le «uscite estemporanee» sull'ipotesi di trasformare le Autorità Portuali in società per azioni, l'uscita di Assoport dal tavolo del contratto nazionale tagliando fuori i lavoratori delle Autorità Portuali dalla contrattazione delle regole del lavoro portuale. —

# Onorato infuriato attacca i vertici dell'Authority «Scelta illegale e contro i loro stessi interessi»

Nel mirino il via libera alla tensostruttura di Grimaldi. «Io devo mettere 100 milioni sulla Porto 2000 e loro dicono sì a chi si fa da sé la sua stazioncina che rischia di svuotare il mio investimento. Parlare con Corsini? Neanche per sogno»

Mauro Zucchelli

LIVORNO. «Ve lo racconto io cos'è tutto 'sto bailamme nel porto di Livorno. L'Authority, da un lato, chiede a me che ho vinto una gara pubblica sulla privatizzazione della Porto 2000 un impegno da 100 milioni di euro per costruire la nuova stazione passeggeri e, dall'altro, fa costruire a un altro operatore una sua stazioncina sulla sua banchina. Questo significa una cosa sola: se domani arrivasse un'altra compagnia e chiedesse di farsi la sua stazioncina da un'altra parte, e poi un quarto chiedesse di farsi la sua su un'altra banchina...». Vincenzo Onorato ha passato le leve della gestione operativa della compagnia di navigazione alle nuove leve della sua famiglia, i figli Achille e Alessandro, ma si illude chiunque s'immaginasse di vederlo in pensione con la canna da pesca al moletto: resta punto di riferimento del gruppo che porta il nome suo e di suo padre (che figura come icona del suo whatsapp in una foto del '29). E anzi: «A questo punto posso permettermi di infischiarne del politicamente corretto...»

Lei dice "altro operatore" ma stiamo parlando del suo eterno avversario Grimaldi...

«Esattamente. Ma guardi che non ce l'ho con lui, fa il suo mestiere...».

Con chi ce l'ha?

«Ce l'ho con l'Authority portuale. Hanno dato a Grimaldi la possibilità di costruirsi una stazioncina marittima là dove non poteva».

Se l'è presa per uno sgarbo in favore del suo rivale.

«Sgarbo? Io userei una parola più pesante: il-le-ga-le, punto e basta. Non lo potevano fa-

re e qualcuno gliel'ha fatto fare: altro che sgarbo...».

C'è anche in porto - e non parlo né del suo avversario Grimaldi né dell'Authority - chi sostiene che in realtà l'ultima riforma abbia reso possibile qualcosa del genere.

«Chiunque gliel'abbia detto le ha raccontato una balla. Non si può fare. È un pericolosissimo precedente che dice una cosa chiara: a Livorno ogni operatore può arrivare e chiedere di costruirsi una propria stazioncina marittima. E io allora perché dovrei impegnarmi con un piano di investimenti da quasi 100 milioni di euro, se domattina chiunque si affaccia può svuotarmi il terminal facendosene uno suo e lasciandomi con il cerino in mano. Ma chi accetterebbe condizioni del genere?».

In realtà, la gara per la privatizzazione c'è già stata e, sia pure con l'incredibile ritardo di 15 mesi fra l'aggiudicazione provvisoria e quella definitiva, adesso tocca a lei in tandem con Msc formalizzare la firma e costruire la nuova stazione traghetti e crociere.

«Solo che nel frattempo l'Authority che è l'azionista principale della Porto 2000 ha cambiato le carte in tavola e fatto nascere altrove un secondo terminal. Ma potrebbe farne nascere un terzo o un quarto».

Con quali conseguenze?

«Chi deve accollarsi un piano da 100 milioni è costretto a fare i conti con il rischio concreto di ritrovarsi un terminal svuotato. Ma è un boomerang anche per il porto di Livorno nel suo complesso: anziché una bella stazione marittima, ecco una sfilza di mini-stazioncine da quattro soldi. Ma la cosa curiosa è che con il via libera a Grimaldi nell'area sul-

la Sponda Ovest della Darsena Toscana l'Authority riesce perfino a creare un danno a sé stessa in qualità di principale azionista della Porto 2000. Un bel pasticciaccio, no?».

In una intervista al Tirreno a metà novembre, era già andato all'attacco di Palazzo Rosciano...

«Ne ho chiesto il commissariamento, e torno a chiederlo oggi. Ma c'è di più...».

Cioè?

«Ben venga ogni indagine della magistratura per chiarire come mai i vertici dell'Authority hanno deciso di intraprendere una strada che non è solo, lo ripeto, illegale: è anche in contrasto con i loro interessi come soci controllanti della Porto 2000 in fase di privatizzazione. Non le sembra una cosa singolare?».

È singolare anche che la privatizzazione della Porto 2000 sia rimasta lì per strada: aggiudicata, eppure non si muove foglia. E nemmeno mattone...

«Ma nessun imprenditore si avventurerebbe a rischiare 100 milioni di euro per un bene che rischia di essere svuotato da chi te l'ha venduto, che è poi anche il soggetto regolatore di quel mondo. Hanno in mano una società e mentre la vendono la danneggiano. Ma

lo sa che, in tanti anni sul fronte del porto, una porcheria del genere l'ho vista solo a Livorno? Eppure Livorno la considero casa mia: di me, del mio management, del mio gruppo. Mi hanno fatto un torto e me l'hanno fatto in casa mia. Come dite voi livornesi per esprimere quel mix di sconcerto, incazzatura, sgoamento, amarezza: boia dé...».

La cosa buffa è che all'origine dell'attenzione della magistratura per quel pu-

gno di ettari sulla Sponda Ovest c'è un esposto di Ltm, ma risalente a prima ancora che voi la acquisiste da Renzo Conti...

«Gli esposti credo siano più di uno, e mi fermo qui. Ma aggiungo che lì, su quella banchina alla radice della Darsena Toscana, c'è anche rischio per i passeggeri: se qualcuno si fa male, di chi è la responsabilità?».

In risposta alla sua durissima intervista al Tirreno di novembre, il presidente dell'Authority rispose con una offerta di dialogo: vi incontrerete?

«Ma non ci penso nemmeno. Dialogo di fronte a un provvedimento così palesemente illegale? Figuriamoci: mica voglio essere corresponsabile. Nessuna disponibilità a incontri su questi temi, Porto 2000 inclusa, se resta l'illegalità. Niente compromessi su un assetto illegale».

Ma bisognerà pur arrivare a ripartire per evitare che il porto di Livorno resti un mucchio di cocci rotti. Il sindaco di Livorno è preoccupato per il timore che se ne vada Grimaldi, uno dei principali clienti del porto labronico.

«Il sindaco può stare tranquillo: Grimaldi non se ne andrà, Livorno è uno snodo centrale nella geografia dei suoi traffici. E' un bluff, loro fanno così: basta saperlo ed evitare di cascarci dentro».

L'ALTRA INDAGINE

## E per la tensostruttura del gruppo Grimaldi indagato Corrado Neri

LIVORNO. Non c'è solo l'indagine sulla possibile occupazione illecita delle banchine lungo la Sponda Ovest a far tremare gli equilibri del porto di Livorno. L'altra inchiesta su cui da mesi sta lavorando la Procura riguarda l'ipotesi di abuso edilizio per la realizzazione della tensostruttura all'interno della Darsena Toscana costruita da Sdt, la società nata dall'alleanza fra Sintermar (storico partner di Grimaldi) e Tdt. Una sorta di

stazione marittima di oltre 800 metri quadrati usata anche come biglietteria della stessa compagnia Grimaldi e sequestrata a settembre da parte della capitaneria di porto. Ad oggi l'unico indagato è il presidente di Sdt Corrado Neri, 57 anni.

L'indagine è ancora in corso, ma l'ultima novità riguarda la richiesta di dissequestro presentata dagli avvocati della società. Secondo i giudici che hanno trattato il ricorso non ci sareb-

be l'occupazione di un'area demaniale senza titolo. Bensì un illecito edilizio: la struttura è stata costruita senza titolo poiché serviva un permesso a costruire che al contrario non sarebbe stato presentato.

In questa vicenda, l'Autorità portuale, aveva spiegato all'indomani del sequestro che si era trattato di «un intoppo burocratico che sarà presto risolto». Secondo l'Authority Sdt, che aveva presentato domanda di concessione, si è puntato a dare intanto l'«anticipata occupazione» mentre nel frattempo per motivi burocratici era già scaduta il precedente via libera con l'«occupazione temporanea». Un sistema che però ricorda molto da vicino quello contestato dalla Procura nell'altra indagine. —

# Interporto, Cfft pronta a rilanciare la struttura

*La società Italo belga convita delle potenzialità della piattaforma logistica che dovrà necessariamente essere collegata allo scalo*

CIVITAVECCHIA - Creare sviluppo, rilanciare una struttura che in tutti questi anni non è riuscita ad esprimere le sue potenzialità e creare quel collegamento necessario ed imprescindibile con il porto. Riparte da qui la Civitavecchia Fruit and Forest Terminal che è ormai dentro all'Interporto. Manca soltanto il parere del Comune, titolare della concessione, che ha venti giorni di tempo per esprimersi sui requisiti oggettivi e soggettivi della società, al termine del lavoro della commissione appositamente costituita. Un ok che appare comunque scontato, anche perché ci si trova di fronte ad una società, la Cfft, che in questi quattordici anni di presenza all'interno dello scalo, nella gestione del terminal agroalimentare alla banchina 24, è cresciuta e si è consolidata, mostrando serietà ed impegno.

«Abbiamo da sempre seguito con interesse la questione relativa all'interporto - ha spiegato il manager di Cfft Steven Clerckx - convinti delle potenzialità della struttura e del suo essere strategica per il porto e per il territorio tutto. Nell'ultimo anno soprattutto ci siamo affacciati a più riprese, rallentando però negli ultimi mesi, quando sono sopraggiunti i problemi relativi allo scarico dei container nel porto». Già, perché la Cfft ha rischiato di perdere un traffico fondamentale come quello rappresentato da Chiquita, pronta a dirottare la propria merce in altri scali, senza le garanzie che la legano a Civitavecchia. A partire dalla possibilità di scaricare direttamente le banane alla banchina 24, a ridosso proprio del terminal, senza dover necessariamente far passare i propri container dalla banchina 25, quella gestita da Rtc. «Grazie alla proroga concessa da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, almeno fino a giugno - ha aggiunto Clerckx - e all'impegno del presidente Di Majo di risolvere la questione, si sono create le condizioni per andare avanti, avendo quella tranquillità necessaria per presentare la nostra offerta d'acquisto della piattaforma logistica. E questo a dimostrazione della nostra volontà di continuare ad investire su questo territorio, in modo serio come abbiamo sempre fatto, con prospettive di crescita e di sviluppo, con un progetto che vogliamo portare avanti per rilanciare questo settore. L'Interporto rappresenta un grande impegno per noi, ma siamo consapevoli delle potenziali e delle possibilità di incremento dei traffici per il porto».

Cfft ha intenzione quindi di ampliare i propri orizzonti, non limitandosi più all'agroalimentare, ma spaziando anche in altri settori. Già con l'affitto del capannone da 4mila metri quadrati, nei mesi scorsi, dove poter stoccare merce varia non alimentare, come prodotti farmaceutici o per l'infanzia, Cfft ha iniziato questo percorso. E oggi scommette lanciandosi in questa nuova avventura. «E lo facciamo con 14 anni di obiettivi raggiunti e di crescita continua - ha sottolineato il vicepresidente della società italo belga Sergio Serpente - convinti del fatto che se funziona il porto cresce anche l'interporto e viceversa: un legame che va creato e potenziato. Questa nuova sfida, inoltre, potrebbe risvegliare anche tanti interlocutori, con i quali dialogare per portare avanti il progetto, acquisendo nuovi traffici, cosa che in questi anni non è stata fatta, ed ampliando il mercato».

## -segue

---

La necessità di ampliare i propri spazi aveva già nei mesi scorsi fatto rivolgere lo sguardo di Cfft verso l'Interporto. Poi è arrivato l'investimento sulle gru, ed il progetto è tornato nel cassetto, pronto ad essere rispolverato però qualche settimana fa. «Questa struttura - hanno aggiunto i vertici della società - può davvero diventare un terminal di "confine" a servizio di tutta la merce, a beneficio dello scalo e del territorio». Certo, ci sarà da risolvere la questione annosa del fascio binario incompleto e ci sarà da rivedere i rapporti con chi, al momento, opera all'interno della struttura, con i contratti in scadenza alla fine del mese. Poi la piattaforma logistica potrà finalmente voltare pagina, dopo una lunga storia costellata di ostacoli, difficoltà, indagini fino al fallimento. Insieme al la ripartenza del cantiere ex Privilege potrebbe rappresentare una importante boccata d'ossigeno in termini di occupazione e sviluppo.

La nave dell' Ong da 13 giorni in mare

## L' invito del sindaco di Napoli: «SeaWatch sbarchi da noi»

Ma Salvini replica a De Magistris: **porti chiusi**

Napoli mette a disposizione il proprio **porto** per lo sbarco dei migranti a bordo della nave SeaWatch, da tredici giorni in mare con il maltempo che imperversa e le scorte che cominciano a scarseggiare, ma per il ministro Salvini i **porti italiani** dovranno restare chiusi.

L' odissea delle due ong tedesche prosegue sotto i riflettori delle polemiche e dopo gli innumerevoli appelli - l' ultimo è quello congiunto di 18 organizzazioni - l' Ue riferisce di essere stata in contatto nei giorni scorsi con alcuni Stati membri per trovare una soluzione. Dopo le segnalazioni sul mare mosso e il peggioramento delle condizioni di salute di alcuni dei 32 naufraghi, nelle ultime ore Malta aveva già accolto la SeaWatch nelle proprie acque territoriali, ma finora non c' è stata alcuna autorizzazione allo sbarco. E poco distante, sempre in zona La Valletta, c' è anche l' imbarcazione della SeaEye, che ha a bordo altre 17 persone soccorse ed è in mare da sei giorni.

Il commissario Avramopoulos ha chiesto ai Paesi dell' Ue di «fornire il loro sostegno e contribuire a questo sforzo congiunto per sbarcare quelli a bordo in modo sicuro e il prima possibile». Ma finora a tendere una mano sono state solo alcune città e non i governi nazionali.

«Mi auguro che questa barca si avvicini al **porto** di Napoli perché contrariamente a quello che dice il Governo noi metteremo in campo un' azione di salvataggio e la faremo entrare in **porto**. Sarò il primo a guidare le azioni di salvataggio», ha detto il sindaco di Napoli, Luigi De Magistris, il quale in una lettera alla ong ha anche specificato - riferendosi a Salvini - che «se la protervia del ministro dovesse spingersi fino a impedirle di entrare, abbiamo già disponibili 20 imbarcazioni che, in sicurezza raggiungeranno Seawatch3 per **portare** a terra le persone che lei sta ospitando».

Le reazioni del ministro non si è fatta attendere: «I **porti italiani** sono chiusi, abbiamo accolto già troppi finti profughi, abbiamo arricchito già troppi scafisti! I sindaci di sinistra pensino ai loro cittadini in difficoltà, non ai clandestini», ha replicato Salvini tuonando che quei barconi servono a comprare armi e droga e io in Italia non vo gliò né armi né droga, mettetevi il cuore in pace».

## -segue

---

Nonostante il «no» del Viminale, 18 organizzazioni, tra cui Save The Children, Amnesty International, Emergency e Medici Senza Frontiere, hanno fatto appello con urgenza all' Italia e agli altri Stati membri dell' Unione europea di attivarsi senza ulteriori tentennamenti». «Grazie #Napoli, grazie #Palermo, grazie #Livorno. Ci dà speranza vedere città italiane lottare per chi è in difficoltà in mare...»: così Sea Watch Italy, su Twitter, ringrazia i sindaci che si sono detti pronti a aprire i porti delle loro città alla nave della Ong.

## SeaWatch ancora in mare L' Ue lavora alla soluzione

ROMA Napoli mette a disposizione il proprio porto per lo sbarco dei migranti a bordo della nave SeaWatch, da tredici giorni in mare con il maltempo che imperversa e le scorte che cominciano a scarseggiare, ma per il ministro Salvini i porti italiani dovranno restare chiusi. L' odissea delle due ong tedesche prosegue sotto i riflettori delle polemiche e dopo gli innumerevoli appelli - l' ultimo è quello congiunto di 18 organizzazioni - l' Ue riferisce di essere stata in contatto nei giorni scorsi con alcuni Stati membri per trovare una soluzione. Dopo le segnalazioni sul mare mosso e il peggioramento delle condizioni di salute di alcuni dei 32 naufraghi, nelle ultime ore Malta aveva già accolto la SeaWatch nelle proprie acque territoriali, ma finora non c' è stata alcuna autorizzazione allo sbarco. E poco distante, sempre in zona La Valletta, c' è anche l' imbarcazione della SeaEye, che ha a bordo altre 17 persone soccorse ed è in mare da sei giorni. Il commissario Avramopoulos ha chiesto ai Paesi dell' Ue di «fornire il loro sostegno e contribuire a questo sforzo congiunto per sbarcare quelli a bordo in modo sicuro e il prima possibile». Ma finora a tendere una mano sono state solo alcune città e non i governi nazionali.

## **Traffico container, Gallozzi: "Salerno tiene, nonostante il mancato avvio della riqualificazione portuale"**

A Salerno il traffico dei container tiene nel 2018, nonostante ci sia ancora molto da fare per migliorare le strutture portuali. È questa, in sintesi, la riflessione di Agostino Gallozzi, presidente di Gruppo Gallozzi SpA, che ha commentato i dati relativi alla movimentazione complessiva di merci e passeggeri forniti dall'AdSP Tirreno Centrale. "I dati dimostrano in merito all'andamento del traffico contenitori - evidenzia Gallozzi - confermano il sostanziale mantenimento dei volumi di traffico nello scalo salernitano, nonostante il mancato avvio dei lavori di riqualificazione portuale (dragaggi, imboccatura). Risulta, cioè, interamente compensato dall'acquisizione di nuovi traffici incrementali il trasferimento delle Linee Messina a Napoli in seguito all'entrata della linea nell'orbita MSC e quindi alla ovvia scelta di utilizzare il terminal di proprietà di quest'ultima (Conateco, che anche grazie a questo "trasferimento" cresce)".

"L'anno si chiude - conclude Gallozzi - con l'entrata in funzione presso Salerno Container Terminal delle 2 nuove gru per containers (oltre ad altri 4 nuovi reach stackers) della Liebherr nell'ambito di un complessivo piano di investimenti pari a circa 20 milioni di euro diventato operativo già alcuni mesi fa con l'arrivo di una prima nuova gru. Il piano continuerà a gennaio con l'arrivo di 6 trattori portuali Kalmar e 12 rimorchi portuali della Houcon".

## Convenzione tra AdSp Mam e Aeroporti di Puglia

Per la riqualificazione dello scalo di Brindisi

BARI – L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale ed Aeroporti di Puglia Spa hanno sottoscritto una convenzione per il "Finanziamento e la realizzazione delle opere di riqualificazione del piazzale sosta aeromobili ed adeguamento delle infrastrutture di volo e relativi impianti AVL (Aiuti visivi luminosi)".

Il documento costituisce la parte finale di un lungo e complesso percorso intrapreso dall'Ente portuale in sinergia con Aeroporti di Puglia, Enac ed Enav finalizzato all'innalzamento dei limiti dell'air-draft (superficie di avvicinamento) presso le banchine di Costa Morena Terrare, nel porto medio di Brindisi che ad oggi limita fortemente i traffici portuali, soprattutto per quanto attiene l'ingresso nel porto interno di grandi navi da crociera.

L'importo stanziato dall'Authority finanzia interventi strutturali alla pista RWY 13/31 che prevedono lo spostamento di alcune centinaia di metri della soglia della pista nonché l'innalzamento dell'angolo di planata al fine di garantire livelli maggiori di sicurezza nel sorvolo del porto medio, consentendo il transito di navi con air-draft fino a 50 metri. Parte significativa del finanziamento verrà utilizzata, anche, per implementare gli impianti AVL, ossia il sistema di illuminazione dedicato alle infrastrutture di volo avente lo scopo di fornire agli equipaggi informazioni visive utili alla stabilizzazione della traiettoria degli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta e di notte.

"Gli attuali limiti dell'air-draft hanno, finora, fortemente penalizzato lo scalo portuale", commenta il presidente dell'AdSp Mam, Ugo Patroni Griffi. "Senza gli interventi programmati, il porto di Brindisi risulterebbe, nell'immediato futuro, completamente inadeguato e obsoleto per affrontare la rivoluzione in atto nel settore dello shipping: il gigantismo navale. Tutte le tipologie di navi, infatti, stanno conoscendo una crescita senza pari, dalle bulk carriers alle petroliere, dalle ro-ro ai traghetti passeggeri e navi da crociera, alle portacontainer. A Brindisi porto e aeroporto sono attigui e vivono in sinergia. Dobbiamo positivamente sfruttare tale peculiarità, fornendo servizi assolutamente innovativi e allettanti, come il fly and cruise, su cui già stiamo lavorando", ha concluso Patroni Griffi.

"L'aeroporto del Salento di Brindisi – ha dichiarato il presidente di Aeroporti di Puglia, Tiziano Onesti – assolve a una funzione essenziale per la crescita del territorio. Gli eccellenti risultati conseguiti in termini di crescita del traffico e sviluppo del network rappresentano solo una parte, sia pur la più evidente, del complesso lavoro che sottintende allo sviluppo di un'infrastruttura vitale per l'economia dell'area. L'ulteriore innalzamento dei livelli di safety dell'aeroporto, già rispondenti alle norme attestate da Enac che ha certificato questo scalo, al pari di quelli di Bari e Taranto, in base al nuovo Regolamento Europeo 139/2014", rappresentano, in tal senso, un altro passaggio fondamentale. La convenzione sottoscritta con l'AdSp Mam è la dimostrazione concreta di come, con il coinvolgimento di tutti gli stakeholder, si possa concorrere alla crescita di un'infrastruttura che, nell'ottica dell'integrazione aria – terra, fa di Brindisi un unicum nel nostro sistema dei trasporti".

L'opera rientra nell'ambito di un imponente progetto predisposto da Aeroporti di Puglia per la realizzazione di "Interventi di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo", necessari allo sviluppo e all'ammodernamento del sistema aeroportuale di Brindisi.

I lavori permetteranno il sensibile miglioramento degli standard di qualità dei servizi prestati agli aeromobili.

Il progetto Mediterranima

## Augusta, il «Todaro» adotta un quartiere

*Allestiti stand e spettacoli, rievocati anche gli antichi mestieri come i salinari*

Per un intero pomeriggio «bianco» hanno ravvivato una parte del quartiere della Borgata, antistante la chiesa di Santa Lucia, ad Augusta con canti, balli, rievocazioni di antichi mestieri portuali come i salinari e stand con manufatti realizzati dagli studenti e allestiti nel tratto di viale Italia, compreso tra via Enna a via Ragusa, per l'occasione chiuso alla circolazione veicolare. Così nei giorni scorsi alunni e docenti del terzo istituto comprensivo «Todaro» hanno dato vita al progetto «Mediterranima - Adottiamo un quartiere» che ha previsto attività a tema tra storia, cultura e tradizioni locali, con l'orchestra e il coro dell'istituto, che si sono esibiti accompagnati da danze, mostre fotografiche e mini guide turistiche con l'obiettivo di puntare a promuovere la conoscenza, la salvaguardia del territorio a vocazione marittima e portuale. Si è trattato del primo momento di condivisione esterna e collettiva tra l'istituto, le attività commerciali, le parrocchie e le associazioni esistenti nel territorio nell'ambito del progetto che proseguirà per tutto l'anno scolastico coinvolgendo la scuola dell'infanzia, la primaria e la secondaria per «promuovere iniziative concrete di valorizzazione del territorio locale, che diano visibilità alla zona Borgata e costruire nella comun cultura e alla tutela del proprio quartiere, patrimo dirigente scolastico Rita Spada. Per realizzarlo c'è di sistema portuale del mare di Sicilia orientale «Diapason», oltre al supporto di diversi club service

## Migranti, soccorsi e porto sicuro: ecco le regole

ROMA Per l' Italia, il «place of safety» (l' obbligo dello sbarco in un luogo sicuro) è determinato dall' Autorità Sar, Centrale operativa della Guardia Costiera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in coordinamento con il Ministero dell' Interno. E se esiste l' obbligo internazionale di prestare soccorso ai naufraghi e di assicurare loro un «luogo sicuro» - dettato dalla Convenzione di Amburgo - ci sono anche norme nazionali, contenute nel Codice della navigazione, che consentono al ministero delle Infrastrutture di interdire l' accesso alle acque territoriali o ai porti italiani per specifiche ragioni tassative. Si tratta di motivi di ordine pubblico, sicurezza della navigazione e (ma non è questo il caso) di protezione dell' ambiente marino. Nella prima ipotesi il Mit agisce di concerto con il ministero dell' Interno, mentre nella seconda interviene direttamente su segnalazione della Guardia Costiera, a cui spetta la sorveglianza e il controllo. A dettare l' obbligo di prestare soccorso a chi si trova in mare in difficoltà è la Convenzione di Amburgo sulla ricerca e il salvataggio marittimo, un accordo internazionale finalizzato a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile. L' intesa, denominata appunto SAR, è stata siglata il 27 aprile del 1979, ma l' Italia l' ha ratificata 10 anni dopo, nel 1989. Da quelle norme non deriva solo il dovere di sottrarre i naufraghi al pericolo di perdersi in mare: c' è anche l' obbligo, strettamente connesso al primo, di sbarcarli in un luogo sicuro, e che riguarda appunto il «place of safety». Nell' ottica della Convenzione SAR, è «sicuro» il luogo in cui viene garantita la protezione fisica delle persone soccorse in mare. Ma l' accezione di sicurezza del luogo di sbarco diventa più ampia quando i naufraghi sono anche migranti: in questo caso entrano in gioco anche altri requisiti legati all' esigenza di attuare procedure amministrative connesse allo status di richiedente asilo delle persone soccorse. Si parte dall' obbligo internazionale di aiutare i naufraghi.

## **Federagenti guarda al 2019. Duci: "Per i porti ci vuole il restyling della riforma"**

Un rinnovamento, anzi un "restyling", sia per la riforma dei porti in Italia, che fino ad ora "non ha portato a casa i risultati attesi", sia per le navi che nel mondo dovranno adeguarsi alle norme sulle emissioni inquinanti che entreranno in vigore tra un anno esatto. Sono i due più importanti cambiamenti attesi per il 2019 da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, che ha fatto un bilancio dell'anno appena concluso ed ha analizzato le linee di tendenza dello shipping e della portualità.

### **La riforma dei porti**

"Con la riforma – ha detto Duci – i privati sono usciti dagli organi di indirizzo e governo delle Autorità di sistema portuale e i tavoli di partenariato non hanno funzionato come cinghia di trasmissione fra economia reale e sistema pubblico e gli stessi comitati di gestione fra presidente ed enti locali". Non solo: con la riforma i presidenti dei porti non hanno ottenuto più libertà di azione. Genova potrebbe essere l'apripista "di un necessario restyling" per cambiare modello. "I poteri attribuiti dalla legge Genova al commissario per la ricostruzione del ponte anche in funzione portuale credo possano essere una palestra, per capire se una semplificazione delle procedure burocratiche da adottare per realizzare opere all'interno degli scali può essere lo strumento per velocizzare ed efficientare questi enti" spiega Duci. Se funzionerà potrebbe essere estesa a tutti i porti: "Attribuendo però i poteri ai presidenti e non a soggetti esterni".

### **Le novità per lo shipping**

"Nel 2019 – ha ricordato Duci – le navi si dovranno adeguare per essere pronte il primo gennaio del 2020, e per tutte quelle che ad esempio dovranno montare lo scrubber (per il lavaggio dei fumi) avremo un'assenza temporanea dal mercato perché dovranno fermarsi per effettuare i lavori e questa riduzione di flotta potrebbe avere un effetto positivo sui noli". La normativa internazionale impone che i combustibili impiegati dalle navi dovranno avere un tenore di zolfo dello 0,50% contro l'attuale 3,50%, o per ottenere lo stesso risultato le navi potranno usare gli scrubber o usare il Gnl, gas naturale liquefatto. "Con le navi ferme per lavori, e penso che avverrà in maniera massiva, si toglierà tonnellaggio dal mercato e quindi riducendo l'offerta è facile che il livello dei noli possa leggermente salire dando ossigeno ad un mercato che ne ha bisogno", ha concluso Duci.