

Primo piano:

• Riforma Portuale

(Informazioni Marittime, La Nazione (SP), The Medi Telegraph, Ansa, Il Mattino)

Dai porti:

Venezia:

"...Servizi di trasporto marittimi e lagunari scatta l'aliquota al 5%..."
(Il Sole 24 Ore)

Ravenna:

"...Di Marco Nuovo DG del Venezia Terminal..." (MF)
"...«Più attenzione a porto e Fiera»..." (Il Sole 24 Ore)

Genova:

"...Signorini "il mediatore" inizia da aereoprti e concessioni..."
(Il Secolo XIX)
"...Terzo Valico..." (La Repubblica GE)
"...Iun fiune di Container genovesi deviano verso il Nord Europa..."
(La Repubblica GE)

La Spezia:

"...La Comunity portuale di La Spezia contro il rinnovo della concessione decisivo sul filo di lana..."
(L'Informatore Navale, Ferpress)

Livorno:

"...Alla Stazione Marittima sciperano i 12 addetti..." (Il Tirreno)
"...Lucarelli Terminal, in tribunale concordato anti-crisi..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Ugl Mare: è Cardinali il nuovo RIS dell'Aurority..." (Civonline)

Napoli:

"...Molo San Vincenzo, prove tecniche d'integrazione porto-città. Il convegno a Napoli..." (Informazioni Marittime)

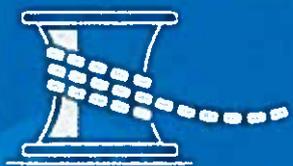
Gioia Tauro:

"...Gioia Tauro, copcaina gettata in mare da un portacontainer..."
(The Medi Telegraph, Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 28/10/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Messina:

"...Colaninno: «Intemarine punta su Messina»..." (Gazzetta del Sud)

"...Falce e Authority, destini incrociati..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Sciopero Oggi/Agitazione del 28 ottobre 2016..." (il sussidiario.net)

Notizie da altri porti italiani e stranieri

Altre notizie di Shipping e Logistica

L'Avvisatore Marittimo

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Mosaico

Le Pagine di Risposte e Turismo

Porti, all'estero ritengono il nostro sistema assurdo



di **Tobia Costagliola** - *DL News*

Ultime (24 ottobre) notizie sulla [riforma portuale](#), anche se ci spicciamo ci vorranno 15/20 anni per mettere a norma strutture e istituzioni. All'estero dicono che il nostro sistema è ridicolo e assurdo non può andare avanti così.

ANVERSA. Sono stato in Belgio per "diporto" e ho chiesto ad un amico belga di spiegarmi come fosse organizzato il porto di Anversa (nella foto). La prima risposta è stata molto semplice: "Struttura puramente commerciale gestita da 'commerciali' e 'tecnici', senza politici, senza clientelismi, senza privilegi e senza discriminazioni. Studio, ricerca, aggiornamento sia tecnico che commerciale, con continuo monitoraggio dei cambiamenti in corso a livello mondiale. Tutti elementi che producono quella efficienza ed affidabilità che attirano i finanziamenti necessari agli investimenti che riescono sempre ad avere un adeguato 'ritorno'. Inoltre, siamo molto attenti ai finanziamenti della Comunità Europea che cerchiamo di utilizzare velocemente su progetti già esistenti e non da inventare ad hoc" (prima bordata).

Altra domanda: "Ma lo Stato e i politici non intervengono mai?" Risposta: "Solo su nostre richieste ben precise e circostanziate, senza condizionamenti di nessun tipo e sempre nell'ambito delle regole comunitarie e per opere di reale utilità nazionale. Mi rendo conto che tutto ciò per voi italiani sembra impraticabile, a giudicare dalle informazioni che continuamente ci giungono dall'Italia. Siamo spesso ammirati e sorpresi per la validità di alcuni vostri progetti e alcuni vostri programmi che potrebbero procurarci qualche preoccupazione se foste capaci di realizzarli nei tempi annunciati (seconda bordata). Ma ormai ci siamo abituati al fatto che dopo tanti proclami e decisioni concrete è ben poco quello che viene realizzato. Noi qui riteniamo che il vostro sistema sia ridicolo ed assurdo; non potete andare avanti così! Eppure considerando la posizione geografica di alcuni porti e le potenzialità dei vostri territori dell'entroterra con strade, ferrovie, fiume e sistemi idroviari esistenti o da costruire, potreste, coprire il 'gap' che vi separa dai porti del Nord Europa e diventare anche più competitivi. Dovremmo preoccuparcene, ma ci rendiamo conto che, anche se tutto partisse perfettamente, da domani, sarebbero necessari 15/20 anni per raggiungere il nostro attuale livello...ma, nel frattempo, noi non staremo a guardare e scommetto che saremo sempre più avanti di voi di 15/20 anni..." (terza bordata).

- segue

RAVENNA - Purtroppo, ciò che sta succedendo in Italia sembra dar ragione al mio amico. Eravamo tanto fiduciosi nella Riforma dei Porti, primo passo avanti verso la riduzione o eliminazione di quel "gap" sopra citato ma le notizie che ci pervengono da Roma e da qualche porto sono piuttosto sconcertanti. Dopo l'annuncio della nomina dei primi tre presidenti di Autorità di Sistema Portuali (Trieste, Ancona e Taranto) si attendeva ad horas la nomina definitiva di tutti i presidenti ma, nonostante i nomi fossero stati già individuati, tutta la "procedura" sembra essersi improvvisamente arrestata. Andrea Moizo, da *Ship2shore*, anticipa coraggiosamente quello che molti pensano ma che nessuno osa dire: "La riforma, in vigore formalmente da metà settembre, è da allora rimasta al palo. Prima impantanata nella melma del più vieto e squallido spoils system politico, poi, riferiscono fonti romane, inchiodata al veto di Palazzo Chigi. Ricevuta finalmente la lista dei nuovi 15 presidenti su cui da poco il titolare del Mit Graziano Delrio avrebbe trovato la quadra coi presidenti delle Regioni, l'avrebbe rispedita al mittente, adducendo la persistente assenza del decreto ministeriale che dovrebbe definire (attuando compiutamente quelle poche norme transitorie contenute nel decreto legislativo di riforma) la transizione al nuovo regime. Che sia vero, falso o un ulteriore escamotage per avvicinarsi al 4 dicembre, quando nei piani del governo la vittoria referendaria riporterà in capo a Roma l'esclusiva competenza sulla materia portuale, poco importa".

Altra sorprendente notizia riportata da A.Moizo: "Sui bilanci delle Ap tutta la schizofrenia della riforma. Contrordine ministeriale: i Comitati Portuali Morenti dovranno deliberare in pochi giorni la previsione di spesa per il 2017 delle Autorità di Sistema Portuali".

È facilmente prevedibile la grande confusione, i disguidi, le difficoltà amministrative e contabili per questa decisione "dopo che nemmeno un mese fa lo stesso ministero aveva intimato alle AP di evitare 'atti che per il contenuto o per la durata siano suscettibili di incidere sulle competenze relative alla programmazione e pianificazione dei nuovi enti'".

La Riforma Portuale, tanto necessaria già dal 1994 (cioè sin dalla data dell'ultima riforma), si poneva e si pone ancora l'obiettivo della semplificazione burocratica, la promozione di centri decisionali strategici (Autorità di Sistema Portuali), riorganizzazione amministrativa, azioni per la logistica e portualità quali: semplificazioni su escavi e dragaggi nel "Collegato Ambientale", collegamenti "ultimo miglio" (ferrovie), revisione progetti superati e sblocco degli investimenti. Ebbene, dopo 10 anni di gestazione, ora è tutto fermo. Alcuni esempi significativi:

- segue

Ravenna: L'escavo del Canale Candiano, linfa vitale per il traffico del Porto, è ancora "opera morta". Nel frattempo, molti imprenditori fremono come cavalli scalpitanti al nastro di partenza. Uno per tutti : Milano Finanza del 15 ottobre riporta una intervista al presidente della CMC di Ravenna (La prestigiosa Coop delle Costruzioni che opera a livello internazionale): "La sfida per il futuro dell'Italia inizia dai porti. E dal modo in cui sapranno intercettare il flusso di merci dall'est e smistarli su gomma e su rotaia nel resto del Paese e dell'Europa. Proprio per questo a me piace pensare all'Italia come alla banchina del Mediterraneo", ha detto Massimo Matteucci, presidente del 'general contractor' Cmc Ravenna. 'Noi questa sfida siamo pronti a coglierla'".

Genova: Fermi investimenti per 340 milioni. Marco Imarisio, sul *Corriere della Sera* del 22 ottobre riporta: "Sembrava una formalità. Invece i funzionari del ministero delle Finanze, nelle vesti di Revisori dei conti, hanno bloccato investimenti per 340 milioni di euro, da spendere subito per migliorare le strutture, bloccando il rinnovo delle concessioni per tre terminal del Porto di Genova. A leggere le motivazioni del diniego, la causa principale dello stop è proprio l'imminenza della riforma e del futuribile nuovo regolamento degli 'appalti' per i terminal, allo studio del Parlamento da circa 10 anni. Ma c'è un piccolo dettaglio che non torna. Il primo della classe, quello che aveva fatto i compiti a casa, è stato l'unico a finire dietro la lavagna. A Genova hanno adottato procedure più severe, pubblicità più vasta e prolungata e attribuzioni più 'tirchie' ai vari terminalisti, che hanno avuto in dote meno anni di concessione a fronte di maggiori investimenti.

TRIESTE. "Nell'ultimo anno – continua Imarisio sul *Corsera* – il porto di Trieste ha dato una proroga di 60 anni a fronte di investimenti per 180 milioni di euro e un'altra da 50 anni per 33 milioni, limitandosi a una pubblicità a favore di eventuali offerte concorrenti esposta per 20 giorni all'albo pretorio dell'ente. Il porto di Livorno ha concesso 10 anni a un terminalista in cambio di 11 milioni. E così hanno fatto La Spezia, Savona, Napoli, sempre affidandosi a procedure di avviso più veloci e circoscritte. [...] Come dicono i manager di Assiterminal, 'gli altri scali nostrani ridono'. Ma le risate più grasse sul sistema Italia le stanno facendo i porti di Anversa, Rotterdam, Amburgo, che ogni giorno competono con Genova per attrarre traffico dal nord Europa". Come si vede, tutto rientra nel "ridicolo" di cui parla sopra il mio amico belga.

Quanto sopra descritto è piuttosto preoccupante e deludente. E se il 4 dicembre vincessero il NO? Tutto dipenderà dai nuovi scenari che ne conseguiranno e, naturalmente, mentre si darà corso ad una nuova riforma o ad una modifica di quella già pronta, passerà altro tempo, i porti continueranno a "languire", "i cavalli a scalpitare" e il mio amico belga, insieme a tutti i porti del Nord Europa, continuerà a ridere...

AUTORITÀ PORTUALE

Il ministro scrive alla Regione Ufficiale il nome della Roncallo

- LA SPEZIA -

LA MAIL certificata, nella casella di posta elettronica del governatore della Regione Liguria Giovanni Toti, è arrivata ieri mattina, «annunciata» poche ore prima da una telefonata del ministro Graziano Delrio allo stesso presidente. Carla Roncallo, 53enne genovese, dirigente della Regione, è stata proposta ufficialmente dal ministro come presidente della nuova Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale, che unisce i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Assieme al suo nome, nella missiva, anche quello di Paolo Emilio Signorini, segretario generale della Regione, proposto per la guida dell'Autorità di sistema portuale destinata a unire i porti di Genova e Savona. Già oggi, il governatore Toti, dopo un passaggio in-

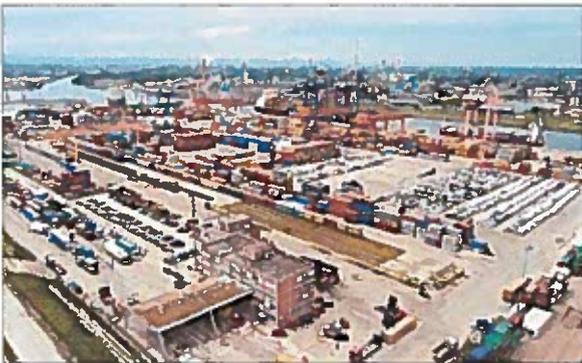


formale in occasione della seduta di giunta, dove avviserà gli assessori dell'evolversi della vicenda, risponderà al ministro Delrio, dando il proprio assenso alle nomine, con la Roncallo e Signorini che passeranno all'esame delle commissioni parlamentari di Camera e Senato, il cui parere sarà consultivo ma non vincolante. Solo allora, si procederà con le nomine definitive. La procedura ha innescato anche la proroga degli incarichi di segretario generale nelle due Autorità portuali di Genova e La Spezia, con Davide Santini, la cui riconferma è data per sicura, che rimarrà comunque in carica fino al 31 dicembre. Se il cronoprogramma sarà rispettato la Roncallo potrebbe insediarsi in via del Molo già per la fine del prossimo mese, o comunque entro fine anno.

mat.mar.

Daniele Rossi nuovo presidente dell'Authority di Ravenna

Ravenna - presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini ha annunciato di aver firmato con il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio «l'intesa per nominare **Daniele Rossi presidente dell'Autorità portuale di Ravenna**».



Ravenna - Il presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini ha annunciato di aver firmato con il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio «l'intesa per nominare **Daniele Rossi presidente dell'Autorità portuale di Ravenna**». L'annuncio è arrivato durante l'assemblea di Confindustria Romagna a Milano Marittima (Ravenna). «Se vogliamo dare competitività al porto a livello internazionale - ha detto Bonaccini - l'escavo dei fondali è fondamentale». Daniele Rossi, 55 anni, laureato in giurisprudenza, ha alle spalle una carriera in ambito petrolifero (Eni-Saipem, Gsp, Rosetti Marino).

Daniele Rossi nuovo presidente dell'Ap Ravenna



Daniele Rossi (nella foto) è il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Ravenna. Lo ha annunciato ieri il presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini durante l'assemblea di Confindustria Romagna a Milano Marittima. La nomina è stata firmata insieme al ministro dei Trasporti e Infrastrutture Graziano Delrio.

Rossi, 55 anni, laureato in giurisprudenza, ha alle spalle una carriera in ambito petrolifero: Eni-Saipem, Gsp, e infine Rosetti Marino, di cui è stato nominato presidente nel 2012 dopo nove anni nel collegio sindacale.

Porti: Daniele Rossi nuovo presidente Ap Ravenna

(ANSA) - CERVIA (RAVENNA), 27 OTT - Il presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini ha annunciato di aver firmato con il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio "l'intesa per nominare Daniele Rossi presidente dell'Autorità portuale di Ravenna". L'annuncio è arrivato durante l'assemblea di Confindustria Romagna a Milano Marittima (Ravenna).

"Se vogliamo dare competitività al porto a livello internazionale - ha detto Bonaccini - l'escavo dei fondali è fondamentale". Daniele Rossi, 55 anni, laureato in giurisprudenza, ha alle spalle una carriera in ambito petrolifero (Eni-Saipem, Gsp, Rosetti Marino).

Dopo tre anni di polemiche e ricorsi, l'accordo Governo-Regione pone fine al commissariamento

Porto, c'è la firma di De Luca

Il governatore approva la nomina di Spirito. Intesa per la moratoria di 18 mesi su Salerno

Antonino Pane

Dopo oltre tre anni di commissariamenti, Pietro Spirito è il presidente dell'Autorità portuale di Napoli. Il presidente della Regione, Vincenzo De Luca, e il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, hanno raggiunto l'intesa, e il governatore ha apposto la firma sulla nomina di Spirito. Nei prossimi giorni dal ministro sarà formalizzata la scelta. Lo farà contemporaneamente a tutte le altre nuove autorità portuali chiudendo un complesso puzzle di nomine. Per Spirito sarà un lavoro delicato e impegnativo tant'è che lo stesso Delrio ha preteso, per la guida delle nuove Autorità di sistema, un impegno esclusivo e che fossero azzerati tutti gli eventuali incarichi precedenti. Pietro Spirito ha dovuto rinunciare, quindi, alla consulenze compresa quella che lo vedeva in prima linea sul fronte Bagno li vicino al commissario Salvo Nastasi e all'ad di Invitalia Domenico Arcuri.

> A pag. 35

La nomina

Intesa sul porto, De Luca firma Spirito è il nuovo presidente

Antonino Pane

Ora è ufficiale: il candidato alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale del Medio Tirreno è Pietro Spirito. Napoli avrà un presidente dopo oltre tre anni di commissario. Teri è stata raggiunta, infatti, ufficialmente l'intesa tra il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, e il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, che ha apposto la sua firma di assenso sulla proposta del governo. Un'intesa tutto sommato facile perché il terreno era stato abbondantemente preparato nei giorni scorsi: è dall'inizio di ottobre, infatti, che il nome di Spirito era stato fatto trapelare tra i papabili. L'intesa tra il ministro e il governatore, prevista dalla riforma della legge 84/94, è l'ultimo atto prima della firma del decreto di nomina che, a questo punto, potrebbe arrivare anche entro la fine del mese. Una volta ultimate le verifiche di compatibilità, infatti, il ministro farà preparare il decreto che si sommerà a quelli già pronti: sono quindici, infatti, le Autorità di sistema portuale che devono avere una governance stabile per avviare concretamente sul campo quanto previsto dalla riforma dei porti. Sarà un lavoro delicato e impegnativo tant'è che lo stesso Delrio ha preteso, per la guida delle nuove Autorità di sistema, un impegno esclusivo e che

fossero azzerati tutti gli eventuali incarichi precedenti. Pietro Spirito ha dovuto rinunciare, quindi, alla consulenza compresa quella che lo vedeva in prima linea sul fronte Bagnoli vicino al commissario Salvo Nastasi e all'ad di Invitalia Domenico Arcuri.

Restano aperti altri capitoli che riguardano l'applicazione della riforma e, primo tra tutti sul fronte campano, la durata della moratoria per Salerno. Il governatore De Luca, come si ricorderà, ha chiesto il massimo previsto dalla legge di riforma, e cioè 36 mesi. Delrio vorrebbe, invece, che al fosse ridotta di molto e cioè concedere al massimo dodici mesi. È molto probabile a questo punto che si arrivi ad un accordo di 18 mesi. Il porto di Salerno, quindi, entrerebbe a far parte dell'Autorità di sistema del medio Tirreno insieme a Napoli e a Castellammare di Stabia nella primavera del 2018.

Tutto questo, però, passa per la nomina di un commissario del porto di Salerno che dovrebbe lavorare in piena sintonia con Spirito per preparare il terreno alla completa funzionalità della nuova Autorità di sistema portuale. Sul nome del commissario che

sarà indicato per il porto di Salerno non ci sono certezze definitive. Andrea Annunziata, attuale presidente, dovrebbe comunque guidare una delle quindici Autorità di sistema portuale. L'uscita di Annunziata da Salerno aprirebbe la porta, appunto, alla nomina di un commissario che potrebbe essere o l'attuale segretario Luigi DiLuise o l'attuale presidente dell'Autorità portuale di Massa Carrara,

Francesco Messineo, indicato come papabile anche per la poltrona di segretario nella nuova struttura guidata da Pietro Spirito. Sia DiLuise che Messineo sono salernitani e sarebbero graditi agli imprenditori portuali. Entrambi, infatti, sono stati colaudati sul campo come segretari dell'Autorità portuale DiLuise con Annunziata presidente Messineo. El periodo di presidenza di Fulvio Bonavitavola, attuale vice presidente della giunta regionale.

Il benessere del mondo imprenditoriale salernitano è determinante in questa partita. La richiesta di moratoria per Salerno, infatti, è frutto proprio di pressanti richieste intese ad ottenere la completa esclusione di Salerno dalla fusione con Napoli e Castellammare di Stabia. E, successivamente, una dilazione per consentire allo scalo salernitano di completare il programma di rilancio avviato proprio con la presidenza di Andrea Annunziata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il periodo transitorio

Ancora non sono stati definiti i tempi della fusione con l'autorità di Salerno dove si attende la nomina del commissario che gestirà il periodo intermedio

Il bilancio

Alla settima edizione di Shipping and the Law valutato in 4 miliardi il valore

Decreto

Il ministro formalizzerà nei prossimi giorni gli incarichi nelle nuove Autorità

- segue

La scheda

La sfida dei numeri invertire il trend negativo delle crociere



Il meeting

Trenta milioni di crocieristi, quattro miliardi di euro l'apporto del settore al pil del nostro Paese, eppure il porto di Napoli riesce ad arretrare anche in questo settore. L'impatto economico delle crociere in Europa è di 17 miliardi di euro, una cifra che vede la ricaduta maggiore proprio sull'Italia, dove il peso del settore sul suo Pil tocca quota 4 miliardi di euro. Alla settima edizione di Shipping and the Law le crociere hanno tenuto banco insieme alle innovazioni tecnologiche. L'organizzazione, curata dall'avvocato Francesco Saverio Lauro, ha colto l'attualità del tema soprattutto in prospettiva di quanto accade a Napoli dove per il 2017 è previsto un calo del movimento crocieristico.

«Il Mediterraneo - ha spiegato Leonardo Massa, country manager per l'Italia di Msc - è l'area di core business per noi e infatti la nuova ammiraglia

Msc Meraviglia vincerà su queste rotte dal giugno 2017 con le sue crociere di sette giorni». L'arrivo della nuova ammiraglia di Msc, la Meraviglia che l'armatore Gianluigi Aponte ha voluto impiegare subito dopo il varo nel Mediterraneo con tappa Napoli, ha certamente ridotto il gap negativo dello scalo partenopeo.

«L'Italia - ha sottolineato Karina Santini, manager per lo sviluppo dei porti del Mediterraneo di Royal Caribbean - è un asset strategico per la nostra compagnia, ma temiamo le dinamiche difficili della catena di soggetti coinvolti nei luoghi su cui investiamo. Nel Mediterraneo il settore cresce ma devono crescere anche le infrastrutture». «Con la riforma - spiega Ivano Russo, consigliere del ministro delle Infrastrutture non avremo più 21 porti che vanno in giro per il mondo a presentare offerte risibili agli occhi dei grandi operatori internazio-

nali di merci e passeggeri, ma potremo competere meglio in un quadro di coordinamento nazionale». A Napoli la necessità di un rapporto più stretto con la città e lo scalo è stato sottolineato da Massimo Brancaleoni, vicepresidente di Costa Crociere: «La misura del valore dell'impatto delle crociere su un territorio non si misura solo in scali, ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Musco di Capodimonte». L'assessore al mare del Comune di Napoli, Daniela Villani ha lanciato l'idea di «un tavolo tra l'amministrazione comunale e gli operatori delle crociere e gli altri attori coinvolti per un'offerta sempre migliore».

a. p.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IVA

Sui servizi di trasporto marittimi e lagunari scatta l' aliquota al 5%

Nelle pieghe della manovra spunta anche un aumento di tasse: dal 1° gennaio del prossimo anno i servizi di trasporto urbano marittimo, lacuale, fluviale e lagunare - attualmente esenti in base al Dpr 633/1972 - saranno soggetti all' Iva nella misura del 5 per cento. La tariffa amministrata per questi servizi va ritenuta comunque comprensiva dell' imposta sul valore aggiunto. La bozza del Ddl di Bilancio introduce poi il «Gruppo Iva»: le imprese per i quali ricorrano congiuntamente i vincoli finanziario, economico e organizzativo possono costituire un gruppo e divenire soggetto passivo di imposta «unico». Sterilizzando in questo modo le cessioni di beni e servizi infragruppo.

DI MARCO NUOVO DG DEL VENEZIA TERMINAL

■ Galliano Di Marco, presidente uscente dell'Autoporta di Ravenna, è il nuovo direttore generale di Venezia Terminal Passeggeri, la società che gestisce il traffico passeggeri di crociere e traghetti nel porto lagunare. Di Marco prende di fatto il posto dell'ormai ex amministratore delegato Roberto Peccechio. Vip da pochi mesi ha una nuova compagine che comprende anche la Regione Veneto e Venezia Investimenti, la cordata formata dalle compagnie Msc Crociere, Costa Crociere, Royal Caribbean Cruise Lines e Global Port Holding. Presidente del terminal veneziano è stato invece riconfermato Sandro Trevisanato.

Assemblee. Confindustria Romagna: lo scalo marittimo di Ravenna e il polo espositivo di Rimini sono due infrastrutture strategiche

«Più attenzione a porto e Fiera»

Il presidente Maggioli: siamo una grande città policentrica con oltre 70mila imprese

MILANO MARITTIMA (RAVENNA) Rivendica più centralità nelle strategie regionali - a partire dalla fiera di Rimini, che attraverso le nozze con Vicenza diventa la prima fiera della via Emilia e la seconda del Paese - la neonata Confindustria Romagna. Che ieri al Palace Hotel di Milano Marittima ha ufficializzato la nuova squadra dirigente nonché priorità e obiettivi del soggetto nato lo scorso 29 settembre con la firma notarile sull'atto di fusione tra le territoriali di Rimini e Ravenna, che nella prima assemblea comune ha riunito quasi mille imprenditori, in rappresentanza di oltre 40mila addetti e un fatturato di oltre 10 miliardi di euro.

Avrebbero potuto essere 1.400 imprese, 67mila addetti e 20 miliardi di giro d'affari, se Forlì-Cesena, la terza territoriale della Romagna, non avesse abbandonato cammin facendo il progetto di fusione avviato il 28 ottobre 2014 a Castrocaro Terme, risposta reattiva alla riforma Pesenti. «Un'assenza che non ci spieghiamo, perché nel percorso fatto a tre abbiamo trovato più cose che ci integravano di quelle che ci separavano.

Ma Confindustria Romagna è qui - sono le prime parole del neopresidente Paolo Maggioli, prima alla guida di Unindustria Rimini - addirittura in anticipo rispetto all'agenda che aveva previsto questa assise a inizio 2017. E le nostre porte sono aperte agli imprenditori forlivesi, mi auguro che la spinta arrivi ora dal basso».

«Siamo una grande città metropolitana policentrica», così il presidente definisce un territorio bicefalo su cui gravitano oggi 720mila abitanti oltre 70mila imprese che danno lavoro a 280mila addetti, realizzano un valore aggiunto di quasi 20 miliardi di euro e 5,5 miliardi di export. Numeri che portano il peso di Rimini e Ravenna a circa il 15% del totale regionale (avrebbe superato il 20% con il Forlivese nella squadra) e ad essere il secondo baricentro dopo Bologna e prim'attore per l'economia del mare (60% delle imprese e 48% del valore creato in regione dalla filiera di nautica e turismo).

Un ruolo che spiega il primo appello di Confindustria Romagna al governatore regionale Stefano Bonaccini, presente ieri al debutto dell'associazione: «Chiediamo più attenzione per due infrastrutture strategiche del nostro territorio: il porto di Ravenna - afferma Maggioli - l'azienda più importante della Romagna, per cui auspico sia nominato presto il nuovo presidente per risolvere l'annosa questione delle opere di approfondimento dei fondali (condizione per valorizzare i traffici via mare con il Far East,

- segue

ndr); e l'altra piattaforma chiave, la nostra fiera, si chiama Rimini Fiera ma è la fiera della Romagna e ora, dopo la fusione con Vicenza, è seconda solo a Milano nel Paese». Ravenna è il porto della regione, Rimini è la fiera della regione, ribadisce Maggioli, «e crediamo non siano più i tempi per duplicare investimenti già fatti, ci auguriamo che le due infrastrutture siano abbracciate e valorizzate dalla Regione».

Pronta la risposta del presidente dell'Emilia-Romagna: «Prima di arrivare qui da Roma mi sono fermato nel mio ufficio a Bologna per firmare la nomina di Daniele Rossi (ex Saipem e Rosetti, ndr) alla guida dell'Autorità portuale di Ravenna, perché fondali più bassi significa più competitività per la nostra economia». Una notizia attesa da un anno.

Un altro impegno degli industriali romagnoli sarà allargare i processi aggregativi in una logica di area vasta agli altri enti del territorio, «a partire dalle Camere di commercio - rimarca Maggioli - perché condividiamo la direzione della riforma e crediamo si debba andare verso un'unica struttura che unisca Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini e che tenga aperto l'uscio pure a Ferrara. Ogni altra soluzione è una perdita di tempo e un cattivo servizio alle nostre imprese».

A livello di struttura operativa la nuova Confindustria romagnola, diretta dall'ex dg ravennate Marco Chimenti, è la somma algebrica delle due precedenti territoriali, mantiene i 30 dipendenti e le due sedi di prima, integrando e potenziando i servizi. In vista ci sono ora i due passaggi chiave per ridare fiducia ai mercati e stabilità al Paese (le elezioni americane e il referendum in Italia).

Durante l'assemblea, interpellato sul futuro del Sole 24 Ore, Maggioli ha parlato di «pessime prospettive. Il Sole - dice - è la nostra municipalizzata: abbiamo fatto tutto il peggio che si poteva fare, in un'azienda che è la cassaforte di Confindustria. L'auspicio è che si faccia in fretta la maggiore pulizia possibile, ma dobbiamo farla noi, perché il rischio è che intervenga qualcun'altro. La quotazione in Borsa è stata assolutamente negativa. O Il Sole 24 Ore torna a fare il suo mestiere, ed è dura, o non ci sono prospettive di sviluppo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ILARIA VESENTINI

OGGI L'OK DALLA GIUNTA ANCHE PER RONCALLO ALLA SPEZIA

Signorini "il mediatore" inizia da aeroporto e concessioni

Le linee guida per il porto di Genova discusse a pranzo con Toti

IL PERSONAGGIO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. La prima riunione informale, ma operativa, c'è stata ieri, dopo che è arrivata in Regione la lettera del ministro dei Trasporti sull'intesa per Paolo Signorini presidente del porto di Genova (e Savona, quando arriverà la fusione).

Appuntamento a pranzo, in un locale del centro storico del capoluogo: al tavolo il "festeggiato" e accanto a lui Giovanni Toti e Pierpaolo Giampellegrini, il capo di gabinetto della giunta. Il ristorante è uno dei preferiti dalla storica nomenclatura ora in forza al Pd ed era il luogo di ritrovo a pranzo di Claudio Burlando: abbandonato l'eremo di Torriglia, ieri l'ex presidente si è palesato nel locale dopo settimane di assenza, e ha trovato, ironia della sorte, i tre. Così Signorini ha potuto ricevere la "benedizione" di due governatori.

Sul piatto però, le portate politiche erano più indigeste di quelle servite al tavolo: non è un caso che il trio abbia voluto cominciare a mettere a fuoco le strategie su aeroporto e concessioni. Il primo capitolo



L'ammiraglio Pettorino e Signorini. A destra l'assessore Rixi

riguarda la privatizzazione e la cessione delle quote che detiene l'Authority portuale, magari accelerando il dossier. La Regione avrebbe già un progetto per tentare il rilancio dello scalo. La vera urgenza però è sulle concessioni: i terminalisti che hanno chiesto la proroga scapitano e i ritardi potrebbero compromettere gli investimenti. Sarà il primo banco di prova per Signorini quando sarà presidente della nuova Authority.

Oggi la giunta darà parere positivo alla richiesta d'intesa che il ministro Graziano Delrio

ha indirizzato via lettera al governatore Toti. Per Signorini partirà poi l'iter che prevede il passaggio alle commissioni parlamentari. Per Carlo Roncallo invece bisognerà aspettare anche l'ok dalla regione Toscana: l'Authority della Spezia infatti si fonderà con Carrara e sarà necessario anche il via libera di Rossi, oltre a quello di Toti. In un mese comunque Signorini potrebbe essere nominato dal ministro, anche se nel percorso si inserisce la data del referendum.

Studio - a volte maniacale - lavoro e soprattutto «doti da

mediatore»: su questo concordano sia gli amici che i nemici che descrivono il nuovo presidente del porto. Signorini ha 53 anni è genovese di nascita, studi anche a Yale, ma è a Roma nei palazzi dello Stato («che conosce molto bene») che fa carriera. È un *grand commis* di Stato che ha lavorato in uffici strategici ricoprendo ruoli dirigenziali nei ministeri che contano, compreso il Cipe. Alle Infrastrutture è stato anche nella Struttura di Missione con Ettore Incalza la cui posizione pochi giorni fa è stata archiviata e l'inchiesta si è sostanzialmente dimezzata. Signorini non è stato indagato e l'inchiesta non l'ha toccato, ma quella vicenda può aver influito nella scelta di tornare Genova come segretario generale della nuova Regione di Giovanni Toti. Ora l'approdo a Palazzo San Giorgio dove tutti si aspettano che Signorini dia un'impronta più internazionale all'Authority. Spiega un suo amico di vecchia data: «Ha rapporti internazionali, a Bruxelles è ben visto a differenza di molti suoi ex colleghi del ministero e in Svizzera sanno perfettamente chi è: e poi finalmente uno che conosce le lingue».

www.themediterranean.it

Terzo valico, spuntano le mazzette e riesplode l'allarme sulla sicurezza

> Appello degli imprenditori: "Non fermate i cantieri, altrimenti i porti liguri affonderanno"

Edopo gli arresti ecco che, puntuali, spuntano le mazzette. I militari del Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza durante le perquisizioni trovano i soldi pagati per ottonero i lavori del Terzo Vali

co, l'alta velocità ferroviaria Genova-Milano. Bustarelle per 70 mila euro, che confermano le tangenti per ottenere gli appalti. Riesplode intanto l'allarme sulla sicurezza, in Valpolcevera amministratori e comitati invita-

no a tenere alta la guardia su come sono stati svolti i lavori in un territorio fragilissimo. Ma è altrettanto forte l'allarme del mondo delle imprese. Il presidente degli spedizionieri genovesi Alessandro Pitto spiega come

un'opera quale il terzo valico sia fondamentale per la portualità, non solo ligure. «Senza adeguare infrastrutture, previste in tempi brevi, saranno i porti del Nord Europa a servire direttamente la Pianura Padana» dice.

ALLE PAGINE 11 E 11

Scandalo Terzo Valico dopo gli arresti spuntano le mazzette

Nelle casseforti di manager e imprenditori trovate "bustarelle" per oltre settantamila euro

STEFANO ORIGONE

Edecco che, puntuali, spuntano le mazzette. I militari del Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza durante le perquisizioni trovano i soldi pagati per ottenere i lavori del Terzo Valico. L'alta velocità ferroviaria Genova-Milano. Bustarelle per 70 mila euro, che confermano le tangenti per ottenere gli appalti. In particolare, a casa del vice presidente di Cociv, Ettore Pagani, le fiamme gialle hanno sequestrato tre buste in una cassaforte per un totale di 12 mila euro. In quelle degli imprenditori Antonio o Giovanni Giuliano ne sono spuntati 22 mila di cui non ha saputo spiegare la provenienza, mentre 17 mila li ha nascosti dall'im-

prenditore Domenico Gallo e 19.900 il funzionario Angelo Pelliccia. Secondo gli inquirenti, coordinati dal pm Paola Caleri e Francesco Cardona Albini, sarebbero la prova del pagamento delle tangenti che sono sfociate nei 14 agli arresti domiciliari per i reati di corruzione, concussione e turbativa d'astipilotato le grandi opere. Ma non è tutto, perché non si parla solo di soldi per ungere chi ti deve far lavorare nell'ordinanza del gip Cinzia Perroni. Emerge il giorno dopo il grande blitz negli uffici di via Renata Bianchi 40, che nella gara bandita dal Cociv per il cosiddetto "Tutto Serravalle" è stata scelta dal general contractor Cociv (parte lassa in questa vicenda) l'azienda che ha stabilito una spesa di quasi un decimo più bassa dei

concorrenti per la sicurezza interna. C'era in gioco la vita dei lavoratori, pazienza, poteva essere ridotta al minimo pur di assicurarsi la gara.

E questo grazie ai funzionari finiti nei guai del Cociv, che non avrebbero seguito semplici procedure, effettuando le verifiche di anomalia sul ribasso. Si procede all'assegnazione della gara alla Grandi Lavori Fincosit. Nell'ordinanza il gip Cinzia Perroni scrive: «Le preoccupazioni di tutti gli interlocutori confluiscono chiaramente verso la necessità di regolarizzare sotto il profilo solo formale i numeri dell'offerta anziché riguardare il problema sostanziale di una incongruità provvisoria in un settore delicato e nevralgico come quello della situazione dei lavoratori». Da quello che è

emerge dagli accertamenti della Procura, la Grandi Lavori Fincosit aveva stimato per la sicurezza 93 mila euro su una base d'asta complessiva per la gara di 189 milioni.

Una cifra che si discosta parecchio dalle tabelle. Lo ammette anche Giuliano Lorenzi, uno dei funzionari Cociv intercettati dalla Finanza o ora agli arresti domiciliari: «Secondo le tabelle che si usano di solito sono circa il 5 per mille dell'importo dei lavori». Così è per le altre due aziende in gara, la Toto che arriva seconda, ma molto per la sicurezza un importo di 680 mila euro e la Claudio Salini con 750. La Grandi Lavori Fincosit arriva prima con un ribasso del 13% e i funzionari del Cociv si preoccupano che la verifica delle anomalie comporti un ritardo nei lavori.

«Stiamo fermi due mesi, non ci conviene», dice Angelo Pelliccia, uno degli indagati. Il ritardo sarebbe motivato anche dalla quasi certezza che la Grandi Lavori Fincosit, in caso di non assegnazione, avrebbe presentato ricorso: «Fare le anomalie è un casino perché sicuramente ti fa ricorso», dice al telefono Giulio Frulloni non sapendo che viene ascoltato dagli inquirenti. Alla fine la soluzione è procedere all'assegnazione provvisoria e di pensare in un secondo tempo alla verifica delle anomalie. I rappresentanti del Cociv secondo il gip hanno «intenzionalmente omesso di rilevare l'anomalia della GLF su decisivo impulso del presidente Longo in evidente elusione dell'obbligo di rispettare la par condicio». Per quanto riguarda la galleria Vecchie Fornaci, Cociv ha chiesto alla procura la trasmissione degli atti.

L'indagine non è finita e nella galleria potrebbe inflarsi anche la magistratura, chiedendo che vengano eseguite delle perizie per valutare se sono stati utilizzati materiali adeguati.

INODI/1

L'ACCUSA

La sicurezza interna dei lavoratori del "Lotto Serravalle" era ridotta al minimo pur di assicurarsi la gara

I FAVORI

Secondo l'accusa funzionari amici del Cociv non avrebbero effettuato le verifiche di anomalia sullo strano ribasso

LE CARTE

Il quadro emerge dall'inchiesta della procura di Genova e della Guardia di finanza che ieri ha portato a 14 arresti domiciliari

INODI/2

IL PROVVEDIMENTO

Alle persone finite ai domiciliari vengono contestati i reati di corruzione, turbativa d'asta e concussione

LA SICUREZZA

Sempre secondo l'accusa, la Grandi Lavori Fincosit aveva stimato per la sicurezza un importo di 93 mila euro

L'ASTA

Secondo quanto si evince dalla documentazione, la base d'asta complessiva per la gara era di 189 milioni di euro

“Un fiume di container genovesi deviato verso il Nord Europa”

MASSIMO MINELLA

C'è un fiume di container destinato naturalmente a essere servito da Genova e che, invece, prende la strada del Nord Europa. Sono numeri pesanti, che la Lanterna dovrebbe ricevere e spedire e che gli scali concorrenti del Nord Europa riescono ad accaparrarsi in virtù di una logistica più rapida ed efficiente. Alessandro Pitto, presidente degli spedizionieri genovesi, riflette su come invertire questa rotta del business: creare condizioni analoghe per riportare qui i container “genovesi” e, se possibile, intercettarne altri. Come? Con infrastrutture efficienti, a cominciare ovviamente dal terzo valico.

Secondo uno studio di Fedespedi del 2015, il totale dei contenitori relativi al mercato domestico che vengono instradati attraverso i porti del Nord Europa è di 900.000 pezzi, con un minor introito per il paese di circa 6,4 miliardi di euro, di cui 4,06 miliardi destinati alle casse dello stato (Iva e dazi doganali) e i restanti 2,34 quali ricavi potenziali di agenzie marittime, terminali, spedizionieri, trasportatori. Un mancato introito che si trasforma in un costo molto pesante che la comunità portuale è costretta a sopportare.

«Se facciamo riferimento a questi ultimi dati - spiega Pitto - e ap-

plichiamo il moltiplicatore del cluster marittimo (pari a 2,37), possiamo calcolare la dimensione del potenziale indotto in circa 5,5 miliardi di euro».

Che cosa si può fare per interrompere questo circolo vizioso che rischia di ripercuotersi sulle attività portuali e sull'organizzazione del lavoro? «Facciamo attenzione - risponde il presidente degli spedizionieri genovesi - Questi dati sono riferiti al solo mercato domestico Ita-

**Alessandro Pitto,
presidente Spediporto:
“Il numero dei porti
si ridurrà”**

liano e sono suscettibili di un'ulteriore crescita se si facesse riferimento al mercato contendibile, composto non solo dal Nord Italia, ma anche da Svizzera, Austria, Baviera e zone limitrofe».

Bisogna accelerare il più possibile però. È la fine dei lavori per il terzo valico, fissato fra la fine del 2021 e l'inizio del 2022, se l'inchiesta giudiziaria non allungherà ancora il periodo, potrebbe già essere un tempo dilatato rispetto alle esigenze operative.

«L'apertura del tunnel di base



Il presidente degli spedizionieri Alessandro Pitto riflette sulla necessità di avere in tempi più brevi possibili la disponibilità del terzo valico

del Gottardo rende ancora più urgente l'ultimazione dei lavori del terzo valico - aggiunge Pitto - altrimenti saremo costretti a vedere ampliata la quota di mercato dei porti del Nord Europa in Italia».

Invertire la rotta, insomma, prima che sia troppo tardi. «Non possiamo più permetterci di pagare a caro prezzo le inefficienze di un sistema logistico che non decolla - dice il presidente degli spedizionieri - Se i porti del Nord Europa potranno presto beneficiare di tunnel in grado di portarli celermente fino alla Pianura Padana, la concorrenza non potrà che aumentare. Siamo poi attenti a quello che potrà accadere nella portualità, la concentrazione fra compagnie armatoriali e l'aumento delle dimensioni delle navi farà sì che sarà sempre più ridotto il numero dei porti. Si sceglieranno solo quelli che potranno mettere a disposizione spazi retrostanti adeguati. E a Genova, si sa, il nostro retroporto è solo il Basso Piemonte. Solo così potremo smettere di essere un porto nazionale o regionale e ambire a un ruolo maggiore». Da questo punto di vista un aiuto potrebbe arrivare dall'Unione Europea che nell'ambito della propria strategia “Trasporti 2050” si è data l'obiettivo entro il 2030 di spostare il 30% del trasporto di merci su gomma al “ferro e all'acqua”.

La community portuale di La Spezia contro il rinnovo della concessione deciso sul filo di lana



“No. Perché inopportuna, avventata, sbagliata nel merito e nella forma, contraria alle indicazioni del ministero competente e fuori tempo massimo”.

La Spezia, 27 ottobre 2016 – Così la Community portuale di La Spezia giudica la decisione assunta dal Comitato della “decaduta” Autorità portuale di La Spezia di rinnovare anticipatamente, sino al 2019, la concessione a APLS Investimenti, società in house della stessa Autorità portuale (che ne controlla il 100% del capitale) e che gestisce il terminal crociere di La Spezia.

Secondo La Spezia Port Service questa decisione, sostenuta dal voto favorevole del Comune e della Provincia, è destinata, oltre che ad innescare una serie di ricorsi sulla sua legittimità, a creare una frattura insanabile nel tessuto economico portuale, configurando anche una inattesa alleanza fra Enti locali, alla probabile vigilia della nomina del nuovo presidente dell’Autorità di sistema portuale (La Spezia e Marina di Carrara) che si troverebbe automaticamente privato di gran parte del potere su un settore strategico come è quello delle crociere.

Nel ricordare come l’Autorità portuale controlli a maggioranza anche la società Discover (incaricata dell’attività di incoming e accoglienza dei passeggeri), la Spezia Port Service denuncia anche gli intrecci di cariche (in primis quella del presidente dell’Autorità portuale, Lorenzo Forcieri, contemporaneamente presidente della società APLS Investimenti alla quale è stata rinnovata la concessione) che vedono protagonisti componenti del Comitato portuale e consiglieri di amministrazione di APLS.

Alla luce di questi fatti La Spezia Port Service valuterà se presentare una segnalazione al ministero dei Trasporti e Infrastrutture che solo pochi giorni addietro aveva invitato i presidenti uscenti delle vecchie Autorità portuali a svolgere solo funzioni di ordinaria amministrazione.

La Spezia Port Service: community portuale contraria a rinnovo concessione a APLS Investimenti

(FERPRESS) – La Spezia, 27 OTT – “No. Perché inopportuna, avventata, sbagliata nel merito e nella forma, contraria alle indicazioni del ministero competente e fuori tempo massimo”. Così la Community portuale di La Spezia giudica la decisione assunta dal Comitato della “decaduta” Autorità portuale di La Spezia di rinnovare anticipatamente, sino al 2019, la concessione a APLS Investimenti, società in house della stessa Autorità portuale (che ne controlla il 100% del capitale) e che gestisce il terminal crociere di La Spezia.

Secondo La Spezia Port Service questa decisione, sostenuta dal voto favorevole del Comune e della Provincia, è destinata, oltre che ad innescare una serie di ricorsi sulla sua legittimità, a creare una frattura insanabile nel tessuto economico portuale, configurando anche una inattesa alleanza fra Enti locali, alla probabile vigilia della nomina del nuovo presidente dell’Autorità di sistema portuale (La Spezia e Marina di Carrara) che si troverebbe automaticamente privato di gran parte del potere su un settore strategico come è quello delle crociere.

Nel ricordare come l’Autorità portuale controlli a maggioranza anche la società Discover (incaricata dell’attività di incoming e accoglienza dei passeggeri), la Spezia Port Service denuncia anche gli intrecci di cariche (in primis quella del presidente dell’Autorità portuale, Lorenzo Forcieri, contemporaneamente presidente della società APLS Investimenti alla quale è stata rinnovata la concessione) che vedono protagonisti componenti del Comitato portuale e consiglieri di amministrazione di APLS.

Alla luce di questi fatti La Spezia Port Service valuterà se presentare una segnalazione al ministero dei Trasporti e Infrastrutture che solo pochi giorni addietro aveva invitato i presidenti uscenti delle vecchie Autorità portuali a svolgere solo funzioni di ordinaria amministrazione.

Alla Stazione marittima scioperano i 12 addetti

Di nuovo sul piede di guerra per i ritardi nel pagamento degli stipendi
L'ultimatum dei sindacati: o si saldano gli arretrati o proseguirà lo stop al lavoro

► LIVORNO

«Siamo in sciopero. È il secondo che facciamo perché l'azienda da tre mesi a questa parte ci paga lo stipendio a singhiozzo. Ora siamo arrivati ad un mese di ritardo: lo stipendio che ci spettava ad agosto lo abbiamo visto a metà ottobre». Sono i lavoratori del Gruppo Greco a incrociare di nuovo le braccia, dopo un analogo sciopero per gli stessi motivi effettuato a maggio.

Ora scende in campo la Regione: Gianfranco Simoncini, consigliere del governatore Enrico Rossi, ha convocato le parti per il 4 novembre a Firenze. E il consigliere Pd Francesco Gazzetti aggiunge: «È una situazione insostenibile dovuta agli ormai cronici ritardi nel pagamento degli stipendi».

I guai riguardano i dodici addetti della Stazione marittima di Livorno in vari servizi che vanno dalla mensa self-service, al bar, alla pizzeria e cassa. Sono esasperati da una situazione di incertezza sulla retribuzione che lamentano non gli verrebbe corrisposta con regolarità. I servizi di ristorazione vengono usu-



Il presidio dei lavoratori in sciopero alla stazione marittima (Repetti)

fruiti non solo dai passeggeri dei traghetti in arrivo e in partenza dal porto, ma anche da aziende e enti convenzionati. «La cosa che ci preoccupa di più – continuano i lavoratori – è che la stagione appena conclusa è andata molto bene, e che succederà ora che siamo in periodo di bassa?». L'azienda per svolgere il servizio di gestione della struttura è in affitto alla Porto 2000,

che è nel bel mezzo della privatizzazione.

Al presidio, a fianco dei lavoratori ci sono i sindacati. Fabio Blechierini della Uil-Tucs in testa: «Siamo sempre andati incontro all'azienda – dice – già due anni fa quando c'erano stati problemi, avevamo trovato un accordo per spalmare gli arretrati sugli stipendi successivi. Ora si arriva da una stagione

molto favorevole, con aumento dei traffici passeggeri e con minor personale e questo suscita perplessità: con il calo di lavoro invernale fanno usufruire ai lavoratori permessi e ferie senza concordarli con i sindacati e non li pagano regolarmente».

I sindacati sono disponibili ad aprire una trattativa subito, con il pagamento degli arretrati e la garanzia che quelli futuri saranno pagati regolarmente, altrimenti lo sciopero proseguirà.

Giancarlo Pallini, della Filcams-Cgil, segnala che già nella primavera 2015 «ci fu un incontro davanti al prefetto con il gruppo Greco che si impegnò a sanare la situazione e affrontare diversamente il rapporto con i lavoratori. «Considerando che non è avvenuto, – dice – visto l'ultimo sciopero che risale al maggio di quest'anno, poi sanato con una soluzione tampone per affrontare la stagione estiva, ci ritroviamo qui con la stessa problematica, e nonostante abbiamo convocato più volte sia l'azienda che la proprietà, le nostre richieste sono rimaste inascoltate».

Enrico Paradisi

Lucarelli Terminal, in tribunale concordato anti-crisi

LIVORNO

Il tribunale ha ammesso con riserva al concordato preventivo la società Lucarelli Terminal Livorno di proprietà dell'ex bomber amaranto Cristiano Lucarelli. Lo ha fatto affidando a Riccardo Vitti l'incarico di commissario giudiziale. Adesso il Lucarelli Terminal - che ha già presentato l'istanza per il concordato e i bilanci degli ultimi tre anni - ha 90 giorni di tempo per elaborare il proprio piano e consegnarlo a Palazzo di Giustizia.

Fin qui la vicenda per quanto riguarda gli aspetti giudiziari, ma il tentativo di salvare l'azienda vede impegnato in prima persona il sindaco Filippo Nogarin. Era stato lui a insistere perché il comitato portuale affrontasse il problema, ma la riunione del 17 ottobre era saltata per mancanza del numero legale e, nove giorni più tardi, la stessa sorte era toccata anche alla nuova convocazione della seduta: si sono presentati solo il commissario **Giuliano Gallanti**, il sindaco Filippo Nogarin e la dirigente **Fs Mirella Bologna**. Non abbastanza per raggiungere il numero legale.

Le parti sociali, protagoniste



Cristiano Lucarelli

del forfait, ricordano che il ministero ha chiesto alle Autorità Portuali di mettere in frigo i provvedimenti che possano condizionare il futuro delle istituzioni portuali che stanno per cambiare identità, limitandosi cioè all'ordinaria amministrazione.

Viceversa, in passato Lucarelli si è spesso lamentato di essere stato ostacolato e di essersi visto dare in uso il molo Italia inutilmente visto che l'ok vale solo per le navi Tirrenia (che hanno scelto un altro terminal). Nel frattempo il sindaco si è rivolto alla prefetta per sbloccare una situazione che vede a rischio 50 posti di lavoro.

I TELEFONI DI NOGARIN/1

Il sindaco dica la verità sui cellulari rubati

■ Il senso di fastidio è forte. La cronaca di queste settimane ci ha restituito, in modo impietoso, l'immagine di un Nogarín verso cui con difficoltà non si prova imbarazzo, pena, tristezza. Ci riferiamo alla vicenda dei cellulari di servizio rubati e alle sconcertanti dichiarazioni del primo cittadino. Alle affermazioni a dir poco azzardate o non veritiere (si ricordi il fasullo taglio dello stipendio di 400mila euro al misterioso dirigente o alla halla del Masterplan dello Stadio) e a quelle offensive siamo abituati. Non siamo abituati, invece, ad altro. Quando l'attività amministrativa, che riguarda migliaia di cittadini, entra in una zona grigia di opacità, anche la benevola sopportazione di un simpatico pasticcione cessa. Ne avevamo avuto un primo fiavole sentore nella vicenda misera dell'aiutino a far carriera all'interno alla **Autorità portuale** al favorito di turno. Tuttavia, la vicenda dei telefonini è più grave per le incongruenze e le coincidenze che abbiamo di fronte. Una su tutte: come è possibile - signor sindaco - che nella stessa mattina del 5 aprile lei abbia risposto al telefono per tutto il giorno sui due numeri di cui poi ha denunciato la scomparsa? Che dati amministrativi sensibili erano contenuti nei suoi strumenti di lavoro rubati, mentre in quei giorni la Finanza perquisiva gli uffici comunali? Lei che è stato celebrato come il buon modello amministrativo del M5S in Italia, lei che ha ispirato l'ascesa politica dei suoi colleghi altrove, ha il dovere di rispondere a queste domande. Glielo dico perché l'ambivalenza del linguaggio è lo strumento più subdolo per dissimulare la realtà. Non si può essere paladini della trasparenza e non praticarla, Sindaco. La rivoluzione etica della politica, caro Nogarín, non è solo una questione semantica, perché implica un contenuto simbolico denso di prospettive concrete. Lei, che è un tutt'uno con il M5S, aveva annunciato il suo avvento come una "rivoluzione copernicana", invece, la cronaca ci dice che non è altro che il modesto risultato di una rotazione attorno all'ombelico del M5S labronico.

Maurizio Bettini
Assessore giunta Cosimi

Ugl mare: è Cardinali il nuovo Rls dell'Authority



CIVITAVECCHIA - La Ugl mare porti, sede locale, esprime soddisfazione per l'elezione del candidato Riziero Cardinali alla carica di responsabile dei lavoratori per la sicurezza aziendale dell'Autorità portuale di Civitavecchia.

Ampia la partecipazione dei dipendenti, circa l'80% degli aventi diritto al voto.

Le Rsa Ugl auspicano che, con questo importante risultato, si apra una fase di collaborazione con tutte le sigle sindacali rappresentate all'interno del porto di Civitavecchia.

Molo San Vincenzo, prove tecniche d'integrazione porto-città. Il convegno a Napoli



"La città che cambia. Molo San Vincenzo: la possibile integrazione porto-città". E' questo il tema impegnativo che animerà il confronto aperto in programma a Napoli venerdì 4 novembre (ore 17, Sala della Loggia - Maschio Angioino), promosso dall'associazione culturale Vivonapoli.

Interverranno il sindaco di Napoli, Luigi De Magistris, il presidente del procelle Clubs, Umberto Masucci, Massimo Clemente, dirigente di ricerca Cnr Iriss e Aniai Campania, e Raffaele Caruso, ammiraglio di squadra comandante logistico Marina militare di Napoli. Emilia Leonetti, presidente di Vivonapoli, e il vicepresidente Giulio Maggiore modereranno il confronto.

Gioia Tauro, cocaina gettata in mare da una portacontainer

Genova - Recuperata dalla Guardia di Finanza: era stata lanciata da una portacontainer.



Genova - Viaggiavano in una portacontainer approdata a Gioia Tauro (Rc) ed erano stati gettati in mare per essere successivamente recuperati dai destinatari, i 385 kg di cocaina sequestrati dalla Guardia di Finanza di Reggio Calabria che hanno fermato 9 membri dell'equipaggio della nave «Rio de Janeiro». **L'operazione, coordinata dalla Procura della Repubblica della Dda della città dello Stretto e dalla Procura della Repubblica di Palmi (Rc), è stata sviluppata, come è stato evidenziato nel corso di una conferenza stampa, con l'apporto della Direzione Centrale per i Servizi Antidroga ed ha permesso di rilevare un nuovo metodo adottato dalle organizzazioni criminali calabresi per il trasporto sulla terraferma della cocaina portata nei container in arrivo a Gioia Tauro.** Informazioni acquisite nel corso di indagini hanno indotto gli inquirenti a tenere d'occhio la motonave «Hamburg Sud - Rio De Janeiro», in arrivo il giorno 19 ottobre nello scalo calabrese proveniente da Valencia (Spagna). Si riteneva trasportasse un carico rilevante di droga. Da qui l'avvio delle procedure di controllo dei container, una volta che la motonave avesse raggiunto il porto. Al blitz ha preso parte la componente aeronavale del Corpo della Guardia di Finanza e, in particolare, il Comando Operativo Aeronavale (Coan) di Pratica di Mare ed il Reparto Operativo Aeronavale (Roan) di Vibo Valentia, i quali si sono avvalsi, è stato spiegato, del supporto del centro di coordinamento internazionale di Frontex che coordina l'operazione congiunta «Triton 2016» al fine di monitorare la nave, battente bandiera tedesca, nel corso della sua navigazione nel Mar Tirreno.

Roccella Jonica, il futuribile sistema della Città metropolitana

Trasporti, la proposta della Cgil: un grande polo della **logistica**

«Pacifici: «Ci sono le condizioni per individuare un percorso virtuoso»

Stefania Parrone ROCCELLA Quale profilo dovrà avere il sistema dei trasporti nella moderna Città metropolitana? Se lo sono chiesti i responsabili della Cgil e degli enti pubblici territoriali che si sono ritrovati al convento dei Minimi in un convegno, promosso dal sindacato. Al tavolo dei lavori, moderati da Gregorio Pititto, hanno preso posto il segretario generale Cgil Calabria Angelo Sposato; la responsabile di Cgil Reggio Mim ma Pacifici; il segretario della Filt-Cgil Nino Costantino; l'assessore regionale ai Trasporti Francesco Russo; il sindaco Giuseppe Certomà, il vicesindaco di Caulonia Caterina Belcastro in rappresentanza del consiglio della Città metropolitana insieme ad Antonino Castorina.

«Non siamo qui a presentare un libro dei sogni - ha avvisato Pacifici - ma una serie di proposte per efficientare il sistema dei trasporti che vanno nella direzione di riuscire a valorizzare tutte le risorse del territorio della Città metropolitana, che dovrà essere un patrimonio culturale, sociale, economico, ambientale e di integrazione».

Un' area, che secondo Pacifici ha tutte le condizioni per la nascita di «un grande polo dei trasporti e della **logistica** in considerazione

della presenza del porto di Gioia Tauro e della realtà di costruzione di materiale non rotabile rappresentata dall' ex Omeca oggi Hitachi». Il segretario ha accarezzato anche l' idea «di un' Università dei trasporti integrata con la società, che sia in grado di creare un percorso virtuoso per supportare proget tualmente le scelte compiute».

Scelte che porteranno a risultati concreti nell' innovazione dei trasporti «se si agirà lavorando in squadra evitando municipalismi» ha rimarcato dal canto suo Nino Costantino, citando lo sforzo delle regioni Puglia e Campania di creare un unico sistema aereoportuale.

«Il diritto alla mobilità è prioritario ed è necessario trovare soluzioni adeguate a favorire un tessuto connettivo unitario», ha evidenziato Certomà. Dello stesso avviso Belcastro che, nell' accennare alla bozza di Statuto approvata dal Consiglio metropolitano, ha ricordato che «ciascun Comune deve fare rete per favorire reali opportunità di sviluppo a tutta l' area». E l' assessore Russo ha illustrato alcuni punti del nuovo Piano regionale dei trasporti.3.

STEFANIA PARRONE

Colaninno: «Intermarine punta su Messina»

Progetti futuri a parte, c'è un presente che riaccende sorrisi a lungo tempo sopiti. Due giorni fa la riattivazione, dopo tre anni, del secondo bacino galleggiante dell' Arsenal Militare. Oggi, invece, sarà la volta di Intermarine, che presenterà le nuove commesse della Marina Militare, parte delle quali sarà realizzata nei cantieri navali ex Rodriguez. Un segnale chiaro, reso ancora più importante da quanto reso noto proprio ieri dal numero della Immsi Spa, Roberto Colaninno, che ha incontrato a Roma il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio. Colaninno ha aggiornato Delrio «sulla positiva situazione della società Intermarine grazie a una efficace gestione dell' attuale portafoglio ordini», soffermandosi proprio sul cantiere navale di Messina. Nel corso dell' incontro Colaninno ha assicurato il ministro che Intermarine gestirà le nuove commesse «anche per trovare una positiva evoluzione di tale sito industriale».

Se ne saprà di più oggi, alle 10.30, quando nella sede dell' **Autorità portuale** si terrà una conferenza stampa nel corso della quale verranno presentate, appunto, le nuove commesse. «Questi ordinativi - sottolineano dall' Authority - potrebbero rappresentare un positivo segnale dell' auspicabile rilancio dello storico cantiere messinese e fanno ben sperare per le possibili importanti ricadute in termini di sviluppo e di occupazione per le maestranze cittadine». Ci saranno il commissario dell' ente, Antonino De Simone, l' amministratore delegato di Intermarine Livio Corghi e il vice presidente della commissione Trasporti della Camera Enzo Garofalo.4.

ENZO GAROFALO

Le incognite dell' ente protagonista dei percorsi in atto per l' area

Falce e Authority, destini incrociati

De Simone: «Noi un valore aggiunto, ma siamo stati poco sfruttati»

Sebastiano Caspanello Il "cavallo di Troia" per riaprire anche nell' aula di Palazzo Zanca il dibattito sulla zona falcata è la suggestiva idea di realizzarvi un grande acquario dello Stretto. Ma si è parlato anche, se non soprattutto, della visione più ampia che la città dovrebbe avere e non ha mai davvero avuto di quella che potenzialmente rappresenta la zona più pregiata e dai più ampi margini di sviluppo della città stessa. E si è parlato anche di **Autorità portuale**, perché in qualche modo il destino di certe procedure ormai avviate nella Falce è legato a quello dell' ente oggi appeso alla flebile, eppure ancora viva, speranza di una proroga.

Su questo fronte il presidente -commissario dell' Authority, Antonino De Simone, ieri ospite della commissione Cultura del consiglio comunale presieduta da Piero Adamo, non sembra granché fiducioso: «Ormai noi apparteniamo al passato...», il suo esordio.

De Simone arrivava da una riunione straordinaria del Comitato **portuale**, dedicata all' assestamento di bilancio ma anche al bilancio 2017. Insomma, si chiude ma si lasciano ancora finestre aperte. «In ogni caso il nostro impegno è uguale a quello del primo giorno». Sull' ipotesi acquario - che ieri è stata illustrata nelle due idee progettuali del prof.

José Gambino (il "Parco delle Sirene", sul modello dell' acquario di Genova) e del pool di professionisti rappresentato dall' ing. Domenico Amato e composto dall' ing. Manlio Marino e dall' arch. Barbara Trimboli (l' idea è quella di Massimo Calapai sul riutilizzo dei serbatoi dell' Eurobunker) - De Simone ha ribadito che «non può non piacere, il problema è che parliamo di idee progettuali, da qui a poterle realizzare è tutto un altro discorso. Quella è una zona molto particolare, piena di complicazioni. Ma finalmente col Comune è iniziata la fase decisiva del Piano regolatore del porto. E poi c' è il Patto per la Falce, che spero si porti a compimento». L' assessore Sergio De Cola ha spiegato che «il Patto di fatto ha già quasi esaurito il suo percorso. Esso ha un merito, quello di contenere soprattutto un metodo. Dice cosa e come fare. Ad esempio, per la parte cruciale della zona falcata prevede un concorso internazionale di idee».

La vera incognita rimane il futuro dell' **Autorità portuale**, protagonista di percorsi che presto, senza proroga, potrebbero ritrovarsi senza un attore principale. «L' Authority è un valore aggiunto - ha voluto sottolineare De Simone -, al di là delle scelte fatte e più o meno appoggiate dalla politica locale. È un ente con risorse a disposizione, da spendere sul territorio, ma che non è stato sfruttato fino in fondo. Se poi si pongono ostacoli alle varie iniziative, è un altro discorso.

Se si lavora tutti insieme, invece, si potrebbero fare cose importanti». Riforma dei porti permettendo.4.

SEBASTIANO CASPANELLO

SCIOPERO OGGI / Agitazioni del 28 ottobre 2016: lavoratori del settore Energia e Petrolio. Info e orari

SCIOPERO OGGI, AGITAZIONI DEL 28 OTTOBRE 2016: LAVORATORI DEL SETTORE ENERGIA E PETROLIO. INFO, ORARI E ULTIME NOTIZIE - Sciopero oggi nel settore dell' Energia e Petrolio: i dipendenti delle aziende del comparto si fermeranno per un' agitazione nazionale di 8 ore per i vari turni di lavoro. La protesta è stata indetta dai sindacati Filctem-Cgil, Femca-Cisl, Uiltec-Uil. Sciopero oggi anche nel settore degli Enti pubblici non economici, assistenza e previdenza sociale. Annunciata un' agitazione a livello aziendale dei lavoratori dell' **Autorità Portuale** di **Palermo** e Termini Imerese. A proclamare lo sciopero per l' intera giornata sono stati i sindacati Filt- Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti. Anche nel settore Igiene ambientale sciopero oggi a Villa di Briano, in provincia di Caserta: si tratta di un' agitazione dei lavoratori del Consorzio Cite, con la specifica del Cantiere di Villa di Briano, per l' intera giornata. La protesta è stata indetta dal sindacato Filas. Sciopero oggi anche nel settore delle Pulizie e multiservizi. Ad incrociare le braccia saranno i lavoratori dell' azienda Coop2001 con la specifica del personale impiegato presso la Scuola dell' infanzia comunale di Bracciano, in provincia di Roma. Le modalità dello sciopero , che è stato proclamato dal sindacato Cobas del Lavoro Privato, sono: primo turno 8.00/9.00, secondo turno 13.40/14.40.

L'INTERVENTO

IL FUTURO DEL PORTO

LA NUOVA BELLANA È SOLO UNO SPOT

Le ragioni dell'ambiente e il Porticciolo della Bellana. La scelta dell'assessore Aurigi di appoggiare il progetto del porticciolo della Bellana, ci sembra l'ennesimo intervento spot slegato da una qualsiasi programmazione urbanistica. Non capiamo perché questa giunta continui ad intervenire su singole questioni senza un piano - in questo caso il Piano della costa - nella totale assenza di adeguati processi partecipativi e scollegata da una qualsiasi idea di città.

È vero che per questo progetto l'assessore ha avuto l'assenso dei circoli nautici. Ma può considerarsi sufficiente, per una scelta di così rilevante impatto urbanistico, il solo l'assenso dei circoli nautici per un'amministrazione nata nel segno della trasparenza e della partecipazione attiva dei cittadini?

Siamo, oltretutto, di fronte ad un intervento le cui finalità e reali utilità sono tutte da verificare.

La prima domanda è infatti sul senso dell'intera operazione. Ci sembra infatti di capire che il nuovo porticciolo non sarà sufficiente a liberare i fossi dai natanti che attualmente vi sono ormeggiati.

Se nei piani dell'amministrazione serviva solo trovare una ricollocazione per un centinaio di barche di grosse dimensioni ci domandiamo se non fosse allora possibile trovare altre soluzioni meno impattanti, magari risolvendo il progetto del porticciolo nei pressi della foce del Calabrone.

Altro punto da chiarire è la sostenibilità finanziaria. Se questo nuovo approdo - trattandosi di un banale ricollocazione - evidentemente non assumerà un ruolo di volano dell'economia turistica, ci chiediamo allora se prima di fare partire l'intera operazione non sarebbe stato d'obbligo far precedere il tutto da un piano di razionalizzazione dell'esistente, oltre che da un'attenta verifica della sostenibilità dei costi.

Se infatti non sappiamo quante barche si potranno concretamente spostare dai fossi per essere "deportate" nel nuovo porticciolo e non sappiamo quanti potranno pagare le ben più alte cifre necessarie ad avallare un serio piano finanziario, di cosa stiamo parlando?

Terzo punto, l'impatto del progetto. Il molo, che raggiungerà la Vegliaia, sarà infatti

esposto ai venti più violenti e richiederà opere di protezione ed altezze molto consistenti ed impattanti (Vedi l'esperienza di Cala de Medici con il molo inoperativo benché di notevoli dimensioni). Che faremo, ci terremo un bel muro davanti al mare?

Per finire ci sono tutta una serie questioni da verificare. Ad esempio il traffico aggiuntivo che porterà questo tipo di struttura alla già disastrosa viabilità della zona. È stato valutato cosa si farà per rimediare e con quali interventi?

Forse si cancellerà la pista ciclabile appena costruita? E i parcheggi? E ancora, da dove passeranno i camion necessari per portare avanti questa impattante opera che durerà molti anni?

Domande che meriterebbero serie e attendibili risposte. Ma anche un minimo di critiche da parte dell'associazionismo ambientalista livornese, associazionismo che ultimamente sembra sparito dai radar.

Il fronte ambientalista, fino ieri compatto nelle proteste contro il cemento in città, sta usando un inedito "doppiopesismo" e non ha ancora alzato la voce nei confronti di questa improvvisa mossa sviluppatista del Cinque stelle.

Forse è esaurita la sindrome "nimb"? Oppure si è "veri paladini dell'ambiente" solo se si va contro una precisa parte politica.

Se fosse veramente così sarebbe un grosso problema per la nostra città. Vorrebbe dire che senza un immediato tornaconto politico le ragioni dell'ambiente "vanno a farsi benedire".

Renato Gangemi

Coordinamento Ecodem Livorno

Daniele Morelli

Ex Consigliere Comunale PD Livorno

Simone Maltinti

Coord. Circolo PD Ardenza La Rosa

“ Se nei piani del Comune serviva

trovare posto a un centinaio di barche, ci domandiamo se non fosse a possibile trovare soluzioni meno impattanti

“ Il traffico aggiuntivo che porterà questo tipo di struttura alla già disastrosa viabilità della zona. È stato valutato? Cosa si farà per rimediare?

Belships: «Import iron ore, per la Cina sarà record»

Genova - Ripresa lenta del carico secco, ma le demolizioni aiutano il settore.



Genova - Belships, società armatoriale attivo nel settore del carico secco, prevede che nel 2016 l'import di minerale ferroso della Cina stabilirà un nuovo record. Il carbone rimarrà comunque con un volume alto rispetto all'anno scorso anche se non stabilirà nessun record. Per il mercato aggregato questo si traduce in un aumento del 2% dei traffici, come spiega la linea in una nota. **Anche le supramax e le ultramax dovrebbe beneficiare del rinnovato import cinese di materie prime e di prodotti del ferro. Anche sul fronte dell'offerta,** secondo Belships quest'anno le demolizioni programmate dovrebbe far sparire dal mercato tra le 35 e i 40 milioni di tonnellate: questa circostanza dovrebbe bilanciare le nuove consegne previste per il 2016 e il 2017.

Cina, prima portarinfuse a Lng

Genova - Nel novembre 2017 una portarinfuse da 50 mila dwt sarà operativa nella flotta della compagnia coreana Ilshin Shipping.



Genova - Sarà una delle prime apparizioni sul mercato per unità di questo tipo: nel novembre 2017 una portarinfuse da 50 mila dwt sarà operativa nella flotta della compagnia coreana Ilshin Shipping. **L'unità servirà per il trasporto di calcare tra Gangwon-do e Gwangyang per Posco.** A costruire la supramax saranno i cantieri di Hyundai Mipo.

Cosco Corp, perdite più pesanti nel trimestre

Genova - La stessa compagnia prevede risultati peggiori rispetto alle stime iniziali.



Genova - Il cantiere navale Cosco Corporation (Singapore) prevede di riportare perdite più pesanti questo trimestre di quelle ottenute nello stesso periodo dello scorso anno. Per il cantiere il problema principale sono state le cancellazioni di diversi ordini e le differite consegne di alcuni progetti relativi all'offshore. **In particolare Cosco Qidong, una sussidiaria controllata al 51%, ha spostato la consegna di una piattaforma (la Safe Eurus) dalla fine del 2016 al 2019.** Cosco Nantong e Cosco Qidong hanno dovuto affrontare entrambi cancellazioni di ordini e ora i cantieri sono nella fase di trattativa con l'armatore.