



Primo Piano:

• Riforma dei porti

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Il Nautilus, A&F, Il sole 24 Ore)

Dai Porti:

Trieste:

"...Delrio, esempio di vera modernità..." (Ferpress)

"...D'Agostino punta all'interporto di Gorizia..." (Ferpress)

"...Con la "festa sulle mare" si può portare Trieste verso un nuovo futuro..." (Il Piccolo)

Venezia:

"...Maxy yacht in secca «Colpa del Mode»..." (Il Gazzettino Venezia-Mestre)

Genova:

"...Porto di Genova, Ignazio Messina si allarga nell'Ex area Petrolmar..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Porto di Genova, Toti contrario a Delo Strologo..."

(The Medi Telegraph)

"...In riparazione a Genovail panfilo di Onassis..." (The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...La Spezia si lancia nel Fast Import..." (La Gazzetta Marittima)

"...E per le crociere "city card" speciale..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Progetti Livorno, dibattito pubblico per legge..."

(La Gazzetta Marittima)

"...L'impegno di Enrico Rossi per la "zona franca" Livorno..."

(La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Sulla Portoferraio-Piombino..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

".. Dal 27 giugno al 2 luglio II edizione di Naples Shipping Week..."

(Il Nautilus)

Catania:

"..Autorità Portuale: l'ammiraglio Martello nuovo commissaria..."

(La Sicilia)



Augusta:

"...Augusta, «Delrio era entusiasta di Cozzo»..."

(The Medi Telegraph, La Repubblica, Il fatto Quotidiano, Corriere della Sera,)

"..Indagato Lo Bello: «Chiaritò tutto»..."

(Giornale di Sicilia, Corriere della Sera, Il Secolo XIX, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, La Sicilia)

Palermo:

"..Porto, prima giornata da tutto esaurito..." (Il Messaggero)

"..Migranti, sbarco a Palermo: fermati tre presunti scafisti..."

(Corriedelmezzogirono.it, Giornale L'Ora, Larepubblica.it)

Notizie da altri porti italiani

Riforma dei porti, le tre mosse che rendono praticabile il percorso / ANALISI

Venezia - Il corto circuito generato dalla Conferenza delle Regioni tra piano della portualità e della logistica e riforma delle Autorità Portuali ci rinvia alla casella di partenza.



Venezia - Il corto circuito generato dalla Conferenza delle Regioni tra piano della portualità e della logistica e riforma delle Autorità Portuali ci rinvia alla casella di partenza. **Un gioco dell'oca che può però diventare virtuoso se usato per rendere la riforma capace di raggiungere obiettivi più ambiziosi.** Per questo occorre eliminare ogni equivoco sul vero obiettivo finale, dislocare truppe fresche interessate a raggiungerlo e fornire alle stesse adeguati piani di battaglia. Il tutto tenendo conto delle preziose esperienze fatte nel giro precedente, che ha comunque il merito di aver tolto la riforma dalle secche nelle quali era imprigionata da almeno dieci anni.

Il bandolo della matassa sta nel rendere chiaro a tutti che il solo obiettivo sul quale la riforma va misurata è la riduzione dei **margini che trasformano i prezzi alla fabbrica dei beni prodotti in Italia (e quelli alla dogana dei beni importati) in prezzi di mercato.** Più alti sono questi margini - che pagano servizi di trasporto e logistici - meno competitive sono le nostre produzioni e le nostre esportazioni e più costose le nostre importazioni. Sono le inefficienze e le rendite che si annidano lungo le catene logistiche che producendo margini eccessivi costano all'Italia, come stimato da Confcommercio, una quarantina di miliardi annui di minor PIL. Se si vogliono davvero ridurre questi margini, occorre aggiungere ai provvedimenti già delineati nel decreto delegato Delrio che aggrediscono le inefficienze pubbliche altri **capaci di contenere le rendite di cui oggi godono gli operatori del trasporto e della logistica.**

The Medi Telegraph

Per farlo occorre mettere in campo truppe fresche. Occorre che il piano della portualità della logistica, finora costruito dando voce soltanto all' "offerta" (armatori, agenti, spedizionieri, autorità portuali, terminalisti, eccetera), venga rivisto alla luce delle esigenze della "domanda", che è quella dei caricatori, di coloro che alla fine pagano il conto del trasporto e dei servizi connessi. **Un'autentica scelta di campo, perché soddisfare gli interessi dei caricatori alla riduzione dei margini, nell'interesse superiore della competitività italiana, significa comprimere ricavi e profitti dell'offerta, che di suo tenderebbe a resistere al cambiamento.** Nuove forze in campo e nuovi, adeguati, piani di battaglia. Quelli che aiutano a comprimere i margini unitari - i "prezzi" - e quelli che evitano "quantità" di trasporto inutili. I prezzi dei servizi di trasporto e logistici si riducono creando condizioni di maggior concorrenza su "mercati rilevanti" attenti alle economie di scala che garantiscono la competitività dei nostri operatori. Un uso meno banale delle decisioni codificate a livello europeo (non ci si può accontentare di ridurre le APDS, ma servono accorpamenti in multiporti alla radice marittima dei "core corridors" che scendono dai valichi alpini) e una lettura attenta delle toccate delle linee oceaniche provenienti dall'oltre Suez e dall'oltre Gibilterra, rendono evidente quale sia la geografia ottimale delle APDS (non più di cinque o sei) da lasciar poi operare anche in competizione tra loro entro un quadro di obiettivi condivisi definiti dal Governo con il Piano Nazionale dei trasporti .

Le "quantità" inutili si comprimono, invece, eliminando i giri viziosi delle maggiori distanze oggi fatte percorrere alle merci rispetto a quelle di percorso minimo, per l'incoerenza evidente tra la geografia dei nuovi mercati manifatturieri nazionali e la storia delle infrastrutture portuali italiane: contraddizione che gli operatori che oggi se ne avvantaggiano non hanno alcun interesse a correggere. Lo spostamento a nord-est del baricentro della manifattura italiana; lo spostamento ad est del baricentro della manifattura europea; la prevalenza del Mediterraneo orientale rispetto quello occidentale nei traffici interni al "mare nostrum"; **la prevalenza a livello globale di traffici da e per l'oltre Suez rispetto a quelli da e per l'oltre Gibilterra;** l'obsolescenza da sotto-dimensionamento di tutti i porti nazionali rispetto ai nuovi megacarichi, etc.; atti che evidenziano che ci sono capacità portuali da espandere e capacità portuali da abbandonare e che le espansioni necessarie all'Italia riguardano più l'Adriatico che il Tirreno e, se si vuol cogliere l'occasione cinese della Via della Seta, più Venezia e gli altri porti alto adriatici di ogni altro. E' poi approfittando di queste espansioni necessarie che si possono costruire le capacità portuali utili a trattare i volumi complessivi e, soprattutto, i unitari sempre più grandi imposti da un gigantismo navale inevitabile. **Con queste tre mosse il gioco dell'oca portuale al "tavolo tecnico" richiesto dalle Regioni si rivelerà virtuoso.**

Paolo Costa, Presidente Autorità Portuale di Venezia

Delrio: «Nessun ritardo sulla riforma dei porti»

Trieste - Il ministro dei Trasporti ha visitato lo scalo giuliano. A Trieste registrato un incremento delle merci del 9% nel primo trimestre 2016.



Trieste - Il ministro delle Infrastrutture **Graziano Delrio** ha fatto visita al porto di Trieste, accompagnato dalla presidente della Regione Debora Serracchiani, dal sindaco Roberto Cosolini e dal commissario dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino. Il ministro ha effettuato un sopralluogo ai Moli Quinto, Sesto e Settimo (dove i terminalisti hanno illustrato le rispettive attività e gli investimenti al terminal frutta per portare il 100% dei tir turchi su rotaia e i lavori al Molo Sesto dove ad oggi sono impegnate risorse per 15 milioni di euro) e nel bacino di carenaggio della Ocean dove Marino Quaiat ha illustrato l'operazione di refitting da quasi 5 milioni di euro che si sta effettuando sul megayacht Chopi Chopi dell'ex premier libanese Taha Mikati. **Il ministro ha visitato anche le aree del Porto Vecchio confermando l'impegno del Governo ad essere al fianco degli investitori privati.**

Ma sono stati i numeri i protagonisti della giornata: nel 2015 il tonnellaggio complessivo è stato di 57 milioni mentre quello del primo trimestre del 2016 registra un incremento del 9%. D'Agostino ha specificato che «il trend è supportato da tutti i settori con il peso dei prodotti petroliferi in calo dal 78% al 72% rispetto al dato generale e ciò grazie alla crescita di altre attività». Il commissario che, stando alle parole di Delrio («una volta terminato l'iter della riforma vorrei partire subito con le nomine d'intesa con le Regioni») ha buone chance di essere nominato presidente dell'Autorità, ha rilanciato la sua strategia di sviluppo ossia che il sistema deve essere logistico per attirare imprese: **a fine marzo le tonnellate hanno raggiunto quota 14 milioni e 879 mila euro (+9%), 1680 sono i treni (122 a settimana) contro i 1364 dell'anno scorso.**

- segue

Per il ministro Delrio: «Trieste è un esempio avanzato da imitare per quanto riguarda l'economia del mare» e poi, riferendosi anche al sistema ligure ha aggiunto che entrambe «vengono viste come eccezionali risorse di sviluppo dagli europei per quanto riguarda le merci da far viaggiare via mare e via ferro» ma «l'Italia ha ancora molto da lavorare per creare un contesto competitivo adeguato, c'è l'impegno di cambiare il modello di sviluppo sfruttando proprio la risorsa mare nell'ottica di una mobilità sostenibile perchè i porti rappresentano una risorsa per il Paese in quanto sono un'opportunità di attrarre investimenti e creare posti di lavoro».

Per quanto riguarda la riforma portuale in atto: «Non c'è alcun rinvio ma la possibilità, per chi ritiene di non essere pronto al coordinamento, alla fusione delle autorità di sistema portuali, di un periodo transitorio ma ci auguriamo che non venga sfruttata se non in minimissima parte». Nel suo insieme «la riforma è passata, integra e in poche settimane saremo alla fine». Ma il ministro ha anche evidenziato lo sforzo che il governo sta facendo sul fronte delle infrastrutture: «Stiamo investendo per avere connessioni adeguate e gli ulteriori 150 milioni di euro previsti per la velocizzazione della tratta ferroviaria Venezia-Trieste va in questo senso, abbiamo scelto di essere parte integrante dei corridoi europei, dei quali Trieste è un nodo fondamentale, e di compensare la trascuratezza degli ultimi anni sulla cosiddetta pianificazione dell'ultimo miglio per portare i binari in tutti i porti italiani per offrire un sistema efficiente» dunque «brindiamo al primato di Trieste ma l'impegno è quello di non fermarci perchè il 2016 non sarà un anno facile per nessuno perciò piedi ben piantati a terra».

Serracchiani ha ricordato il tesoretto da 50 milioni di euro grazie all'impegno congiunto con Rfi e Governo per interventi nella rete ferroviaria a servizio della portualità in modo da finalizzare la piattaforma logistica in fase di realizzazione. Tutti d'accordo sulla necessità di una "cura del ferro" ossia di un sempre più massiccio utilizzo della ferrovia per i porti italiani e che a Trieste parte direttamente senza costruire nuove infrastrutture ma semplicemente utilizzando l'esistente. Intanto il 18 aprile prossimo partirà dal Molo Sesto il nuovo collegamento merci per Novara con tre partenze settimanali per direzione: «Il nuovo servizio intermodale permetterà di collegare direttamente il Nord Italia da Est a Ovest - commenta D'Agostino - oltre a rafforzare i rapporti con l'interporto di Novara potremo guardare a nuove direttrici di traffico verso Svizzera, Belgio e Olanda».

Porti verso la riforma: le ragioni e i limiti del Nord Ovest / ANALISI

L'analisi di Maurizio Maresca, consigliere economico della Presidenza del Consiglio



Udine - Una risposta allo stimolo di Paolo Costa. Nel Nord Est, l'area di maggiore industrializzazione, se l'obiettivo è quello dei traffici internazionali di corridoio, non c'è un porto in grado di muovere - anche attraverso terminali in concorrenza fra loro - almeno 6 milioni di teu. **Quattro porti separati non fanno un sistema dove sia indifferente fare scalo** (la ferrovia non può essere competitiva su una pluralità di terminali). In breve una nave da 18.000 teu con traffico destinato alla Baviera non farà 4 toccate, ma sceglierà il terminale più attrezzato e che garantisce servizi ferroviari efficienti.

Per cui il Nord Est ha bisogno di:

a) di una infrastruttura terminalistica di nuova generazione eccellentemente collegata al Brennero o Adriatico Baltico: **alcuni anni fa si è profilato il progetto su Monfalcone, in altri momenti il Molo III a Koper, in altri ancora il Molo VIII a Trieste, oggi l'off shore.**

b) per quanto riguarda Koper e Trieste, resta poi il problema della Koper Divacca e del collegamento fra Trieste e Monfalcone (**o di uno dei due se, come propone la Commissione europea, questi porti si fonderanno.**

Fino ad allora l'alimentazione dell'Europa può avvenire solo dal Nord Ovest, dove in astratto Genova e Savona costituirebbero un unico porto (come Koper e Trieste) con una pluralità di terminali in concorrenza fra loro ed un servizio ferroviario portuale unico. Ma qui si profila il conflitto fra le ragioni di chi vede i porti fini a se stessi, e contesta lo stesso presupposto dei traffici di corridoio, e chi, invece, **li vede come un pezzo di rete che si caratterizza molto di più per i retroporti (Rivalta, Alessandria), gli inland ports (Novara, Chiasso, Basilea) e i valichi alpini (Gottardo Loetschberg, Brennero ecc.).**

- segue

Questo conflitto ideologico e imprenditoriale si manifesta nei porti tradizionalmente corporativi, come Genova, dove la imprenditoria più locale reclama una sorta di "autoregolazione" (magari in deroga al diritto comunitario) ed addirittura un vertice del porto in grado di controllare; meno nei porti, come Livorno e Piombino, dove la regione svolge, insieme al Ministero, un ruolo di politica economica più forte.

Per quanto riguarda gli elementi della riforma della governance, non credo che il decreto riordino, attuativo della legge Madia, costituisca in se una riforma della portualità. Mancano le misure necessarie sul lavoro e sull'attività di impresa ed una visione di politica dei trasporti. Il riordino delle autorità portuali (addirittura 15) è però l'unico possibile oggi. Rimanendo nella governance due sono i temi: (i) centralizzazione o federalismo e (ii) autorità portuale ente pubblico o Spa.

Sul primo punto le alternative restano le seguenti: a) un disegno unitario di politica delle infrastrutture core: una soluzione, accolta del decreto in corso di adozione, che con maggiore coraggio potrebbe preludere ad una società (Porti spa) che si giustappone a Rfi e Anas e che magari con esse si concentra dando luogo ad un importante player (in house almeno in un primo tempo); b) una soluzione in chiave federalista, che lascia a ogni porto/ comunità la sua linea di azione, incompatibile con la riforma in itinere del titolo V della Costituzione.

Sulla variabile amministrazione portuale ente pubblico o società occorre evitare strumentalizzazioni. **Se la società offre forse maggiore flessibilità, deve essere chiaro se lo strumento fa capo ai poteri locali o al governo centrale.** Scegliendosi il modello societario occorrerà che i poteri regolatori siano concentrati altrove.

**l'autore è consigliere economico della Presidenza del Consiglio*

«La riforma europea dei porti? Non è adatta al Mediterraneo» / INTERVISTA

Genova - Sixte Cambra, da poco riconfermato presidente del porto di Barcellona, è preoccupato dal nuovo regolamento europeo sui porti.



Genova - Sixte Cambra, da poco riconfermato presidente del porto di Barcellona, è preoccupato dal nuovo regolamento europeo sui porti. Una norma che in Italia - complice il dibattito sulla riforma della governance portuale - sta passando sotto silenzio, e che pure potrebbe avere grossi effetti sulla gestione delle banchine, dice il numero uno dell'Authority catalana, ieri a Genova per il consiglio di amministrazione della Escola europea de Short Sea Shipping, la scuola di logistica di cui sono partner le Authority di Genova, Civitavecchia, Barcellona e le compagnie Grandi Navi Veloci e Grimaldi.

Per molti la riforma europea sembra più forma che sostanza...

«Non è così. Per la Spagna, l'aspetto che mi preoccupa di più riguarda la possibilità da parte delle Authority di gestire in autonomia i diritti d'uso dell'infrastruttura, insomma le tasse portuali. Esiste poi un secondo punto controverso, che è quello legato all'istituzione di un comitato utenti, che tecnicamente dovrebbe essere indipendente e slegato dal governo, a sorvegliare l'autonomia degli scali. Un sistema che francamente faccio fatica a comprendere su strutture come quelle dei porti spagnoli, dipendenti dall'organismo centrale Puertos del Estado, ma con presidenti nominati dalla Comunità autonoma, così come i porti italiani, anche loro fortemente legati allo Stato».

- segue

La riforma italiana prevede i comitati utenti, ma di fatto centralizza ulteriormente il nostro sistema.

«In effetti, dell 35% degli euro-parlamentari che a marzo hanno votato contro il regolamento, la maggior parte erano italiani, insieme a una parte di spagnoli, estrema destra francese e inglese, ma questi ultimi paradossalmente per ragioni opposte. A mio parere, se un governo sta portando avanti una riforma, dovrebbe comunque tenere conto delle linee date dall'Europa. Tanto più che questo è un regolamento, non una direttiva, benché atipico. In ogni caso si sarebbe potuto insistere di più sulla differenziazione dei porti: in Spagna abbiamo 28 Authority, ma Barcellona e Tarragona realizzano il 24% degli utili di tutti gli scali spagnoli. Non mi sembra giusto che questo non possa essere riconosciuto».

Il porto di Barcellona è anche casa di molte imprese italiane. Prospettive di investimento per il futuro?

«Il nostro è uno scalo molto diversificato, ma oltre alla presenza delle linee di Grandi Navi Veloci, della Grimaldi Napoli con terminal e linee, voglio ricordare l'apertura a breve del quinto terminal crociere, che sarà operato da Carnival, ma nei fatti da Costa, e gli investimenti che faremo proprio su questo settore».

Le novità che avete discusso oggi con la Escola?

«Abbiamo avviato corsi specifici per allievi italiani. Ora dobbiamo decidere dove si terranno, se Genova o Civitavecchia, le due nostre Authority partner in Italia».

■ L'ANALISI

PORTI ITALIANI, LE RAGIONI E I LIMITI DEL NORD-OVEST

MAURIZIO MARESCA

Ho letto l'intervento di Paolo Costa sul *Secolo XIX*. Nel Nord-Est, l'area di maggiore industrializzazione, se l'obiettivo è quello dei traffici internazionali di corridoio, non c'è un porto in grado di muovere - anche attraverso terminali in concorrenza fra loro - almeno 6 milioni di teu. Quattro porti separati non fanno un sistema dove sia indifferente fare scalo: una nave da 18.000 teu con traffico destinato alla Baviera non farà 4 toccate, ma sceglierà il terminale più attrezzato e che garantisce servizi ferroviari efficienti. Il Nord-Est ha bisogno di una infrastruttura terminalistica di nuova generazione eccellentemente collegata al Brennero o Adriatico Baltico: alcuni anni fa si è profilato il progetto su Monfalcone, in altri momenti il Molo III a Koper, in altri ancora il Molo VIII a Trieste, oggi l'off shore. Per quanto riguarda Koper e Trie-

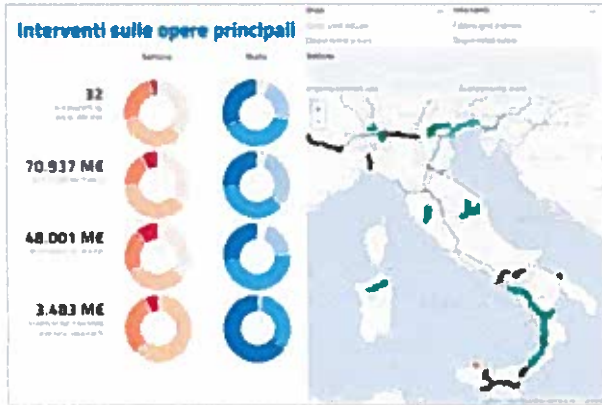
ste, resta poi il problema della Koper Divaca e del collegamento fra Trieste e Monfalcone (o di uno dei due se, come propone l'Ue, questi porti si fonderanno). Fino ad allora l'alimentazione dell'Europa può avvenire solo dal Nord-Ovest, dove in astratto Genova e Savona costituirebbero un unico porto (come Koper e Trieste) con una pluralità di terminali in concorrenza fra loro ed un servizio ferroviario portuale unico. Ma qui si profila il conflitto fra le ragioni di chi vede i porti fini a se stessi, e contesta lo stesso presupposto dei traffici di corridoio, e chi, invece, li vede come un pezzo di rete che si caratterizza molto di più per i retroporti, gli inland ports e i valichi alpini (Gottardo Loetschberg, Brennero ecc.). Un conflitto ideologico e imprenditoriale che si manifesta nei porti tradizionalmente corporativi, come Genova, dove la imprenditoria più locale reclama una sorta di "autoregolazio-

ne" (magari in deroga al diritto Ue) e addirittura un vertice del porto in grado di controllare. Per quanto riguarda la futura governance dei porti i temi sono: centralizzazione o federalismo;

ente pubblico o Spa. Sul primo punto le alternative restano le seguenti: un disegno unitario di politica delle infrastrutture core; una soluzione in chiave federalista, che lascia a ogni porto/ comunità la sua linea di azione, incompatibile con la riforma del titolo V della Costituzione. Sulla variabile amministrazione portuale ente pubblico o società occorre evitare strumentalizzazioni. Se la società offre forse maggiore flessibilità, deve essere chiaro se lo strumento fa capo ai poteri locali o al governo centrale. Scegliendosi il modello societario occorrerà che i poteri regolatori siano concentrati altrove.

*l'autore è consigliere
del presidente del Consiglio*

“Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica” Def 2016



ROMA – Le “Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica”, questo il titolo del documento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti allegato al DEF 2016, è un nuovo approccio alla realizzazione delle opere pubbliche. Parte dalla definizione degli obiettivi e delle strategie, definendo la vision di medio-lungo periodo verso cui far tendere la politica dei trasporti nazionale.

Il documento evidenzia e sviluppa le linee guida e gli obiettivi della strategia di programmazione, tra l'altro già impostate dal Ministro Graziano Delrio da un anno a questa parte.

Vengono individuate come linee guida della programmazione: Infrastrutture utili, snelle e condivise; Integrazione modale e intermodalità; Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente; Sviluppo urbano sostenibile.

Gli obiettivi delle linee guida sono: Accessibilità ai territori all'Europa al Mediterraneo; Qualità della vita e competitività delle aree urbane; Mobilità sostenibile e sicura; Sostegno alle politiche industriali di filiera; Revisione dei progetti esistenti.

Ulteriore elemento di innovazione nel processo di realizzazione delle infrastrutture è la possibilità di revisionare le scelte pregresse (Project Review) in funzione delle mutate condizioni di mercato (domanda di mobilità e scenario infrastrutturale di riferimento).

La vision, gli obiettivi e le strategie, descritte nel documento allegato al DEF 2016, sono il primo passo di un processo di pianificazione, programmazione e progettazione delle opere pubbliche in Italia, imperniato su alcuni cardini concettuali dotati di una forte carica innovativa rispetto all'ultimo quindicennio che il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti sta già portando avanti e introdotte, per esempio, con la revisione progettuale già in corso di diverse opere, le misure di mobilità sostenibile previste nella Finanziaria 2016, il Piano strategico dei Porti e della Logistica e le misure introdotte nel Nuovo Codice degli Appalti e delle Concessioni.

La novità sulla pianificazione nazionale delle infrastrutture è legata in particolare al Decreto legislativo sul Nuovo Codice degli Appalti e delle Concessioni approvato in esame preliminare dal Consiglio dei Ministri il 3 marzo 2016, cambia anche il processo di pianificazione infrastrutturale, che definirà un quadro unitario e quanto più possibile condiviso del sistema delle infrastrutture nazionale.

Rispetto alle opere legge Obiettivo selezionate dall'Allegato 2015 è stato redatto l'aggiornamento dello stato di attuazione.

economia
italiana**Ferroviano
il settore
aspetta
un treno
da 4 miliardi**Christian Bonna
a pagina 24

Per il settore ferroviario in arrivo 4,5 miliardi

TRENTITALIA BANDISCE UNA GARA DA 500 CONVOGLI PER IL TRASPORTO LOCALE: È LA PIÙ ALTA DEGLI ULTIMI ANNI. PUÒ RIVITALIZZARE I CONTI DEI BIG, DA BOMBARDIER A HITACHI E ALSTOM MA ANCHE UNA NUTRITA SCHIERA DI PMI CHE FINORA HANNO CONTATO SOLO SULL'EXPORT

Christian Bonna

Torino

Tutti gli occhi sono puntati sui binari a "bassa velocità". Perché il mega bando da 500 treni regionali lanciato da Trenitalia per un valore complessivo di 4,5 miliardi di euro determinerà il futuro degli assetti produttivi del settore ferroviario in Italia e probabilmente anche una buona fetta dell'occupazione del settore che oggi impiega circa 14 mila dipendenti. La buona notizia è che, dopo anni di spese ridotte al minimo, il gruppo Fs torna a investire nell'ormai vetusto trasporto locale, un mondo che i pendolari conoscono bene viaggiando a bordo di una flotta che per il 60% dei mezzi ha più di 25 anni di vita. E, in vista dei nuovi accordi di Fs con le Regioni, arriveranno 300 convogli elettrici ad alta capacità (450 posti a sedere), 150 treni a bassa capacità e 50 a trazione diesel. Fin qui tutto bene. La notizia cattiva è che la torta a disposizione, seppur molto abbondante, è che vale più del giro d'affari annuo del settore, che si aggira sui 3,7 miliardi di euro, rappresenta il punto di non ritorno per molte società. Almeno per quelle più grandi.

Se si sale a bordo della mega commessa si continua a produrre in Italia, altrimenti il rischio di dragare in crisi aziendali è alle porte. «Il bando di Fs è un bando che, per le sue dimensioni, ha ottenuto un grande richiamo e tutti i grandi gruppi internazionali stanno par-

tecipando con le relative offerte», spiega Maurizio Mandelloni, presidente di Assifer Anie e numero uno di Hitachi Rail Italia. «Ci auguriamo tuttavia che saranno premiate quelle aziende che hanno stabilimenti in Italia. Per fare 500 treni ci vogliono 30 milioni di ore lavoro, pertanto le ricadute occupazionali saranno enormi». Nel nostro Paese i grandi produttori ferroviari sono rimasti tre: Alstom, Bombardier e Hitachi Railway tutti eredi della tradizione sui binari made in Italy che in questi anni hanno messo su rotale la rivoluzione dell'alta velocità. Ma i volumi che saturano e danno continuità agli impianti dipendono dal sistema di trasporti locale e urbano troppo a lungo dimenticato.

La grande crisi economica, tra 2007 e 2014, ha fatto precipitare il giro d'affari del ferroviario crollato del 35% sul mercato interno, solo in parte compensato dall'aumento dell'export. Oggi per i big del settore si gioca la partita decisiva. Alstom, l'ex Fiat Ferroviaria, sta riorganizzando la sua presenza in Italia dopo la cessione del settore energia a General Electric. Nello stabilimento di Sesto San Giovanni si faranno solo manutenzioni e riparazioni. Nell'impianto di Savigliano a Cuneo, i 900 lavoratori seguono le vicende nazionali con il fiato sospeso tra i ritmi della cassa integrazione e commesse per l'alta velocità di 8 nuovi treni Ntv. Nel caso di mancata vittoria di almeno un lotto di produzione, lamentano i sindacati, sarà difficile mantenere l'occupazione a questi livelli.

Si respira un'aria simile in casa Bombardier, ex Tecnomasio Italiano, nello stabilimento di Vado Ligure dove i 650 dipendenti hanno prodotto, in collaborazione con Ansaldo Breda, il FrecciaRossa 1000. In Liguria si procede con gli ammortizzatori sociali, e malgrado il sostegno della Regione che

ha destinato alla fabbrica 13 milioni di euro di fondi europei per lo sviluppo, l'esito del bando di Fs si rivelerà di cruciale importanza per il futuro aziendale.

Anche per Hitachi Rail la conquista dell'Italia si sta rilevando più complessa del previsto dopo l'acquisizione di Ansaldo Breda di Pistoia da Finmeccanica, pur vantando com-

messe di valore: dall'Eur 1000 alta velocità alle metropolitane di Honolulu e Capenaghen. La guerra intorno all'Opa lanciata sul gioiello della segna-

lica Ansaldo Sis, che porterebbe Hitachi a guidare un gruppo ferroviario di sistemi integrati, sta mettendo in difficoltà le strategie della multinazionale giapponese. Entro l'estate Fs aprirà la buste e si capirà il nuovo corso del ferroviario italiano. Intanto, il treno va veloce e non si ferma per le altre aziende italiane, quelle piccole e medie che si sono specializzate nei vari segmenti del materiale rotabile e nella digitalizzazione dei binari, che si sono quasi completamente smarcite dal mercato interno e operano come multinazionali tascabili in tutto il mondo. L'aspetto interessante è che alcune di queste società non nascono nel mondo ferroviario. Basti pensare a Lucchini Rs, spinoff della dinastia dell'acciaio Lucchini, che oggi fattura 386 milioni ed esporta il 70% all'estero. Due terzi di tutte le ruote dei treni dell'alta velocità cinese (la più estesa al mondo) sono forgiate nel bergamasco, a Lovere, negli stabilimenti della Lucchini, recentemente potenziati dall'acquisizione del gruppo Mamè. «Non ci fermiamo qui», dice Giuseppe Lucchini, presidente dell'azienda - l'avventu-

ra in Cina è stato un grande successo. Ma ora scommettiamo anche sull'Africa. Abbiamo appena aperto una società in Sud Africa che possa fare da testa di ponte per l'espansione in tutto il continente».

Continua a crescere nel ferroviario anche Margarielli, l'azienda umbra del parquet a due strati, il Listone Giordano, che produce traversine per i binari dell'alta velocità, ora rafforzata dall'acquisto di un ramo di azienda Coopsette. Le automotrici diagnostiche di Mer-Mec di Monopoli viaggiano in tutto il mondo, dalle linee dei tram di San Francisco fino a quelle degli Shinkansen giapponesi.

Nel torinese vince il treno digitale. Frasca di nascita è la divisione Prima Electro, unità di Prima Industrie di Gianfranco Carbonato che sforna Pc per treni, accelerometri, unità di controllo e inverter per l'alta velocità. La misurazione digitale degli scambi, che oggi è ancora un'operazione manuale, ed è una delle cause dei ritardi sulle linee, arriva da una dinamica Pmi torinese, la Dena guidata da Cesare Santanera che ha sviluppato, prima azienda al mondo, un sistema di rilievo automatico della geometria degli scambi utilizzando tecnologie optoelettroniche.

L'altro ferroviario, quello che sfuggia nomi pochi noti, non è fatto solo di barattoli liberi. In Toscana è nato un vero e proprio distretto, che l'anno scorso si è trasformato in un grande consorzio e che comprende 32 imprese con un fatturato complessivo attorno ai 600 milioni. A guidare il distretto c'è Daniele Matteini, presidente di Ditecder e general manager di Ecm di Serravalle Pistoiese, rimasta l'unica azienda 100% made in Italy nei sistemi di segnalamento. «Fatturiamo 70 milioni di euro», dice Matteini, «e puntiamo ad acquisizioni in Germania. È la forza del distretto che sta permettendo di guadagnare commesse in tutto il mondo».

di Enrico Cappa del Sole 24 Ore

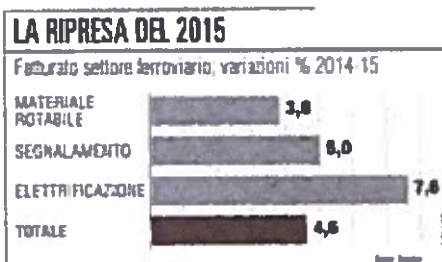
[RINNOVO DELLA FLOTTA]

E un altro mezzo miliardo viene dal Merci

A tutta velocità sui binari della logistica. La prossima sfida di Trenitalia guidata da Renato Mazzoncin, in attesa della quotazione in Borsa, slittata al 2017, sarà quella di rinnovare la divisione Cargo e le società ad essa collegate in un unico soggetto: la nuova Mercitalia. In ballo ci sono 500 milioni di euro di investimenti che andranno a rinvendire il materiale rotabile e contribuiranno a creare una piattaforma logistica integrata. «Le merci tornano al centro della strategia di Ferrovie dello Stato», ha detto Mazzoncin nel corso di un'audizione al Senato. In questi anni il settore cargo ha bruciato cassa in tutta Europa. Secondi gli analisi te-

deschi di Sci Verkehr, il treno ha perso la competizione con il trasporto su gomma, con la maggior parte degli operatori (tranne gli svizzeri) che continuano a viaggiare in perdita. Così anche Trenitalia Cargo: nel nostro paese il traffico merci su rotaia vale appena il 6% del totale e ha perso ben il 40% del traffico negli ultimi 7 anni. Per la nuova Mercitalia la sfida sta nell'aggiornare la flotta silenzioso i carri (che così rumorosi non possono più operare in Svizzera), riducendo i costi con treni più lunghi, a 750 metri, e puntando su una logistica intermodale più efficiente. (ch.b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

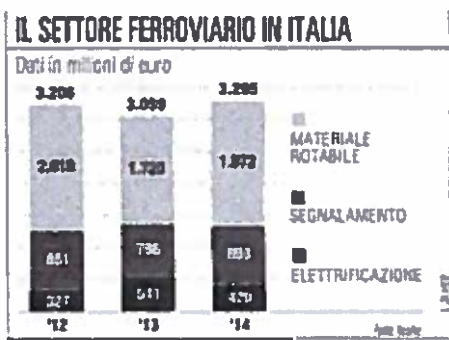


[I PROTAGONISTI]

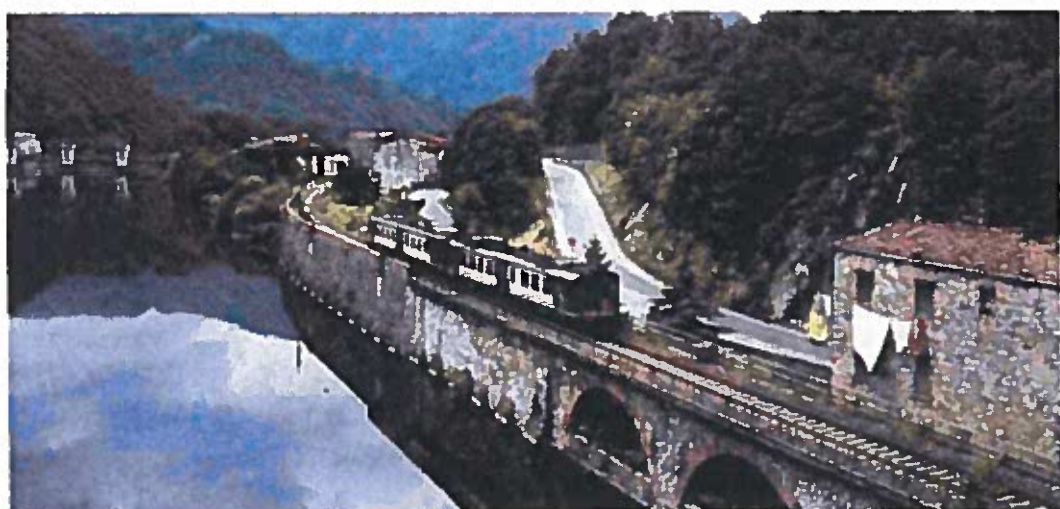


Maurizio Manfellotto (1) presidente di Assifer Anle e ad di Hitachi Rail Italia. **Giuseppe Lucchini** (2) presidente della Lucchini R. **Gianfranco Carbonato** (3) ad di Prima Industrie. **Cesare Santanera** (4) ceo di Dma. **Daniela Mattioli** (5) presidente di Otecler e general manager di Ecm

- segue



Nella foto, un treno locale. Il 60% del materiale rotabile che Trenitalia impiega sulle linee locali ha più di 25 anni di attività



Il bilancio di nove anni della dote 2007-2013

Fondi Ue: dalla ricerca ai trasporti finanziati più di 900mila progetti

Oltre 900mila progetti finanziati in nove anni. È il bilancio provvisorio della programmazione 2007-2013 per i fondi strutturali Ue mentre mancano undici mesi alla scadenza per la certifica-

zione della spesa a Bruxelles. Metà delle risorse, secondo l'Osservatorio Il Sole 24 Ore-Gruppo Clas, hanno riguardato la ricerca, l'occupazione e i trasporti.

Chiara Bucci • pagina 11

Programmazione 2007-2013. A undici mesi dalla scadenza sono venti i programmi che presentano un significativo ritardo sui pagamenti o sulla certificazione

Fondi Ue, finanziati più di 900mila progetti

In nove anni metà delle risorse sono andate a piani che riguardano ricerca, occupazione, infrastrutture e trasporti

PAGINA A CURA DI
Chiara Bucci

Il conto alla rovescia è già iniziato. Mancano infatti undici mesi alla scadenza del 31 marzo 2017 per la certificazione della spesa alla Commissione Ue per evitare il disimpegno automatico delle risorse non utilizzate. Ma sono già oltre 900 mila i progetti che hanno tagliato il traguardo ottenendo un finanziamento con la dote dei fondi Ue 2007-2013. Lo rivelano i dati di Opencoesione elaborati dall'Osservatorio Il Sole 24 Ore-Gruppo Clas, che consentono di tracciare un primo bilancio di chi ce l'ha fatta.

Circa la metà dei pagamenti effettuati (il 47%), tra fondi Ue e cofinanziamento regionale o nazionale, hanno riguardato la ricerca, le politiche per l'occupazione, i trasporti e le infrastrutture per tentare la via del rilancio durante gli anni bui della crisi. Restringendo il focus per tipologia di finanziamento, il Fse (Fondo sociale europeo) primeggia per numero di progetti andati a buon fine (87%), mentre il Fesr (Fondo europeo di sviluppo regionale), che si occupa tra gli altri, di progetti per la competitività delle imprese, l'agenda digitale e la protezione dell'ambiente, è invece in testa per valore delle risorse erogate (76 per cento). Non solo. «Il vero fiore all'occhiello della programmazione 2007-2013», ricorda Chiara Sumiraschi, economista di Gruppo

Clas, «sono stati gli strumenti di ingegneria finanziaria, come fondi di garanzia e fondi di venture capital con un particolare focus sulle Pmi, che si sono affiancati alle forme tradizionali di contributi a fondo perduto». Dei 28 programmi cofinanziati dal Fesr, in base al database di Opencoesione, ben 20 hanno adottato questi strumenti soprattutto per finanziare investimenti in Ricerca, innovazione e competitività delle imprese. In particolare Lombardia, Lazio e Sardegna hanno dedicato almeno un terzo delle risorse a queste misure.

Vietato, però, adagiarsi sugli allori perché la Programmazione non è ancora conclusa. Il disimpegno delle risorse avverrà solo dopo l'istruttoria della Commissione Ue sui documenti presentati entro il 31 marzo 2017. Ma per soddisfare il target del 100% della spesa certificata entro quella data è necessario che a fine dicembre 2015 siano stati realizzati pagamenti rendicontabili almeno pari alla dotazione dei programmi. L'obiettivo è stato raggiunto da tutti i programmi, ma più basso è il livello di pagamenti registrato finora, più la strada sarà in salita.

Gli ultimi dati aggiornati a fine dicembre mostrano infatti che 20 programmi sui 52 totali presentano un livello di pagamenti al di sotto del 90% e/o una spesa da certificare entro marzo 2017 superiore al 20 per cento. Tra questi sono soprattutto otto i programmi che dovranno essere monito-

rali con attenzione perché non soddisfano né l'uno né l'altro target. Tra questi figurano tre programmi regionali (i Por Fse e Fesr della Sicilia e quello Fse del Lazio), uno interregionale (Poin Convergenza Fesr Energie Rinnovabili e risparmio energetico) e quattro nazionali. La maglia nera dei pagamenti va al Programma nazionale Competitività e azioni di sistema che ha un livello pari ad appena il 58% della propria dotazione totale. Mentre la maggior spesa (46%) da certificare nei prossimi undici mesi Pon Fesr Reti e mobilità.

Ci sono poi sei programmi con pagamenti al di sotto del 90% ma con una spesa da certificare inferiore al 20 per cento. Fanno parte ad esempio di questo gruppo l'Abruzzo e il Molise (sia con il Fesr che con il Fse) e due programmi nazionali. Un terzo gruppo tra i «ritardatari», riguarda poi sei programmi che presentano un livello di pagamento oltre il 90% della dotazione totale a loro assegnata, ma con più del 20% di spesa ancora da certificare. È il caso dei programmi Fesr di Calabria, Campania, Sardegna e Trento e di quello Fse della Lombardia. «Le autorità di gestione di questi programmi», sottolinea Sumiraschi, «dovranno dedicare molto impegno alla certificazione della spesa. Lo sforzo è fattibile, ma richiede energie dedicate».

Una soglia di pagamenti inferiore al 100% a fine dicembre 2015, precisa Sumiraschi, «non significa necessariamente che un pro-

gramma ha avuto una performance non ottimale. Gli strumenti di ingegneria finanziaria hanno infatti una regolamentazione specifica in base alla quale la data ultima per poter effettuare i pagamenti a favore dei destinatari è fissata proprio al 31 marzo 2017. Il mancato raggiungimento del requisito a fine 2015 potrebbe dunque essere dovuto all'utilizzo di questi strumenti».

I restanti 32 programmi sono invece al passo con la tabella di marcia e hanno un livello di utilizzo di oltre il 90% e una spesa certificata superiore all'80 per cento. Non solo. Tra questi ben 15 programmi hanno già raggiunto e superato la soglia del 100% della capacità di pagamento e ben 5 hanno già centrato anche il target del 100% della spesa certificata, con notevole anticipo rispetto alla scadenza del 31 marzo 2017. Si tratta dei programmi finanziati dal Fesr per Puglia, Basilicata, Friuli Venezia Giulia, Liguria e Valle d'Aosta. Tutti, ad eccezione della Liguria, sono stati interessati dal Piano di azione Coesione che ha portato a una rimodulazione delle risorse comunitarie e a una riduzione della dote di cofinanziamento nazionale. «I risultati ottenuti», dice Sumiraschi, «confermano il giudizio positivo sulla scelta di utilizzare il Piano di azione come strumento per accelerare la spesa dei programmi». Per chi invece è ancora in ritardo i prossimi mesi saranno cruciali.

© 2016 Il Sole 24 Ore

- segue



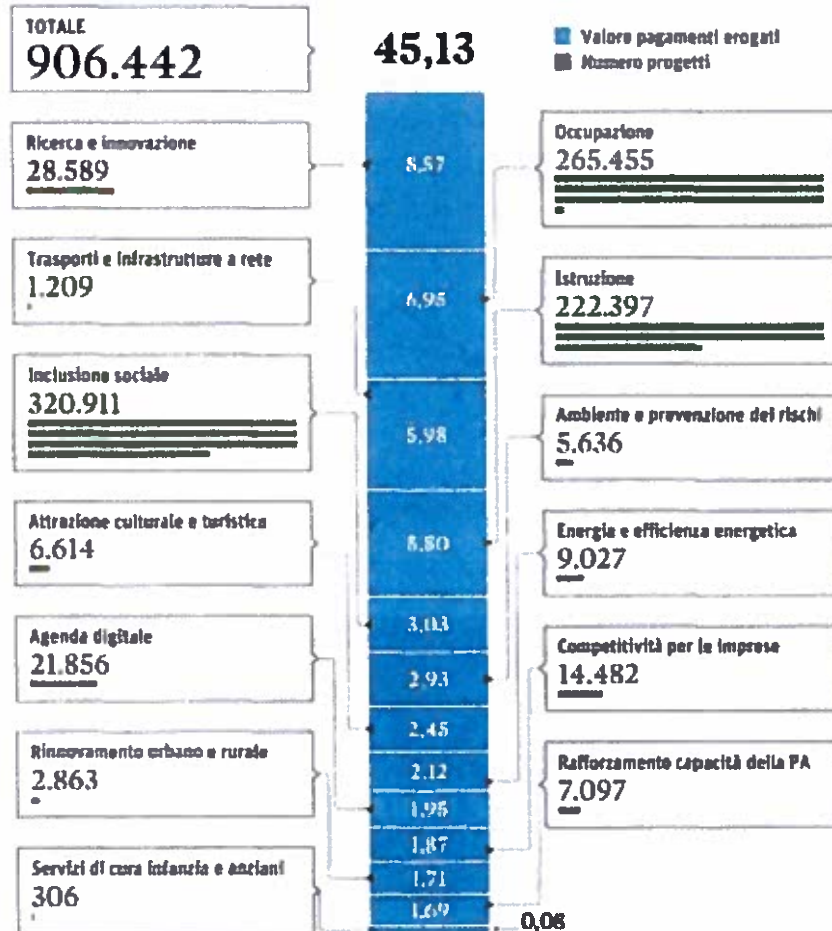
Certificazione

• Sono le richieste di rimborso delle spese sostenute che vengono presentate alla Commissione Ue dalle amministrazioni titolari dei Programmi cofinanziati dai fondi strutturali. Le risorse non certificate alla Commissione entro i termini prestabiliti sono soggetti a disimpegno automatico, cioè alla riduzione del finanziamento comunitario e del corrispondente cofinanziamento nazionale del Programma. Il termine ultimo per la programmazione 2007-2013 è il 31 marzo 2017

La fotografia

I PROGETTI FINANZIATI

Il numero di progetti finanziati e il valore dei pagamenti in miliardi di € dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2015



Fonte: elaborazione Osservatorio Il Sole 24 Ore-Gruppo Cias su dati Openconverge e Ragioneria generale dello Stato

- segue

LA PAGELLA

Performance dei pagamenti e della certificazione al 31 dicembre 2015

52 programmi operativi totali

32 

Programmi operativi con oltre il 90% di pagamenti effettuati e una spesa certificata superiore all'80%

20 

Programmi operativi con pagamenti al di sotto del 90% e/o una spesa certificata inferiore all'80%

I pagamenti

15 

Programmi operativi che hanno raggiunto e superato la soglia del 100% della capacità di pagamento

23 

Programmi operativi che hanno un livello di pagamenti tra il 90 e il 100%

14 

Programmi operativi che hanno un livello di pagamenti inferiore al 90%

La certificazione

5 

Programmi che hanno già raggiunto il target della spesa certificata

33 

Programmi che hanno una distanza inferiore di 20 punti al target

14 

Programmi che hanno una distanza di oltre 20 punti dal target

I PROGRAMMI DA MONITORARE

Dati in %

■ Programmi che presentano un livello di pagamenti inferiore al 90% o una spesa da certificare entro marzo 2017 oltre il 20%

	Pagamenti sulla dotazione	Spesa ancora da certificare
Pon Fse Competitività azioni di sistema	57,6	42,7
Por Fesr Sicilia	71,1	37,3
Por Fse Abruzzo	81,2	18,1
Poin Convergenza Fesr Istruzione ambienti per l'apprendimento	82,4	4,3
Pon Convergenza Fesr Sicurezza	83,4	23,7
Por Convergenza Fse Sicilia	83,5	21,9
Por Fesr Molise	83,5	13,2
Por Fesr Abruzzo	85,9	13,3
Pon Convergenza Fesr Ricerca e Competitività	87,7	23,6
Pon Fesr Reti e mobilità	87,9	46,1
Por Fse Lazio	88,1	21,8
Por Fse Molise	89,4	11,7
Poin Convergenza Fesr Energie rinnovabili e risparmio energetico	89,4	23,5
Pon Converg. Fse Governance e azioni di sistema	89,4	11,7
Por Fesr Campania	92,2	35,4
Por Fesr Trento	93,3	22,1
Por Fse Lombardia	94,8	24,1
Por Fesr Sardegna	98,5	25,1
Por Fesr Calabria	99,4	30,9
Poin Fesr Attrattori culturali, naturali e turismo	108,8	24,4

Il Secolo XIX

PORTI, LA RIFORMA NON DIMENTICHI LA NUOVA GEOGRAFIA DELLE MERCI

Il corto circuito generato dalla Conferenza delle Regioni tra piano della portualità e della logistica e riforma delle Autorità Portuali ci rinvia alla casella di partenza.

Il bandolo della matassa sta nel rendere chiaro a tutti che il solo obiettivo sul quale la riforma va misurata è la riduzione dei margini che trasformano i prezzi alla fabbrica dei beni prodotti in Italia in prezzi di mercato. Più alti sono questi margini, meno competitive sono le nostre produzioni e le nostre esportazioni e più costose le nostre importazioni.

Se si vogliono davvero ridurre questi margini, occorre aggiungere provvedimenti capaci di contenere le rendite di cui oggi godono gli operatori del trasporto e della logistica.

E per farlo occorre mettere in campo truppe fresche.

Occorre che il piano della portualità della logistica, finora costruito dando voce soltanto all'"offerta" (armatori, agenti, spedizionieri, Autorità portuali, terminalisti), venga rivisto alla luce delle esigenze della "domanda", che è quella dei caricatori. I prezzi si riducono creando condizioni di maggior concorrenza su

"mercati rilevanti" attenti alle economie di scala che garantiscono la competitività dei nostri operatori. Un uso meno banale delle decisioni codificate a livello europeo (non ci si può accontentare di ridurre le Apds, ma servono accorpamenti in multiporti alla radice marittima dei "core corridors" che scendono dai valichi alpini) e una lettura attenta delle toccate delle linee oceaniche provenienti dall'oltre Suez e dall'oltre Gibilterra, rendono evidente quale sia la geografia ottimale delle Apds (non più di 4 o 6). Le "quantità" inutili si comprimono, invece, eliminando i giri viziosi delle maggiori distanze oggi fatte percorrere alle merci rispetto a quelle di percorso minimo, per l'incoerenza evidente tra la geografia dei nuovi mercati manifatturieri nazionali e la storia delle infrastrutture portuali italiane. Lo spostamento a nord-est del baricentro della manifattura italiana; lo spostamento a est del baricentro della manifattura europea; la prevalenza del Mediterraneo orientale rispetto a quello occidentale; la prevalenza a livello globale di traffici da e per l'oltre Suez rispetto a quelli da e per l'oltre Gibilterra; l'obsolescenza di tutti i porti nazionali rispetto ai nuovi megacarichi; atti che evidenziano che ci sono capacità portuali da espandere e capacità portuali da abbandonare e che le espansioni necessarie all'Italia riguardano più l'Adriatico che il Tirreno e, se si vuol cogliere l'occasione cinese della Via della Seta, più Venezia e gli altri porti alto adriatici di ogni altro.

*presidente Ap Venezia.

Porto Trieste: Delrio, esempio di vera modernità. Per Serracchiani "utile all'Italia e all'Europa"

Author : com

Date : 15 aprile 2016



(FERPRESS) - Trieste, 15 APR - Trieste, 14 apr - La necessità di una "cura del ferro", cioè di un sempre più massiccio utilizzo della ferrovia per i porti italiani?: "porto sempre come esempio il porto di Trieste" ha commentato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio nel corso del suo odierno sopralluogo al Porto Nuovo di Trieste, assieme alla presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, all'assessore regionale alle Infrastrutture Mariagrazia Santoro, al sindaco di Trieste Roberto Cosolini e al commissario dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino.

"Mettere i camion sul treno mi riempie di soddisfazione", ha infatti sottolineato Delrio alla partenza di uno dei 122 treni che ogni settimana collegano le banchine di Trieste all'Europa (a conferma di quell'incremento del 23 per cento di traffico ferroviario annunciato oggi da D'Agostino), per testimoniare quella "via del ferro", ha dichiarato la presidente Serracchiani, che "qui a Trieste parte direttamente dal porto, senza costruire nuove grandi infrastrutture ma semplicemente utilizzando l'esistente e adattando le strutture che già ci sono a queste nuove sfide".

Stiamo ottenendo "risultati veramente straordinari", ha osservato Serracchiani, ricordando come dalla prossima settimana il porto giuliano attiverà anche un collegamento merci Est-Ovest Italia verso Novara, grazie proprio a quest'azione "di rammendo" delle infrastrutture già operanti: "poi ci sarà ovviamente il tempo di farne di nuove, di cui abbiamo certamente bisogno".

- segue

Si stanno dunque recuperando traffici, "frutto del lavoro fatto in questi ultimi tempi", ha confermato la presidente della Regione: "stiamo aprendo nuovi traffici e nuove rotte, facendo quello che è utile a Trieste e al Friuli Venezia Giulia, ma anche all'Europa e all'Italia", grazie appunto ad una "cura del ferro" nella quale Trieste è il porto più importante del nostro Paese.

Gli investimenti previsti per lo scalo giuliano "servono a far diventare Trieste uno delle due principali porte d'accesso ai traffici nel Sud Europa", ha quindi ribadito Delrio, confermando che "il Governo è al fianco di Regione, Comune e Autorità portuale per lo sviluppo del porto, che rappresenta un'eccellenza assoluta a livello nazionale, non solo per i 'numeri' ma appunto anche per le modalità ferroviaria di gestione dei traffici: Trieste è un porto con vere caratteristiche di modernità", ha concluso il ministro.

Delrio, visitando in precedenza alla Centrale Idrodinamica la grande rassegna che ripercorre i 180 anni di storia marittima di Trieste, ha inoltre affermato che il Governo nazionale "ci sarà" per la riqualificazione del Porto Vecchio, "per recuperare un polo importante della città, come richiesto dal Comune e dalla Regione".

Il ministro, nella sua visita, ha incontrato Enrico Samer e Francesco Parisi che gli hanno illustrato le attività al terminal RoLa e gli investimenti al terminal frutta ("per portare il 100 per cento dei Tir turchi su rotaia", ha indicato Samer) e i lavori al molo VI (ad oggi impegnate risorse per 15 milioni di euro, ha osservato Parisi): come ha concluso il ministro Delrio l'importante sarebbe avere in Italia "porti e terminalisti che funzionano così....".

Porti: Delrio e Serracchiani a incontro "Trieste. Un porto proiettato in Europa"

Author : com

Date : 15 aprile 2016



(FERPRESS) - Trieste, 15 APR - "E' il momento storico per afferrare le occasioni e guardare lontano. Abbiamo davvero l'opportunità di fare davvero del Friuli Venezia Giulia il cuore dell'Europa". Lo ha affermato la presidente della Regione Debora Serracchiani nel corso dell'incontro pubblico dal titolo "Trieste. Un porto proiettato in Europa" che si è svolto oggi al Magazzino 26 in Porto Vecchio a Trieste, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, del sindaco di Trieste Roberto Cosolini e del commissario dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino.

"L'obiettivo del lavoro che stiamo portando avanti come sistema è quello di recuperare centralità riconnettendoci attraverso le infrastrutture che già abbiamo", ha sottolineato la presidente. "Investimenti importanti sono stati individuati sulla rete ferroviaria, sul polo intermodale dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, di cui presto vedremo partire il cantiere, senza dimenticare che abbiamo la copertura finanziaria garantita dal ministro Delrio per il terzo e quarto lotto della terza corsia della A4".

"I numeri del porto di Trieste ci rendono orgogliosi - ha aggiunto Serracchiani - e sono il risultato di un lavoro di tessitura positivo. L'impegno congiunto con Rete ferroviaria italiana e con il Governo ha permesso di avere un tesoretto da 50 milioni per interventi nella rete ferroviaria a servizio della portualità in modo da finalizzare la piattaforma logistica in fase di realizzazione".

Il sindaco Cosolini ha indicato "le quattro anime della città: mare, scienza e tecnologia, dimensione internazionale e qualità della vita. Trieste riparte da dove ha iniziato la sua storia, ovvero dal mare, per ricostruire il suo futuro. Porto vecchio, in particolare, è un'occasione di rilancio ma è una sfida non solo per la città ma anche per la regione e il Paese per la capacità di attrarre investimenti internazionali".

"Il porto di Trieste - ha dichiarato Zeno D'Agostino - nei primi tre mesi del 2016 ha movimentato quasi 15 milioni di tonnellate di merci con un incremento del 9,10 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, consolidando il primo posto in Italia. Si è registrato anche una crescita di teu del 3,75 per cento e dei treni, tra porto industriale e punto franco nuovo, del 23,17 per cento".

"Il futuro prevede un investimento di un miliardo di euro per la realizzazione di 200 ettari di nuove aree portuali con l'allungamento dei moli VI, VII e VIII, del terminal crociere e il nuovo terminal ro-ro, incrementando del 93 per cento le aree portuali, senza dimenticare lo sviluppo ferroviario per aumentare i collegamenti intermodali internazionali", ha aggiunto il commissario.

Il ministro Delrio, nel concludere l'incontro, ha indicato Trieste "come un esempio avanzato per quanto riguarda l'economia del mare. I porti rappresentano una risorsa per il Paese in quanto sono un'opportunità

- segue

di attrarre investimenti e creare posti di lavoro. L'Italia in questo senso ha ancora molto da lavorare per creare un contesto competitivo adeguato ma c'è l'impegno per cambiare il modello di sviluppo sfruttando proprio la risorsa mare nell'ottica di una mobilità sostenibile".

"Stiamo investendo sulle infrastrutture per avere connessioni adeguate - ha aggiunto Delrio - e gli ulteriori 150 milioni di euro previsti per la velocizzazione della tratta ferroviaria Venezia-Trieste va in questo senso. Abbiamo scelto di essere parte integrante del corridoio europeo, e Trieste in questo senso è un nodo fondamentale, e di compensare la trascuratezza degli ultimi anni sulla cosiddetta pianificazione dell'ultimo miglio per portare i binari in tutti i porti italiani. Vedere oggi un porto che è punto di riferimento per la Turchia e che ha la vocazione per essere porto d'Europa è un fatto positivo, ma non bisogna adagiarsi sugli allori ma essere dinamici e pensare alle strategie per il futuro".

D'Agostino punta all'interporto di Gorizia

Gorizia - «Credo che la struttura goriziana possa diventare una sorta di retroporto delle banchine di Trieste, un polmone per l'attività ferroviaria del porto. Il traffico cresce, gli operatori chiedono spazi e credo sia meglio utilizzare le strutture che già ci sono»



Gorizia - «Credo che la struttura goriziana possa diventare una sorta di retroporto delle banchine di Trieste, un polmone per l'attività ferroviaria del porto. Il traffico cresce, gli operatori chiedono spazi e credo sia meglio utilizzare le strutture che già ci sono».

Così il commissario straordinario del porto di Trieste, Zeno D'Agostino, parlando al Piccolo dopo una visita presso lo Sdag, l'autoporto di Gorizia, organizzato dalla senatrice del Partito democratico Laura Fasiolo.

La struttura, ha detto D'Agostino, va integrata con le altre realtà logistiche del Friuli-Venezia Giulia, visto il suo collegamento con il polo intermodale di San Pietro-Vertoiba, subito dopo il confine italiano, alla superstrada con Lubiana e alla ferrovia verso Sesana: quindi con il corridoio Adriatico-Baltico.

Con la "Festa sul mare" si può portare Trieste verso un nuovo futuro

SOCIETÀ » IL PROGETTO

di PAOLO POSSAMAI Tutto parla del mare, a Trieste. Ma questo racconto è stato a lungo ovattato, in una sorta di negazione identitaria. Negazione che contiene anche una chiusura alla speranza, alla costruzione di futuro. Futuro che non può essere impalcato che sulla storia e sulla consapevolezza di sé.

Una modalità chiave del racconto che ogni città di sé propone attiene al sistema dei musei.

Non parliamo di muti depositi, ma di luoghi capaci di narrare e anzi - nel caso di Trieste - di evocare il fascino di una storia del tutto peculiare. Esattamente quel che tra il carso e il mare manca. Direte che di musei ve ne sono fin troppi. Esatto. Troppi, muti, scassati quanto alla sede o all' allestimento. Assenza di progetto. E soprattutto manca "il" museo che contiene il seme da cui s' è sprigionata la vita culturale, economica, sociale e financo sportiva o gastronomica di Trieste. Parlo del museo del mare, anzi meglio della marineria. Che è il vero museo della città, a Trieste.

In una campagna elettorale dominata per ora da vacui discorsi sugli schieramenti, e nient' affatto avviata a affrontare quale destino Trieste può plausibilmente rivendicare, mi

interessa porre la questione del museo della marineria. Direte che è tema marginale, a suo modo elitario.

Ma non è affatto così. La proposta di un sistema museale appropriato ha a che fare con la crescita di una leva economica fondamentale qual è il turismo. La creazione di un museo della marineria implica la elaborazione di un pensiero, di una gerarchia di quel che conta: il porto, le infrastrutture, il lavoro, le imprese che vi operano, i servizi che ruotano attorno, la cantieristica, gli artigiani che si dedicano al refitting, ma anche gli eventi connotanti Trieste, il recupero di Porto Vecchio soprattutto, magari un Acquario chiamato come tale (e non ridicolmente Parco del mare, che sembra una Gardaland di acqua salata).

Va da sé che, per concepire e promuovere il museo del mare (e della marineria), occorre mettere in sequenza una serie di tasselli, di passi ordinati. Ma il primo tra tutti, a mio avviso, attiene alla convocazione di quanti dispongono di un pezzo del patrimonio. Disiecta membra, direbbero i latini. Insomma: pezzi sparpagliati. E dunque, nella frammentazione, risulta impossibile percepire il tono e il

- segue

valore delle collezioni unitariamente intese. Ci sono di mezzo di sicuro le pubbliche istituzioni, in primis Comune di Trieste e **Autorità portuale**, assieme all'Istituto Nautico e all'università. Ma non sono di poco conto nemmeno i patrimoni che fanno capo a imprese private come Generali, Fincantieri, ex Lloyd Adriatico-Ras (oggi Allianz), Modiano, e una miriade di cultori di storia della marineria. Tutti da convocare alla creazione di una Fondazione museale ad hoc, vera casa comune. Toccherebbe al Comune rivedere in radice l'impianto dei propri musei, a partire ovviamente dal bistrattato museo del mare all'ex Lazzaretto di Campo Marzio. Proviamo poi a immaginare il pontone Ursus inserito in un percorso espositivo. Proviamo a tirar fuori dalle cantine quel che l'**Autorità portuale** fa marcire all'ex Arsenale del Lloyd. Proviamo a chiedere a Fincantieri di mettere a disposizione di tutti l'esito di una storia secolare, e che ha fatto grande il nome di Trieste e della cantieristica italiana nel mondo. Proviamo a riprendere il filo con la Marina Militare, che aveva destinato a Trieste il sottomarino "Fecia di Cossato".

Mi è capitato in questi ultimi mesi di ragionare con i principali rappresentanti delle istituzioni - dal governo centrale al Comune di Trieste, attraverso la Regione - e con i maggiori protagonisti dell'economia e della cultura in Friuli Venezia Giulia a proposito della costruzione di un festival provvisoriamente battezzato "Festa del mare". Nulla di effimero. Perché al centro di questa ipotesi di lavoro stava - e tuttora resta per quanti vorranno riflettervi - appunto la questione dell'identità e della consapevolezza della peculiarità della storia di Trieste; da tale premessa può scaturire la costruzione di un futuro coerente, un disegno di sviluppo che faccia tesoro della storia (e non la neghi e la frammenti). La "Festa del mare" non avrebbe solo il fine di condurre a riflessione Trieste su se stessa, ma potrebbe essere un evento potenzialmente di grande impatto anche per un pubblico non locale. E potrebbe divenire un altro magnete, accanto e oltre la Barcolana ottobrino. Chiamare a comune denominatore la storia del mare significa qui convocare le diverse sfaccettature che compongono la cultura del navigare e del vivere sul mare: dall'economia alla sociologia, dalle discipline sportive alla gastronomia, dalla letteratura alla ricerca scientifica, dalla cinematografia al diritto, dalla poesia alle arti figurative. E a Trieste con declinazioni del tutto specifiche. Vi propongo un esempio che non richiede alcuna enfasi. La "festa del mare" potrebbe essere richiamata come modalità di racconto pure a Genova o a Venezia, a **Palermo** o a Napoli. Ogni città di mare può immaginare di proporre reading teatrali di testi letterari dedicati al mare e ai viaggi/reportage. Ma Trieste può chiamare alla scena scrittori di primissimo piano come Claudio Magris, Mauro Covacich, Paolo Rumiz, Pietro Spirito, Federica Manzoni, Veit Heinichen che al mare hanno dedicato pagine di grande fortuna tra un pubblico vasto e eterogeneo. Non ne deriva in alcun modo una pretesa autarchica o una attitudine provincialistica, poiché nel confronto e nella convocazione di esperienze su scala internazionale la vicenda di Trieste risalterebbe oltremodo connotata e valorizzata.

Solo il tema del mare può spiegare la presenza tra Trieste e Monfalcone del principale costruttore mondiale di navi da crociera, oppure la nascita qui delle maggiori compagnie assicurative italiane e di primari operatori della filiera del caffè (come Illy e Pacorini), ma anche le stesse specializzazioni assunte dal sistema della ricerca polarizzato su Università, Sissa, Ictp, Ogs, Area Science Park. Giuseppe Van Ressel ha inventato a Trieste nel 1826 l'elica di propulsione. Il Lloyd Triestino dalla seconda metà del XIX secolo è stata la più grande Compagnia di navigazione del Mediterraneo e Trieste era il maggiore porto dell'Impero asburgico. Carl Weyprecht, che di Trieste si riteneva cittadino, nel 1872-1874 ha comandato la Spedizione Polare che ha scoperto la Terra di Francesco Giuseppe; fu la prima spedizione polare a comprendere marinai dell'Adriatico (triestini, istriani, fiumani e dalmati), e con lingua ufficiale l'italiano. Il presente è legato alle radici della storia, radici profonde e estese. Ma che non sono affatto note a tutti, nemmeno a Trieste, e di sicuro nient' affatto evidenti agli occhi di chi triestino non è. Rieccoci alla questione della identità e della riconoscibilità.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

SANT'ELENA

Maxi yacht in secca: «Colpa del Mose»

(m.f.) Si è arenato davanti alla scuola navale Morosini attorno a mezzogiorno e per tirarlo fuori dalla secca sono stati necessari molti tentativi e l'arrivo dell'alta marea. Protagonista della disavventura è il "Nativa", maxi yacht a vela lungo 50 metri, orgoglio della cantieristica veneziana, dato che è stato costruito a Marghera. la barca è di casa in laguna, ma ieri mentre stava entrando nel nuovo Marina Santelena è finito in secca, in un banco di fango

che non ci dovrebbe essere. La barca ha un pescaggio importante, circa 5 metri, e infatti i vaporette passavano tranquillamente in quel tratto di acqua, ma il punto è un altro e a sollevarlo è il presidente del Marina, Stefano Costantini, che con la società ha investito 30 milioni per creare un porticciolo adatto alle barche di una certa misura e sta creando assieme all'organizzatore Mirko Sguario una certa attrattiva per i maxi yacht a vela. Un

esempio è il Venice Hospitality challenge, che si svolge subito dopo la Barcolana.

«Con il Mose - dice Costantini - è cambiato il giro di correnti e la loro intensità e si sono create delle "dune" laddove non c'erano. Ho chiesto all'ex Magistrato alle Acque, [redacted] e alla Capitaneria di intervenire. Mi sono offerto persino di scavare io davanti alla darsena, ma finora non ho avuto risposte».

© riproduzione riservata



IN SECCA Lo yacht Nativa, gioiello a vela di 50 metri arenatosi ieri

Il Secolo XIX

Porto di Genova, Ignazio Messina si allarga nell' ex area Petrolmar

GENOVA. La società genovese Ignazio Messina ha presentato un' istanza agli uffici di Palazzo San Giorgio per avere in concessione, nel porto di Genova, l' ex area Petrolmar, vicino alla foce del fiume Polcevera. Si tratta, in totale, di una porzione di terreno che comprende 420 metri quadrati di uffici e magazzini, più una zona scoperta di 1.604 metri quadrati. L' area si trova vicino ai moli Ronco e Canepa, dove attualmente opera la realtà genovese.

«Abbiamo chiesto di avere questa concessione - spiega Ignazio Messina, amministratore delegato della società - per separare maggiormente l' attività di navigazione da quella del terminal e avere di conseguenza più spazi in banchina. Verranno fatti alcuni investimenti, anche se dobbiamo ancora valutare bene ogni singolo dettaglio: la nostra intenzione è comunque quella di utilizzare l' area per attività di foresteria, ma prevediamo di avere anche alcuni uffici e poi un magazzino». La concessione, secondo quanto previsto dal bando pubblicato dall' **Autorità portuale** di Genova, avrà una durata iniziale di quattro anni.

Porto di Genova, la società Messina si allarga nell'ex area Petrolmar

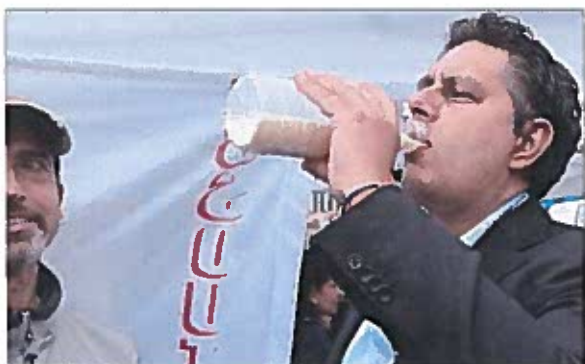
Genova - Si tratta, in totale, di una superficie che comprende 420 metri quadrati di uffici e magazzini, più una zona scoperta di 1.604 metri quadrati.



Genova - La società genovese Ignazio Messina ha presentato un'istanza agli uffici di Palazzo San Giorgio per avere in concessione, nel porto del capoluogo ligure, l'ex area Petrolmar, vicino alla foce del fiume Polcevera. **Si tratta, in totale, di una porzione di terreno che comprende 420 metri quadrati di uffici e magazzini, più una zona scoperta di 1.604 metri quadrati.** L'area si trova vicino ai moli Ronco e Canepa, dove attualmente opera la realtà genovese. «Abbiamo chiesto di avere questa concessione - spiega **Ignazio Messina**, amministratore delegato della società - per separare maggiormente l'attività di navigazione da quella del terminal e avere di conseguenza più spazi in banchina. Verranno fatti alcuni investimenti, anche se dobbiamo ancora valutare bene ogni singolo dettaglio: la nostra intenzione è comunque quella di utilizzare l'area per attività di foresteria, ma prevediamo di avere anche alcuni uffici e poi un magazzino». La concessione, secondo quanto previsto dal bando pubblicato dall'Autorità portuale di Genova, avrà una durata iniziale di quattro anni.

Porto di Genova, Toti contrario a Dello Strologo

Genova - «Non è ancora iniziato un confronto diretto con il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, su questo tema ma il nome di Ariel Dello Strologo mi sembra che non possa rappresentare il nuovo vento della Liguria». Giovanni Toti è contrario all'idea di Dello Strologo, come nuovo commissario del porto di Genova



Genova - «Non è ancora iniziato un confronto diretto con il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, su questo tema ma il nome di Ariel Dello Strologo mi sembra che non possa rappresentare il nuovo vento della Liguria».

Il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, è contrario all'idea di vedere Ariel Dello Strologo, presidente della società Porto Antico e di Fiera di Genova, come nuovo commissario del porto di Genova dopo l'ammiraglio Giovanni Pettorino: «Il commissario lo scelgono il ministero e il governo - spiega Toti - ma io spero che il commissariamento dei porti italiani duri il meno possibile e mi auguro che si possa arrivare a una *governance autorevole definita e permanente e non passare di commissario in commissario. Nomi tirati a sorte dal bussolotto, persone che si auto-propongono con una certa insistenza sulla stampa e su altri canali mi sembrano fantasie di disturbo*». Toti critica anche l'ipotesi che per la nomina sia scelto un tecnico: «I porti devono essere governati da persone capaci che devono avere una visione politica dello sviluppo - conclude Toti - i tecnici questo Paese li ha già provati, si chiamavano Elsa Fornero e Mario Monti, e non mi hanno lasciato un buon ricordo».

In riparazione a Genova il panfilo di Onassis

Genova - Il "Christina O" è arrivato all'Ente Bacini. La barca, su cui sta lavorando la ditta Polipodio, è stata negli anni '60 la massima manifestazione del potere dell'armatore greco.



Genova - E' arrivato all'Ente Bacini di Genova il "Christina O", **legendario yacht di Aristotele Onassis**. La barca, su cui sta lavorando la ditta Polipodio, è stata negli anni '60 la massima manifestazione del potere dell'armatore greco, teatro delle sue storie d'amore, culla del giornalismo-gossip: qui infatti nel '59 Onassis conquistò Maria Callas (coi rispettivi consorti a bordo), tradita platealmente tre anni più tardi con Lee Radziwill, sorella di Jacqueline Kennedy. La quale a sua volta interruppe nel '68 la vedovanza con un matrimonio a Skorpio, l'isola privata dell'armatore, cui seguì una lunghissima luna di miele sullo yacht.

Nato nel '43 come fregata canadese, il "Christina O", fu comprato da Onassis nel '54, dedicato alla figlia e ornato di rubinetti d'oro, pelli di balena, quadri di Rubens, El Greco, Renoir. Oltre ai capricci della Callas, **la barca ospitò John Fitzgerald Kennedy, Winston Churchill, Marilyn Monroe, Frank Sinatra, Greta Garbo, John Wayne e Luchino Visconti**. Venduto al governo greco da Christina dopo la morte del padre, lo yacht è tornato a navigare a fine anni '90 per un armatore greco. Nel frattempo, restando sempre in ambito nautico, Nautica Italiana ha annunciato l'ingresso di altri undici brand che portano il numero dei propri associati a quota 61. Il gruppo Rina ha invece scelto di lasciare Ucin. La realtà genovese ha comunicato la decisione, in forma scritta, alla segreteria della Confindustria nautica nei giorni scorsi.

La Gazzetta Marittima

La Spezia si lancia nel Fast Import

Sdoganamento lampo e operazione di svincolo per i container quando la nave non è neppure arrivata in porto

LA SPEZIA – Anticipo delle pratiche di svincolo della polizza nelle operazioni di importazione dei container, quando la nave non è ancora nemmeno in vista del porto. Si chiama Fast Import il nuovo sistema messo a punto nel porto di La Spezia ed entrato in questi giorni nel vivo della sua sperimentazione in attesa di uno sblocco delle procedure di pre-clearing. Fast Import è il frutto della relazione di due sistemi telematici operativi: il pre-clearing dell'Agenzia delle Dogane (ovvero lo sdoganamento in mare) e il pre-svincolo elaborato da La Spezia Port Service, la società operativa degli spedizionieri, degli spedizionieri doganali e agenti, che (oltre ad essere capofila della Port Community) è, con questa innovativa procedura informatica, in condizione di sbrigare tutte le pratiche portuali di svincolo relative ai container sdoganati in mare ancora prima che la nave stessa sia ormeggiata alla banchina.

Il Progetto Fast Import, (frutto di un'idea iniziale di Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri di La Spezia) che è in fase di sperimentazione da pochi mesi per quanto riguarda il pre-svincolo, anticipando le pratiche, consente di ottimizzare le procedure di sbarco e ridurre i tempi di uscita dal porto dei contenitori. Liberando spazio in anticipo nei piazzali si incrementa la disponibilità delle aree portuali a costo zero.

"Inoltre il tempo di sosta più breve dei contenitori all'interno del terminal – afferma Bruno Pisano rappresentante di Assocad – garantisce una serie di vantaggi indiretti quali: un livello di sicurezza superiore dovuto al minore accumulo di mezzi in spazi ristretti a tutela del personale impiegato nelle operazioni di piazzale, riduzione di consumo di carburanti, minore inquinamento acustico", oltre al controllo diretto e immediato dell'operazione di pre-svincolo con il dialogo telematico fra operatori e compagnie di navigazione.

Il Fast Import, le cui linee guida sono state presentate al convegno Valore Porto del 11 marzo scorso a Porto Lotti e che sarà pienamente operativo quando verranno liberate le procedure di pre-clearing soggette ancora ad alcune restrizioni doganali, rappresenta la conferma di una spiccata propensione degli operatori spezzini per l'innovazione e l'utilizzo della telematica quale strumento vincente di efficientamento del porto e della logistica connessa.

La Gazzetta Marittima

E per le crociere una “city card” speciale

Il commento di Forcieri: più tutela alle attività commerciali spezzine

LA SPEZIA – E' arrivato al via dopo mesi di intenso lavoro, svariati incontri e riunioni il progetto “Facciamo centro!” che prevede la realizzazione e vendita ai passeggeri di navi da crociera in transito presso il Cruise Terminal di Largo Fiorillo di una mappa del centro storico della città e di una welcome card, in grado di garantire al possessore la fruizione di una scontistica privilegiata negli esercizi commerciali, bar, ristoranti e musei aderenti all'iniziativa.

E' stata differenziata la card destinata agli equipaggi che costituiscono una cospicua fetta di mercato e che spesso sono stati indicati dagli operatori crocieristici meritevoli di una cura particolare perché non solo numerosi (basti pensare che Costa Diadema ha oltre 1200 crew members), ma anche efficaci portavoce a bordo della qualità o meno dei servizi incontrati nelle varie città toccate dalle navi. La card dedicata all'equipaggio sarà di colore oro, quella per i passeggeri di colore argento. Il Progetto Facciamo centro, è stato ideato da Autorità Portuale della Spezia e Comitato Spezia Vivi il Centro e sviluppato in collaborazione con Consorzio Discover La Spezia e le principali associazioni di categoria. Il Comune della Spezia si è adoperato perché all'interno della card fosse inserita anche una scontistica per i musei. Le 34 attività commerciali e artigianali che hanno aderito al progetto hanno versato una quota di adesione pari a 150 euro e si sono impegnate a garantire la piena operatività della propria attività senza interruzione, in ogni data in cui è previsto l'ormeggio di navi da crociera, siano essi giorni feriali, prefestivi o festivi e ad acquisire un'effettiva capacità di dialogo in inglese o altra lingua straniera. Già a partire da ieri venerdì 15 aprile, con l'accosto contemporaneo di m/n Costa Diadema e m/n P&O Ventura i crocieristi hanno trovato all'interno del Cruise Terminal di Largo Fiorillo un desk dedicato presso cui potranno acquistare, al prezzo di 3 euro, la mappa della città e la welcome card ed utilizzarle per tutta la giornata, pausa pranzo compresa, presso le attività commerciali e i musei convenzionati. Grazie al Comune della Spezia infatti la welcome card permette l'ingresso con biglietto ridotto a CAMeC, Museo Lia, Museo del Sigillo, Museo Etnografico e Castello San Giorgio. Il presidente AP Lorenzo Forcieri ha commentato: “Con questa speciale iniziativa intendiamo tutelare e promuovere le attività commerciali, i servizi e le attività del centro storico della Spezia attraverso incentivi alla spesa, offrendo ai crocieristi e agli equipaggi un'occasione in più per fermarsi nella nostra città per visitarla, fare shopping, ecc. E' un'iniziativa che può essere estesa agli altri comuni del Golfo e della nostra provincia”. La distribuzione è curata dal Consorzio Discover La Spezia che mette a disposizione personale qualificato per la vendita del materiale del progetto.

La Gazzetta Marittima

Progetti Livorno, dibattito pubblico per legge

I primi incontri in Fortezza Vecchia pilotati dall'esperta francese Sophie Guillain

FIRENZE – E' la prima concreta applicazione sul campo della nuova legge regionale sulla partecipazione dei cittadini (legge 46/2013) alla discussione sulle grandi opere pubbliche con investimenti oltre 50 milioni di euro. E si è partiti proprio dal porto di Livorno, con un "focus" sulla piattaforma Europa e sulla stazione crociere. La presentazione del programma di incontri è avvenuta al Port Center della Fortezza Vecchia con Sophie Guillain, giovane e preparata responsabile del dibattito per nomina diretta della Regione, Antonio Floridia dell'apposita struttura creata dalla Regione, e con la partecipazione di Giuliano Gallanti e Claudio Vanni della Port Authority. Per il Comune hanno partecipato il vicesindaco Stella Sorgente e l'assessore all'urbanistica Alessandro Aurigi. Sia chiaro: la consultazione, che si svolge in tempi stretti per non creare problemi di ritardi alle gare in corso sui due temi, "non è né deve essere un referendum" come ha detto il commissario Gallanti. Deve invece raccogliere, possibilmente, suggerimenti migliorativi ai processi decisionali sui due tempi. Alla fine del processo, che durerà due mesi – come ha spiegato Vanni – i risultati saranno resi pubblici. Tra i mezzi utilizzabili anche il web (media@dibattitoinporto.it). Si sono già svolti alcuni incontri tematici, sempre in Fortezza Vecchia e al terminal crociere, con tanto di dibattito e presentazione dei temi. Si riprende dal 23 maggio con la visita alla Stazione Marittima, mentre per martedì 14 giugno è previsto il gran finale tra le 19 e le 21 tirando le fila delle conclusioni. Ci sono poi – come è stato spiegato – dai trenta ai sessanta giorni per mettere insieme il meglio dei suggerimenti e vedere se possibile e opportuno passarli a chi nel frattempo dovrebbe aver vinto le rispettive gare.

La Gazzetta Marittima

L'impegno di Enrico Rossi per la "zona franca" Livorno

Ribadita dai vertici degli agenti marittimi la richiesta di un'area "libera" per dare più valore al sistema dei due porti e dell'interporto

LIVORNO – Quello che nel convegno non si è detto, ma che è stato invece uno dei punti più delicati – ma anche più aperti alla speranza – dell'incontro tra il governatore della Toscana Enrico Rossi e il cluster portuale livornese e di Piombino. Ovvero: la ribadita richiesta – che la presidente di Asamar Laura Miele si è impegnata a formalizzare di nuovo in via ufficiale – di una "zona franca" che serva da volano al sistema logistico della costa. Non è una richiesta nuova ed anzi l'ha ricordato nel suo intervento il direttore della Camera di Commercio Giuntoli, facendo sua la proposta che il presidente camerale Sergio Costalli ha lanciato già l'anno scorso e tende a ricordare ad ogni intervento pubblico. Che poi una "zona franca" sia complicata da ottenere e richieda un intervento legislativo è noto. Ma con l'autonomia delle Regioni la volontà di Firenze è determinante. E Rossi, nel colloquio a quattr'occhi con la presidente dell'Asamar Laura Miele, non si è sottratto. Se ne riparerà in termini operativi quanto prima. Anche perché alla "zona franca" può essere legata una parte importante del rilancio dell'interporto Vespucci di Guasticce. Sul quale Vanni Bonadio ha detto la sua nel numero scorso del nostro giornale, facendo intravedere la possibilità di una soluzione anche finanziaria nell'ambito del "sistema". Una serie di tessere, insomma, per un mosaico che sembra prendere forma concreta.

La Gazzetta Marittima

Sulla Portoferraio-Piombino

La prima corsa già fatta il 15 aprile per la nave "Acciarello", sottoposta a diversi interventi migliorativi

PORTOFERRAIO – La prima corsa della nave "Acciarello" di Blu Navy è andata in calendario per ieri, venerdì 15 aprile sulla linea marittima Piombino-Portoferraio, segnando l'apertura della stagione 2016 anche sul fronte elbano per la compagnia di navigazione. Blu Navy lo scorso 8 aprile aveva avviato la linea marittima Santa Teresa di Gallura-Bonifacio, dopo aver acquisito la nave "Ichnusa", che farà servizio tra Sardegna e Corsica fino alla fine di settembre. Il direttore generale di BN di Navigazione Spa, Luca Morace, ha illustrato in una conferenza stampa tutte le novità alla presenza del sindaco di Portoferraio, Mario Ferrari, del presidente dell'Associazione Albergatori dell'Isola d'Elba, Massimo De Ferrari, e dell'amministratore delegato di Elbasol, Vincenzo Gorgoglione.

Molte le novità nell'offerta 2016 di Blu Navy: innanzitutto la nave "Acciarello" durante la sosta invernale è stata sottoposta a una significativa serie di interventi migliorativi che hanno riguardato il completo rifacimento dei servizi igienici, la creazione di servizi igienici aggiuntivi per persone a mobilità ridotta, la creazione di una reception, il rifacimento delle sedie all'interno del salone, l'installazione di nuove panche all'esterno della nave, l'installazione di telecamere aggiuntive nei corridoi esterni. I cambiamenti non sono solo relativi alla parte strutturale, ma hanno toccato anche la qualità del servizio e l'offerta commerciale. Innanzitutto è stato potenziato il servizio di hostess a bordo, una novità introdotta l'anno scorso e già molto apprezzata dai clienti. Dal punto di vista strategico, la politica commerciale della compagnia si conferma incentrata sui prezzi "low cost".

Blu Navy ha creato quest'anno una particolare scontistica per i proprietari di seconda casa all'Elba, resa ancor più facile grazie all'introduzione di un'apposita tessera personalizzata, e ulteriori sconti per chi acquista un biglietto in A/R o "porta un amico". Il call center è stato potenziato e reso più efficiente: le linee telefoniche sono infatti salite da 4 a 15, di conseguenza i tempi di attesa per l'utenza saranno sensibilmente ridotti. Un sistema di prenotazione online per le agenzie di viaggio garantisce infine la semplicità di vendita. "Per questa stagione – ha detto ancora Morace – ci attendiamo una crescita del numero di passeggeri compresa tra il 3 e il 5% sul fronte elbano, che resta un mercato prevalentemente familiare. Gli ingenti investimenti effettuati per migliorare la nave Acciarello e l'ingresso in un nuovo mercato come quello sardo, attraverso un'operazione conclusa in tempi rapidissimi, confermano il dinamismo di Blu Navy, la solidità dell'armatore e l'obiettivo di consolidare il marchio nel medio-lungo periodo". "Vogliamo continuare nel nostro percorso di crescita – ha concluso Morace – ribadiamo che la nostra volontà è quella di estendere il servizio anche alla stagione invernale sia sulla linea Piombino-Portoferraio che sulla Santa Teresa-Bonifacio". Blu Navy fra aprile e ottobre 2015 ha trasportato 461 mila passeggeri (+8% sul 2014) e 151 mila automobili, mentre le corse effettuate sono state 2.054 (+9% sul 2014). La nave "Acciarello", lunga 113 metri e larga 18, può imbarcare fino a 800 passeggeri e 230 autoveicoli. A bordo l'equipaggio è formato da 19 persone. La grande capacità di carico e la semplicità di manovra nell'imbarco e sbarco, tutte operazioni che avvengono molto velocemente, fanno della nave – dice la compagnia – un vero gioiello del trasporto marittimo.

Il Nautilus

Dal 27 giugno al 2 luglio la II edizione di Naples Shipping Week



NAPOLI – Inizia a delinearsi il programma dell'ottava edizione di PORT&SHIPPINGTECH, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, main conference della NAPLES SHIPPING WEEK, la settimana interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare che si svolgerà a Napoli dal 27 giugno al 2 luglio 2016.

La manifestazione, organizzata da ClickUtility Team e dal Propeller Club Port of Naples, coinvolgerà l'intera città e terminerà con la grande CENA MEDITERRANEA a PALAZZO REALE, luogo simbolo di Napoli. Giovedì 30 giugno e venerdì 1 luglio la Stazione Marittima di Napoli ospiterà infatti P&ST una due giorni dedicata al confronto tra professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia sulle seguenti tematiche per favorire lo sviluppo del sistema logistico portuale: GREEN SHIPPING – SMART PORT – SAFETY – NUOVI MERCATI – SHIPPING&FINANCE.

GREEN SHIPPING SUMMIT, le best practice aziendali per la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo e dei porti, si focalizzerà sul contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica all'indomani della Conferenza sul Clima di Parigi. Tra gli altri temi, si segnalano: soluzioni smart per ridurre le emissioni in porto e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali; il consueto approfondimento sulle opportunità per la diffusione del gas naturale liquefatto (GNL) nei trasporti in attesa del decreto legislativo di attuazione della direttiva sui carburanti alternativi; Il trattamento delle acque di zavorra e dei reflui dei desolforatori sotto la spinta delle normative IMO.

Sul fronte SMART PORT&LOGISTIC, corridoi logistici da verso l'Europa un volano per lo sviluppo del sistema marittimo e portuale, si approfondirà il tema della digitalizzazione delle operazioni portuali e l'integrazione dello shipping nell'intero sistema dei trasporti analizzando le soluzioni tecnologiche ad oggi disponibili per sviluppare l'intermodalità e tracciare la merce. Una particolare attenzione sarà dedicata all'evoluzione del Port Community System in Europa e in Italia e alla digitalizzazione e interoperabilità del sistema doganale portuale italiano.

Il convegno dedicato alla SAFETY continuerà ad approfondire l'ampio tema della prevenzione infortuni nel settore dello shipping e della logistica portuale, dedicando ampio spazio alle principali problematiche incontrate dall'entrata in vigore della Convenzione MLC 2006 (International Maritime Labour Convention): una sessione sarà dedicata al tema del welfare del personale marittimo imbarcato con un particolare riferimento all'assistenza sanitaria a distanza oltre che al miglioramento, con le nuove tecnologie, delle comunicazioni Terra/Nave; una seconda sessione sarà incentrata sulla normative per regolamentare la gestione della sicurezza in ambito portuale, soprattutto nell'interazione tra le attività di terra e quelle di bordo.

La sessione NUOVI MERCATI, dedicata allo sviluppo dell'Autostrada del Mare, quest'anno si focalizzerà sul consolidamento dell'area MED e sui nuovi mercati del Medio Oriente e Mar Nero mentre SHIPPING&FINANCE, novità di questa edizione di P&ST, sarà incentrata sul rapporto tra shipping, infrastrutture e logistica e sui cambiamenti in atto all'indomani della Riforma della l. 84/94.

A corredo della manifestazione, entrambi i giorni sarà allestita un'area EXPO, un "Salotto dello Shipping" in cui molte delle aziende partecipanti sceglieranno di presentare le proprie soluzioni all'avanguardia. Queste sono alcune delle anticipazioni di questa seconda edizione che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati alla community dello shipping nazionale e internazionale, offrirà eventi speciali e iniziative culturali e divulgative aperti alla cittadinanza.

Autorità Portuale: l'ammiraglio Martello nuovo commissario

Da ieri l'ammiraglio Nunzio Martello, comandante della Capitaneria di porto di Catania e del Compartimento marittimo della Sicilia orientale, è anche commissario straordinario dell'Autorità portuale di Catania. Il mandato di Cosimo Indaco come commissario - durato circa un anno e mezzo - era scaduto martedì scorso e il ministero ha incaricato l'ammiraglio Martello di gestire la situazione in attesa delle nomine ministeriali, che dovrebbero arrivare entro maggio.

Nel ringraziare Cosimo Indaco per l'attività svolta, l'ammiraglio Martello dice al nostro giornale: «Continuerò a lavorare nell'interesse del porto per dare a Catania quella importanza che merita nel sistema portuale italiano». L'ammiraglio, già molto apprezzato per la sua attività, ha precisato che la sua «governance» non riguarda anche il porto di Augusta e tutti gli altri porti della Sicilia orientale di cui è direttore marittimo.

«Sarà il governo a decidere gli assetti in base alla nuova legge sui porti». E ad Augusta dove ci sono cento inchieste?

«Non rientra nelle mie competenze».

Dunque al momento resta il commissario Alberto Cozzo.

Augusta, «Delrio era entusiasta di Cozzo»

Potenza - Incontrato Cozzo, Delrio ne rimase - racconta Lo Bello al lobbysta Nicola Colicchi - «piacevolmente soddisfatto: "guarda avevi ragione è proprio uno bravo, uno serio"», riferisce lo stesso Lo Bello citando le parole di Delrio



Potenza - Dagli atti dell'inchiesta sul petrolio in Basilicata, «appare evidente» che il vicepresidente educational di Confindustria, Ivan Lo Bello - che è indagato per associazione per delinquere - «ha in effetti "perorato" la nomina (poi di fatto avvenuta)» di Alberto Cozzo a commissario straordinario del porto di Augusta (Siracusa). La vicenda è strettamente intrecciata alla concessione di un pontile nel porto siciliano che stava molto a cuore al «clan» e in particolare all'imprenditore Gianluca Gemelli, all'epoca fidanzato dell'ex ministro dello Sviluppo economico, Federica Guidi. Secondo gli inquirenti, il «clan» riuscì a far cambiare idea al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che pensava ad un candidato diverso.

Incontrato Cozzo, Delrio ne rimase - racconta Lo Bello al lobbysta Nicola Colicchi - «piacevolmente soddisfatto: "guarda avevi ragione è proprio uno bravo, uno serio"», riferisce lo stesso Lo Bello citando le parole di Delrio.

IL CASO CAMERINI

«Cioè con questo Capo di Stato maggiore c'è da aspettarsi di tutto»: così l'ammiraglio Roberto Camerini - allontanato da Augusta e trasferito alla Spezia perché non gradito al "quartierino" - parla con un imprenditore che cercava di far valere le sue ragioni per ottenere la concessione di un pontile nel porto della città siciliana. **In una delle tante conversazioni intercettate dalla Squadra mobile di Potenza**, l'imprenditore spiega di avere il diritto di ottenere

- segue

la concessione: «Abbiamo tutte le autorizzazioni come da voi richieste anni fa e le abbiamo ottenute da sette mesi... e stiamo aspettando che ci date la concessione», riferisce a Camerini di aver detto a Cozzo.

Alla fine però la concessione non andò all'azienda dell'imprenditore, ma alla società Alfa Tanko, della quale - annotano gli inquirenti - l'imprenditore Gianluca Gemelli era «socio occulto». Camerini in effetti «non andava affatto a genio» a Gemelli. Lo dicono gli atti dell'inchiesta sul petrolio in Basilicata. Il giudizio di Gemelli è basato - secondo quanto ricostruito dalla Squadra mobile di Potenza - su due circostanze. **La prima si riferisce al fatto che Camerini** - secondo Gemelli - «avrebbe sempre fatto lo stronzo con la Guidi, non avendo mai fatto cenno ad alcun invito», quando la compagna, dopo la nomina a ministro, andava «seppure solo qualche fine settimana» ad Augusta, dove Gemelli vive.

La seconda circostanza riguarda le manifestazioni della Marina: Gemelli spiega al lobbysta Nicola Colicchi (i due sono definiti dagli inquirenti «promotori, ideatori ed organizzatori di un'associazione a delinquere di cui fanno parte anche Paolo Quinto e Ivan Lo Bello») che «alle manifestazioni della Marina in passato veniva invitato il padre, mentre in un'ultima occasione non l'hanno più invitato». Da qui il «fastidio» che Camerini provocava in Gemelli.

L'intervista. Alberto Cozzo, commissario [redacted] di Augusta: "Sì, Ivan sostenne la mia riconferma ma senza pressioni indebite"

"Così il presidente mi raccomandò e convinse Delrio"

PALERMO «Sì, mi ricordo. Ivan Lo Bello mi telefonò e mi disse che aveva incontrato Delrio e che il ministro lo aveva rassicurato sulla mia nomina». L'avvocato catanese Alberto Cozzo, 41 anni, commissario [redacted] di Augusta, racconta un episodio centrale nell'inchiesta di Potenza. Conferma che il vicepresidente di Confindustria, amico e socio di Gianluca Gemelli, si spese direttamente con Delrio per fargli avere la permanenza nell'incarico che, secondo i magistrati lucani, sarebbe stata funzionale agli interessi illeciti del compagno dell'ex ministro Cukiti. «Quella proroga non era affatto scontata», dice Cozzo. Che però non vede nulla di strano in quell'interessamento. «Lo Bello esercitò una normale prerogativa che gli derivava dal suo ruolo di presidente della Camera di commercio di Siracusa». Cozzo, quando ha conosciuto Gemelli?

«All'inizio del 2015, dopo il mio insediamento. Mi venne a trovare non come imprenditore ma come vicepresidente della Camera di commercio».

Dalle carte emerge chiaramente che, anche attraverso di lei, l'imprenditore puntava ad ottenere la concessione del pontile del porto in uso alla Marina.

«Non posso negarlo: sapevo che Gemelli era interessato a quel pontile. Ma non ha mai firmato nessun atto che lo favorisse o penalizzasse i suoi concorrenti. Non c'è mai stata un'istanza di concessione da parte dell'Alfa Tanko, l'impresa di cui sarebbe socio occulto Gemelli. Anzi, io non ho annullato la richiesta di concessione di un'altra società, la Decal, malgrado la Marina avesse espresso parere negativo dopo un primo pronunciamento favorevole».

Perché i vertici della Marina

cambiarono idea? Sa che gli investigatori lavorano sull'ipotesi che Gemelli avesse promesso, grazie ai suoi buoni uffici nel governo, lo sblocco dei contributi della "legge navale"?

«Non lo so proprio. E io non so nulla di contropartite cercate da Gemelli».

La procura ritiene che la sua conferma, nel maggio del 2015, fosse funzionale alle mire di Gemelli. Che in un'intercettazione le dice: «Quando sarei presidente faremo una lista dei cattivi...».

«Alludeva forse al fatto che avrei rimesso l'illegalità e aperto davvero il porto alle imprese?».

In una conversazione del 13 maggio lei comunica a Gemelli che Lo Bello l'ha appena chiamata per rassicurarla sulla sua proroga.

«Sì, mi telefonò per dirmi che aveva incontrato Delrio e aveva perorato la mia causa, aggiun-

gendo che quasi certamente sarei rientrato».

Era un passaggio scontato?

«No, affatto. La proroga non era mica un diritto acquisito. Ma non c'è stata nessuna pressione indebita. La Camera di commercio, come soggetto istituzionale, poteva proporre una terna di nomi per la Port [redacted]. E si era già espressa ufficialmente a mio favore».

Lo risulta che Delrio, nel corso dell'incontro con Lo Bello, abbia addirittura stracciato la nomina di un altro candidato a quel ruolo?

«Assolutamente no». Il ministro dice di lei che non è un "fulmine di guerra". Resta

al suo posto?

«Il ministro, in due interviste del giugno 2015, diceva cose diverse. Se vuole, la mia poltrona è a disposizione. Io non ho commesso illeciti e non mi dimetto».

(e.l.)

REPORTAGE DI AUGUSTA

Il ministro ora sostiene che non sono un fulmine di guerra, ma un anno fa diceva cose diverse. Non ho commesso illeciti e non mi dimetto

AVVOCATO
Alberto Cozzo, 41
anni, commissario
di Augusta



De Giorgi e l'affarone: “Ho l'ok della Difesa”

Inchiesta petroli, nuove accuse all'ammiraglio. “Licenza di uccidere” sugli appalti

di ANTONIO MASSARI

inviato a Potenza

Per la Marina Militare e l'intero ministero della Difesa ormai non c'è pace. Il Capo di Stato Maggiore, ammiraglio Giuseppe De Giorgi, già indagato per abuso d'ufficio, è stato denunciato dalla squadra mobile di Potenza anche per peculato, nonché altri abusi di ufficio, per i quali è stata preparata un'apposita informativa, stralciata dall'indagine in corso. Il contrammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto, capo dell'ufficio Pianificazione generale finanziaria, è stato invece denunciato, sempre dalla mobile, per concorso in turbata libertà degli incanti. Parliamo della concessione del pontile grazie al quale l'associazione per delinquere formata da Gianluca Gemelli, Nicola Colicchi e Ivan Lo Bello, intendeva stoccare petrolio nel porto di Augusta.

ESISTEVA GIÀ una concessione, per la Decal Mediterraneo, ma nelle intenzioni degli indagati l'intero affare doveva passare alle società Alfa Tanko e Ponterosso Engineering. E così, per la vicenda porto di Augusta, gli alti ufficiali della Marina finiti nell'indagine sono due. “Per l'ammiraglio De Giorgi”, scrive la mobile guidata da Carlo Pagano, “si fa riserva di trasmettere separata nota, con particolare riferimento all'ipotesi di peculato d'uso, in relazione all'utilizzo del cellulare ‘di servizio’ per fini personali”. Seguono altre ipotesi di abuso di ufficio. La prima riguarda “il transito, nella Marina Militare, di Valeria Scartone, ufficiale dell'Esercito in congedo”. Seguono le “vicende legate all'affidamento delle attività di smantellamento di una non

meglio specificata area denominata ‘ex campo in ferro’ in favore della ‘Siman srl’, di Antonio Maraglia, e ulteriori vicende legate a Cristiana Pagni, Corporate Strategy Manager della Sitep Italia spa e Presidente del Consorzio Tecnomar Liguria”. Dall'informativa emergono poi altri dettagli sulla Legge Navale. “Nel novembre 2015 - si legge - De Giorgi racconta a Colicchi il colloquio avuto con il Ministro (verosimilmente Ministro della Difesa Pinotti) riferendogli che gli ha sostanzialmente dato un mandato”. È quello di attivarsi “politicamente per sostenere il post-legge navale”. “Perfetto”, risponde Colicchi ridendo, “quindi c'hai tutto... a questo punto il post legge navale significa sistemare le capitanerie di porto... fare una nuova legge navale... grande, e vai! Praticamente... licenza di uccidere... lei non sa che cosa ha scatenato”. E De Giorgi sembra determinato nel perseguire i suoi obiettivi. “A maggio - scrivono gli investigatori - De Giorgi contatta tale Alberto della Fincantieri. I due conversano sulle procedure da effettuare, prima di dare inizio alla commessa. De Giorgi assicura ad Alberto che l'attivazione alla Corte dei Conti sarebbe arrivata in tempi brevissimi in quanto li ha degli ‘amici’ che glielo avevano già assicurato”. Poi aggiunge di essere in “continua lotta con Graziano (Capo di Stato Maggiore della Difesa) che a suo dire cercava

di recuperare fondi del Mise in favore dell'Esercito, sottraendoli alla Marina. Alberto rispondeva a tal proposito che bisognava stare “all'occhio”. Tesi confermata da Colicchi, allo stesso De Giorgi, in un'altra intercettazione: “È venuto a trovarmi un mio amico... e dice che Graziano è fuori di testa... che ha teorizzato proprio all'interno... l'aeronautica ha avuto gli F35... la Marina ha avuto la Legge Navale... e ora... anche l'esercito...”.

INTANTO De Giorgi ha interesse, attraverso Pastena che è entrato nel Mise guidato dalla Guidi, ad “agevolare e accelerare la firma dei decreti necessari per l'impegno dei fondi previsti per il contratto “LHD”, le unità anfibia multi-ruolo, da concludere con il rag-

gruppamento temporaneo di impresa costituito tra Fincantieri e Finmeccanica”. Gli investigatori, descrivendo “altre condotte imputabili a De Giorgi”, annotano un'intercettazione dell'aprile 2014: “La cosa è stata fatta”, dice De Giorgi a Colicchi, “quindi è stata registrata... adesso le navi che vanno in Occar (il contractor esterno disposto dalla Legge Navale, ndr) ... che sarebbero... il pattugliatore d'altura... e la nave rifornitrice... partono! Quell'altra... bisogna che mandino... il contratto alla registrazione di nuovo... alla Corte dei Conti... ma quello... faranno presto... poi a seguire il Mise deve staccare i fondi... deve dare i soldi...”. “Abbiamo Pastena che vigila”, risponde Colicchi.

Il porto di Augusta

Nei guai anche un altro pezzo grosso della Marina: qui il clan aveva il suo business

La Legge Navale

Contatti con Fincantieri, “il pattugliatore e la nave rifornitrice... partono!”

- segue



La scheda

■ I PM DI POTENZA

Hanno
scoperchiato
la "combric-
cola" che si
muoveva
sull'affare
petroli e
porta.

Capreggiata
dall'ex
compagno
della - ora ex -
ministra

Guidi,
Gemelli, e da
altri lobbisti e
affaristi. Il

"clan" aveva
contatti a
livello

altissimo: nei
ministeri, in
Parlamento,

in

Confindustria.

Il n. 2 degli
industriali, Lo
Bello, è finito
indagato



L' imprenditore siciliano

Il paladino antimafia «Nessun avviso Mi sentano subito»

ROMA «Ho appreso dalle agenzie di stampa di essere indagato dalla magistratura di Potenza.

Ho sempre avuto piena fiducia nell' operato dei magistrati. Chiederò alla procura di Potenza di poter essere sentito quanto prima per chiarire ogni cosa!». Così il presidente di Unioncamere e vice presidente di Confindustria Ivan Lo Bello ha commentato ieri l' accusa di «associazione a delinquere» mossagli dalla Procura di Potenza, così come emerge dagli atti dell' inchiesta.

Per Lo Bello i magistrati ipotizzano un ruolo nella «cricca» di Gianluca Gemelli, che voleva accaparrarsi la concessione del pontile del Porto di Augusta. In particolare i pm ritengono che sia stato lui a far pressioni sul ministro Delrio per la nomina di Alberto Cozzo all' **Autorità portuale** di Augusta, mirate ad assicurarsi la concessione della banchina. Lo stesso Cozzo in una intercettazione dice a Gemelli di essere stato rassicurato da Lo Bello della nomina. Cosa che lui, però, smentisce.

Cinquantatré anni, di Catania, Ivan Lo Bello, titolare di un' azienda di prodotti dietetici per l' infanzia, ha una lunga carriera alle spalle. Come presidente della Confindustria Sicilia dal 2006, dopo sette anni alla guida degli industriali di Siracusa, divenne famoso,

insieme con l' imprenditore delle biciclette Antonello Montante, per aver promosso un codice etico che prevedeva l' espulsione dalla stessa Confindustria dei soci che avessero pagato il pizzo. In prima linea nella lotta alla mafia, nel 2012 entra nella squadra dei vicepresidenti della Confindustria nazionale guidata da Giorgio Squinzi e riceve la delega all' Educazione. Infine l' anno scorso viene eletto alla presidenza di Unioncamere. Lo Bello vive un primo momento di difficoltà all' inizio del 2015 quando proprio Montante, nel frattempo diventato presidente della Confindustria Sicilia, viene indagato, in seguito a dichiarazioni di pentiti, dalla procura di Caltanissetta per concorso esterno in associazione mafiosa.

Montante decide di non dimettersi. E Lo Bello, con un' intervista al Corriere della Sera del 10 febbraio 2015, si schiera al suo fianco: «Deve restare, gli onesti sono con lui». Consiglio che Montante segue, spiegando, lo scorso 8 aprile in una lettera sempre al Corriere : «Togliendo il disturbo farei un enorme

favore alle mafie e ai colletti bianchi collusi e conniventi, finendo con l' abbandonare tutti quegli imprenditori che hanno lottato con me per rendere la Sicilia una terra "normale"». Ora è Lo Bello a finire nel mirino della magistratura (quella di Potenza) per un' ipotesi di reato altrettanto grave: associazione a delinquere. Che farà? Resterà al vertice di Unioncamere, seguendo il consiglio che diede a Montante?

ENRICO MARRO

INCHIESTA PETROLIO. L' accusa: associazione a delinquere con Gemelli, imprenditore legato all' ex ministro Guidi, e col commissario dell' **Autorità portuale** di Augusta, Cozzo

Potenza, indagato Lo Bello: «Chiarirò tutto»

I pm: manovre per ottenere la gestione di un pontile. Il vicepresidente di Confindustria: i magistrati mi sentano al più presto IN BREVE

Dalle carte dell' inchiesta emerge che l' interesse di questa presunta associazione fosse la riconferma del commissario dell' **Autorità portuale** di Augusta e la concessione di un pontile nel porto.

Gaetano Scariolo ...Nell' inchiesta sul petrolio in Basilicata è entrato il vice presidente di Confindustria, il siracusano Ivan Lo Bello, che è stato iscritto nel registro degli indagati dalla Procura di Potenza con l' accusa di associazione a delinquere. E di questo gruppo, secondo i magistrati, avrebbero fatto parte Gianluca Gemelli, l' imprenditore augustano compagno dell' ex ministro Federica Guidi, Nicola Colicchi, consulente della Camera di commercio di Roma e lobbysta con un ruolo importante nella Compagnia delle Opere, e Paolo Quinto, membro dell' assemblea nazionale del Pd nonché capo della segreteria della senatrice Anna Finocchiaro. Dalle carte dell' inchiesta emerge che l' interesse di questa presunta associazione fosse la riconferma del commissario dell' **Autorità portuale** di Augusta e la concessione di un pontile nel porto, in favore di Gemelli, e l' affidamento di altri progetti nei settori del petrolio e dell' energia.

Questo il commento di Lo Bello: «Ho appreso dalle agenzie di stampa di essere indagato dalla magistratura di Potenza. Ho sempre avuto piena fiducia nell' operato dei magistrati.

Chiederò alla procura di Potenza di poter essere sentito quanto prima per chiarire ogni cosa». Ma gli inquirenti attribuiscono allo stesso vice presidente di Confindustria, che è anche presidente nazionale di Unioncamere, un ruolo di «partecipante», lo stesso di Quinto, mentre gli altri due indagati sono definiti «promotori, ideatori ed organizzatori». Colicchi e Quinto sono anche ritenuti dai magistrati una «cerniera col mondo politico» nell' attività di ricerca di «pubblici amministratori compiacenti o corruttibili» come il commissario straordinario del porto di Augusta, Alberto Cozzo. Proprio Cozzo, che risulta anche lui tra gli indagati per questa vicenda, è stato prorogato nel suo incarico. E sulla sua riconferma all' **Autorità portuale** di Augusta, strategica per l' assegnazione delle concessioni nella rada siciliana, i magistrati di Potenza hanno ipotizzato delle pressioni che sarebbero arrivate fino al ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio (che le aveva negate). E Lo Bello, secondo gli inquirenti, avrebbe

- segue

speso la sua influenza.

Gli agenti della Squadra mobile di Potenza, che tenevano sotto controllo le conversazioni tra Nicola Colicchi ed il Capo di Stato Maggiore della Marina, Giuseppe De Giorgi, hanno intercettato un sms inviato da Lo Bello al consulente della Camera di Commercio di Roma. «Avverti in ogni caso De Giorgi, Delrio potrebbe chiamarlo più tardi». In una conversazione tra lo stesso Colicchi e De Giorgi, avvenuta il 13 maggio del 2015, l'alto ufficiale della Marina suggerisce una strategia: «Con Delrio io farei un'operazione diversa, quella della cena, dell'incontro conviviale... dove si rompe il ghiaccio, si parla in generale... perché poi Lo Bello come hai visto... una ne dice, cento ne racconta».

Ma c'è un altro filone della Procura di Potenza e riguarda l'accusa, per sette persone, di aver turbato la libertà del procedimento di scelta del contraente in relazione alla concessione demaniale di un pontile nel porto di Augusta. Fra i sette indagati vi è anche l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi, ed ancora Gemelli, Cozzo, Colicchi, Quinto, Alfredo Leto e il contrammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto: sotto la lente della Procura sono finiti non solo il pontile nel porto di Augusta ma anche il trasferimento di un alto ufficiale della Marina, il contrammiraglio Roberto Camerini da Augusta a La Spezia, e la costituzione di una società «ad hoc» di cui Gemelli risulterebbe «socio occulto». I magistrati, infatti, hanno posato gli occhi sulla «Alfa Tanko srl», società con sede a Roma con interessi «di intermediazione nel mercato degli idrocarburi e dei loro derivati» su cui Gemelli avrebbe avuto un interesse occulto.

In uno stralcio di conversazione del 13 maggio del 2015 l'imprenditore augustano svela a Cozzo: «Ma tu hai..

cioè hai capito tu quest'area la rivaluti, ne abbiamo bisogno come il pane». I pm dovrebbero nei prossimi giorni chiedere l'archiviazione della posizione del sottosegretario alla salute Vito De Filippo, del Pd. (*GASC*) IN BREVE.

VITO DE FILIPPO

A Potenza

Anche Lo Bello è indagato

di Virginia Piccolillo Un pontile per lo stoccaggio del petrolio nel porto di Augusta si trasforma in un terremoto giudiziario: indagato Ivan Lo Bello di Confindustria.

DALLA NOSTRA INVIATA POTENZA Il petrolio. Un pontile per stoccarlo. Un «clan». E un ministro «strumento inconsapevole». Era iniziata così, con le mire di Gianluca Gemelli e del suo «quartierino» sulla banchina del porto di Augusta e le manovre per ottenerla. È finita con un terremoto giudiziario che ieri ha travolto il numero due di Confindustria Ivan Lo Bello, indagato assieme all'ex commissario straordinario dell'Autorità Portuale (riconfermato dal ministero dello Sviluppo) Alberto Cozzo; il contrammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto, capo della pianificazione finanziaria della Marina; il caposegreteria della senatrice pd Anna Finocchiaro, Paolo Quinto, e il lobbista della Compagnia delle Opere, Nicola Colicchi.

Il clan Per la mobile di Potenza, guidata da Carlo Pagano, i «promotori, ideatori e organizzatori» erano Gemelli e Colicchi. Lo Bello e Quinto i «partecipanti» con un «ruolo di cerniera con la politica».

Usando le loro «entrature», secondo i pm, il clan si è mosso per vari scopi: dal pontile di Augusta a progetti nel settore petrolifero, all'energia, ai «Sistemi di difesa e sicurezza del territorio». All'ex ministro Federica Guidi, compagna di Gemelli, l'indagine dà il ruolo di «strumento inconsapevole di quello che lei stessa aveva mancato di individuare come clan». Al capo di stato Maggiore della Marina, Giuseppe De Giorgi, la nuova accusa: aver concorso a turbare l'assegnazione della concessione del pontile. Quinto, attraverso l'avvocato Giuseppe Di Noto, si dichiara «totalmente estraneo e sicuro di chiarire». Le intercettazioni «Quest'area, la rivaluti. Ne abbiamo bisogno come il pane», diceva in un'intercettazione Gemelli. Per avere quel pontile e relativa servitù militare, per i pm Francesco Basentini e Laura Triassi, aveva costituito ad hoc, attraverso prestanome, la società Alfa Tanko. Ma la concessione era già di Alfio Fazio. Da lì le manovre per ingraziarsi il commissario portuale Cozzo. E promuovere l'ammiraglio Roberto Camerini per farlo fuori, perché non amico del clan («amoveatur ut amoveatur» citano, male, gli intercettati).

Le accuse I pm parlano dell'«esistenza di lobby affaristiche dirette a interferire sull'esercizio delle funzioni di istituzioni, amministrazioni pubbliche e di servizi pubblici essenziali di interesse nazionale». E di come sia stato «difficile» individuarle «per l'appartenenza di alcuni dei sodali a ramificazioni delle stesse istituzioni», col «coinvolgimento di ambienti opachi del mondo politico-amministrativo e imprenditoriale».

Stop al Centro Oli Ieri il Tribunale di Potenza ha ritenuto valide le accuse dei carabinieri: nella vasche del Centro Oli di Viggiano e nel pozzo di reiniezione Costa Molina c'era sostanza tossiche. Che, secondo i funzionari intercettati, erano lì per il malfunzionamento dell'impianto.

L'Eni ricorre in Cassazione. E annuncia il fermo totale.

Virginia Piccolillo

VIRGINIA PICCOLILLO

Potenza, indagato anche Lo Bello

I magistrati: «Guidi strumento inconsapevole del clan». Conferma dei sequestri al centro dell'Eni

DALLA NOSTRA INVIATA POTENZA Il petrolio. Un pontile per stoccarlo. Un «clan». E un ministro «strumento inconsapevole». Era iniziata così, con le mire di Gianluca Gemelli e del suo «quartierino» sulla banchina del porto di Augusta e le manovre per ottenerla. È finita con un terremoto giudiziario che ieri ha travolto il numero due di Confindustria Ivan Lo Bello, indagato assieme all'ex commissario straordinario dell'Autorità Portuale (riconfermato dal ministero dello Sviluppo) Alberto Cozzo; il contrammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto, capo della pianificazione finanziaria della Marina; il caposegreteria della senatrice pd Anna Finocchiaro, Paolo Quinto, e il lobbista della Compagnia delle Opere, Nicola Colicchi.

Il clan Per la mobile di Potenza, guidata da Carlo Pagano, i «promotori, ideatori e organizzatori» erano Gemelli e Colicchi. Lo Bello e Quinto i «partecipanti» con un «ruolo di cerniera con la politica».

Usando le loro «entrature», secondo i pm, il clan si è mosso per vari scopi: dal pontile di Augusta a progetti nel settore petrolifero, all'energia, ai «Sistemi di difesa e sicurezza del territorio». All'ex ministro Federica Guidi, compagna di Gemelli, l'indagine dà il ruolo di «strumento inconsapevole di quello che lei

stessa aveva mancato di individuare come clan». Al capo di stato Maggiore della Marina, Giuseppe De Giorgi, la nuova accusa: aver concorso a turbare l'assegnazione della concessione del pontile. Quinto, attraverso l'avvocato Giuseppe Di Noto, si dichiara «totalmente estraneo e sicuro di chiarire». Le intercettazioni «Quest'area, la rivaluti. Ne abbiamo bisogno come il pane», diceva in un'intercettazione Gemelli. Per avere quel pontile e relativa servitù militare, per i pm Francesco Basentini e Laura Triassi, aveva costituito ad hoc, attraverso prestanome, la società Alfa Tanko. Ma la concessione era già di Alfio Fazio. Da lì le manovre per ingraziarsi il commissario portuale Cozzo. E promuovere l'ammiraglio Roberto Camerini per farlo fuori, perché non amico del clan («amoveatur ut amoveatur» citano, male, gli intercettati).

Le accuse I pm parlano dell'«esistenza di lobby affaristiche dirette a interferire sull'esercizio delle funzioni di istituzioni, amministrazioni pubbliche e di servizi pubblici essenziali di interesse nazionale». E di come sia stato «difficile» individuarle «per l'appartenenza di alcuni dei sodali a ramificazioni delle stesse istituzioni», col «coinvolgimento di ambienti opachi del mondo politico-amministrativo e imprenditoriale».

Stop al Centro Oli Ieri il Tribunale di Potenza ha ritenuto valide le accuse dei carabinieri: nella vasche del Centro Oli di Viggiano e nel pozzo di reiniezione Costa Molina c'erano sostanze tossiche. Che, secondo i funzionari intercettati, erano lì per il malfunzionamento dell'impianto.

L'Eni ricorre in Cassazione. E annuncia il fermo totale.

VIRGINIA PICCOLILLO

Il Secolo XIX

I NUOVI SVILUPPI DELL' INCHIESTA DI POTENZA

«Pressioni da Lo Bello», indagato il numero due di Confindustria

Coinvolto anche il Pd Quinto. Intanto l'Eni ferma l'impianto di Viggiano

ROMA. Petrolio, affari milionari e ricerca spasmodica di appoggi politici. Nel «quartierino romano», nel «clan» che aveva trovato uno «strumento inconsapevole» della sua attività nell' ex ministra dello Sviluppo economico, Federica Guidi, spiccano altri due nomi illustri. Il vicepresidente di Confindustria Ivan Lo Bello e il caposegretario della senatrice Anna Finocchiaro, Paolo Quinto, membro dell' assemblea nazionale Pd, sono indagati nel filone siciliano (con sette indagati, tra cui il capo di stato della Marina Giuseppe De Giorgi) dell' inchiesta sulle estrazioni di petrolio in Basilicata.

L' ipotesi di reato è associazione per delinquere finalizzata alla «turbata libertà del procedimento di scelta del contraente» in relazione alla concessione demaniale di un pontile nel porto di Augusta (Siracusa).

Un affare da 20 milioni di euro l' anno. Proprio per assicurarsi il controllo del pontile, secondo la Procura di Potenza, fu costituita un' associazione per delinquere composta dall' ex fidanzato della Guidi, l' imprenditore petrolifero Gianluca Gemelli, Nicola Colicchi (imprenditore ciellino, presidente della

Camera di commercio di Siracusa, componente dell' esecutivo nazionale della Compagnia delle Opere) Paolo Quinto e lo stesso Lo Bello. A Colicchi e Gemelli è attribuito il ruolo di «promotori, ideatori ed organizzatori», mentre a Quinto e Lo Bello quello di «partecipanti».

Paolo Quinto e Nicola Colicchi - «hanno assunto un "ruolo di cerniera" col mondo politico». È quanto emerge dagli atti dell' inchiesta.

L' organizzazione - composta anche da Gianluca Gemelli e Ivan Lo Bello - faceva «leva, soprattutto al fine di ottenere nomine di pubblici amministratori compiacenti o corruttibili, sul contributo di conoscenze ed entrate politico -istituzionali acquisite in anni di militanza politica da Quinto e Colicchi».

Riguardo alle nomine di pubblici amministratori «compiacenti o corruttibili», gli inquirenti fanno l' esempio di Alberto Cozzo, commissario straordinario del porto di Augusta, che è indagato e che ottenne la riconferma nell' incarico.

Tra gli interessi del «clan» (come lo aveva definito la stessa Guidi, parte offesa nelle indagini) anche altri progetti di impianti energetici e permessi di ricerca e i «Sistemi di difesa e sicurezza del territorio».

- segue

da realizzare in Campania. L'organizzazione viene definita «rudimentale» dagli inquirenti, secondo i quali però «il gruppo di indagati ha mostrato di essere permanentemente impegnato in attività che, seppure connotate da finalità lecite, vengono perseguite attraverso condotte illecite, quali il traffico di influenze illecite e l'abuso d'ufficio». A proposito del pontile nel porto di Augusta, Paolo Quinto, in un'intercettazione del 16 gennaio 2015, dice a Gemelli: «Se noi vogliamo fare una cosa intelligente, ti conviene prendere il pontile così condizioni l'uso di esso».

Secondo la Squadra mobile diretta da Carlo Pagano, «appare evidente che Lo Bello ha perorato la nomina (poi di fatto avvenuta) di Cozzo» a commissario dell'Autorità portuale di Augusta.

Colicchi, parlando con Gemelli il 7 maggio, riferisce di una cena alla quale la sera precedente aveva partecipato con Lo Bello, l'arcivescovo Vincenzo Paglia e il senatore pd Roberto Cociancich. «Gemelli - scrive la polizia nel suo rapporto - domandava se avessero parlato di Alberto (Cozzo) con Ivan. Colicchi rispondeva di sì...». Cozzo temeva che l'interrogazione di Fava potesse compromettere la sua riconferma e fa sapere a Gemelli che «Ivan» comunque gli aveva comunicato che avrebbe parlato con Fava per dissuaderlo.

Sul fronte inquinamento ambientale dell'inchiesta dei pm Luigi Gay, Francesco Basentini e Laura Triassi, il Tribunale del Riesame ha confermato il sequestro delle vasche e del pozzo di reiniezione del Centro Eni oli di Viggiano. E l'Eni fermerà del tutto la struttura, con conseguenze per il personale, quasi 200 persone più 3 mila nell'indotto. A Viggiano si producevano 75 mila barili al giorno per un totale di 150 mila euro quotidiane di royalty per la Regione.

I pm. Associazione a delinquere con Gemelli, Colicchi e Quinto al porto di Augusta

Inchiesta di Potenza, indagato Lo Bello «Fiducia nei giudici, mi sentano presto»

Il Riesame conferma il sequestro, si ferma il Centro di Viggiano

POTENZA Ivan Lo Bello finisce nel registro degli indagati della Procura della Repubblica di Potenza. Per i magistrati, il vicepresidente di Confindustria sarebbe, assieme a Paolo Quinto, componente dell'assemblea del Pd e caposegreteria di Anna Finocchiaro, «partecipante» al presunto «quartierino romano», l'organizzazione per delinquere che avrebbe tra i «promotori e ideatori» gli imprenditori Gianluca Gemelli, compagno dell'ex ministro Federica Guidi, e Nicola Colicchi, ex della Compagnia delle Opere.

È l'ipotesi del procuratore capo di Potenza Luigi Gay, dall'aggiunto Francesco Basentini e dal sostituto Laura Triassi, nell'indagine nata dai sospetti illeciti nella gestione degli stabilimenti petroliferi in Val d'Agri (Basilicata). Stando alle accuse si tratterebbe di una «organizzazione rudimentale», che avrebbe mostrato di essere «permanentemente impegnata in attività che, seppure connotate da finalità lecite, vengono perseguite attraverso condotte illecite, quali il traffico di influenze illecite e l'abuso d'ufficio».

Colicchi e Quinto sarebbero «la cerniera col mondo politico», mentre Gemelli e Lo Bello avrebbero fatto «leva soprattutto al fine di ottenere nomine di pubblici amministratori compiacenti o corruttibili, sul contributo di conoscenze ed entrate politico-istituzionali acquisite in anni di militanza politica da Quinto e Colicchi».

Immediata la reazione di Lo Bello.

«Ho appreso dalle agenzie di stampa di essere indagato dalla magistratura di Potenza. Ho sempre avuto piena fiducia nell'operato dei magistrati. Chiederò alla procura di Potenza di poter essere sentito quanto prima per chiarire ogni cosa».

Questo filone d'indagine nasce da presunti illeciti commessi attorno alla Legge Navale 2014, la norma che ha previsto lo stanziamento di 5,4 miliardi di euro per l'ammodernamento della flotta militare.

Un'operazione che sta a cuore al capo di Stato maggiore della marina, l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi (anche lui indagato e coinvolto in un procedimento alla Procura militare) che, attraverso Gemelli e il superburocrate con contratto di consulenza al Mise, Valter Pastena, riesce a ottenere lo sblocco delle erogazioni. In cambio si sarebbe attivato per la rimozione degli ostacoli affinché si concludesse il

- segue

progetto di Gemelli: creare il più grande polo di stoccaggio del petrolio nel Mediterraneo nel porto di Augusta.

«Se noi vogliamo fare una cosa intelligente - precisa Quinto a Gemelli il 16 gennaio 2015 - ti conviene prendere il pontile così condizioni l'uso di esso». L'iniziativa imprenditoriale sarebbe stata compiuta attraverso la presunta concessione di un pontile, con annesse condotte, alla società Alfa Tanko (di cui Gemelli sarebbe socio occulto). Per far ciò si sarebbe messo in moto un presunto «sistema» che vede anche il coinvolgimento di altri indagati: Alberto Cozzo, commissario straordinario del porto di Augusta - nominato dal ministro Graziano Delrio che non risulta indagato - l'imprenditore Alfredo Leto e il contrammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto.

L'associazione, infine, avrebbe avuto un interesse anche in altri progetti: piani per impianti energetici e il progetto di «Sistemi di difesa e sicurezza del territorio» in Campania.

Di questa commessa ne parla Gemelli con Pastena, riferendosi anche ai presunti interessi di Fabrizio Vinaccia, delle relazioni esterne di Mbda Italia spa (società della galassia Finmeccanica), già ambasciatore in Bielorussia e Tagikistan del sovrano ordine di Malta. Vinaccia punterebbe al «programma Sistemi di difesa e sicurezza del territorio» in Campania.

A gestire il tutto è Pastena: «Ho parlato con Nicola (Colicchi, ndr) - dice il superburocrate a Gemelli - e con l'ambasciatore (Vinaccia, ndr) che sta tornando a Napoli (...) la cosa che ti volevo dire, secondo me invece è fondamentale (...) un accordo di programma col Mise (...). Il Ministero non ci mette niente, perché ci mettono i soldi la Regione e l'Europa (...)».

Intanto il Tribunale del Riesame di Potenza ha bocciato la richiesta di revoca del sequestro delle vasche di stoccaggio rifiuti dello stabilimento Cova di Viggiano (Basilicata). L'Eni ha annunciato immediato ricorso in Cassazione contro la conferma dei sequestri e ha comunicato di aver «avviato la procedura di fermata e messa in stato di piena sicurezza» dell'impianto. Questo avviene dopo che già il 31 marzo scorso era stata sospesa la produzione.

In termini economici la Regione Basilicata rischia di perdere circa 1 milione di euro la settimana di royalty. Stando all'accusa le acque reflue dell'estrazione petrolifera, certificate illecitamente come «non pericolose», sarebbero finite in due grandi vasche per poi essere smaltite con la riniezione nel sottosuolo con sostanze inquinanti. Dagli atti dell'inchiesta sul sito di Eni emergono nuovi dettagli dalle informative dei carabinieri del Noe. I dirigenti dell'Eni - sulla cui custodia ai domiciliari il tribunale del Riesame si esprimerà domani - si sarebbero accordati per non far emergere i problemi legati alle emissioni di agenti inquinanti, omettendo di avvertire le autorità.

IVAN CIMMARUSTI SARA MONACI

Le intercettazioni

Lo Bello, Tiscar e quell' aiuto per la nomina

Dalle conversazioni intercettate nell' ambito dell' inchiesta della Procura di Potenza sugli appalti legati al petrolio emerge che anche a Palazzo Chigi il «clan» era riuscito ad ottenere un aggancio utile: il vice segretario generale della presidenza del Consiglio dei ministri, Raffaele Tiscar, avrebbe aiutato Ivan Lo Bello, attuale vicepresidente di Confindustria indagato per associazione a delinquere, ad avere la strada spianata per la presidenza di Unioncamere.

ROMA Il «clan» aveva almeno un uomo fidato in ogni luogo strategico per i propri affari. E a leggere le conversazioni intercettate nell' ambito dell' inchiesta avviata dalla magistratura di Potenza sugli appalti legati al petrolio, anche a palazzo Chigi erano riusciti ad ottenere un aggancio utile. Si tratta del Vice Segretario Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri Raffaele Tiscar, che avrebbe aiutato Ivan Lo Bello a risolvere un problema interno a Unioncamere spianandogli così la strada per ottenere la presidenza. L' attuale vicepresidente di Confindustria è indagato per associazione per delinquere con il compagno dell' ex ministro Federica Guidi, Gianluca Gemelli; il capo di Stato Maggiore della Marina, Giuseppe De Giorgi; il segretario della senatrice Anna Finocchiaro, Paolo Quinto; il lobbista Nicola Colicchi. Tutti accusati di aver, «ciascuno secondo il ruolo e le sfere d' ingerenza propri, "manovrato" decisioni e procedure di singoli funzionari ed istituzioni pubbliche varie, sì da piegarne l' esercizio del potere a proprio esclusivo e personale interesse». È proprio Lo Bello, in alcuni colloqui allegati agli atti, a vantarsi di essere riuscito a convincere il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio a nominare l' avvocato Alberto Cozzo presidente dell' autorità portuale di Augusta.

Nomina che avrebbe consentito al «clan» di «ottenere una concessione demaniale relativa al pontile consortile e annessi serbatoi di stoccaggio del petrolio esistenti nel porto».

«Figurone con Delrio» Nel giugno 2015, in occasione di una visita del ministro Delrio ad Augusta, c' è un fitto scambio di telefonate. Il 21 giugno «Colicchi riferisce a Gemelli che in occasione della visita ad Augusta, Graziano ha conosciuto Cozzo, e che a dire di Lo Bello, quest' ultimo gli avrebbe fatto un' ottima impressione: "mi diceva Ivan che Alberto ha fatto un figurone...»

che è venuto qua Graziano a presentare il libro, e poi si sono parlati, perché... gli ha detto "avevi ragione è proprio uno bravo, uno serio"».

In realtà a raccontare i dettagli era stato lo stesso Lo Bello in una conversazione della sera precedente

- segue

allo stesso Colicchi. Annotano gli investigatori della squadra mobile: «Alle 20.58 del 20 giugno 2015 Colicchi riceve una telefonata da Ivan Lo Bello il quale gli racconta della visita di Delrio e gli riferisce che quest'ultimo, dopo aver conosciuto Cozzo, è rimasto piacevolmente soddisfatto della sua persona. Lo Bello ricorda a Colicchi il fatto di essersi presentato da Delrio per perorare la riconferma di Cozzo a capo dell'Autorità Portuale». Un ruolo che il «clan» effettivamente gli riconosce tanto che nei contatti Colicchi conferma: «Ivan ha fatto la sua parte».

Il caso Unioncamere Nel maggio 2015 Colicchi ha contatti frequenti con Raffaele Tiscar. Il 13 maggio lo chiama «chiedendogli di intercedere nei confronti di Samaritani (sulla base anche di contenuti di seguito registrati, può affermarsi che lo stesso si individui in Samaritani Antonio, attuale Direttore dell'Ag.I.D. - Agenzia per l'Italia digitale) per una questione interna a Unioncamere che avrebbe potuto creare problemi a Ivan Lo Bello, candidato alla presidenza nazionale». Subito dopo invia un sms a Lo Bello: «Agid ok». Lo Bello lo richiama la mattina successiva e «Colicchi gli confermava che era tutto "ok", che l'onorevole Tiscar aveva già parlato con Samaritani. I due si organizzavano poi per incontrarsi la settimana dopo».

Sottolineano gli investigatori nell'informativa trasmessa ai magistrati: «È il caso di ricordare come Lo Bello rappresentasse per Colicchi e il Capo di Stato Maggiore De Giorgi l'aggancio utile per avvicinare il ministro Delrio. Comprensibile è dunque l'interessamento del Colicchi affinché Raffaele Tiscar intercedesse su Samaritani Antonio in favore di Ivan Lo Bello. E si rileva che realmente Lo Bello ha ottenuto la nomina alla presidenza di Unioncamere».

Montante e la nomina Gemelli «spende» in continuazione il nome del ministro Guidi per ottenere vantaggi e chiudere affari. Tanto che un intero capitolo è dedicato alle sue «ingerenze sull'agenda del ministro». Anche perché si tratta di richieste che prevedono la concessione di una contropartita. Avviene così pure nel rapporto con il presidente di Confindustria Sicilia Antonello Montante.

Scrivono gli investigatori: «È bene evidenziare come Gemelli abbia beneficiato, fra le altre cose, anche della nomina a membro del consiglio di amministrazione dell'IAS di Siracusa (Industria Acqua Siracusana), proprio per intercessione del Montante (e di Lo Bello Ivan). In una conversazione - ed è l'aspetto che in questa sede interessa maggiormente - lo stesso Gemelli rappresenta al Montante come la notizia della sua nomina sia stata ben gradita anche alla compagna Federica Guidi. E non è cosa di poco conto, se solo si considera l'ulteriore circostanza che in contenuti registrati più in avanti emerge per contro l'interesse del Montante a far intervenire il ministro per lo Sviluppo economico a proposito della riforma delle Camere di Commercio (essendo lo stesso, peraltro, presidente della Camera di Commercio di Caltanissetta), avvalendosi ovviamente del rapporto allacciato col Gemelli».

fsarzanini@corriere.it.

FIORENZA SARZANINI

L'inchiesta di potenza Le carte

«Ok per Unioncamere» Così il gruppo ha pilotato la nomina di Lo Bello

La richiesta di aiuto a Tiscar, vicesegretario generale a Palazzo Chigi

ROMA Il «clan» aveva almeno un uomo fidato in ogni luogo strategico per i propri affari. E a leggere le conversazioni intercettate nell'ambito dell'inchiesta avviata dalla magistratura di Potenza sugli appalti legati al petrolio, anche a palazzo Chigi erano riusciti ad ottenere un aggancio utile. Si tratta del Vice Segretario Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri Raffaele Tiscar, che avrebbe aiutato Ivan Lo Bello a risolvere un problema interno a Unioncamere spianandogli così la strada per ottenere la presidenza. L'attuale vicepresidente di Confindustria è indagato per associazione per delinquere con il compagno dell'ex ministro Federica Guidi, Gianluca Gemelli; il capo di Stato Maggiore della Marina, Giuseppe De Giorgi; il segretario della senatrice Anna Finocchiaro, Paolo Quinto; il lobbista Nicola Colicchi. Tutti accusati di aver, «ciascuno secondo il ruolo e le sfere d'ingerenza propri, "manovrato" decisioni e procedure di singoli funzionari ed istituzioni pubbliche varie, sì da piegarne l'esercizio del potere a proprio esclusivo e personale interesse». È proprio Lo Bello, in alcuni colloqui allegati agli atti, a vantarsi di essere riuscito a convincere il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio a nominare l'avvocato Alberto Cozzo presidente dell'**autorità portuale** di Augusta.

Nomina che avrebbe consentito al «clan» di «ottenere una concessione demaniale relativa al pontile consortile e annessi serbatoi di stoccaggio del petrolio esistenti nel porto».

«Figurone con Delrio» Nel giugno 2015, in occasione di una visita del ministro Delrio ad Augusta, c'è un fitto scambio di telefonate. Il 21 giugno «Colicchi riferisce a Gemelli che in occasione della visita ad Augusta, Graziano ha conosciuto Cozzo, e che a dire di Lo Bello, quest'ultimo gli avrebbe fatto un'ottima impressione: "mi diceva Ivan che Alberto ha fatto un figurone...».

che è venuto qua Graziano a presentare il libro, e poi si sono parlati, perché... gli ha detto "avevi ragione è proprio uno bravo, uno serio"».

In realtà a raccontare i dettagli era stato lo stesso Lo Bello in una conversazione della sera precedente

- segue

allo stesso Colicchi. Annotano gli investigatori della squadra mobile: «Alle 20.58 del 20 giugno 2015 Colicchi riceve una telefonata da Ivan Lo Bello il quale gli racconta della visita di Delrio e gli riferisce che quest' ultimo, dopo aver conosciuto Cozzo, è rimasto piacevolmente soddisfatto della sua persona. Lo Bello ricorda a Colicchi il fatto di essersi presentato da Delrio per perorare la riconferma di Cozzo a capo dell' Autorità Portuale». Un ruolo che il «clan» effettivamente gli riconosce tanto che nei contatti Colicchi conferma: «Ivan ha fatto la sua parte».

Il caso Unioncamere Nel maggio 2015 Colicchi ha contatti frequenti con Raffaele Tiscar. Il 13 maggio lo chiama «chiedendogli di intercedere nei confronti di Samaritani (sulla base anche di contenuti di seguito registrati, può affermarsi che lo stesso si individui in Samaritani Antonio, attuale Direttore dell' Ag.I.D. - Agenzia per l' Italia digitale) per una questione interna a Unioncamere che avrebbe potuto creare problemi a Ivan Lo Bello, candidato alla presidenza nazionale». Subito dopo invia un sms a Lo Bello: «Agid ok». Lo Bello lo richiama la mattina successiva e «Colicchi gli confermava che era tutto "ok", che l' onorevole Tiscar aveva già parlato con Samaritani. I due si organizzavano poi per incontrarsi la settimana dopo».

Sottolineano gli investigatori nell' informativa trasmessa ai magistrati: «È il caso di ricordare come Lo Bello rappresentasse per Colicchi e il Capo di Stato Maggiore De Giorgi l' aggancio utile per avvicinare il ministro Delrio. Comprensibile è dunque l' interessamento del Colicchi affinché Raffaele Tiscar intercedesse su Samaritani Antonio in favore di Ivan Lo Bello. E si rileva che realmente Lo Bello ha ottenuto la nomina alla presidenza di Unioncamere».

Montante e la nomina Gemelli «spende» in continuazione il nome del ministro Guidi per ottenere vantaggi e chiudere affari. Tanto che un intero capitolo è dedicato alle sue «ingerenze sull' agenda del ministro». Anche perché si tratta di richieste che prevedono la concessione di una contropartita. Avviene così pure nel rapporto con il presidente di Confindustria Sicilia Antonello Montante.

Scrivono gli investigatori: «È bene evidenziare come Gemelli abbia beneficiato, fra le altre cose, anche della nomina a membro del consiglio di amministrazione dell' IAS di Siracusa (Industria Acqua Siracusana), proprio per intercessione del Montante (e di Lo Bello Ivan). In una conversazione - ed è l' aspetto che in questa sede interessa maggiormente - lo stesso Gemelli rappresenta al Montante come la notizia della sua nomina sia stata ben gradita anche alla compagna Federica Guidi. E non è cosa di poco conto, se solo si considera l' ulteriore circostanza che in contenuti registrati più in avanti emerge per contro l' interesse del Montante a far intervenire il ministro per lo Sviluppo economico a proposito della riforma delle Camere di Commercio (essendo lo stesso, peraltro, presidente della Camera di Commercio di Caltanissetta), avvalendosi ovviamente del rapporto allacciato col Gemelli».

POTENZA. L' accusa: in sms e telefonate le manovre per favorire l' incarico a Cozzo

I pm: così Lo Bello fece pressioni per la nomina all' Autorità portuale

«Tutto bene domani è confermato». Il «quartierino» del petrolio, individuato dall' inchiesta della Procura di Potenza, puntava molto in alto. Una delle conferme arriverebbe dalla risposta di Ivan Lo Bello a Nicola Colicchi, romano con un ruolo importante nella Compagnia delle Opere anch' egli indagato, registrata dalla Squadra mobile di Potenza, sulla proroga dell' incarico di commissario dell' Autorità portuale di Augusta all' avvocato catanese Alberto Cozzo. Gli inquirenti hanno pochi dubbi sul fatto che il vicepresidente di Confindustria, Ivan Lo Bello, iscritto nel registro degli indagati per associazione a delinquere, abbia perorato proprio questa nomina, poi di fatto avvenuta, e fatto pressione sul ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio, che negli ultimi giorni si è però detto «non ricattato» e «non ricattabile», che comunque pensava ad un candidato diverso al vertice dell' Autorità portuale. Lo Bello, che ha chiesto di essere interrogato al più presto dai magistrati di Potenza, si è detto sicuro di «poter chiarire ogni cosa».

Mala nomina di Cozzo sarebbe stata a cuore soprattutto all' imprenditore megarese Gianluca Gemelli, indagato principale dell' inchiesta e compagno dell' ex ministro allo Sviluppo economico Federica Guidi: nutriva il sogno di creare nel porto della sua città, Augusta, un maxi -centro di stoccaggio di petrolio, un affare di circa due milioni di euro. Secondo gli inquirenti, il gruppo riuscì a fare cambiare idea a Delrio, come si evincerebbe an Alberto Cozzo che da un' altra intercettazione, in cui Lo Bello parlando sempre con Colicchi, riferisce che «Delrio, incontrato Cozzo, è rimasto piacevolmente soddisfatto».

La strada per arrivare alla conferma di Cozzo fu tortuosa e preceduta da scambi di sms e telefonate, tutte intercettate e agli atti dell' inchiesta, tra Gemelli e Cozzo, Gemelli e Colicchi, Colicchi e Lo Bello. In un sms del 12 maggio 2015, Cozzo scrive a Gemelli che «il gabinetto Delrio vuole nominare commissario il comandante del porto Macauda come a Napoli e Gioia Tauro in vista della riforma».

Nello stesso scambio tra i due si parla di interventi da cercare e Cozzo si lascia andare anche a un insulto al ministro. Di tenore completamente diverso una telefonata tra Gemelli e Cozzo del 21 giugno 2015 nella quale Gemelli riferisce dell' ottima impressione de stata nel ministro. La Squadra mobile di Potenza ha ritenuto importante anche un' altra telefonata, riportata dall' agenzia Ansa, tra Colicchi e Lo

- segue

Bello avvenuta il 13 maggio 2015 in cui quest' ultimo ha fatto un cenno al discorso relativo alla nomina di Cozzo chiedendo a Colicchi di avvisare quest' ultimo del suo interessamento.

Lo stesso gruppo però ha un altro problema - secondo i pm- da risolvere ed è quello dell' ammiraglio Roberto Camerini, non gradito, e che Gemelli in una telefonata con Colicchi definisce «il marinaretto di Augusta».

Secondo gli inquirenti il gruppo avrebbe agito in maniera occulta per determinare l' allontanamento di Camerini da Augusta attraverso la promozione da ammiraglio ad ammiraglio di divisione con trasferimento a La Spezia.

Trasferimento che Gemelli così avrebbe commentato: «Va fuori dalle balle, già comunicato. Quindi proprio abbiamo chiuso». Ma perché Camerini dava fastidio al «quartierino»? Secondo gli investigatori la risposta si potrebbe evincere dal tenore di una conversazione telefonica di Camerini con un imprenditore che cercava di fare valere le sue ragioni per ottenere la concessione di un pontile nel porto megarese. Quest' ultimo spiega di avere il diritto di ottenere la concessione e di avere ottenuto tutte le autorizzazioni. Alla fine però la concessione non andò all' azienda di quest' ultimo ma alla società «Alfa Tanko» della quale, annotano gli inquirenti, Gemelli sarebbe socio «occulto». (*DFR*)

L'inchiesta

Lo Bello indagato "La Guidi venne usata dal clan di Gemelli"

L'accusa al vicecapo di Confindustria: associazione a delinquere. "Il ministro strumento inconsapevole"

ROMA. La nomina del commissario al porto di Augusta. Come gli appalti della Difesa. La legge navale e quella sulle Camere di Commercio. Non fu soltanto una questione occasionale. Ma attorno all'ormai ex ministro dello Sviluppo Economico, Federica Guidi, «strumento inconsapevole» scrivono gli investigatori, si muoveva «un vero e proprio clan», un «quartierino romano» di cui faceva parte anche il vice presidente di Confindustria, Ivan Lo Bello, che la procura di Potenza ha ora indagato per associazione a delinquere insieme con il compagno della Guidi, Gianluca Gemelli. Lo Bello dice di avere «piena fiducia» nella magistratura: «Chiederò di essere sentito quanto prima».

Secondo gli uomini della Squadra mobile di Potenza, diretta da Carlo Pagano, esisteva «una vera e propria lobby affaristica diretta a interferire sull'esercizio delle funzioni di istituzioni, amministrazioni pubbliche e di servizi pubblici essenziali di interesse nazionale».

Per gli inquirenti è stato «assai difficile» individuare tali lobby «proprio per l'appartenenza di alcuni dei sodali a ramificazioni significative delle stesse istituzioni». Insomma: erano «coinvolti ambienti opachi del mondo politico-amministrativo ed imprenditoriale». Tra loro anche Lo Bello che di Gemelli era socio e condivideva soprattutto l'interesse all'affare sul pontile di Augusta.

Il gruppo mirava a far ottenere alla Alfa Tanko srl, società di cui Gemelli era socio occulto, la concessione. Ma per farlo era necessario eliminare dai giochi la Decal Mediterraneo srl, azienda che era a un passo dall'autorizzazione finale. Era poi necessario avere l'appoggio della Marina Militare che invece, con l'ammiraglio Roberto Camerini, metteva i bastoni tra le ruote a Gemelli. E soprattutto ottenere la riconferma del presidente dell'Autorità portuale, Alberto Cozzo, che era in scadenza di mandato. Della prima questione si occupa, secondo l'accusa, l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi che trasferisce Camerini. Della seconda, invece, sostiene la Polizia, si interessa il vice presidente di Confindustria Lobello. Secondo quanto si intuisce dalle intercettazioni telefoniche, il ministro delle Infrastrutture, Graziano Del Rio, aveva deciso

- segue

per la sostituzione di Cozzo.

Anche perché sul suo operato c' erano molti mal di pancia, esplicitati da un' interrogazione parlamentare di Claudio Fava.

Tanto che è lo stesso Cozzo a dire a Gemelli di essere convinto che è pronta la nomina di Raffaele Macaudo, comandante della Capitaneria di porto. E invece la nomina va in porto. Ed è lo stesso Cozzo a dire a Gemelli che il merito è stato proprio di Lo Bello: «Mi ha chiamato Ivan, ha detto: sono stato un' ora... al 99 per cento domani rientri, ti fanno il decreto». A conferma di questa tesi anche il racconto fatto dal lobbista Nicola Colicchi al capo della Marina De Giorgi di un incontro fra il vicepresidente di Confindustria e Delrio. Stando a quanto dice Colicchi, Lo Bello avrebbe fatto annullare la nomina già decisa di Macaudo. «È andato il nostro amico Ivan che senza dir nulla gli ha detto: guarda state facendo una stupidaggine, non va bene». Lui ha chiamato il vice capo di gabinetto e gli ha detto: «Strappate quello che avete fatto, preparate in questi termini».

Ma la questione di Augusta è soltanto uno degli affari che il gruppo, secondo l' accusa, mette su. La polizia ha denunciato (insieme con Alfredo Leto e il contrammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto) anche il collaboratore della senatrice, Anna Finocchiaro, Paolo Quinto che, secondo l' accusa avrebbe «assunto un "ruolo di cerniera" col mondo politico» facendo «leva, soprattutto al fine di ottenere nomine di pubblici amministratori complacenti o corruttibili, sul contributo di conoscenze ed entrate politico-istituzionali acquisite in anni di militanza politica da Quinto e Colicchi».

E le pressioni sulla Guidi erano esercitate in particolare proprio da Gemelli in quelli che gli investigatori hanno chiamato «casi limi- te». Quando cioè Paolo Quinto e Nicola Colicchi «non riuscivano ad attivare per tempo i proprio canali politici», Gemelli «ha assicurato comunque il raggiungimento dell' esito sperato», intervenendo direttamente sulla compagnia.

Quinto, attraverso il suo avvocato Giuseppe Di Noto, fa sapere di «essere assolutamente estraneo a questa vicenda, non avendo avuto alcun avviso di garanzia e pronto a chiarire la sua posizione al più presto».

STEFANO SCARPIELLO

Nomine, terreni e appalti ecco le telefonate di Lo Bello

La rete di contatti per favorire gli amici e conquistare la presidenza di Unioncamere E Gemelli esultò per il trasferimento dell' ammiraglio sgradito: "È un marinaretto"

ROMA. Una maxi speculazione edilizia a Napoli. Gli appalti della Difesa. E poi «certo, certo che quel terreno va bene», per usare le parole di Ivan Lo Bello al telefono con l' amico Gemelli sul porto di Augusta. Di quel «clan» o «quartierino romano» è questo che sembra emergere nelle nuove carte della procura di Potenza: «Un' associazione a delinquere» la definisce la squadra Mobile che aveva nei lobbisti «Nicola Colicchi e Gianluca Gemelli i promotori, ideatori e organizzatori. E nel dirigente del Pd, Paolo Quinto e nel numero due di Confindustria, il ruolo di partecipanti». Accanto a loro, un gruppo di politici e burocrati a cui si rivolgevano, tra cui il capo di Stato maggiore, Giuseppe De Giorgi, indagato. Le richieste erano le più disperate: appalti, concessioni, energia e persino una multa da 700 euro al papà di Gemelli, beccato dai carabinieri sulla sua Lamborghini senza assicurazione.

IL CASO NAPOLI Uno dei punti dell' indagine riguarda «un' operazione di speculazione edilizia nella zona del porto di Napoli» di cui parlano Colicchi e De Giorgi. Un' operazione che «coinvolgerebbe - si legge nell' informativa - un terzo soggetto (sottosegretario al ministero con delega alla gestione del patrimonio immobiliare), che avrebbe interessi personali». «De Giorgi afferma di aver intravisto da Caldoro (ex governatore campano) il Piano regolatore del porto di Napoli. Chiede a Colicchi di apprendere qualche notizia più concreta, quali possano essere cioè i motivi reali per cui quest' uomo (il riferimento è fatto al sottosegretario alla Difesa Gioacchino Alfano) sta facendo questo discorso, perché Napoli non è il suo collegio elettorale, quindi si tratta certamente di un' operazione in cui prenderà dei soldi, un' operazione speculativa».

Effettivamente vengono prese informazioni. E la procura ora si chiede: perché l' ammiraglio si occupava di quella speculazione? Anche perché De Giorgi prende informazioni anche su un' altra vicenda: i "Sistemi di difesa e sicurezza del territorio", un programma che prevede un accordo tra i vari ministeri (Interni, Difesa, Economia, Sviluppo economico): «Ci va di tutto, dalla videosorveglianza... ai missili!», dicono al telefono.

«Delrio? Non venga ad Augusta con Bianco» E così fu

Il porto di Augusta è fondamentale per gli affari in programma. E altrettanto lo è la conferma del commissario dell'Autorità portuale, Alberto Cozzo, indagato nel filone siciliano dell'inchiesta di Potenza. Ma - oltre a pressioni, incontri, telefonate e sms - c'è una curiosità.

«A seguito della visita di Delrio presso il Porto di Augusta (in occasione della quale Cozzo ha invero interessato diversi soggetti, ritenendo inopportuno che il Ministro, seppure in visita privata, si facesse accompagnare dal Sindaco di Catania Enzo Bianco da tenere a mente, che in base alla riforma dei porti, l'Autorità Portuale di Catania avrebbe potuto assorbire quella di Augusta, a tutto svantaggio del Cozzo), si registravano altri contenuti rilevanti», scrive la Squadra mobile di Potenza nell'informativa.

Cozzo è sotto pressione, la sua riconferma (poi avvenuta) è ancora sub judice. E nell'informativa si cita il «nervosismo di Cozzo registratosi in vista della visita del Ministro Delrio presso il porto di Augusta, che in un primo momento sarebbe dovuta avvenire in compagnia del solo Sindaco di Catania Bianco».

Tale circostanza «ha destato in Cozzo la preoccupazione di non essere in alcun modo preso in considerazione, ma soprattutto che già in occasione di quella semplice visita informale il Ministro desse più importanza alla città di Catania ed al suo Sindaco, anziché alle autorità locali augustane». Scrivono poi gli investigatori: «In effetti Cozzo ne dava immediata notizia sia ai politici locali (Garozzo), sia ai suoi riferimenti su Roma, affinché intervenissero per tempo, facendo così desistere il Ministro dalla sua decisione di farsi accompagnare dal sindaco Bianco e non invece dal Sindaco di Augusta e dalle altre autorità locali; cosa, quest'ultima, di fatto poi avvenuta».

La storia. Doveva essere l' uomo della svolta, è stato il profeta di una rivoluzione mancata. E ora, dopo Montante, è diventato un altro caso che destabilizza il vertice dell' imprenditoria italiana

La parabola di Ivan il potente che amava comandare nell' ombra

LA SUA ossessione: non lasciare tracce. Il suo desiderio più nascosto: diventare invisibile. Da nessuna parte e dappertutto, felpato, controllatissimo nei gesti e nel linguaggio, ha manovrato per almeno dieci anni nel silenzio fra sodalizi pubblici e interessi privati.

Una sciagura che non avrebbe mai immaginato: finire così rumorosamente nelle pieghe dell' inchiesta del petrolio. Eventualità non contemplata dai comandamenti di Ivanhoe Lo Bello detto Ivan, il secondo rappresentante di massimo livello di Confindustria - dopo Antonello Montante, il delegato della legalità degli imprenditori italiani indagato per concorso esterno - precipitato nella polvere.

Si erano presentati nel 2006 come la "coppia" siciliana del cambiamento, si sono rivelati i capi di cordate dalle ambigue frequentazioni ed entrambi assai sensibili al richiamo degli affari.

Influente e mai appariscente, un talento innato per la giusta distanza, tanto abile da stare in equilibrio perfetto fra il "quartierino" e le bandiere di Libera, ultimo incontro a Torino il 21 febbraio per firmare come Unioncamere uno dei soliti protocolli intorno ai quali Lo Bello ha costruito la sua immagine antimafia.

Nella sua biografia c' è scritto "banchiere". Ma è anche erede di un' azienda di biscotti, presidente di Unioncamere, presidente della Camera di commercio di Siracusa, consigliere di amministrazione dell' aeroporto di Catania e - fine del sogno d' invisibilità - socio di quel Gianluca Gemelli compagno dell' ex ministra Guidi.

Ivan è soprattutto uno che conta. Conta a Palermo e a Roma, nei salotti, in Vaticano, nei ministeri. Dalle carte giudiziarie di Potenza è affiorata la sua capacità di fare intensamente lobby. A cena con l' arcivescovo Vincenzo Paglia parla di incarichi graditi a Gemelli, l' imprenditore Nicola Colicchi azzarda che lui è stato in grado di far strappare un decreto già firmato dal ministro Delrio. Evocato in tante telefonate, indicato come «gancio», ha candidamente ammesso qualche giorno fa a Repubblica: «Ma io sul mio territorio sono un' istituzione».

Questo maggiorenne colto, che legge Leopardi e ama le poesie di Baudelaire, si defila sempre. Come

- segue

ha fatto anche di fronte alle avance della politica, con il centrosinistra che per due volte lo ha pregato invano di candidarsi a governatore dell' isola.

Socialista in gioventù, vicino a Fabio Granata che era luogotenente di Fini in Sicilia, in stretti rapporti con un sindaco forzista di Siracusa, Ivan Lo Bello diventa Ivan Lo Bello a soli 35 anni. È il 1998 e il presidente della Regione Giuseppe Provenzano - che aveva avuto guai con il giudice Falcone per le sue consulenze al clan dei Corleonesi - su suggerimento proprio di Granata, nomina uno sconosciuto siracusano a consigliere del Banco di Sicilia. Poi ne sarà anche presidente.

Da quel momento la sua corsa non finisce più: business e diplomazia lo portano a Palermo, Roma, Milano, Londra, negli Emirati arabi. Ma non lascerà mai definitivamente la sua Siracusa e la bellissima villa con terrazza affacciata sul teatro greco.

L' anno per lui decisivo però è il 2006. Montezemolo vuole pulizia in Confindustria siciliana e lo sceglie come guida degli Industriali dell' isola. Passano pochi mesi e si annuncia la "rivoluzione": gli imprenditori promettono di ribellarsi al racket e di cacciare dalla loro associazione chi paga il pizzo. È l' inizio di un' avventura che finisce sulle prime pagine di tutti i giornali del mondo: Lo Bello è l' uomo della svolta. La "rivoluzione" però sarà un sogno spezzato, quel movimento dopo un po' perde slancio e si trasforma in un gruppo di potere che occupa militarmente tutte le cariche pubbliche disponibili. Gli Industriali siciliani diventano un "partito" che siede per 6 anni di fila nelle giunte regionali, decide assessori e pure presidenti, piazza i suoi fedelissimi in ogni angolo di sottogoverno. E fa affari. A Catania nasce una nuova stella imprenditoriale, Mimmo Costanzo, che era stato assessore allo Sviluppo Economico della prima giunta Bianco e che Lo Bello mostra a tutti come «esempio di legalità». La stampa ne dice meraviglie. Costanzo si rivelerà - stando all' inchiesta giudiziaria sulla Dama Nera dell' Anas - un grande corruttore e il suo Impero si scoprirà in odore di mafia.

Lo Bello fa finta di niente, come se Costanzo non l' avesse mai conosciuto. Come fa finta di niente quando per una truffa alla Regione va sotto processo il suo amico Ivo Blandina («Una persona molto per bene»), scelto per fare il commissario di Confindustria Siracusa. Fa finta di niente quando il suo nome è menzionato in numerose pagine del caso Guidi («Non capisco che c' entro io»), fa finta di niente quando Confindustria siciliana è trascinata nel gorgo delle indagini.

In privato critica Montante confessando «che io provengo da un altro mondo», in pubblico firma appelli a sua difesa. E intanto concentra le sue attenzioni sull' autorità portuale di Augusta e sull' aeroporto di Catania. È Confindustria che, attraverso un reticolo di nomine fra ex Province e Camere di Commercio, controlla la Sac, la società di Fontanarossa al centro di un imponente progetto di sviluppo.

Un' ascesa irresistibile. Fino agli ultimi mesi. Fino alla guerra fratricida con lo stesso Montante sulle camere di commercio, sfociata in denunce incrociate. Ma Ivan si presenta sempre rassicurante. Anche quando gli contestano che la sua Confindustria, in 10 anni, non ha espulso un solo imprenditore mafioso.

ATTILIO BOLZONI, EMANUELE LAURIA

L' intervista. Alberto Cozzo, commissario dell' **autorità portuale** di Augusta: "Sì, Ivan sostenne la mia riconferma ma senza pressioni indebite"

"Così il presidente mi raccomandò e convinse Delrio"

PALERMO. «Sì, mi ricordo: Ivan Lo Bello mi telefonò e mi disse che aveva incontrato Delrio e che il ministro lo aveva rassicurato sulla mia nomina». L' avvocato catanese Alberto Cozzo, 41 anni, commissario dell' **Autorità portuale** di Augusta, racconta un episodio centrale nell' inchiesta di Potenza. Conferma che il vicepresidente di Confindustria, amico e socio di Gianluca Gemelli, si spese direttamente con Delrio per fargli avere la permanenza nell' incarico che, secondo i magistrati lucani, sarebbe stata funzionale agli interessi illeciti del compagno dell' ex ministro Guidi. «Quella proroga non era affatto scontata», dice Cozzo. Che però non vede nulla di strano in quell' interessamento: «Lo Bello esercitò una normale prerogativa che gli derivava dal suo ruolo di presidente della Camera di commercio di Siracusa».

Cozzo, quando ha conosciuto Gemelli?

«All' inizio del 2015, dopo il mio insediamento. Mi venne a trovare non come imprenditore ma come vicepresidente della Camera di commercio».

Dalle carte emerge chiaramente che, anche attraverso di lei, l' imprenditore puntava ad ottenere la concessione del pontile del porto in uso alla Marina.

«Non posso negarlo: sapevo che Gemelli era interessato a quel pontile. Ma non ha mai firmato nessun atto che lo favorisse o penalizzasse i suoi concorrenti».

Non c' è mai stata un' istanza di concessione da parte dell' Alfa Tanko, l' impresa di cui sarebbe socio occulto Gemelli. Anzi, io non ho annullato la richiesta di concessione di un' altra società, la Decal, malgrado la Marina avesse espresso parere negativo dopo un primo pronunciamento favorevole».

Perché i vertici della Marina cambiarono idea? Sa che gli investigatori lavorano sull' ipotesi che Gemelli avesse promesso, grazie ai suoi buoni uffici nel governo, lo sblocco dei contributi della "legge navale"?

«Non lo so proprio. E io non so nulla di contropartite cercate da Gemelli».

La procura ritiene che la sua conferma, nel maggio del 2015, fosse funzionale alle mire di Gemelli. Che in un' intercettazione le dice: «Quando sarai presidente faremo una lista dei cattivi». «Alludeva forse al fatto che avrei rimosso l' illegalità e aperto davvero il porto alle imprese sane».

- segue

In una conversazione del 13 maggio lei comunica a Gemelli che Lo Bello l' ha appena chiamata per rassicurarla sulla sua proroga.

«Sì, mi telefonò per dirmi che aveva incontrato Delrio e aveva perorato la mia causa, aggiungendo che quasi certamente sarei rientrato».

Era un passaggio scontato?

«No, affatto. La proroga non era mica un diritto acquisito. Ma non c' è stata nessuna pressione indebita. La Camera di commercio, come soggetto istituzionale, poteva proporre una terna di nomi per la Port authority. E si era già espressa ufficialmente a mio favore».

Le risulta che Delrio, nel corso dell' incontro con Lo Bello, abbia addirittura stracciato la nomina di un altro candidato a quel ruolo?

«Assolutamente no».

Il ministro dice di lei che non è un "fulmine di guerra". Resta al suo posto?

«Il ministro, in due interviste del giugno 2015, diceva cose diverse. Se vuole, la mia poltrona è a disposizione. Io non ho commesso illeciti e non mi dimetto».

(e. l.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA Il ministro ora sostiene che non sono un fulmine di guerra, ma un anno fa diceva cose diverse Non ho commesso illeciti e non mi dimetto AVVOCATO Alberto Cozzo, 41 anni, commissario dell' autorità portuale di Augusta.

Porto, prima giornata da tutto esaurito

Ben 17 navi in banchina: 5 da crociera e altre 12 tra merci e passeggeri. In tutto, circa 15 mila le persone in transito. Oltre 500 gli addetti impegnati. Un altro "sold out" previsto per Santa Fermina, ma il flusso continuerà fino a ottobre

TURISMO Prove tecniche o prove generali per un' estate e un autunno che si prospettano "sold out". Questa la giornata di ieri per il porto di Civitavecchia che, dopo la relativa calma invernale, ha vissuto la sua prima giornata "full".

Cinque navi da crociera ormeggiate al terminal dedicato: la "Celebrity", le olandesi "Konink Sdam" e "Amsterdam", la "Zenith" e la nostrana "Msc Fantasia". Il tutto per un totale di 7.879 passeggeri che hanno effettuato il turn around (sbarco e imbarco) più 3621 in transito: totale 11.500 passeggeri. Croceristi che hanno impegnato ben 159 lavoratori tra Compagnia portuale e imprese.

Se il terminal della Rct era al completo, stessa situazione anche alle Autostrade del Mare e alle banchine commerciali. Quattro le navi ro-pax nello scalo: Olbia, Palermo, Cagliari e Barcellona che hanno movimentato 2100 passeggeri tra sbarchi e imbarchi (nonostante non sia iniziata ancora la stagione degli esodi estivi) e impegnato 102 lavoratori portuali.

Stessa situazione ai moli commerciali con 8 navi, 4 merci, 1 bananiera, 2 carboniere e una gessiera per un totale di 87 operatori tra Cpc e imprese occupati.

Insomma, una sorta di prova generale dei mesi estivi per lo scalo che ha visto al lavoro oltre 500 persone tra dipendenti di Cpc e Clp, delle imprese e della sicurezza. «E - sottolineano da Molo Vespucci - all' appello mancava il porta-macchine che richiede l' impiego di altre 120 unità e il nuovo collegamento per Olbia della Grimaldi che sarà inaugurato lunedì e inizierà a effettuare regolarmente la tratta dal 19 aprile».

E la giornata di ieri non sarà un episodio sporadico. Anzi, diventerà nelle prossime settimane praticamente una consuetudine. Altro picco di presenze è infatti atteso anche per il 28 aprile, giornata della Patrona Santa Fermina. Una scena che si ripeterà quotidianamente da metà maggio a ottobre, mese, quest' ultimo, che contrariamente agli anni scorsi, vedrà una grossa presenza di croceristi al pari delle settimane estive.

«Il porto con giornate come questa - ha commentato il commissario straordinario dell' Authority Pasqualino Monti - raccoglie i frutti di uno straordinario lavoro portato avanti in questi anni in sinergia

con tutti le componenti e gli operatori portuali. Siamo consapevoli dell' importanza delle crociere, ma finalmente vediamo lo scalo pieno anche di navi merci e questo era il nostro obiettivo».

Dello stesso parere il presidente della Cpc Enrico Luciani. «Abbiamo fatto le prove generali e la nostra organizzazione ha reagito bene grazie alla completa sinergia di intenti con l' Autorità portuale e il suo commissario. Diciassette navi sono tante, ma ci saranno giornate ancora più piene. Il porto entrerà a pieno regime da metà maggio e c' è grande attesa per il nuovo traffico di auto con l' Alfa Romeo che arriverà a metà estate e segnerà una nuova impennata di lavoro dimostrando la lungimiranza avuta da Monti nel puntare sull' automotive».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ALESSIO VALLERGA

Migranti, sbarco a **Palermo**: fermati tre presunti scafisti

PALERMO - La polizia di Stato e la guardia di finanza hanno fermato tre presunti scafisti arrivati lo scorso 13 aprile insieme ai 900 migranti sbarcati nel **porto** di Palermo della nave norvegese «Siem Pilot», dopo essere stati soccorsi nell'ambito del dispositivo «Triton». Sono due senegalesi e un gambiano, accusati di favoreggiamento all'immigrazione clandestina e ingresso illegale nel territorio dello Stato. Gli investigatori della Squadra Mobile e della Guardia di Finanza hanno individuato i tre attraverso l'attenta osservazione dei filmati e delle immagini raccolte a bordo della nave, nonché grazie alle dichiarazioni rese da alcuni migranti. Sono in corso accertamenti per verificare l'eventuale appartenenza dei responsabili ad una più ampia e violenta struttura organizzativa criminale, dedita al traffico di esseri umani. Dalle indagini svolte sono emerse, prevaricazioni e sofferenze subite dai migranti, soprattutto nelle fasi preparatorie del viaggio per raggiungere le coste italiane: dalla segregazione sotto vigilanza armata all'interno di un casolare nell'entroterra di Sabratha, a circa due miglia dalle spiagge, fino al trasbordo sui gommoni utilizzati per la traversata. Anche dopo la partenza dalla spiaggia e comunque fino all'avvistamento in lontananza della motonave dei soccorsi, i gommoni sarebbero stati seguiti da altre imbarcazioni con uomini libici armati. Per ogni viaggio, ciascun migrante è stato costretto a versare ai trafficanti somme tra i 1.200 e 3.500 euro. Oggi si svolgerà l'udienza di convalida del fermo. I tre presunti scafisti sono stati rinchiusi nel carcere dei Pagliarelli.

La Polizia di Stato e la Guardia di Finanza fermano nel porto di Palermo tre scafisti e ne propongono la custodia cautelare in carcere

Il 13 aprile u.s., in occasione dello sbarco al porto di Palermo della nave norvegese "Slem Pilot", con a bordo 900 migranti soccorsi in acque internazionali, nell'ambito del dispositivo "Triton 2015", la Squadra Mobile e la Guardia di Finanza di Palermo, hanno sottoposto a fermo tre scafisti, due senegalesi e un gambiano, accusati di favoreggiamento all'immigrazione clandestina e ingresso illegale nel territorio dello Stato. Le preliminari evidenze acquisite a bordo del natante, da parte del militare della Guardia di Finanza, in qualità di "liaison officer Frontex", nonché le attività investigative svolte dai poliziotti della Squadra Mobile e dai militari della Guardia di Finanza di Palermo, hanno permesso di raccogliere significativi elementi indiziari nei confronti dei componenti dell'equipaggio, individuandone anche i ruoli. In particolare, ne sono stati individuati 3 che si occupavano di governare i gommoni e le imbarcazioni di fortuna e, in considerazione dell'elevato numero dei clandestini, del mantenimento dell'"ordine a bordo". Tale ultimo ruolo è stato esercitato, talvolta, usando violenza sugli immigrati. Gli investigatori della Squadra Mobile e della Guardia di Finanza sono giunti all'individuazione dei tre soggetti anche attraverso l'attenta osservazione dei filmati e delle immagini raccolte a bordo della nave, nonché grazie alle dichiarazioni rese da alcuni migranti. Attualmente, sono in corso indagini volte a verificare l'eventuale appartenenza dei responsabili ad una più ampia e violenta struttura organizzativa criminale, dedita al traffico di esseri umani. Dalle indagini svolte è emerso, infatti, un tragico spaccato di prevaricazioni e sofferenze patite dai migranti, soprattutto nelle fasi preparatorie del viaggio per raggiungere le coste italiane: dalla segregazione sotto vigilanza armata all'interno di un casolare nell'entroterra di Sabratha, a circa due miglia dalle spiagge, fino al trasbordo sui gommoni utilizzati per la traversata, in condizioni precarie essendo gli occupanti dei gommoni ammassati uno sull'altro. Anche dopo la partenza dalla spiaggia, per 5/6 ore e comunque fino all'avvistamento in lontananza della motonave dei soccorsi, i gommoni venivano seguiti da altre imbarcazioni con uomini libici armati. Per ogni viaggio, ciascun migrante è stato costretto a versare ai trafficanti senza scrupoli, somme tra i 1.200 e 3.500. In data odierna il Pubblico Ministero di Palermo, dopo aver valutato l'operato della polizia giudiziaria, proporrà al Giudice la convalida del fermo dei tre scafisti, attualmente condotti e messi a disposizione dell'Autorità Giudiziaria presso il carcere "Pagliarelli".

Maxisbarco di migranti a Palermo, presi tre scafisti

Sono due senegalesi e un gambiano. Gli investigatori: "Prevaricazioni e sofferenze subite da chi è stato trasportato". I trafficanti hanno incassato tra 1200 a 3500 euro per ogni migrante imbarcato

La polizia e la guardia di finanza hanno fermato tre presunti scafisti arrivati lo scorso 13 aprile insieme ai 900 migranti sbarcati nel porto di Palermo della nave norvegese "Siem Pilot", dopo essere stati soccorsi nell'ambito del dispositivo "Triton". Sono due senegalesi e un gambiano, accusati di favoreggiamento all'immigrazione clandestina e ingresso illegale nel territorio dello Stato. Gli investigatori della Squadra Mobile e della Guardia di Finanza hanno individuato i tre attraverso l'attenta osservazione dei filmati e delle immagini raccolte a bordo della nave, nonché grazie alle dichiarazioni rese da alcuni migranti. Palermo: lo sbarco dei 900 migranti, 138 minori non accompagnati.

GRANDI OPERE. Concluso il lunghissimo iter burocratico, l'accordo di programma è stato firmato ieri. Ci saranno mille posti barca che si aggiungono agli attuali 400

Marsala cambia volto: via libera al nuovo porto

Il progetto prevede una grande struttura portuale destinata alle imbarcazioni turistiche. Sul piatto 6 milioni di investimenti

Più vicina la realizzazione del nuovo porto turistico o Marina di Marsala della Myr, una delle più importanti opere destinata a cambiare il volto di Marsala e dell'intero territorio provinciale.

Dino Barraco... L'iter tecnico-burocratico è concluso: ora è il momento della realizzazione del nuovo «porto turistico» o «Marina di Marsala» della Myr, una delle più importanti opere destinata a cambiare il volto di Marsala e dell'intero territorio provinciale.

L'accordo di programma è stato firmato ieri a Marsala, alla presenza del presidente della Regione Rosario Crocetta (giunto purtroppo con un ritardo di «appena due ore»), del sindaco Alberto Di Girolamo, nonché dell'assessore regionale alla Sanità, Baldo Gucciardi, del deputato regionale Antonella Milazzo, di autorità istituzionali e militari e dei dirigenti degli assessorati regionali Territorio e Ambiente ed Urbanistica, il co mandante della Capitaneria di Porto di Trapani Giuseppe Guccione e l'ex sindaco Renzo Carini (durante la sua sindacatura si avviò l'iter).

La firma apposta ieri ha concluso il lungo e tormentato iter per giungere a quello che è il «punto di partenza» della «Marina di Marsala», come annunciato dall'ingegnere Massimo Ombra, amministratore unico della Myr, e che

«segna la strada del futuro dell'intero territorio trapanese, oltre che della città di Marsala».

«Una giornata storica» ha definita il sindaco Di Girolamo. Finalmente Marsala potrà avere non solo un nuovo e più ampio porto turistico, ma anche una nuova struttura portuale grazie ai 60 milioni di euro di investimenti che avranno ripercussioni positive sull'indotto e in fatto di occupazione. Significativo, in tal senso anche l'intervento del presidente Crocetta il quale ha sottolineato come Marsala sia una città che, per la sua storia millenaria, merita più attenzione.

«Il porto turistico - ha detto il governatore della Sicilia - non solo costituisce il rilancio della struttura portuale ma dà una spinta anche alle attività turistiche, agricole e commerciali». Quindi l'intervento di Massimo Ombra che ha evidenziato come «quello di oggi sia l'incontro tra il mondo economico e politico, dopo 8 tormentati anni».

«Il porto turistico - ha quindi detto - guarda a Marsala come centro del Mediterraneo. In quest'opera ci si gioca il futuro della nostra nuova generazione».

Quindi l'illustrazione del progetto da parte dell'ingegnere Di Noto che ha ricordato come «il nuovo porto turistico avrà una disponibilità di oltre 1000 posti barca, con i 400 attuali, sarà il punto di riferimento delle imbarcazioni da turismo che navigano nel Mediterraneo». Una volta approvato dal Consiglio comunale, entro 30 giorni dalla data odierna, diventerà esecutivo il Piano regolatore generale del porto che permetterà le opportune opere di messa in sicurezza dello scalo marittimo. Il progetto vede inoltre una sorta di intersezione tra il porto e la città con la bonifica della vasta area dove in alto ci sono dei capannoni in disuso contenenti amianto. Al loro posto sorgeranno moderne «location» che legheranno la città al porto che avrà anche adeguati interventi nelle aree riservate ai pescatori e gli operatori del settore. L'inizio dei lavori, se tutto andrà secondo le previsioni, entro il prossimo autunno. (*DIBA*)

Marsala cambia volto: via libera al nuovo porto

Il progetto prevede una grande struttura portuale destinata alle imbarcazioni turistiche. Sul piatto 6 milioni di investimenti



La firma del futuro porto turistico della Myr. In alto: il sindaco Di Girolamo con il presidente Crocetta

Tiracini all'estero per i siciliani

Arrivano ottanta borse di studio

Le borse di studio sono state assegnate ai migliori studenti siciliani che si sono laureati in medicina e odontoiatria negli ultimi tre anni. Le borse sono destinate a studenti che intendono proseguire gli studi all'estero.

GDS

Assicurazione di vita e di invalidità

Polizza a premio fisso

Capitale di garanzia

Indennità di morte

Indennità di invalidità

Indennità di vecchiaia

Indennità di morte

Indennità di invalidità

Indennità di vecchiaia

Indennità di morte

Indennità di invalidità

Indennità di vecchiaia

Polizza a premio variabile

Capitale di garanzia

Indennità di morte

Indennità di invalidità

Indennità di vecchiaia

Indennità di morte

Indennità di invalidità

Indennità di vecchiaia

Indennità di morte

Indennità di invalidità

Indennità di vecchiaia

PATTO CON LA REGIONE: 70 ANNI DI GESTIONE ALLA MYR DI MASSIMO OMBRA

Marsala avrà il porto turistico un privato investe 50 milioni

A Marsala arriveranno 50 milioni di euro per il porticciolo turistico. A metterli sul piatto, nonostante al momento della firma ci fosse un grande spiegamento di forze da parte della Regione, non saranno le casse pubbliche ma un privato, la Marsala Yachting Resort di Massimo Ombra. Via libera all'accordo di programma per la realizzazione di "Marina di Marsala", il mega-porto turistico con oltre mille posti barca che - secondo la Regione - sarà pronto nel 2018: ieri il governatore Rosario Crocetta, i dirigenti dei dipartimenti Ambiente e Urbanistica Maurizio Pirillo e Rino Giglione, il sindaco Alberto Di Girolamo, il comandante della Capitaneria di porto Giuseppe Guccione e il presidente della Myr Massimo Ombra hanno firmato l'accordo di programma quadro per l'investimento, che prevede - fra gli altri interventi - la realizzazione delle banchine, una diga e la sistemazione del porto commerciale e peschereccio. «L'accordo - spiega l'assessore all'Ambiente, Maurizio Croce - dimostra la nostra capacità di portare avanti progetti concreti. Da sette anni si cerca di sbloccare questo intervento: noi ci siamo riusciti». Il business plan presentato dall'azienda prevede due anni di lavori, che costeranno 50 milioni e per i quali la Myr cercherà

«L'azienda - dice Pirillo - otterrà la gestione del porto per 70 anni. Con questo accordo il Comune si impegna a modificare il proprio piano regolatore». Un passo avanti che spinge Crocetta a esultare: «Marsala - dice il presidente della Regione - deve insistere sulle sue peculiarità, trasformandole da potenzialità in risultati concreti. Sono discorsi su cui mi sono confrontato più volte con il sindaco Di Girolamo, condividendo che ciò significa più lavoro e meno precarietà». «È una giornata storica per la città. Grazie a questo progetto - aggiunge il sindaco - avremo nuovi investimenti, più lavoro e positive ricadute per l'indotto». La società di Ombra - fratello dell'imprenditore Salvatore, candidato alle amministrative marsalesi del 2012 e sostenitore di Di Girolamo nell'ultima tornata elettorale - prevede anche l'offerta di servizi turistici all'ex Margitello, un'area degradata di Marsala.

CLAUDIO REALE

La Sicilia e la nuova programmazione comunitaria/1: le cifre

La nuova programmazione comunitaria in Sicilia parte con grande ritardo, e ancora una volta la Regione Siciliana deve fare i conti con la propria incompetenza a spendere i fondi che l'Europa mette a disposizione. Si tratta di un plafond di quattro miliardi e mezzo di euro previsti dal 2014 (e lo stiamo presentando adesso, nel 2016.) fino al 2020. Secondo il dirigente generale del dipartimento Programmazione, Vincenzo Falgares, già a Giugno ci saranno i primi bandi. Principali beneficiari del programma saranno enti locali, pubblici e la Regione, le imprese, in forma singola o associata, anche di nuova costituzione, le aziende sanitarie, gli enti gestori delle riserve naturali e dei parchi naturali, enti e fondazioni di ricerca, distretti tecnologici, soggetti competenti per ciascuna tipologia di investimento, società concessionarie del servizio di distribuzione di energia elettrica e gli ex consorzi Asi, oggi gestiti da Irsap. La programmazione si muoverà attraverso alcune linee guida. Tra gli obiettivi principali il potenziamento dell'attività ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione, attraverso, soprattutto il potenziamento della banda larga e l'allargamento della platea dei beneficiari. Nel programma di investimenti comunitari, è previsto il miglioramento della inclusione sociale (attraverso interventi per l'aumento, il consolidamento e la qualificazione dei servizi sociali, socio-sanitari e del tessuto urbano), ma anche dell'istruzione e della formazione (previsti interventi in favore dell'edilizia scolastica e infrastrutturali rivolti all'alta formazione. Accanto alle grandi aree di intervento, la programmazione comunitaria prevede anche alcuni interventi specifici. Tra questi, la realizzazione di alcuni grandi progetti. Come l'anello ferroviario Giachery-Politeama a Palermo, il completamento del raddoppio ferroviario Palermo-Carini, la tratta ferroviaria Ogliastrillo-Castelbuono, l'interporto di Termini Imerese, il potenziamento della banda ultralarga e la realizzazione della tratta ferroviaria "circumetnea" Stesicoro-Aeroporto Fontana Rossa. Ma chi ci garantisce che non si ripeta la solita storia, e cioè che il denaro si spreca in mille rivoli, per non creare nulla? Nel dettaglio ci sono dieci assi di intervento per un totale 4 miliardi 557 milioni 908 mila euro. Il 75% di questi fondi arrivano da risorse comunitarie provenienti dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale e il 25% da risorse aggiunte con il cofinanziamento nazionale. 37 gli obiettivi specifici, 24 le priorità di investimento e 64 le azioni coordinate. In particolare gli obiettivi principali nei quali saranno investiti le dotazioni saranno: Ricerca e innovazione con uno stanziamento di 457 milioni 185 mila euro; Agenda digitale, 342 milioni 590 mila euro; promozione delle piccole e medie imprese agricoltura, pesca e acquacoltura 667 milioni 870 mila euro; Energia sostenibile e qualità della vita 1 miliardo 128 milioni 734 mila euro; Cambiamento climatico, prevenzione e gestione di rischi 295 milioni 306 mila euro; Tutela dell'ambiente 496 milioni 811 mila euro; Sistemi di trasporto sostenibili 683 milioni 686 mila euro; inclusione sociale 216 milioni; Istruzione e formazione 165 milioni 574 mila euro; Assistenza tecnica, 104 milioni 158 mila euro. Prevista l'attivazione di cluster territoriali specifici per le 18 città siciliane che hanno una popolazione superiore ai 50 mila abitanti e per quelle che vanno dai 30 ai 50 mila.