



INDICE



Primo piano:

- **Porti, manager in rivolta "non siamo chiusi"**
(Il Secolo XIX, La stampa, Il Tirreno, Catania Oggi, Gazzetta del Sud, Tempo Stretto, The Medi Telegraph, Corriere della Sera)

Notizie dai Porti:

Venezia:

"...Modello Venezia in difesa delle città d'arte, ..." (Avvenire)

"...Tassa di sbarco..." (La Nazione)

La Spezia:

"...la gara sui servizi di rimorchio..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...vento gelido in porto, indagini corso..." (Il Corriere Marittimo, Il Telegrafo, Il Tirreno)

"...i sindacati: "conflitti mettono a rischio ..." (The Medi Telegraph)

"...Baldassarri: Grimaldi porta a livorno quasi 90 milioni ..." (The Medi Telegraph)

Gioia Tauro:

"...Vertenza in porto, Mct pronta a fare appello contro il reintegro..." (Gazzetta del Sud)

Taranto:

"...il consiglio si stato rigetta ricorso contro piloti..." (La Gazzetta Marittima)

Messina:

"...L'Autority fa rotta verso l'ampliamento..." (Gazzetta del sud)

Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Bollettino Avvisatore Marittimo 5 gennaio 2019

Il Secolo XIX

Da Napoli alla Spezia i presidenti degli scali si ribellano al ministro «Non c'è nessun provvedimento, aspettiamo chiarimenti tecnici»

Porti, manager in rivolta «Non siamo chiusi» E Toninelli li minaccia

Lorenzo Cresci Ha iniziato Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, quella che include Napoli: «I porti italiani sono chiusi? Non è così». A seguire, in poche ore, la presidente degli scali della Spezia e Marina di Carrara, Carla Roncallo. E poi Pino Musolino, capo del porto di Venezia.

Così è nata la rivolta dei manager che gestiscono quegli scali marittimi spesso scavalcati e lasciati a gestire situazioni delicate. «Beninteso, i porti si possono chiudere, secondo le regole previste dalle norme: ma, per poterlo fare, occorre una ordinanza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che però non esiste agli atti», denuncia Spirito. L'effetto domino è innescato, dal Sud al Nord del Paese, anche in quegli scali che, comunque, difficilmente sarebbero lo sbocco naturale di quelle navi costrette al largo di Malta, senza un porto d'attracco. «Da essere umano penso sia vergognoso e incredibile che non si riesca a trovare una soluzione per risolvere la terribile situazione di queste persone e che dobbiamo assistere inermi al braccio di ferro tra i vari Stati europei, Italia in primis, giocato sulla pelle di uomini, donne e bambini già stremati dalla loro storia,

prima ancora che da questo viaggio», dice Roncallo, accogliendo l'appello di apertura del porto arrivato da quattro consiglieri comunali spezzini. «Rispondo loro che il porto non è chiuso, come, ritengo, non lo siano gli altri porti italiani».

LA RISPOSTA È LA MINACCIA Il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, sceglie Facebook per rispondere. «Nessuna Autorità di sistema portuale italiana può arrogarsi prerogative che travalicano le sue funzioni amministrative.

Darò mandato alle strutture del mio ministero di valutare eventuali accertamenti di natura disciplinare», scrive in un post che raccoglie più di 1500 like in poche ore e commenti come «chiudete tutto, All'articolo 83, il Codice di Navigazione prevede che «il ministro dei Trasporti può limitare o vietare transito e sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, sicurezza della navigazione e, di concerto con il ministro dell'Ambiente, per protezione dell'ambiente marino».

- segue

L' articolo 1113 è sull' omissione di soccorso: prevede la reclusione da 1 a 3 anni per chi «richiesto dall' autorità competente, omette di cooperare con i mezzi dei quali dispone al soccorso di una nave, di un galleggiante, di un aeromobile o di una persona in pericolo.

non li vogliamo, neanche le donne e i bambini». Ma è l' ipotesi di una sanzione che sembra spropositata ai diretti interessati, una risposta che nasconde il malcontento per una presa di posizione che, sottolineano ambienti Cinquestelle, arriva da presidenti di autorità portuali considerati vicini al Pd. Musolino, da Venezia, non tarda a reagire: «Ho chiesto al ministero semplicemente un chiarimento tecnico che aspettiamo da mesi rispetto alla questione della possibile chiusura dei porti in assenza di qualsiasi provvedimento ministeriale dice - e non vedo come porre una domanda tecnica per autotutela possa configurare possibili provvedimenti disciplinari evocati dal ministro.

Esiste la libertà di pensiero e espressione e se oggi la "Sea Watch" arrivasse ai bordi del Porto di Venezia non avrei alcuna autorità per impedirle di attraccare, diverso invece il discorso dello sbarco che compete alle autorità di pubblica sicurezza, in assenza di un decreto del ministero».

I DUBBI DEGLI OPERATORI È sulle normative che i presidenti dei porti insistono: «Non esiste un decreto del ministero delle Infrastrutture e Trasporti che chiuda, per motivi di ordine pubblico i porti.

Il ministero dell' Interno può vietare lo sbarco di passeggeri, non l' ingresso nei porti, competenza riservata solo al ministero delle Infrastrutture. Esistono profili di rilevanza penale nel caso di omissione di soccorso in mare a carico dei privati, figuriamoci acari co di un soggetto pubblico», scrivono. Se Toninelli dice «non ho emanato alcun decreto di chiusura dei porti perché non serve, non essendo alcun porto interessato alle operazioni e non avendo il Maritime rescue coordination centre (Mrcc) italiano coordinato i soccorsi, a Musolino non resta che chiudere: «Il riferimento al Mrcc non c' entra nulla in questo caso.

Non possiamo continuare a leggere di porti da chiudere senza regole».

-

Dal Sud al Nord gli scali marittimi si ribellano al ministro dei Trasporti
"Non c'è nessuno provvedimento, aspettiamo un chiarimento tecnico"

I manager dei porti: "Non siamo chiusi" E Toninelli li minaccia

Il capo del porto di Venezia: "Non saprei come impedire l'attracco delle navi"

IL CASO

LORENZO CRESCI

Ha iniziato Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, quella che include Napoli: «I porti italiani sono chiusi? Non è così». A seguire, in poche ore, la presidente degli scali della Spezia e Marina di Carrara, Carla Roncallo. E poi Pino Musolino, capo del porto di Venezia. Così è nata la rivolta dei manager che gestiscono quegli scali marittimi spesso scavalcati e lasciati a gestire situazioni delicate. «Beninteso, i porti si possono chiudere, secondo le regole previste dalle norme: ma, per poterlo fare, occorre una ordinanza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che però non esiste agli atti», denuncia Spirito.

L'effetto domino è innescato, dal Sud al Nord del Paese, anche in quegli scali che, comunque, difficilmente sarebbero lo sbocco naturale di quelle navi costrette al largo di Malta, senza un porto d'attracco. «Da essere umano penso sia vergognoso e incredibile che non si riesca a trovare una soluzione per risolvere la terribile situazione di queste persone e che dobbiamo assistere inermi al brucio di ferro tra i vari Stati europei, Italia in primis, giocato

sulla pelle di uomini, donne e bambini già stremati dalla loro storia, prima ancora che da questo viaggio», dice Roncallo, accogliendo l'appello di apertura del porto arrivato da quattro consiglieri comunali spezzini. «Rispondo loro che il porto non è chiuso, come, ritengo, non lo siano gli altri porti italiani».

La risposta è la minaccia

Il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, sceglie Facebook per rispondere. «Nessuna Autorità di sistema portuale italiana può arrogarsi prerogative che travalicano le sue funzioni amministrative. Darò mandato alle strutture del mio ministero di valutare eventuali accertamenti di natura disciplinare», scrive in un post che raccoglie più di 1500 like in poche ore e commenti come «chiudete tutto, non li vogliamo, neanche le donne e i bambini». Ma è l'ipotesi di una sanzione che sembra spropositata ai diretti interessati, una risposta che nasconde il malcontento per una presa di posizione che, sottolineano ambienti Cinquestelle, arriva da presidenti di autorità portuali considerati vicini al Pd. Musolino, da Venezia, non tarda a reagire: «Ho chiesto al ministero semplicemente un chiarimento tecnico che aspettiamo da mesi rispetto alla questione della possibile chiusura dei porti in assenza di qualsiasi provvedimento ministeriale - dice - e non vedo come porre una domanda tecnica per autotutela possa configurare possibili provvedimenti discipli-

nari evocati dal ministro. Esiste la libertà di pensiero e espressione e se oggi la "Sea Watch" arrivasse ai bordi del Porto di Venezia non avrei alcuna autorità per impedirle di attraccare, diverso invece il discorso dello sbarco che compete alle autorità di pubblica sicurezza, in assenza di un decreto del ministero».

È sulle normative che i presidenti dei porti insistono: «Non esiste un decreto del ministero delle Infrastrutture e Trasporti che chiuda, per motivi di ordine pubblico i porti. Il ministero dell'Interno può vietare lo sbarco di passeggeri, non l'ingresso nei porti, competenza riservata solo al ministero delle Infrastrutture».

Esistono profili di rilevanza penale nel caso di omissione di soccorso in mare a carico del privati, figuriamoci a carico di un soggetto pubblico», scrivono. Se Toninelli dice «non ho emanato alcun decreto di chiusura dei porti perché non serve, non essendo alcun porto interessato alle operazioni e non avendo il Maritime rescue coordination centre (Mrcc) italiano coordinato i soccorsi, a Musolino non resta che chiudere così: «Il riferimento al Mrcc non c'entra nulla in questo caso. Non possiamo continuare a leggere di porti da chiudere senza regole».

Dalla Spezia a Napoli si alzano le voci dei presidenti degli scali marittimi
Dura replica di Toninelli: «Valuteremo possibili sanzioni disciplinari»

Nessun decreto nega l'approdo La rivolta delle Autorità portuali

IL CASO

Lorenzo Cresci

Ha iniziato Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, quella che include Napoli: «I porti italiani sono chiusi? Non è così». A seguire, in poche ore, la presidente degli scali della Spezia e Marina di Carrara, Carla Roncallo. E poi Pino Musolino, capo del porto di Venezia. Così è nata la rivolta dei manager che gestiscono quegli scali marittimi spesso scavalcati e lasciati a gestire situazioni delicate. «Beninteso, i porti si possono chiudere, secondo le re-

gole previste dalle norme: ma, per poterlo fare, occorre una ordinanza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che però non esiste agli atti», denuncia Spirito.

L'effetto domino è innescato, dal sud al nord del Paese, anche in quegli scali che difficilmente sarebbero lo sbocco naturale di quelle navi costrette al largo di Malta, senza un porto d'attracco. «Da essere umano penso sia vergognoso e incredibile che non si riesca a risolvere la terribile situazione di queste persone e che dobbiamo assistere inermi al braccio di ferro tra i vari Stati europei, Italia in primis, giocato sulla pelle di uomini, donne e bambini già stremati dalla loro storia, prima ancora che dal viaggio», dice Roncallo, accogliendo

l'appello di apertura del porto arrivato da quattro consiglieri comunali spezzini. «Rispondo loro che il porto non è chiuso, come, ritengo, non lo siano gli altri porti italiani».

Il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, sceglie Facebook per rispondere. «Nessuna Autorità di sistema portuale italiana può arrogarsi prerogative che travalicano le sue funzioni amministrative. Darò mandato alle strutture del mio ministero di valutare eventuali accertamenti di natura disciplinare», scrive in un post che raccoglie più di 1.500 like in poche ore e commenti come «chiudete tutto, non vogliamo neanche donne e bambini».

Ma è l'ipotesi di una sanzione che sembra spropositata ai diretti interessati, una rispo-

sta che nasconde il malcontento per una presa di posizione che, sottolineano ambienti Cinquestelle, arriva da presidenti di autorità portuali considerati vicini al Pd. Musolino, da Venezia, non tarda a reagire: «Ho chiesto al Ministero un chiarimento tecnico che aspettiamo da mesi rispetto alla questione della possibile chiusura dei porti in assenza di qualsiasi provvedimento ministeriale - dice - e non vedo come porre una domanda tecnica per autotutela possa configurare possibili provvedimenti disciplinari evocati dal ministro. Esiste la libertà di pensiero e espressione e se oggi la "Sea Watch" arrivasse al Porto di Venezia non avrei alcuna autorità per impedirle di attraccare». —

 SINDACATO NAZIONALE GIORNALISTI

Sui migranti in mare Salvini sfida la Chiesa «Fate i vostri appelli ma non entra nessuno»

Il vescovo di Torino Cesare Nosiglia: «Pronti ad accogliere le famiglie» Polemica tra il leader leghista e Di Maio: «A decidere sarà il governo»

Alessandro Di Matteo /ROMA Dopo i sindaci e i governatori, Matteo Salvini apre il fronte di scontro con la Chiesa. «Finché sarò ministro i porti saranno chiusi», ha detto il ministro dell'Interno dopo che persino Papa Francesco si era speso per gli immigrati a bordo delle navi Sea Watch e Sea Eye. «Possono fare gli appelli che vogliono, Fabio Fazio, il vescovo, il cantante, il calciatore, ma io rispondo a 60 milioni di italiani che hanno diritto a un Paese in cui si entra se si ha il diritto», ha spiegato in una delle sue dirette Face book, stavolta dal Viminale.

L' APPELLO AI LEADER EUROPEI In mattinata il Pontefice all' Angelus aveva rivolto un «accorato appello ai leader europei, perché dimostrino concreta solidarietà nei confronti di 49 persone che da parecchi giorni sono a bordo di due navi nel Mediterraneo». Il vescovo di Torino Cesare Nosiglia si era spinto a dichiarare la disponibilità della Chiesa torinese «ad accogliere alcune delle famiglie che si trovano a bordo delle navi». «La nostra Chiesa aveva già offerto questa disponibilità per i profughi della nave Diciotti, nel settembre scorso», ha detto Nosiglia.

«Ci pare necessario lanciare un segnale preciso alle autorità istituzionali italiane e degli altri Paesi europei sul significato dell' accoglienza, altrimenti come facciamo a predicare l' accoglienza dei bisognosi, se poi non ci mettiamo nelle condizioni di praticarla?». «Quanti migranti accogliamo? Zero, abbiamo già dato», la gelida risposta di Salvini. «Su questa scrivania ho firmato il permesso di arrivare in Italia a centinaia di donne e bambini riconosciuti in fuga da associazioni serie. Poi basta: per i trafficanti di esseri umani i porti italiani sono, erano e saranno chiusi.

Grazie a questo traffico gli scafisti comprano armi e droga. Io non sarò complice e non mollo di un millimetro: se cediamo il 6 gennaio dal giorno dopo siamo da capo e gli scafisti torneranno a far quattrini e le Ong che non rispettano le norme torneranno ad aiutare i trafficanti».

Quindi il botto e risposta con Di Maio. «Sui porti decido io», attacca il leader leghista ma l' altro vicepremier lo stoppa: «No, la decisione è collegiale, del governo».

LA RIVOLTA DELLE REGIONI Dopo la rivolta dei sindaci aperta il 2 gennaio da Leoluca Orlando, il

- segue

fronte tra il capo leghista e gli enti locali a guida centrosinistra resta aperto. Oggi la giunta della Regione Toscana guidata da Enrico Rossi si riunisce per dare mandato ai legali di fare ricorso alla Corte Costituzionale contro la legge Salvini, in particolare sull'articolo 13 che impedisce l'iscrizione all'anagrafe per i richiedenti asilo. I tempi sono strettissimi: il ricorso va presentato entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge, e cioè il 3 febbraio. L'obiettivo, spiegano dalla Regione, è dimostrare che con quella norma lo Stato è intervenuto su materie come l'assistenza sociale (di competenza regionale) e su materie concorrenti tra Stato e Regioni come sanità e istruzione. In sostanza, senza poter concedere la residenza ai richiedenti asilo, la Toscana si troverebbe a non poter erogare servizi su cui invece ha voce in capitolo. A Firenze si ragiona anche sulla possibilità che la Regione porti alla Consultale questioni sollevate da alcuni sindaci sulla costituzionalità della legge Salvini. «È previsto dalla legge la Loggia del 2003», spiega l'assessore Pd Vittorio Bugli. Sulla stessa linea si muovono anche altre regioni a guida dem.

Oggi il governatore del Lazio Nicola Zingaretti incontra l'avvocatura regionale per mettere a punto il dossier e capire se ci sono fondate possibilità di fare ricorso alla Consulta. «Se ci sono le condizioni giuridiche non perderemo tempo», fa eco il governatore del Piemonte Sergio Chiamparino. Così anche la presidente dell'Umbria Catiuscia Marini e quello della Calabria Mario Oliverio.

Sui migranti in mare Salvini sfida la Chiesa «Fate i vostri appelli ma non entra nessuno»

Il vescovo di Torino Cesare Nosiglia: «Pronti ad accogliere le famiglie» Polemica tra il leader leghista e Di Maio: «A decidere sarà il governo»

Alessandro Di Matteo /ROMA Dopo i sindaci e i governatori, Matteo Salvini apre il fronte di scontro con la Chiesa. «Finché sarò ministro i porti saranno chiusi», ha detto il ministro dell'Interno dopo che persino Papa Francesco si era speso per gli immigrati a bordo delle navi Sea Watch e Sea Eye. «Possono fare gli appelli che vogliono, Fabio Fazio, il vescovo, il cantante, il calciatore, ma io rispondo a 60 milioni di italiani che hanno diritto a un Paese in cui si entra se si ha il diritto», ha spiegato in una delle sue dirette Face book, stavolta dal Viminale.

L' APPELLO AI LEADER EUROPEI In mattinata il Pontefice all' Angelus aveva rivolto un «accorato appello ai leader europei, perché dimostrino concreta solidarietà nei confronti di 49 persone che da parecchi giorni sono a bordo di due navi nel Mediterraneo». Il vescovo di Torino Cesare Nosiglia si era spinto a dichiarare la disponibilità della Chiesa torinese «ad accogliere alcune delle famiglie che si trovano a bordo delle navi». «La nostra Chiesa aveva già offerto questa disponibilità per i profughi della nave Diciotti, nel settembre scorso», ha detto Nosiglia.

«Ci pare necessario lanciare un segnale preciso alle autorità istituzionali italiane e degli altri Paesi europei sul significato dell' accoglienza, altrimenti come facciamo a predicare l' accoglienza dei bisognosi, se poi non ci mettiamo nelle condizioni di praticarla?». «Quanti migranti accogliamo? Zero, abbiamo già dato», la gelida risposta di Salvini. «Su questa scrivania ho firmato il permesso di arrivare in Italia a centinaia di donne e bambini riconosciuti in fuga da associazioni serie.

Poi basta: per i trafficanti di esseri umani i porti italiani sono, erano e saranno chiusi.

Grazie a questo traffico gli scafisti comprano armi e droga. Io non sarò complice e non mollo di un millimetro: se cediamo il 6 gennaio dal giorno dopo siamo da capo e gli scafisti torneranno a far quattrini e le Ong che non rispettano le norme torneranno ad aiutare i trafficanti».

Quindi il botta e risposta con Di Maio. «Sui porti decido io», attacca il leader leghista ma l' altro vicepremier lo stoppa: «No, la decisione è collegiale, del governo».

LA RIVOLTA DELLE REGIONI Dopo la rivolta dei sindaci aperta il 2 gennaio da Leoluca Orlando, il

- segue

fronte tra il capo leghista e gli enti locali a guida centrosinistra resta aperto. Oggi la giunta della Regione Toscana guidata da Enrico Rossi si riunisce per dare mandato ai legali di fare ricorso alla Corte Costituzionale contro la legge Salvini, in particolare sull'articolo 13 che impedisce l'iscrizione all'anagrafe per i richiedenti asilo. I tempi sono strettissimi: il ricorso va presentato entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge, e cioè il 3 febbraio. L'obiettivo, spiegano dalla Regione, è dimostrare che con quella norma lo Stato è intervenuto su materie come l'assistenza sociale (di competenza regionale) e su materie concorrenti tra Stato e Regioni come sanità e istruzione. In sostanza, senza poter concedere la residenza ai richiedenti asilo, la Toscana si troverebbe a non poter erogare servizi su cui invece ha voce in capitolo. A Firenze si ragiona anche sulla possibilità che la Regione porti alla Consultale questioni sollevate da alcuni sindaci sulla costituzionalità della legge Salvini. «È previsto dalla legge la Loggia del 2003», spiega l'assessore Pd Vittorio Bugli. Sulla stessa linea si muovono anche altre regioni a guida dem.

Oggi il governatore del Lazio Nicola Zingaretti incontra l'avvocatura regionale per mettere a punto il dossier e capire se ci sono fondate possibilità di fare ricorso alla Consulta. «Se ci sono le condizioni giuridiche non perderemo tempo», fa eco il governatore del Piemonte Sergio Chiamparino. Così anche la presidente dell'Umbria Catiuscia Marini e quello della Calabria Mario Oliverio.

Trieste chiede scusa al clochardIl Papa all' Ue: «Concreta solidarietà»

*La replica del ministro Salvini : «Chi fa i soldi sulla pelle della gente non ha un porto»
Ma l' altro vicepremier, Di Maio: «Possiamo prenderci dieci persone, tra donne e bambini»*

Valentina Roncati ROMA L' appello a far sbarcare i 49 migranti, che da giorni sono sulle navi delle ong Sea Watch e Sea Eye, dopo che dai vescovi, è arrivato direttamente da Papa Francesco. «Rivolgo un accorato appello ai leader europei, perché dimostrino concreta solidarietà nei confronti di queste persone», ha detto il pontefice all' Angelus. La Curia di Torino Intanto ha dichiarato la propria disponibilità ad accogliere alcune delle famiglie che si trovano a bordo delle due navi mentre sono 9.000 le proposte di aiuto giunte finora al Comune di Napoli in seguito all' appello lanciato dall' amministrazione. Il titolare del Viminale, Matteo Salvini, ha però ribadito: «Quanti ne accogliamo? Zero. Chi fa i soldi sulla pelle della gente non ha un porto. Voglio un paese aperto ma chiuso per i trafficanti.

Se cediamo, da domani siamo da capo, gli scafisti torneranno a far quattrini e le Ong che non rispettano le norme torneranno ad aiutare i trafficanti».

Poche ore dopo l' appello del Pontefice il premier maltese Joseph Muscat ha detto che Malta non diventerà il luogo dove vengono fatti sbarcare i migranti salvati dalle organizzazioni umanitarie che altri Paesi non vogliono

accogliere. In un' intervista a One Radio, Muscat ha chiarito che è sua responsabilità non creare un precedente facendo sbarcare i 49 migranti bloccati sulle due navi. «Il governo - ha affermato - deve trovare un equilibrio tra protezione di vite umane e proteggere Malta e la sua sicurezza, evitando che siano minacciate».

Intanto, il titolare delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, ha chiarito: «Nessuna Autorità di sistema portuale italiana può arrogarsi prerogative che travalicano le sue funzioni amministrative.

Darò mandato alle strutture del mio ministero di valutare eventuali accertamenti di natura disciplinare. Non ho emanato alcun decreto di chiusura dei porti perché non serve, non essendo alcun porto italiano interessato alle operazioni e non avendo il Maritime rescue coordination centre italiano coordinato i soccorsi».

- segue

Ma la presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, secondo la quale è «vergognoso e incredibile che non si riesca a trovare una soluzione» per i 49 a bordo delle due imbarcazioni, ha sottolineato che «qualsiasi nave può chiedere l' autorizzazione all' attracco e seguire le normali procedure e indicazioni impartite dall' Autorità Marittima. Diversa invece è la questione dell' autorizzazione allo sbarco, operazione che può essere vietata dal Ministero dell' Interno».

«Penso che proprio per dare uno schiaffo morale all' Europa che sta ancora in settimana bianca e a Malta che li tiene lì da giorni e giorni, possiamo prenderci dieci tra donne e bambini», ha ribadito l' altro vicepremier, Luigi Di Maio.

Sea Watch, dal canto suo continua ad implorare: «Fermiamo questa insopportabile violazione del diritto internazionale e dei diritti fondamentali, fateli scendere subito!». Ed il medico di bordo, Franck Dorner, avverte che sulla nave «la situazione diventa ogni giorno più instabile e cresce il livello di stress. La gente salvata - ricorda - era traumatizzata quando ha raggiunto la nostra nave ed ora ogni giorno il mal di mare e le onde alte accrescono i problemi che queste persone stanno affrontando». La vicenda, dunque, per l' esponente della ong, «deve finire il più presto possibile. Abbiamo bisogno di una risposta dalla comunità europea, per una giusta distribuzione delle persone che abbiamo a bordo».

«Ci fa soffrire vedere le forze di governo giocare una loro battaglia politica sulla sofferenza delle persone. L' operato dell' Europa è gravemente insufficiente ma le inadempienze della politica non possono ricadere sulle spalle degli ultimi e degli indifesi, usati oggi come strumenti di ricatto per bassi giochi di potere», ha ammonito Libera, guidata da don Luigi Ciotti.

Intanto ieri il sit-in "#ApriteiPorti" è stato organizzato a Roma, da Officina 47, associazione che raggruppa tutrici e tutori volontari di minori stranieri non accompagnati.

Migranti: 'Qui è guerra con Malta!', da atti tribunale ministri i segreti della Diciotti (2)

(AdnKronos) - "Incredibile, continua l'inchiesta su di me: sarei un sequestratore per aver fermato in mare una nave carica di immigrati. Ora l'indagine, partita da Agrigento, passerà da Palermo a Catania... Ma chiudetela qui e lasciatemi lavorare!", aveva sbottato Salvini. Ma cosa avevano scritto i giudici del Tribunale dei ministri di Palermo nel provvedimento inviato a Catania e di cui, finora, erano emersi solo alcuni stralci? "Secondo la ricostruzione del fatto è inconfutabile - scrivono i giudici palermitani nel documento rintracciato dall'AdnKronos - che le unità navali italiane hanno compiuto una attività di soccorso e salvataggio in sostituzione delle autorità maltesi, sulle quali gravava il dovere primario di intervenire, non soltanto nella formale qualità di titolare del coordinamento assunta il giorno prima, ma soprattutto perché la fase di allarme di pericolo si è verificata ed è stata dichiarata nell'area Sar di sua pertinenza". I giudici non risparmiano dure critiche alle autorità maltesi. "Dalle prove acquisite - dice il Tribunale dei ministri di Palermo - risulta chiaro che il comportamento illecito e gravemente irresponsabile dell'autorità maltese non è dipeso da motivi tecnici o da impossibilità oggettive di operare, ma dall'intenzionale proposito di spingere forzatamente il barcone nelle acque italiane per scaricare sullo Stato italiano la responsabilità primaria dell'evento". "Può quindi affermarsi in tale contesto di plurime violazioni delle convenzioni internazionali che soltanto la tempestività e la professionalità delle autorità marittime italiane hanno consentito di scongiurare un disastro umano che avrebbe portato al naufragio certo di 190 persone". Nel provvedimento vengono, quindi, inseriti messaggi whatsapp scambiati tra il capo di gabinetto del ministro dell'Interno e l'ammiraglio della Guardia costiera fin dalla mattina del 16 agosto. "La diatriba si è prolungata anche nella giornata del 17 agosto - scrive il Tribunale dei ministri - con scambio di email tra le due autorità marittime contrapposte, finché in serata il Ministero delle Infrastrutture ha inviato due diverse richieste di Pos (Place of safety): richiesta di Pos italiano, e richiesta di Pos maltese, per l'ennesima volta diffidata all'adempimento dei propri doveri". Tra il 18 e il 19 agosto si è verificato uno "stallo procedurale" "avendo i vertici della Guardia costiera ritenuto di dovere concedere a Malta un ultimo spatium deliberandi per la definizione della vicenda", dice il tribunale dei ministri. L'attesa di risposta da parte della Valletta "si è prolungata e in quel lasso di tempo si è dato l'ordine di spostare la nave in direzione Pozzallo, in attesa di risposta maltese". Ipotesi accantonata il 20

agosto quando "visto il persistente silenzio di Rcc Malta - scrivono i giudici - si è deciso di fare ormeggiare la nave a Catania con il concerto del ministro Toninelli".

I portuali: aperti ai migranti Alt di Toninelli : rischiate sanzioni

Navi bloccate in mare, l'appello del Papa Salvini non cede: «Qui non entra nessuno»

Danilo Toninelli contro i presidenti delle Autorità portuali e Matteo Salvini contro la Chiesa. Sono due i fronti aperti sul caso dei 49 migranti che da giorni sono bloccati al largo di Malta sulle due navi che li hanno soccorsi al largo di Malta.

Aspettano un porto che li accolga e sono stati molti ieri i presidenti di Autorità portuale che si sono detti pronti a farli attraccare. Dalla Spezia a Napoli a Venezia è scattata la rivolta dei manager. Immediata la reazione del ministro ai Trasporti Toninelli che ha minacciato provvedimenti disciplinari. E gli appelli all'accoglienza del Papa e dell'arcivescovo di Torino Cesare Nosiglia non hanno intaccato la determinazione del ministro dell'Interno Salvini: «Fate pure i vostri appelli, ma in Italia non entra più nessuno».

Decreto sicurezza: in Sicilia fronte trasversale anti-Salvini sui migranti

Il fronte anti-salvini in Sicilia si fa trasversale e mentre il sindaco Orlando incassa il favore dei colleghi di altri comuni d' Italia (da Sala a Milano, Nardelli a Firenze, De Magistris a Napoli) nell' isola la disapplicazione del decreto sicurezza trova consensi al di là degli steccati dei partiti. La Sicilia, primo approdo dei migranti, si conferma terra ospitale e la fronda che ha preso il via dalle dichiarazioni del sindaco di Palermo Leoluca Orlando registra adesioni trasversali, da Forza Italia al M5S passando per il Pd. Il primo sostegno ad Orlando è arrivato dal presidente dell' Ars Gianfranco Micciché , commissario regionale di Forza Italia che ha però sottolineato d' essere d' accordo con il sindaco solo su questo tema. Micciché, che in estate si recò al porto di Catania, per dare solidarietà ai migranti della Diciotti ed attaccò duramente Salvini, ha annunciato una seduta dell' Assemblea sul tema migranti. E a Radio Rai ha aggiunto: " Quella di Orlando è una buona iniziativa, quasi obbligatoria in Sicilia. Noi siciliani siamo un popolo di 60 milioni di persone di cui 55 sono emigrate. Leggi contro l' immigrazione a noi siciliani fanno male . Sulla Diciotti c' erano persone che avevano subito la guerra, come si fa a dire di no a persone che scappano dalla guerra solo perché sono nere? Le leggi si devono rispettare ma se in Italia in un periodo particolare sono state rispettate le leggi razziali questo non voleva dire che fossero buone leggi. Non è sbagliato ribellarsi a leggi fatte male " In casa Pd sono tutti con Orlando ed il neo segretario regionale Davide Faraone ha indicato nella posizione del sindaco di Palermo un modello da seguire. Faraone ha infatti trasmesso a tutti i segretari provinciali Pd e agli amministratori la nota di Orlando al dirigente dell' anagrafe con la quale sospende il decreto sicurezza per gli aspetti legati al rilascio della residenza ai migranti, esortandoli ad applicarla anche nei loro Comuni. Con Leoluca Orlando si schiera anche il grillino Ugo Forello (suo avversario alle amministrative del 2017): " Tante cose mi dividono da Leoluca ma in questo caso, fossi stato sindaco, mi sarei comportato come lui. Il decreto sicurezza ha diversi profili incostituzionali e la norma che impedisce l' iscrizione all' anagrafe ai migranti con il permesso di soggiorno in scadenza crea un' inqualificabile divisione fra cittadini di serie A e di serie B". Il sindaco di Palermo ribadisce di non voler essere considerato un rivoluzionario ma anzi di aver fatto un gesto istituzionale contro un decreto che uomini di Chiesa hanno definito disumano: " È sostanzialmente un dovere per un sindaco- dice Orlando -. Il decreto Salvini è anche criminogeno, perché avendo abolito

- segue

la protezione umanitaria arriva anche a vietare la residenza anagrafica, e crea condizioni in cui il legittimo diventa automaticamente illegittimo. Gli effetti pratici saranno la negazione del diritto alla salute, del diritto alla scuola per i figli. Ci sono decine di migliaia di persone che oggi risiedono legalmente in Italia, pagano le tasse, versano contributi all' Inps e fra qualche settimana o mese saranno 'senza documenti' e quindi illegali. Questo significa incentivare la criminalità, non combatterla o prevenirla. E' una legge che viola numerose norme della Costituzione, sentenze della Consulta e la Dichiarazione universale dei diritti dell' uomo ". A Messina oggi, su proposta del consigliere comunale Pd Alessandro Russo sarà presentata una mozione per aderire alla "ribellione" palermitana mentre il consigliere del gruppo misto Salvatore Sorbello lancia un appello ai colleghi di Lega e Cinque Stelle , affinché si facciano carico, tramite i loro interlocutori politici nazionali e Regionali, " di procedere immediatamente all' apertura di un canale umanitario in favore delle Navi Sea-Watch e Sea Eye, con a bordo rifugiati- tra i quali donne e bambini (anche neonati)- al fine di farle attraccare al porto di Messina . Le navi si trovano attualmente bloccate nel mar Mediterraneo, in acque Maltesi, dopo essere state respinte da parte di alcuni Stati, tra i quali il nostro, in palese violazione del diritto internazionale e del Diritto umanitario". Anche Messinacomuna " s i schiera a sostegno dei sindaci che obbediscono alla Costituzione Italiana, prima che ad ogni altra disposizione . I valori sanciti dalla Dichiarazione Universale dei Diritti dell' Uomo e dalla Costituzione della Repubblica Italiana sono irrinunciabili e insuperabili; provvedimenti-bandiera di carattere retrivo e regressivo, per quanto ammantati da vesti di leggi parlamentari, non possono tradirne i valori e le ispirazioni" Messinacomuna plaude quindi alla sospensione degli effetti del Decreto che, da Palermo a Napoli, da Firenze a Torino, da Reggio Calabria a Cerveteri, da Siracusa a Riace, molti sindaci italiani hanno posto in essere, mobilitando anche l' ANCI : " Non si tratta di "disobbedienza civile", ma di "obbedienza costituzionale ". Intanto il sindaco di Firenze Nardella sta valutando le strade per il ricorso alla Corte Costituzionale per via incidentale mentre il sindaco di Milano Sala fa un appello al ministro Salvini via Facebook: "Ci ascolti e riveda il decreto sicurezza, così non va"

Toninelli attacca Roncallo: «Valuteremo azioni disciplinari»

Roma - «Nessuna Autorità di sistema portuale italiana può arrogarsi prerogative che travalicano le sue funzioni amministrative. Darò mandato alle strutture del mio ministero di valutare eventuali accertamenti di natura disciplinare. Non ho emanato alcun decreto di chiusura dei porti perché non serve, non essendo alcun porto italiano interessato alle operazioni e non avendo il Mrcc (Maritime rescue coordination centre) italiano coordinato i soccorsi». Lo afferma il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli in relazione alla vicenda migranti.

Paita attacca Salvini

«È difficile trovare parole più appropriate per esercitare il proprio ruolo e chiarire poi con parole semplici quanto precise che i porti sono aperti perché non risultano atti contrari del ministero dei Trasporti, mentre il Viminale può solo vietare lo sbarco». Lo ha detto la deputata del Partito Democratico Raffaella Paita commentando le parole della presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo, la quale aveva risposto all'appello di alcuni consiglieri che invocavano l'apertura del porto della Spezia, porto di Exodus, per accogliere i 49 migranti di Sea Watch. «È evidente che Salvini sta usurpando poteri di altri, che per ignavia glielo lasciano fare. La sensibilità di una donna in certi casi vale più di centinaia di dichiarazioni» ha aggiunto Paita.

Il colloquio

Il sindaco M5S di Carrara: questo decreto non ci piace, è urgente un vertice

«Creerà problemi, decideremo in Comune cosa fare»

CARRARA «Adotterete il decreto sicurezza? No comment», aveva risposto venerdì Francesco De Pasquale, sindaco pentastellato di Carrara. Ma dietro quella sospensione del giudizio si nascondeva un mal celato nervosismo politico e una netta bocciatura del dl governativo.

Il riserbo è stato superato?

«Non ancora - risponde il primo cittadino -. Per ora osservo il contrasto su questi temi tra i due schieramenti del governo nazionale e allo stesso tempo mi permetto di far presente che io sono un sindaco del Movimento 5 Stelle alla guida di un monocolore pentastellato. Dunque credo sia facilmente comprensibile quale sia il mio giudizio e quelli della giunta e della mia maggioranza sul Dl sicurezza. Non ci piace, siamo contrari, ci creerà un bel po' di problemi. Comunque decideremo lunedì».

Già, perché De Pasquale, professore di Lettere alla scuola media Carducci-Tenerani di Carrara, già impiegato di banca (settore ispettorato e antiriciclaggio), bibliotecario volontario presso la parrocchia dei Santissimi Giacomo e Cristoforo, ha deciso di indire gli «stati generali» del movimento a Carrara, che poi è di fatto il monocolore che sta guidando la città dopo quasi settant'anni di dominio del centro sinistra. «Sì, abbiamo convocato per domani una riunione della maggioranza, approfondiremo l'argomento e scioglieremo ogni riserva. È chiaro che qui siamo di fronte a una legge nazionale e ci sono pochi margini di manovra. Esamineremo tutte le problematiche che emergeranno.

Però una cosa l'abbiamo già chiara: questa legge ci crea evidenti difficoltà e le assicuro che in una città come la mia, dove esiste degrado sociale, non è cosa di poco conto». Nella vicina Livorno il collega e compagno di movimento Nogarin ha messo nero su bianco il non gradimento decreto. «Filippo se lo può permettere di più, è in scadenza - sorride De Pasquale -. Io sono d'accordo con lui.

Carrara e Livorno sono due città simili per storia, anche politica, e hanno visioni conformi».

Ma il sindaco di Carrara aprirebbe il suo porto a navi, come la Sea Watch, che trasportano immigrati, farebbe sbarcare uomini, donne e bambini da eventuali barconi? De Pasquale allarga le braccia: «Il

- segue

sindaco non ha poteri su scali mari porti, è l' **Autorità portuale** che decide, non posso firmare ordinanze di apertura di scali marittimi. Se poi lei mi chiede politicamente come la penso, non ho alcun problema a risponderle che sì lo farei assolutamente. Se dipendesse da me io quella nave di disperati la farei attraccare. Carrara è una città aperta, accogliente, solidale».

Sulla presunta incostituzionalità del decreto sicurezza, De Pasquale ammette di non essere un esperto di diritto costituzionale. «Sarà la Consulta a deciderlo. - spiega -. Io prevedo da sindaco che la mia città avrà problemi da questa normativa. Ci troveremo con persone senza tutela e ci dovremo inventare un sistema di aiuto per i bisognosi, anche extracomunitari. Temo che il decreto aumenterà la richiesta di aiuti e le risorse comunali sono già insufficienti».

MARCO GASPERETTI

Opzione zero

Modello Venezia in difesa delle città d'arte

In apparenza è solo una goccia nel mare magnum della Legge di Bilancio approvata a fine anno dalle Camere, in realtà potrebbe segnare un punto di svolta nella gestione del patrimonio artistico del nostro Paese. È il 'contributo di sbarco' che il Comune di Venezia è stato autorizzato ad adottare - in alternativa all' imposta di soggiorno ed estendendone notevolmente il raggio d' azione - per un importo massimo di 10 euro a persona: colpirà i cosiddetti 'turisti mordi e fuggi', come ad esempio i passeggeri delle grandi navi da crociera, che visitano la città lagunare senza soggiornarvi.

L' ipotesi è che la nuova **tassa di sbarco** per Venezia funzioni con sostituto d' imposta: a pagare, come sovrapprezzo sui biglietti, dovrebbero essere cioè le compagnie che fanno servizio di trasporto - pullman, aerei, navi da crociera - a fini commerciali in arrivo a Venezia. Non può stupire l' entusiasmo con il quale questa novità è stata accolta dagli albergatori: secondo Bernabò Bocca, presidente di Federalberghi, «le nostre città sono musei e come accade nei musei, è giusto pagare il biglietto d' ingresso». Il

provvedimento infatti mira ad elevare la qualità dei flussi turistici che invadono ogni giorno Venezia, stabilendo una linea di demarcazione tra turisti soggiornanti e nomadi, con l' obiettivo di aumentare gli introiti per le casse cittadine. Ma anche prescindendo dal dato economico, che potrebbe sembrare semplicemente 'discriminante' nei confronti del turismo più popolare, la nuova **tassa** si rivela un tentativo prezioso per combattere il fenomeno dell' intasamento e dell' eccessivo sfruttamento delle nostre città d' arte.

Una questione che merita d' essere affrontata e non semplicemente subita - come già avevo segnalato dalle pagine di Avvenire - per tutelare un patrimonio unico al mondo, non riproducibile e oggi fortemente a rischio. Si tratta, a mio avviso, di un provvedimento che andrebbe esteso rapidamente a Roma e a Firenze, i cui centri storici oggi soffrono di una situazione simile a quella veneziana, e gradualmente ad altri centri minori caratterizzati da centri storici piccoli e particolarmente affollati.

Sapendo che se l' effetto più immediato potrebbe essere apparentemente negativo, ovvero una diminuzione dei flussi turistici, quelli conseguiti a medio termine sarebbero invece tutti strutturalmente positivi: in primis un notevole miglioramento del decoro dei centri storici più 'delicati', che avrebbero servizi pubblici più adeguati (a numeri inferiori di presenze) e sarebbero privati di quella miriade di attività commerciali di scarsissimo livello che oggi ne caratterizza il profilo urbano.

- segue

E come conseguenza diretta un graduale aumento del numero di giorni medi di permanenza dei turisti (stranieri), che oggi risulta per le città d' arte italiane notevolmente più basso che per Parigi e per Londra, un incremento significativo della ricchezza lasciata dai turisti sul territorio, un sostegno importante per le case comunali (spesso esangui, come nel caso di Roma Capitale). È fondamentale, dunque, che alla prima (coraggiosa) mossa del Governo in questa direzione ne seguano altre. Perché la tutela del nostro patrimonio artistico e culturale, andando oltre stereotipi e falsi miti del passato, è oggi la migliore strategia per costruire un futuro di sviluppo sostenibile per il Belpaese. E per lasciare ai nostri figli qualcosa di meglio di ciò che abbiamo trovato.

RIPRODUZIONE RISERVATA.

FRANCESCO DELZIO

Tassa di sbarco

Tassa di sbarco Ho letto che anche alle Cinque Terre vogliono mettere una 'tassa di sbarco' per i turisti come già sta facendo Venezia. Secondo me è giusto: fanno bene i sindaci di Riomaggiore e degli altri Comuni a chiedere un contributo di questo tipo, è giusto che certe località ricevano attenzioni e finanziamenti come Venezia.

Le Cinque Terre sono bellissime e soffrono, al pario di altre località turistiche importanti. Lettera firmata.

PUBBLICATA SUL SITO DELLA CAPITANERIA DI PORTO

A La Spezia la gara sui servizi di rimorchio

Stabilito un valore di partenza intorno ad 8,5 milioni - La realtà dei mezzi navali che cambia



LA SPEZIA – Sul servizio di rimorchio nel porto la Capitaneria ha pubblicato sul suo sito l'avviso di avvio al procedimento per arrivare alla limitazione ad un unico soggetto delle operazioni. Attualmente il servizio è riservato alla "Rimorchiatori riuniti spezzini Srl" ma il provvedimento della Capi-

taneria risponde al regolamento europeo 2017/352 che disciplina la fornitura dei servizi portuali con norme in comune in materia di trasparenza finanziaria.

L'avviso ha anche aperto la gara per il nuovo affidamento del servizio, che si chiuderà giovedì prossimo 10 gennaio per un valore

totale stimato di 8 milioni e 500 mila euro. La competenza della Capitaneria riguarderebbe la gara sul rimorchio per il porto spezzino, mentre per Marina di Carrara - che pure fa parte ormai dello stesso "sistema" - sussisterebbero altre realtà operative gestite dalla locale Capitaneria.

I servizi di rimorchio stanno registrando normative sempre più dettagliate da parte di Bruxelles, anche se le realtà dei vari porti europei sono totalmente diverse e difficilmente si possono integrare con un'unica norma scali come Rotterdam e Palermo. Anversa e Napoli, eccetera. Tra l'altro il continuo progresso tecnologico dei rimorchiatori ha posto in campo realtà impensabili fino a pochi anni fa: come la sperimentazione in corso in nord Europa di rimorchiatori addirittura senza equipaggio, gestiti da terra attraverso consolle elettroniche wi-fi. Un mondo che cambia, dunque, più velocemente di quanto le norme stesse facciano. (A.F.)

Livorno, vento gelido in porto finanziari in Authority e indagati in corso

Indagati i vertici dell'Authority livornese, dovranno rispondere di avere concesso, nell'arco di 7 - 8 anni, la concessione temporanea di tre accosti lungo la sponda ovest del porto alle società: Seatrag, Sintermar e SDT. L'armatore Grimaldi potrebbe lasciare le banchine livornesi?

di Roberto Nappi

LIVORNO - Vento gelido e temperature sotto zero. In porto da qualche tempo c'è tempesta e non solo meteorologica. Tutto è cominciato la scorsa estate, alla fine di agosto, quando la Capitaneria di porto ha posto sotto sequestro una tensostruttura creata dal gruppo armatoriale Grimaldi alla radice di una banchina, la Darsena Toscana. Per qualche mese è sembrato che tutti avessero ignorato o quasi la situazione finché negli ultimi giorni dell'anno appena trascorso, il comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale ha avuto un sussulto: ha dovuto improvvisamente rinviare la riunione del comitato di gestione in programma quella mattina. Non perché qualche impiegato non aveva preparato per tempo i documenti, ma perché proprio quel mattino otto militari della Guardia di Finanza si erano presentati negli uffici dell'Authority per acquisire varie borse di documenti. E si trattava di incartamenti che facevano la storia di quella benedetta tensostruttura.

Poi, qualche giorno dopo, proprio mentre per le strade cominciavano ad esplodere i botti di fine anno, gli avvenimenti sono precipitati. Diversi operatori portuali (a partire dal 2012) avevano presentato esposti in Procura denunciando l'assegnazione di quello spazio (circa 800 metri quadri) alla radice della Darsena Toscana a varie aziende marittime. All'inizio lo spazio di banchina era stato assegnato come "occupazione temporanea" poi come "anticipata assegnazione". Soluzioni provvisorie che però rischiavano di diventare sempre meno "provvisorie" questo era il pensiero dei ricorrenti.

Insomma una lunga storia di ricorsi, di carte da bollo e di avvocati. Ultimamente in prima fila contro l'Autorità portuale e le sue "concessioni temporanee" l'armatore Vincenzo Onorato che proprio lo scorso anno aveva vinto una gara pubblica bandita dall'Authority per la privatizzazione della Porto 2000 la società che per lo scalo livornese gestisce il traffico passeggeri. E in sostanza Onorato dice che mentre lui si è impegnato a investire 100 milioni di euro per costruire la nuova stazione passeggeri, l'Authority consente ad un altro operatore (Grimaldi) di costruire una sua stazione di accoglienza su una banchina. Si tratta di una battaglia nella guerra fra i due importanti armatori? Assolutamente no, Grimaldi fa il suo mestiere dice Onorato. Il problema è l'Authority.

Così ecco intervenire i finanziari coordinati dal procuratore della repubblica Ettore Squillace Grecco. Per il momento c'è una richiesta della magistratura di una misura interdittiva con conseguente richiesta della sospensione per un anno dai loro uffici per quattro amministratori pubblici indagati. Si tratta dell'ex presidente dell'Authority, l'avvocato genovese Giuliano Gallanti, dell'attuale presidente Stefano Corsini, del segretario generale Massimo Provinciali e dell'ex dirigente del Demanio Matteo Paroli, attualmente segretario generale dell'Authority di Ancona. Tutti sono stati interrogati, in tre hanno risposto e spiegato le loro ragioni al magistrato, soltanto Gallanti si è avvalso della facoltà di non rispondere.

Secondo l'accusa dovranno rispondere di avere concesso, nell'arco di 7 - 8 anni, la concessione temporanea, troppe volte rinnovata ad ogni scadenza trimestrale, dei tre accosti lungo la sponda ovest del porto a tre società: prima alla Seatrag, poi alla Sintermar e quindi alla SDT (Sintermar e Darsena Toscana). Tre terminalisti che di volta in volta, ecco il punto dolens, hanno avuto lo stesso cliente: Grimaldi.

E così siamo alla fine della storia? Niente di più sbagliato perché adesso radio banchina parla, e racconta che ci sarebbero almeno un'altra decina di indagati. E dice anche che Grimaldi, piuttosto seccato, starebbe pensando di lasciare il porto di Livorno. Un bel guaio per questo scalo se dovesse farlo davvero.



**Manfredi
Potenti**

LEGA

«Il governo e il porto»

«LA LEGA garantisce che il porto di Livorno è al centro dell'attenzione di questo governo». Lo assicura l'onorevole Manfredi Potenti che spiega: «E' un comune interesse degli organismi pubblici e privati non lasciare che i conflitti commerciali o gli effetti delle necessarie attività di indagine sui presunti fatti illeciti commessi sull'area portuale possano ritardare o porre a rischio gli investimenti già programmati su questa infrastruttura od ancora ostacolare la concorrenza».

Serve un confronto Altolà alle guerre, iniziamo a discutere

Le cronache portuali di questi giorni descrivono situazioni da far tremare i polsi: tentativi di screditamento e delegittimazione delle istituzioni portuali quali l'Autorità di Sistema portuale e la Direzione Marittima, una paradossale interrogazione parlamentare per un mancato accosto, come se il porto di Livorno o il Paese non avesse altre questioni aperte di ben più alto spessore.

Nell'era digitale della comunicazione, che consente di leggere le notizie in tempo reale da Pechino a Camberra, il fatto certo è che l'immagine del porto di Livorno ne esce a pezzi, con il rischio di far rientrare le intenzioni di investimenti, ma anche la possibilità di attrarre nuovi traffici. Traggo spunto dall'articolo a firma di Mauro Zucchelli per ribadire che in questo contesto schierarsi con questa o quella istituzione non serve a niente, anche perché non sono in contrapposizione, così come non serve stare con un gruppo armatoriale o l'altro. Il problema centrale è quello legato alle regole in base alle quali deve funzionare il porto. Siamo anche nel mezzo di una indagine della Magistratura che avrà il suo corso e sulla quale nessuno ha dubbi che sarà portata a termine nel modo più corretto e garantista possibile.

Personalmente sono preoccupato dello stato dei fatti, che rischia di sfociare in una situazione di non ritorno, preoccupato perché alla fine ne risentiranno i traffici e con essi i lavoratori e le loro famiglie, intorno alla nostra attività trovano di che vivere direttamente oltre 400 famiglie e intorno a quella più in generale del porto si moltiplicano, ed è per questo che in noi prevale il senso di responsabilità rispetto alla situazione, al lavoro e a coloro che a Livorno portano lavoro.

Credo sarebbe utile avviare e dare corso all'apertura di un tavolo, che per altro era stato annunciato anche nel Comitato di Partenariato, per affron-

tare la questione degli accosti, delle banchine e delle regole locali che in un contesto di quadro, dettato dalla legge 84/94 con le ultime modificazioni.

Con chi guida le istituzioni portuali, con le associazioni degli operatori portuali va trovata velocemente una sintesi, esorto chi fosse d'accordo con questa impostazione a darne cenno per richiedere alle stesse l'avvio di un confronto, io lo faccio da subito. Se poi fosse addirittura il governatore Rossi a presenziare il tavolo credo che saremmo tutti garantiti.

I punti di criticità del porto sono gli spazi a terra e gli accosti, dobbiamo trovare il modo di convivere fino a quando sarà realizzata la Piattaforma Europa che, è bene ricordare, oltre alla delocalizzazione e realizzazione di un unico terminal contenitori, con la conseguente messa a disposizione di importanti aree e banchine, prevede anche la realizzazione di un adeguato terminal ro-ro, i player di questa attività dovrebbero guardare a questa realizzazione anziché farsi la guerra. Su questi temi dovrebbe essere incalzato il governo e la politica.

Enzo Raugel

presidente Compagnia Portua

L'OPINIONE

MANFREDI POTENTI

ROSSI NO, VOLTIAMO PAGINA

La Lega garantisce che il porto di Livorno è al centro dell'attenzione di questo governo. È un comune interesse degli organismi pubblici e privati non lasciare che i conflitti commerciali o gli effetti delle necessarie attività di indagine sui presunti fatti illeciti commessi sull'area portuale possano ritardare o porre a rischio gli investimenti già programmati su questa infrastruttura o ancora ostacolare la concorrenza. Ma c'è il rischio di possibili schemi del passato. Ci si riferisce a invocati interventi in qualità di garante del presidente della Regione Toscana, ente amministrato dal Pd che, al di là di un doveroso operare per il bene del porto di Livorno, non mancherà di riproporre ulteriormente logiche del passato più utili a garantire un consenso politico che non a generare la ripresa di un contesto commerciale. Non riteniamo opportuno continuare a vedere una delle più importanti infrastrutture del Mediterraneo asservita a certi schemi. Anche il cambio di amministrazione comunale avvenuto da 5 anni e grazie all'espressione di molti cittadini di ogni schieramento politico diverso dal Pd è stato il frutto di una aspettativa di normalità non ancora riconquistata che ci faremo carico di garantire al futuro della nostra città labronica.

Fon. Manfredi Potenti è commissario provinciale della Lega e membro della commissione giustizia della Camera dei deputati

DAL FRONTE DELL'IMPRISA

**Serve un confronto
Akola alle guerre,
iniziamo a discutere**

Le cronache portuali di questi giorni descrivono situazioni da far tremare i polsi: tentativi di scredamento e delegittimazione delle istituzioni portuali quali l'Autorità di Sistema portuale e la Direzione Marittima, una paradossale interrogazione parlamentare per un mancata accorta, come se il porto di Livorno o il Paese non avesse altre questioni aperte di ben più alto spessore.

Nell'era digitale della comunicazione, che consente di leggere le notizie in tempo reale da Pechino a Camberra, il fatto certo è che l'immagine del porto di Livorno ne esce a pezzi, con il rischio di far rientrare le intenzioni di investimenti, ma anche la possibilità di attirare e movimentare. Traggo spunto dall'articolo a firma di Mauro Zuccherelli per ribadire che in questo contesto subentrano con questa o quella intenzione non serve a niente, anche perché non sono in contrapposizione, e così come non serve stare con un gruppo armatoriale o l'altro. Il problema centrale è quello legato alle regole in base alle quali deve funzionare il porto. Siamo anche nel mezzo di una indagine della Magistratura che avrà il suo corso e sulla quale nessuno ha dubbi che sarà portata a termine nel modo più corretto e garantista possibile.

Personalmente sono preoccupato dello stato dei fatti, che rischia di sfociare in una situazione di non ritorno, preoccupato perché alla fine ne risentiranno i traffici e i consumi e i lavoratori e le loro famiglie, intorno alla nostra attività lavorano di che vivere direttamente oltre 400 famiglie e intorno a quella più in generale del porto si quintuplicano, ed è per questo che in noi prevale il senso di responsabilità rispetto alla situazione, al lavoro e a coloro che a Livorno puntano lavoro.

Credo sarebbe utile avviare e dare corso all'apertura di un tavolo, che per altro era stato annunciato anche nel Consiglio di Partecipazione, per affron-

tare la questione degli accordi, delle barchine e delle regole locali che in un contesto di quadro, dettato dalla legge 84/94 con le ultime modificazioni.

Con chi guida le istituzioni portuali, con le associazioni degli operatori portuali si trovava velocemente una sintesi, e questo mi fa pensare a darne credito per richiedere alle stesse l'arrivo di un confronto, io lo faccio da subito. Se poi fosse addirittura il governatore Rosi a presenziare il tavolo credo che saremmo tutti garantiti.

I punti di criticità del porto sono gli spazi a terra e gli accessi, dobbiamo trovare il modo di convivere fino a quando sarà realizzata la Portafarma Europa che, è bene ricordarlo, oltre alla delocalizzazione e realizzazione di un unico terminal container, con la conseguente messa a disposizione di importanti aree e banchine, prevede anche la realizzazione di un adeguato terminal ro-ro, i player di questa attività dovrebbero guardare a questa realizzazione anziché farsi la guerra. Su questi temi dovrebbe essere incalzato il governo e la politica.

Enzo Maggelli
presidente Compagnia Portuale

**No all'uomo del destino
Macché Onu,
quel che serve c'è già**

Strana città Livorno. Oggi si fa una battuta del tipo: nel caos del Porto di Livorno ci vorrebbe l'Onu ed ecco che appare subito la dice di aver trovato l'Anziano Guerrier pronto a mediare. Ecco di nuovo, quindi a doverci interrogare se esiste una via livornese per la gestione delle crisi, fatta di mediazioni e compromessi e che almeno tappino buche, accennino i ritorni, tacciono le più o meno legittime aspirazioni dei piccoli e tranquillizzano i potenti. Sentendo tutto il peso di aver taciuto in passato, sperando che passasse la notizia, questa volta mi sento in dovere di parlare e chiaramente. Non esiste una via Livornese alla "gru-

vernance portuale" e una sola garanzia è spendibile per gli operatori e per i lavoratori che chiedono un ritorno alla normalità: quanti occupano ruoli di responsabilità assumono le proprie responsabilità e compiono il loro dovere fino in fondo. Non occorre inventare niente.

Il primo è il ministro ed il suo staff: è lui il primo garante per tutti. Il secondo è il pm che si è occupato dei casi di sua competenza e che dovrà lavorare una corretta valutazione del magistrato giudicante. Il terzo è il Presidente dell'Authority che deve lavorare a sé la valutazione delle varie (enormi) problematiche pregresse cercando l'aiuto dell'unico organismo a sua disposizione in questi casi: il Comitato di Gestione che, come ha anche responsabilità di quanto accaduto o andrà ad accadere. Dovrà insomma comportarsi come accade nel mondo reale delle imprese, dove, nei casi di grave difficoltà, il consiglio di amministrazione è chiamato a supportare gli amministratori condividendo le responsabilità sancite dalla legge. Il quarto è il Comandante del porto per quanto di competenza dell'Autorità Marittima, che ha la certezza che c'è un unico modo per risolvere al proprio dovere ed è fare ciò che deve essere fatto con pazienza, abnegazione e quella prudenza che consente di non invalidare il campo delle altrui competenze. L'ultima ma non meno importante è la Compagnia Portuale della quale, come del Prode Anselmo di Achille Campanile, tutti si chiedono se esiste davvero. Occorrerà che per una volta si percorra una strada non male, che ognuno faccia ciò che deve e che si riparta ricostruendo il giocattolo che si è rotto. Questa è una partita che non la può vincere l'uomo del destino né l'intervento del cavaliere dell'Onu. Questa partita la può vincere solo Livorno e i livornesi che c'erano prima che gli armatori scendessero a terra e ci si siano annoiati a se ne andranno o saranno sostituiti da altri.

Federico Barbera
presidente Unipor
e Asinportese Livorno

LA FOTO



SPONDA OVEST

L'area sotto i riflettori del pm

Ecco gli accessi in radice della Darsena Toscana friti sotto i riflettori della magistratura: a sinistra una nave della Flotta Orinobli, a destra sullo sfondo la terza struttura a terra in sequenza (foto Marzi Portafarma).

L'OPINIONE

MANFREDI POTENTI

ROSSINO, VOLTIAMO PAGINA

La Lega garantisce che il porto di Livorno è al centro dell'attenzione di questo governo. È un comune interesse degli organismi pubblici e privati non lasciare che i problemi commerciali e gli effetti delle normative antitratte di indagine sui presunti fatti illeciti commessi sull'area portuale possano sfociare in porte a rischio. Gli investimenti programmati su questa infrastruttura o ancora osannati e la conoscenza. Ma c'è il rischio di possibili schermi del passato. Ci si riferisce a invocati interventi in qualità di garante del presidente della Regione Toscana, ente amministrato dal Pd che, al di là di doveroso operare per il bene del porto di Livorno, non mancherà di riproporre un coerente logico del passato più utili a garantire un consenso politico che non a generare la riperta di un consenso commerciale. Non riteniamo opportuno continuare a vedere una delle più importanti infrastrutture del Mediterraneo asservita a certi schemi. Anche il cambio di amministrazione comunale avvenuto da 5 anni e grazie all'espressione di molti cittadini di ogni schieramento politico diverso dal Pd è stato il frutto di una aspettativa di normalità non ancora riconquistata che ci faranno calcoli e garantire al futuro della nostra città la bionica.

Foto: Manfredi Potenti e Corbis via a riprodotto. Foto di G. P. e M. di G. dalla collezione della Camera di G. P. e M. di G.

L'ACCUSA

RIFONDAZIONE EPCI

INNOVASSI PIÙ SONO "MALATI"

Grintosi sulle vicende portuali solo la punta dell'iceberg di questo problema sta accadendo. Mentre la magistratura indaga su un'area "calda" del porto, dove si è operato da anni attraverso lo strumento dell'occupazione temporanea, ecco gli interventi per il diniego della Capitaneria a far usare un accesso pubblico a una nave su cui opera il contrabbando Sismar.

In realtà tutto questo è il frutto di nuovi assenti che si sono realizzati in porto, nel quale la ricchezza prodotta è assorbita dagli armatori che sono scesi a terra, per compensare le forti perdite che hanno nelle loro attività primarie. In questa situazione è il lavoro che subisce le maggiori perdite, il piano nazionale, dei diritti e dei livelli di sicurezza. Il portiere Grimaldi è il tesoro del Lino che i porti non devono guadagnare, ed è quello che sta accadendo. Nel settore del ro-ro è aperta una guerra di ribasso tariffario che si ripercuote sul lavoro portuale. Mentre alcune imprese art 16 hanno assunto personale part time a cui fanno fare dalle 26 alle 30 giornate mese, l'Agenzia del Lavoro è sotto-utilizzata e alcuni lavoratori (ex Lucarelli) a cui sono stati tagliati gli ammortizzatori sociali senza che si sia trovata per loro una soluzione. Grimaldi minaccia di andarsene e metà del gruppo parlamentare di Forza Italia fa in più hi maini urtini repubblicani si genie al Ministero. Il sindaco Nogari segue a ruota avendo fatto la scelta di rappresentare i poteri forti della città del porto.

Se tutto questo interesse fosse stato utilizzato per risolvere i problemi infrastrutturali ed economici del porto e della città avremmo fatto grandi passi avanti per il superamento della crisi che continua ad intossicare il porto la città e il suo territorio. In questo quadro la coppia Cortesi Provinciali ha pensato bene di manovellare l'Ufficio del Lavoro Portuale.

Segretario Prc e Pci

Porto di Livorno, i sindacati: "Conflitti mettono a rischio lavoro e investimenti"

«Non vorremmo che l'acuirsi dei conflitti diventasse l'ennesimo appiglio per rinviare gli investimenti. Sono trascorsi ormai quattro anni dalla sottoscrizione degli accordi di Programma di Livorno e di Piombino, ma i progetti stentano a decollare e temiamo che le vicende di questi giorni possano bloccare gli investimenti e i progetti in corso». I sindacati Cgil, Filt, Fiom e Filcams mettono il lavoro al centro del porto di Livorno, attraversato negli ultimi mesi da tensioni tra le autorità marittime, con il sindaco della città, Filippo Nogarin, che ha paventato la possibilità che l'armatore Grimaldi possa abbandonare il porto.

I sindacati sottolineano come il porto toscano sia «molto più di un semplice nodo commerciale, all'interno coesistono attività che portano investimenti, sviluppo e lavoro: la crocieristica e quindi il turismo e la cantieristica navale inteso come sistema di attività legato a tutto ciò riguarda il mare, yachting, refitting, bacini».

Secondo Cgil, Filt, Fiom e Filcams, «negli ultimi due incontri presso la Autorità di sistema portuale, in tavolo di partenariato e nella commissione consultiva, i temi sul lavoro sono stati trattati con superficialità e sulla base di dati non attendibili. Piano regolatore del porto, organico, sicurezza, riorganizzazione della Autorità, sono argomenti di urgente confronto con le parti sociali, in particolare oggi: il comitato di igiene e sicurezza non è ancora stato convocato, i rappresentanti dei lavoratori della sicurezza di sito produttivo non hanno ancora piena agibilità per svolgere la loro funzione, nonostante gli ultimi gravissimi incidenti».

Si chiede un incontro su queste questioni, «l'immediato avvio del protocollo sicurezza del porto di Livorno e l'immediata convocazione della cabina di regia degli accordi di programma di Livorno e Piombino finalizzata a verificare lo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali, viari e ferroviari, a garanzia dello sviluppo del porto, della tutela del lavoro e dei lavoratori, portuali-del turismo e metalmeccanici rivendichiamo la massima attenzione anche da parte delle istituzioni».

The Medi Telegraph

Baldissara: Grimaldi porta a Livorno quasi 90 milioni

LIVORNO – Esistono modi per esporre le proprie ragioni senza lasciarsi andare ad atteggiamenti platealmente sguaiati, più adatti, magari, a stornare l'attenzione da certe imbarazzanti realtà dei fatti che a stabilire la verità.

Lo ha dimostrato, da par suo, Costantino Baldissara, direttore commerciale ed operativo del gruppo Grimaldi, leader mondiale nell'ambito della logistica e del trasporto via mare di merci, passeggeri, trailers e molto altro, nel rispondere alle domande del cronista dell'emittente regionale Granducato TV che gli chiedeva chiarimenti sulla bufera che sta coinvolgendo anche pezzi dell'amministrazione dello scalo livornese, originata dall'esposto presentato da un terminalista nel 2016, esplosa ultimamente anche per la collocazione di una struttura mobile per l'accoglienza dei passeggeri in radice della darsena Toscana ed acuitasi per il diniego di attracco opposto dall'Autorità marittima alle navi Hoeg Singapore e Msc Cristiana.

“Una Situazione – ha detto Baldissara, con evidente senso di amarezza – che non ha precedenti nei 120 porti di 50 paesi dell'intero globo terracqueo in cui Grimaldi scala regolarmente e dove l'arrivo delle nostre navi è visto sempre da tutti come opportunità di lavoro e come un vantaggio per la popolazione, non come un fastidio o peggio.

Spiace aver dovuto assistere al generarsi di una situazione che ha investito esponenti delle istituzioni, ma devo ribadire che il nostro intento non è certamente quello di occupare surrettiziamente delle banchine o di compiere altre azioni men che chiare, ma di lavorare e produrre ricchezza in perfetta aderenza con tutte le vigenti normative.

A Livorno, dove siamo i primi “clienti” del porto e dove, su 1800 attracchi, solo nove – lo 0,5%!! – sono stati effettuati in banchine diverse da quelle previste, abbiamo a disposizione solo quattro punti di attracco. Tanto per fare un esempio, basterà pensare che per un traffico nettamente inferiore a quello che gestiamo nella città toscana, ad Anversa ci vengono concessi ben otto ormeggi esclusivi con spazi asserviti per 1 milione e 200 mila mq.”

In veste di operatori dell'informazione, ci sembra doveroso osservare che la necessità manifestata dal gruppo Grimaldi di poter usare banchine pubbliche, ovviamente nel pieno rispetto delle regole, è dovuta al crescere dei traffici e alla conseguente necessità di estendere i servizi noleggiando altre navi che molto spesso sono caratterizzate da pescaggi che non consentono loro di operare alle banchine Sintermar. Si tratta di una crescita e di uno sviluppo che, in ogni caso, non possono che configurare indubitabili vantaggi per l'economia portuale e cittadina di Livorno.

Sollecitato dal cronista televisivo in merito agli eventi giudiziari che in questi giorni stanno dominando le cronache, non soltanto locali, specialmente a motivo del fatto che il rilascio di talune concessioni temporanee viene ritenuto dall'Autorità giudiziaria indebitamente ed eccessivamente frequente, il manager della Grimaldi ha sottolineato che, anzitutto, deve escludersi il danno erariale, visto che tale tipologia concessoria è sottoposta alla corresponsione di canoni maggiorati, senza

Vertenza porto di Gioia Tauro, Mct pronta a fare appello contro il reintegro

Nessuno degli ex lavoratori licenziati e da poco reintegrati dal giudice del lavoro del Tribunale di Palmi ha iniziato a lavorare in Medcenter Container Terminal. Sono partite le diffide e le messe in mora ma l'azienda che gestisce le banchine dello scalo gioiese è attendista. Vuole capire come andranno a finire le altre cause pendenti e poi decidere il da farsi. E siccome non c'è molto lavoro di fatto la riassunzione fino a ora (e non si sa fino a quando) è solo sulla carta. In ogni caso i circa 200 ex lavoratori che hanno vinto la causa contro il licenziamento dovranno essere pagati e dovranno fuoriuscire dal bacino dell'Agenzia del lavoro portuale. Si è creato un caos amministrativo anche su questo perché non si sa chi resta e chi no in quell'istituto creato appositamente per gestire coloro che erano fuoriusciti dal circuito lavorativo di Medcenter. Ma è tutto in bilico anche per un altro motivo perché l'azienda ha già annunciato agli stessi lavoratori reintegrati che sarà proposto il reclamo (i primi dovrebbero partire in questi giorni perché scadono i termini). Non è finito quindi il contenzioso e si andrà davanti alla Corte d'appello con giudizi veloci per conoscere come finirà la partita. Leggi l'articolo completo su Gazzetta del Sud - edizione Reggio in edicola oggi. © Riproduzione riservata.

IMPORTANTE SENTENZA SUI SERVIZI DI SUPPORTO ALLE NAVI NEI PORTI ITALIANI

Il consiglio di stato rigetta ricorso contro Piloti Taranto

Per legge, è stato decretato, la ricorrente era obbligata ad avvalersi del pilotaggio

ROMA. Il Consiglio di Stato, in sede giurisdizionale, ha respinto il ricorso in appello della società Boskalis Italia S.r.l. contro la Corporazione dei Piloti dei Porti di Taranto e la Federazione Italiana Piloti dei Porti, confermando così quanto stabilito il 13 luglio 2017 dalla sezione staccata di Lecce del Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia in merito all'obbligo di avvalersi del servizio di pilotaggio per le operazioni di dragaggio nel porto tarantino. La Boskalis voleva esimersi da tale obbligo tra l'altro previsto dal Decreto Ministeriale del 12.12.1996 art. 14 comma 1-bis l.84/94. La legittimità della decisione del "massimo organo di consulenza giuridico-amministrativa e di tutela della giustizia nell'amministrazione pubblica" (art.100 co.1 Cost.) è stata confermata osservando che: "Il servizio di pilotaggio a bordo è in grado di scongiurare - o comunque grandemente diminuire - il rischio della collisione di imbarcazioni all'interno

del porto, e quindi di garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo" per l'utilizzo della motonave draga Causeway (di stazza superiore alle 2000 tonnellate) per l'esecuzione dei lavori nella darsena tarantina allorché vi sia la necessità di movimentazione di imbarcazioni, in parte all'interno del porto (e segnatamente, del "Mar Grande"), e in parte all'esterno, attraverso bettoline, generando indubbi problemi di sicurezza". È stata, pertanto, ritenuta la legittimità della necessità del servizio di pilotaggio a bordo e nemmeno con l'ausilio del sistema via radio (VHF) cosiddetto shore based pilotage) perché escluso per le navi di stazza superiore alle 2000 tonnellate e utilizzabile solo "quando il comando di bordo mostri di possedere la conoscenza della lingua italiana", benché l'Autorità marittima possa, comunque, anche in tal caso, "imporre la presenza del pilota a bordo qualora particolari condizioni meteo-

marine o di traffico in ambito portuale lo richiedano ai fini della sicurezza della nave, del porto e della navigazione".

Si è, inoltre, ribadito che ai sensi dell'art. 14, comma 1-bis, l. 28 gennaio 1994, n. 84, il servizio di pilotaggio (cui è dedicato l'art. 92 Cod. Nav.), al pari degli altri servizi tecnico-nautici (ormeggio, rimorchio e battellaggio), costituisce un servizio di interesse generale atto a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Infatti, i servizi tecnico-nautici sono mirati a soddisfare le esigenze e l'interesse non solo della nave a favore della quale sono prestati, ma di tutti i componenti la comunità portuale, oltreché di tutti coloro che possono subire effetti di eventi che intervengono all'interno delle acque portuali". Aggiungendo che "datale quadro normativo, si deduce pacificamente che la regola generale del diritto italiano della navigazione prevede l'obbligatorietà, di regola, del pilotaggio così come sopra definito nei porti italiani, alla luce delle

primarie esigenze di sicurezza della navigazione, ed è oggetto, per ciascun porto, di un apposito Decreto Ministeriale di attuazione". Nello specifico al porto di Taranto, l'art.1 del D.M. 12 dicembre 1996 recita che in questo scalo "il pilotaggio è obbligatorio per l'entrata e l'uscita delle navi, per i movimenti all'interno del porto, esclusi quelli che si effettuano lungo la stessa banchina, quando non comportino l'uso delle macchine e/o dei rimorchiatori".

Si è così confermato quanto aveva a suo tempo comunicato alla ricorrente la Capitaneria con lettera data 22 dicembre 2016 allorché veniva richiesto l'impiego del servizio di pilotaggio a bordo per motivi di sicurezza portuale. Richiesta ribadita anche durante una specifica riunione nella quale venivano ulteriormente spiegate le motivazioni per cui la imbarcazione impiegata non poteva essere esentata dall'obbligo di pilotaggio, né poteva avvalersi del pilotaggio in VHF.

L' Authority fa rotta verso l' ampliamento

Milazzo Deciso dall' **Autorità portuale** l' ampliamento della parte terminale di molo Marullo. Il progetto - spesa 450 mila euro - è finalizzato a tracciare tutti quegli interventi per i quali sono disponibili ben sette milioni di euro. In buona sostanza si otterrà un vero e proprio prolungamento della parte finale che attualmente viene utilizzato per l' attracco di qualche nave da crociera quando la stessa prevede la sosta a Milazzo. L' intervento - così come spiegato nella relazione tecnica - è volto all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino. Si andrà a modificare l' attuale conformazione oggi costituita da un tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. La limitata larghezza del molo foraneo impedisce, di fatto, un comodo utilizzo del banchinamento e ciò in particolare ne limita l' uso sia per le operazioni commerciali (benché allo scopo sia destinata un' altra banchina del porto) che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera, non essendo possibile collocare comodamente le strutture ricettive per i passeggeri o i pullman.

È invece ancora in fase di affidamento lo studio di fattibilità dell' intervento che riguarda

la realizzazione di una infrastruttura **portuale** atta a garantire gli ormeggi di navi da crociera all' esterno del molo foraneo i cui lavori erano già previsti nel Pot 2014-2016 per un importo presunto pari a un milione di euro.

L' obiettivo dell' **Autorità portuale** è anche quello di realizzare, ma in un secondo momento, una stazione marittima a servizio sia del molo Marullo, attuale banchina di attracco delle unità crocieristiche, che di un futuro pontile a giorno destinato al tenderaggio per le navi da crociera oltre i 230 metri da ancorare in rada.

La superficie complessiva del terminal passeggeri sarà pari a 740 mq con sala d' attesa provvista di idonee sedute, desk check-in, servizi igienici, uffici, linee controllo security passeggeri, linee controllo bagagli, infopoint passeggeri.

All' esterno si realizzeranno aree di sosta per i bus.

Al momento per quanto riguarda quest' opera però si è ancora nella fase della fattibilità. Non c' è dubbio però che si tratta di un investimento del quale la città ha necessità se vuole puntare sul crocierismo.

Intervento atteso da tempoe strategico: saranno investiti 450 mila euro.

Nuova Stazione marittima, riproposti i Molini Lo Presti

milazzo «Se il Comune di Milazzo ha avviato il percorso di risanamento cominci a pensare anche al futuro attraverso la valorizzazione dei Molini Lo Presti, dando corso al progetto voluto negli anni 2000 dall' ex sindaco Nastasi per realizzare una stazione marittima».

Il presidente del Comitato "Grande porto", Mario Sciotto torna su una questione che è seguita da diverse forze politiche per ribadire di non "cambiare rotta" come si potrebbe intuire da vari interventi che si sono registrati nelle ultime settimane.

«Il boom turistico delle isole Eolie in queste ultime stagioni - sottolinea Sciotto - ha elevato in modo esponenziale il flusso dei passeggeri dal porto di Milazzo superando il milione di presenze annue. Per fronteggiare tale evenienza il sindaco Nastasi, allora in carica - ricorda - ritenne necessario affidare all' ingegnere Pagliara l' incarico di trasformare i Molini, di proprietà del Comune, da ex opificio fatiscente in stazione marittima in grado di soddisfare tutte le esigenze dei turisti e dei pendolari diretti alle Eolie . Il progetto denominato "Porta delle isole" , prevedeva la realizzazione di una struttura comprendente locali da destinare ai servizi per la Capitaneria di porto, sale di attesa passeggeri, deposito bagagli, biglietterie per aliscafi, navi di linea e navi adibite a mini crociere per le isole, bar, ristoranti, supermercati, negozi, banche, servizi taxi e noleggio auto, collegamenti con bus per Messina e Catania, agenzie marittime pubbliche e private , agenzie di viaggi per bus, treni ed aerei.

Il progetto giace dai primi anni di questo secolo nel cassetto del Comune di Milazzo, lasciato lì dai vari sindaci che si sono succeduti. Qualche anno fa l' avvocato La Tassa, amministratore del Centro mercantile, ente che avrebbe dovuto movimentare i prodotti dell' agricoltura provenienti dalla piana di Milazzo (che non esiste più) il gruppo Franza , proprietario dei locali ex Montecatini, per i quali è stato negato da parte del Comune la possibilità di realizzare un centro commerciale, sponsorizzati dal presidente dell' Authority De Simone, hanno presentato un progetto per la realizzazione di un porto Hub nel quale sono presenti una serie di funzioni volte ad accogliere ed ospitare i passeggeri del porto e farne una serie di servizi per le attività portuali. In definitiva una struttura avente funzioni analoghe a quanto verrebbe realizzato con il progetto "porto delle isole" dei molini Lo Presti.

Noi del Comitato grande porto - conclude Sciotto - riteniamo che le aree interessate ex Montecatini e centro mercantile siano talmente vaste ed in particolare posizione strategica per cui crediamo che

- segue

sarebbero banalizzate se fossero destinate solo al servizio passeggeri e gommato da e per le isole Eolie. Pertanto riteniamo, augurandoci di sbagliare che a monte di quanto dichiarato nel progetto porto hub Milazzo, il fine ultimo di questa vicenda sia noto solo ai partner del progetto e nascosto all'opinione pubblica. Pertanto bene ha fatto l'amministrazione comunale a bloccare con un "no" l'ipotesi porto hub. Da parte nostra - conclude Sciotto - invitiamo il sindaco ad insistere perché il presidente De Simone così solerte a co-finanziare a Messina la realizzazione del porto di Tremestieri e della Via Don Blasco apra i cordoni della borsa per trasformare con una spesa di 12 milioni circa di euro i Molini Lo Presti da opificio fatiscente a stazione marittima "porta delle isole".

» r.m.

Sciotto chiede di usare lo studio commissionato dall'ex sindaco Nastasi.

Seul utilizzerà la blockchain nei porti

Genova - Due ministeri della Corea del Sud hanno lanciato un progetto pilota, basato sulla "blockchain", per gestire l'innovazione logistica portuale. A diffondere la notizia è un comunicato stampa del ministero della Scienza, Ict e Future Planning della Corea del Sud.

Per "blockchain" – che, alla lettera, significa "catena di blocchi" – si intende una struttura dati condivisa e fissa, non modificabile. Una sorta di registro digitale le cui voci vengono raggruppate in diversi blocchi. Il progetto sud-coreano coinvolge, oltre al ministero della Scienza che ha lanciato la notizia, anche il ministero degli Oceani e della Pesca. Insieme i due ministeri si propongono, grazie al progetto pilota, di testare se la tecnologia può effettivamente contribuire a rendere il settore container coreano più efficiente. Come spiega il comunicato stampa, il progetto pilota si svolgerà nell'arco di un anno e avrà luogo nel porto di Busan, il più grande del paese e il quinto scalo più trafficato a livello mondiale.

Uno degli obiettivi principali dell'iniziativa è accertare se la sempre più diffusa tecnologia basata sulla blockchain possa migliorare la trasparenza tra tutti gli attori che partecipano all'operatività del settore della logistica, ottimizzare i processi amministrativi relativi alle operazioni di import e di export e consentire una condivisione dei dati in tempo reale.

Entrambi i ministeri hanno collaborato al progetto fin dall'inizio di quest'anno, nell'ambito della "Blockchain Technology Development Strategy" ufficialmente annunciata dal ministero della Scienza lo scorso giugno.

Come è noto, altri progetti pilota, nell'ambito di questa strategia, hanno riguardato anche altri settori, molto diversi tra loro, come ad esempio quello immobiliare, ma anche il voto online, la registrazione del bestiame, le autorizzazioni doganali e la distribuzione di e-document a livello internazionale. L'impatto economico del progetto è importante. Si stima, infatti, che la strategia, nel suo complesso, possa generare un risparmio pari a 204 milioni di dollari entro il 2022.

Se il progetto pilota messo a punto a Busan produrrà buoni risultati, entrambi i ministeri, come già annunciato, pianificheranno l'espansione dell'iniziativa anche negli altri porti del paese, in modo trasversale.

Il progetto pilota messo a punto dai due ministeri coreani rientra in uno scenario politico-economico ben definito. La Corea del Sud, lo scorso giugno, ha annunciato una partnership con il Dipartimento di Stato degli Stati Uniti per rafforzare la cooperazione tra i due paesi allo scopo di realizzare quella che viene definita la "quarta rivoluzione industriale". Una denominazione conferita dal Wef (World Economic Forum) per indicare quella serie di importanti innovazioni avvenute in campo tecnologico che "cambieranno in modo radicale il modo in cui viviamo, lavoriamo e ci relazioniamo l'un l'altro". A questo proposito lo stesso Wef, già nel 2016, aveva riconosciuto l'importanza del ruolo della blockchain in questa fase di profondo cambiamento. Negli ultimi mesi è giunta un'altra notizia rilevante, questa volta dal settore privato, che conferma il trend: lo scorso agosto la Ibm e Maersk, il gigante danese dei trasporti marittimi e della logistica, hanno lanciato la loro "global solution" attivata tramite la blockchain, che include 94 organizzazioni e 154 milioni di eventi shipping già acquisiti al momento del lancio. La diffusione della blockchain sembra ormai inarrestabile e destinata a produrre cambiamenti significativi.

Mumbai da record nel traffico container, Apm sopra i 2 milioni

Un traguardo importante per il porto indiano di Mumbai che registra uno storico record in termini di movimentazione di container. Apm Terminals Mumbai - parte dello Jnpt (Jawaharal Nehru Port Trust) - è diventato infatti il primo terminal container indiano a gestire più di 2 milioni di teu in un anno.

Secondo quanto riferito in una dichiarazione ufficiale, si tratta di un primato assoluto per il porto, che si impone con risultati così rilevanti per la prima volta da quando è stato commissionato nel 2006.

Non si tratta del primo record, invece, per le strutture gestite dalla Apm Terminals – società leader a livello globale per quanto concerne la gestione dei terminal container – che questa settimana sono state protagoniste di un altro primato importante, questa volta in California. Il Pier 400 Los Angeles Terminal - nel porto di Los Angeles - ha infatti raggiunto la quota record di 27.846 teu gestiti nel corso delle operazioni di scarico e ricarico di una meganave della società danese Maersk.

«Un risultato importante, ma che lo diventa ancora di più se si tiene in considerazione il fatto che nei prossimi anni il trend in crescita verrà assolutamente mantenuto»: è ciò che assicura nella sua dichiarazione Apm Terminals Mumbai, supportato dalle cifre che confermano volumi in crescita per quanto riguarda sia l'import che export "containerizzati". Il terminal ha abbracciato al 100% la digitalizzazione quale "step" indispensabile per gestire le dinamiche commerciali in rapido e profondo cambiamento, così come ha supportato pienamente l'iniziativa promossa dal governo indiano intitolata "Ease-of-Doing-Business".

«Sono molto orgoglioso del risultato che abbiamo raggiunto e per questo devo ringraziare tutte le persone che lavorano con noi, compresi gli appaltatori e tutta la forza lavoro che opera in prima linea – ha dichiarato Ravi Gaitonde, Chief Operating Officer presso la Apm Terminals Mumbai – Abbiamo lavorato come un team, e abbiamo ottenuto questa performance record. Un risultato che, mi piace sottolineare, è stato raggiunto assicurando sempre la sicurezza di tutte le operazioni. Proprio per questo – conclude Gaitonde – vorrei esprimere tutta la mia più sincera gratitudine a tutti i nostri clienti e ai nostri partner commerciali per il supporto dimostrato».

Mumbai, fino al 1995 chiamata ufficialmente Bombay, è la capitale commerciale dell'India. Qui viene prodotto il 5% del Pil nazionale, il 25% della produzione industriale e vengono realizzati il 40% del commercio marittimo e il 70% delle transazioni di capitali dell'economia indiana. A Mumbai risiede il più importante porto indiano, collegato con gli altri punti nevralgici del paese tramite collegamenti ferroviari e aerei. Apm Terminal Mumbai – conosciuto anche come Gateway Terminals India – fa parte delle rete globale Apm Terminals. Il terminal è una delle tre strutture gestite dalla Jnpt, nell'ambito della procurata licenza trentennale per la fornitura di servizi legati alla gestione dei container presso il terminal. Apm Terminals è una società internazionale con sede a The Hague, in Olanda, che gestisce terminal container in tutto il mondo. Amministra 74 porti e strutture terminal in 40 paesi del mondo, annoverando altri cinque progetti portuali in corso di sviluppo. Dirige inoltre più di 100 società di servizio per il settore "inland" che si occupano del trasporto dei container e della gestione, manutenzione e riparazione di questi ultimi in 38 paesi, per una presenza globale in 58 paesi del globo.

Salpata da Genova la crociera giramondo quattro mesi in viaggio inseguendo il sole

Alberto Quarati / GENOVA

La "Magnifica" è una di quelle navi che nel fine settimana genovesi fanno parte del paesaggio, quando di ritorno dai suoi giri nel Mediterraneo confonde le balconate con i tozzi grattacieli intorno al porto. Eppure ieri in banchina c'era un'aria che non si respirava da 15 anni, quando da Genova partì l'ultima crociera giramondo e quando, ancora prima, i transatlantici sbuffavano in attesa di fare a fette le onde dell'Oceano. È l'aria dell'impresa, della nave che parte e per settimane, o in questo caso mesi, non ricomparirà dietro l'orizzonte del mare di casa.

A Genova è la "Magnifica" della Msc, al suo primo giro intorno al mondo, a Venezia la "Luminosa" della Costa Crociere, compagnia veterana in questo tipo di viaggi, che in Liguria tocca il porto di Savona. La partenza di una crociera giramondo, 119 giorni e quattro mesi di viaggio, è senza affanno: alle 11 del mattino i 1.400 passeggeri che devono imbarcarsi sotto la Lanterna arrivano alla spicciolata, maglioni ele-

ganti e cappotti in cachemire, capelli perlopiù grigi, perché serve tempo e anche un po' di denaro (la cabina base senza obblò costa 12 mila euro a testa, pasti e tasse portuali incluse). Le cabine triple e quadruple sono chiuse, perché tendenzialmente questa non è una crociera per chi ha i bambini. Quasi tutte coppie, 2.400 persone in tutto (la nave ne può portare 3.600). Un ponte della

nave è stato liberato per fare posto ai bagagli extra, ai vestiti che serviranno per fuggire dall'inverno, rincorrere l'estate intorno al globo e tornare a Genova almeno alle porte di maggio: non è un caso che le crociere giramondo partano tutte adesso, e tutte sempre con prua ben puntata a Ovest.

«A bordo c'è un 40% di francesi, 20% tedeschi, spagnoli e italiani (una decina i genovesi) fanno 15%, il resto sono quote residuali, ma alla fine abbiamo 53 nazionalità a fronte delle 47 presenti nell'equipaggio. Il mondo in una nave», sentenzia Marco Massa, comandante della "Magnifica", sorrentino di 39 anni. La sua prima crociera intorno al

mondo lui l'ha fatta da bambino, perché papà Giovanni era il comandante dell'"Achille Lauro". «Sono stato concepito su una nave, ho conosciuto mia moglie su una nave, pure lei lavorava a bordo, e il mio papà a 72 anni è ancora imbarcato, su un'altra nave Msc, direttore dei servizi alberghieri». E suo figlio a Sorrento quando lo rivedrà? «Eh, un po' con Skype, un po' con WhatsApp...»: la vita del marittimo, con la nave che è sempre lavoro, da cui è impossibile staccare. Quanto costa Internet a bordo? «Ci sono pacchetti appositi... ma il nostro obiettivo è non far sentire il bisogno di andare in rete, a parte che per mandare le foto...».

Massa è stato il comandante più giovane della compagnia Msc, che ha fatto di Genova il suo porto, ma anche la sede di molti servizi ausiliari, come il catering, elemento fondamentale a bordo. «In alcuni scali», dice Shanna Creola, assistente alle escursioni a terra - ad esempio Papeete, nel Golfo Persico, o San Francisco, gli chef sbarcheranno con i passeggeri, in piccoli gruppi, per

cercare insieme il pesce e gli altri prodotti tipici migliori, e quindi cucinarli a bordo».

Così le giornate trascorrono tra escursioni (15 incluse nel prezzo, 250 quelle possibili), qualche bel romanzo, gli intrattenimenti di bordo quando intorno c'è solo Oceano, i passaggi nei luoghi mitici della marineria globale: tra le

chiuse del Canale di Panama, bordeggiando il deserto a Suez, attraversando un giorno intero con un solo respiro con la doppia linea oraria nel Pacifico.

Così, mentre Gianni Pilato, responsabile delle vendite, spiega che la Msc sta studiando unità esclusivamente per mini-crociere (congressi,

aziende, feste perché da qui al 2026 i cantieri sfioreranno navi su navi, rendendo il mercato sempre più affollato e competitivo) il popolo della crociera lunga percorrerà i suoi 60 mila chilometri, magari pensando già alle rotte dei prossimi anni, con Tokyo e lo stretto di Magellano già scritti sul diario di bordo. —

Traffici in calo nel 2018, è allarme

Nell'anno nero del crollo del ponte Morandi, il porto di Genova chiude il 2018 con il segno meno. Lo annuncia Spediporto. «Avevamo sperato in una piccolo recupero a fine anno – commenta il presidente degli spedizionieri genovesi Alessandro Pitto – coincidente con il periodo di alta stagione dei traffici marittimi, che tradizionalmente è a dicembre, ma così non è stato. I dati forniti a dicembre dai nostri associati confermano purtroppo una pessima chiusura con un - 2%. Per fortuna l'export, che ha registrato un +6%, sempre a dicembre, ha mitigato un dato che poteva essere molto più negativo».

«Il nesso di causalità con il crollo del Ponte Morandi per noi è evidente e provato dai numeri – commenta il dg Spediporto Giampaolo Botta – il nostro era uno scalo che negli ultimi dieci anni era cresciu-

to del 65%, quest'anno chiudere-
mo con il segno meno. Lasclamo
che sia l'autorità a ufficializzare
dati e volumi delle perdite, perché
è giusto che sia così, ma noi siamo
molto preoccupati. Novembre ave-
va fatto sperare in una piccolo ma
significativa ripresa, a fronte di un

– 9% circa nelle importazioni, l'ex-
port con un +8,96%, aveva dato un
colpo di reni al porto di Genova
che aveva chiuso il mese di novem-
bre con quasi un +2% complessivo,
il dato però non si è confermato a
dicembre». La flessione di Genova
arriva proprio mentre dagli altri

scali europei vengono annunciati
dati in forte crescita.

«Il porto di Anversa ha chiuso
l'anno con un nuovo importante
record di crescita del 5,5% nel traf-
fico container e un più generale
+5,8% nelle tonnellate conferman-
dosi ormai come uno dei più im-
portanti world-class player, vero
motore trainante l'economia
dell'intero Belgio. Genova potreb-
be essere per l'Italia quello che An-
versa è per il Belgio, ma dobbiamo
spingere tutti nella stessa direzio-
ne ed avere coraggio di compiere
scelte di svolta».

Dal crollo del Ponte Morandi,
purtroppo, il segno meno ha carat-
terizzato tutto l'ultimo quarto di
anno e lo ha fatto in maniera tal-
mente importante da aver com-
promesso un anno, il 2018, che po-
teva chiudersi ancora una volta
con un segno positivo; a luglio in-
fatti i traffici a Genova segnavano

un + 7%.

«Dobbiamo avere il coraggio di
abbattere il muro della burocrazia
– chiude Botta – che non vuol dire
negare il ruolo delle pubbliche am-
ministrazioni, ma ammodernarne
la cultura. Cittadini e imprese de-
vono essere i primi clienti della
Azienda Italia. Le nostre ammini-
strazioni, dal Comune alla Regio-
ne, passando per la Camera di
Commercio e l'autorità hanno
fatto e stanno facendo molto, ma
dobbiamo trovare unità di intenti
e di obiettivi come nei giorni suc-
cessivi al crollo. Siamo anche pre-
occupati dalla raffica di scioperi
che potrebbero ulteriormente fu-
nestare questo inizio anno. Inizia-
tive di protesta, lecite e legittime,
ma attenzione a non innescare ul-
teriori elementi di incertezza in-
ternazionale sul nostro porto».

– (mas.m.)

Porto, è allarme su traffici e lavoro I camalli: 'Stipendi o fermiamo tutto'

MASSIMO MINELLA

Attenderanno fino a stasera l'esito degli incontri fra authority, terminalisti e sindacati. Poi, in assenza di segnali concreti, leggi i soldi necessari a pagare gli stipendi il 12 gennaio, si riuniranno in assemblea per decidere le iniziative di protesta. La "pace sociale" su cui è stato costruito il rilancio del porto di Genova, e che ancora porta la firma e il merito dell'allora console Paride Batini, non è più una certezza. Tutto dipenderà appunto dall'esito degli incontri che il presidente dell'authority Paolo Signorini avrà con i terminalisti, che alla Culmv devono ancora riconoscere compensi per lavori già svolti. Antonio Benvenuti, da pochi mesi eletto per la quarta volta alla guida dei soci di San Benigno ha fatto del dialogo e del confronto la sua cifra identificativa. Ma ora spiega di non essere più disponibile ad attendere oltre. Più che una critica a San Giorgio, a cui riconosce l'impegno sulla vicenda, Benvenuti pone un interrogativo semplice: «A noi hanno chiesto il rispetto di scadenze e impegni, ed è giusto così: ma perché non deve valere la stessa cosa per noi?»

Perché, console Benvenuti?
«È quello che sto chiedendo da mesi, senza avere risposte. Passo da un tavolo ufficiale a uno ufficioso, fino a una chiacchierata. Ma continua a non succedere niente nonostante a parole tutti si dicano d'accordo con noi. Lì capisco, qui non c'è nemmeno una trattativa. Si tratta solo di riconoscere il pagamento di prestazioni svolte».

E a che punto siete?
«Purtroppo siamo sempre fermi a luglio. A noi hanno chiesto di definire un piano dettagliato che prevede un taglio dei costi e una

nuova organizzazione. L'abbiamo predisposto e consegnato. Ma come possiamo applicarlo se non ci pagano gli stipendi?»

Attendete, quindi...
«Fino a domani sera (stasera per chi legge n.d.r.). Poi se la situazione si sblocca è meglio per tutti. Se non si sblocca allora andiamo in assemblea, già martedì o mercoledì. E allora qualche cosa succede».

L'authority sta sbagliando?
«Qui non si tratta di dire chi sbaglia e chi no, ma solo di procedere con i pagamenti. Gli incontri sono continui, non posso dire che ci sia disattenzione. Ma alla fine l'autorità deve fare l'autorità. Perché in una vicenda come questo l'arbitro non può

manicare. Senza il riconoscimento di prestazioni già svolte andiamo in difficoltà. Il 12 dobbiamo pagare gli stipendi, ma dobbiamo anche pagare i fornitori. Le regole valgono per tutti».

Avete già pensato a iniziative di protesta?

«Aspettiamo l'esito degli incontri, poi se le cose vanno male allora la parola passa all'assemblea, che è sovrana. Ma certo non siamo disposti a restare ancora fermi. Le persone hanno accettato il piano, ma ora chiedono rispetto. Noi non vogliamo aprire ora un contraddittorio sulle tariffe che sono già bloccate da un anno, chiediamo solo di procedere con il saldo. Se le cose non camminano, resta bloccato anche il piano. E questa lentezza procedurale è davvero pesante da accettare».

Anche il ministero dei Trasporti non si è ancora pronunciato sulla materia?
«La legge esiste e si deve solo applicare. Il comitato di gestione ha deliberato, il ministero ha dato parere positivo. Sinceramente non so chi altri debba pronunciarsi. Tutti i passaggi sono stati rispettati. Non vorrei trovarmi a parlare di omissioni di atti, non ne faccio una questione legale, ma credo che sia giusto darci una risposta precisa».

Per sistemare la vicenda che riguarda anche il piano servire

più tempo, non trova?

«Si è parlato in autorità di un paio di mesi per mettere tutto a posto. Vogliamo darci la scadenza di fine febbraio per l'applicazione del piano? Mi sta bene, ma cominciamo da riconoscimento del lavoro svolto. Io sono il console pro-tempore della Compagnia e il mio compito è quello di garantire ai soci il riconoscimento di una prestazione che è già stata fornita. Non faccio nessuna minaccia e confido di avere una risposta, così poi da procedere spediti fino a fine febbraio con il piano».

E se il terminalista rifiuta?

«Il presidente ha l'autorità per poter procedere chiedendo il rispetto degli accordi».

L'Authority blinda la Culmv: camalli nel porto di Genova per altri cinque anni

Genova - Via libera a cinque anni di proroga per la Compagnia Unica. I camalli genovesi, lo scorso 28 dicembre, hanno ottenuto l'ok da parte dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona ad operare in porto fino al 2024. Palazzo San Giorgio, tra Natale e Capodanno, ha infatti deciso prolungare l'autorizzazione in scadenza nel 2019 affidando sempre alla Culmv la fornitura del lavoro temporaneo sulle banchine dello scalo genovese. La decisione, come anticipato dal Secolo XIX, arriva dopo mesi in cui i vertici della Compagnia Unica hanno invitato l'Authority a prolungare l'affidamento senza avviare un vero e proprio bando di gara al quale avrebbero potuto partecipare anche altri soggetti. La decisione dovrà essere approvata durante uno dei prossimi comitati portuali e arriva dopo che nel "decreto Genova" per il crollo di Ponte Morandi è stata inserita, tra le varie misure a favore della città, anche la possibilità di allungare alla Compagnia Unica - a cui sono stati destinati fondi per sei milioni di euro - l'attuale autorizzazione ad operare sui moli.

Il via libera, che chiude almeno sino al 2024 il capitolo del lavoro temporaneo in banchina, arriva in un momento delicatissimo per la Compagnia Unica. Il 2019 della Culmv è infatti iniziato con uno stato di agitazione proclamato dai sindacati e un possibile sciopero che potrebbe portare i camalli a scendere in piazza la prossima settimana a causa di problemi contabili che mettono a rischio il pagamento degli stipendi. La Culmv, infatti, ha ormai da tempo difficoltà economiche e la compagnia dei portuali non ha ancora attuato il piano di risparmio ed efficientamento varato da Palazzo San Giorgio anche per le difficoltà nate in porto dopo il crollo del Morandi. La Culmv è nuovamente alle prese con problemi contabili pure a causa dei ritardi dei terminalisti nel pagamento delle giornate lavorate, cui si aggiungerebbe un braccio di ferro tutto commerciale tra i camalli e alcuni terminal su delle partite in sospeso legate a delle 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.

Sui problemi economici che riguardano i portuali, è intervenuto il capogruppo Pd in Regione Liguria, Giovanni Lunardon. «Si tratta - ha detto - di un problema molto preoccupante che richiede innanzitutto all'Autorità di sistema di rompere gli indugi e sbloccare una situazione che si trascina da troppo tempo».