



Dai Porti:

Genova:

"...Vado, 200 assunzioni entro la fine del 2017..." (Il Secolo XIX)

"...E a Sestri si riparla di ribaltamento..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Cresce l'economia del mare..." (Il Tirreno)

"...Il Comune nomina Nogarin nel comitato dell'Authority..." (Il Tirreno)

"...Provinciali prorogato per altri 3 mesi..."

(Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

"...Corsini, il crono-programma..." (La Gazzetta Marittima)

"...Spazio alla creatività made in Livorno..." (La Nazione Livorno)

"...Anche Corsini contro le riparazioni navali..." (Il Tirreno)

"...Si riapre il fronte dei porti..." (Economia & Lavoro, Il Tirreno)

Piombino:

"...La visita in porto dello Sceicco dell'Oman..." (La Nazione LI, Il Tirreno)

Ancona:

"...Gestione, Ancona ce l'ha..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Sette luoghi comuni sull'economia..." (Corriere Marittimo)

"...Intervista a Pietro Spirito..." (Ferpress)

"...Gli armatori attaccano Spirito..." (Il Mattino)

"...Porto, io pronto a sfidare gli interessi privati..." (Il Mattino)

Gioia Tauro:

"...Avviate le procedure per la mobilità..." (Gazzetta del Sud)

"...Fdl accusa la Regione e Falcomatà..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Si aprono i cantieri di riqualificazione della Fiera..." (Gazzetta del Sud)

"...Quanta confusione nello stretto..." (Gazzetta del Sud)

"...Sequestro Italgeo..." (TempoStretto)

"...Variante al Piano regolatore, settimana cruciale..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Derio rilancia le opere strategiche in Sicilia..." (Gazzetta del Sud)

"...Ricorso al Tar di tre comuni..." (Giornale di Sicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 1, 2 e 3/4/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



"...Il porto di Catania sarà hub del Mediterraneo..." (La Sicilia)

Augusta:

"...Marzana critica sulla indicazione di Annunziata..." (Giornale di Sicilia)

"...Andrea Annunziata il nuovo Presidente ma i 5stelle attaccano..."
(Siracusa News)

Palermo:

"...Il patrimonio di porti e crociere..." (Giornale di Sicilia)

Notizie di altri porti italiani

PARLA IL NUOVO SEGRETARIO GENERALE DI FIT-CISL LIGURIA

«Vado, 200 assunzioni entro la fine del 2017»

Scognamillo: «Da Apm Terminals vorremmo essere coinvolti, così come dalle nuove Authority»

IL COLLOQUIO

ALBERTO GHIARA

GENOVA. «Maersk, 200 assunzioni entro il 2017 a Vado». La buona notizia arriva da Mauro Scognamillo - neo segretario generale della Fit-Cisl Liguria (la sua segreteria è composta da Raffaele Lupia, Francesco Bottiglietti, Santo Pugliese e Alberto Gila) - che chiede il coinvolgimento del sindacato.

«A livello regionale ci sono partite importanti da affrontare», dice Scognamillo, che proviene dal settore marittimo - unico caso attuale, ma anche da molti anni a questa parte, fra i suoi omologhi delle Fit regionali italiane.

Iscritto al sindacato dal 1988, quando lavorava con la compagnia Italia di Navigazione, Scognamillo è diventato delegato nei primi anni 1990, seguendo la sua azienda nei diversi passaggi societari sotto d'Amico, Cp Ships e infine Hapag Lloyd. Otto anni fa è stato distaccato al sindacato a tempo pieno con delega alle agenzie marittime,

quindi è entrato nella segreteria regionale diventando nel 2015 segretario generale aggiunto accanto a Ettore Torzetti. Torzetti a sua volta lascia la carica di segretario generale per andare a ricoprire un ruolo nella Confederazione regionale.

«Le vertenze che riguardano le agenzie marittime - sottolinea Scognamillo - per fortuna sono sospese. I fronti più caldi sono Maersk e Hapag Lloyd e i processi di inglobamento rispettivamente di Hamburg Sud e Uasc, che coinvolgono anche le sedi genovesi. Ma il closing, per quanto riguarda Hapag, è stato spostato a maggio e questo ci dà un po' di respiro».

La questione più rilevante che attiene a Maersk, attraverso la controllata Apm Terminals, è la prossima apertura della piattaforma di Vado Ligure: «Entro fine 2017 comincerà a lavorare e ci saranno duecento assunzioni. - annuncia il segretario - Come sindacati vorremmo essere considerati anche in questo caso, non soltanto per i licenziamenti. Un'altra opportunità di lavoro verrà dal porticciolo di Ventimiglia, mentre a livello nazionale è aper-

ta la discussione sul contratto dell'autotrasporto delle merci».

Tra gli altri appuntamenti quelli dei prossimi tavoli di partenariato delle due nuove Autorità di sistema portuale di Genova-Savona e della Spezia-Marina di Carrara. La composizione e le date dei primi incontri sono da definire. «Credo - osserva Scognamillo - che il ruolo del sindacato nelle Authority dovrà essere di rilievo e che non dovremo essere chiamati a intervenire quando le partite sono chiuse. Oggi (ieri per chi legge, ndr) il presidente del porto, Paolo Signorini, è venuto a presentarci il suo progetto e gli abbiamo garantito il nostro supporto».

Per quanto riguarda l'arrivo sulle banchine di nuovi soggetti internazionali, l'indicazione è «prima cominciamo a lavorare insieme, è prematuro dare indicazioni e giudizi, anche se siamo consapevoli che altrove i rapporti sindacali sono differenti rispetto all'Italia». Nei giorni scorsi i sindacati hanno chiuso due importanti vertenze con Gnv e, soprattutto, con Rina: «Era una situazione complessa, si tratta di una società di eccellenza, ma abbiamo trovato la quadra».

REGISTRO NAVALE

Quella del Rina era una situazione complessa, abbiamo trovato la quadra

MAURO SCOGNAMILLO
segretario generale Fit Cisl Liguria



E a Sestri si riparla di ribaltamento «Possibile aprire i cantieri nel 2018»

GENOVA. Nel salottino, non così privato, dentro la nuova Silver Muse, Giovanni Toti, Edoardo Rixi, Paolo Signorini e Giuseppe Bono si sono seduti per trovare un punto di accordo sul ribaltamento a mare dello stabilimento di Sestri Ponente. Alla fine la Regione fa un passo in avanti, dettando i tempi dell'operazione: «Vogliamo aprire i cantieri entro il 2018», annunciano il governatore e l'assessore allo Sviluppo della Regione che intendono imprimere un'accelerazione ai tempi. Tanto che già la settimana prossima partirà un tavolo con l'Autorità portuale, poi si aprirà il bando di gara. Ecco perché, per la Regione, la scadenza per partire con i cantieri è fissata entro il 2018: il percorso è tracciato.

L'amministratore delegato di Fincantieri sottolinea i punti critici: «Sono passati 8 anni dall'accordo di programma: per noi ed è quello che ho suggerito, se ne riparlerà. Confermiamo l'opportunità del ribaltamento, confermiamo anche però che il ribaltamento è condizione sufficiente, ma non basta: abbiamo interesse a mantenere il cantiere più grande».

Ed ecco il piano B di Fincantieri: abbiamo molti ordini anche su Genova («C'è lavoro sino al 2025») e il cantiere potrebbe rendere difficile le due esigenze, quella di costruire navi e quella di realizzare l'opera. «Però, con alcuni accorgimenti tecnici, potremmo arrivare a costruire qui navi anche da 130/140 mila tonnellate e daremmo al cantiere una possibilità per il futuro ancora più grande».

Oggi Sestri può arrivare a unità da 110 mila tonnellate di stazza, ma il mercato viaggia verso colossi del mare da 140 mila tonnellate almeno. «Il progetto è quello di interrare la ferrovia che taglia in due il cantiere», spiega Rixi. Ma per farlo bisogna aprire un tavolo con le Ferrovie e questo preoccupa Toti: «Per me va bene, ma non vorrei che aspettando un'ulteriore variante si fermi il percorso. Si parla al più presto con ciò che è già progettato. Se poi le Ferrovie diranno che è fattibile di certo non ci fermeremo».

Aeroporto, obiettivo 2020: «Settecentomila passeggeri in più»

GENOVA. Investimenti per 45 milioni fino al 2027 e obiettivo 1,9 milioni di passeggeri entro il 2020. In vista dell'inaugurazione della nuova base Volotea il prossimo 11 aprile ieri l'aeroporto di Genova ha presentato in Regione i progetti per il futuro e il target di un aumento di 700mila passeggeri entro il 2019 dopo aver chiuso il 2016 a 1,2 milioni (traffico intorno al quale è posizionato da circa 15 anni). Per centrare l'obiettivo, tre nuove rotte per Madrid, Copenaghen e Praga dal 2018. Finanziati e partiti i lavori di ristrutturazione dell'aeroporto (9,2 milioni), gli altri interventi porteranno all'ampliamento dell'hub, al collegamento con la nuova stazione ferroviaria di Genova Aeroporto e alla nascita del polo intermodale per un totale di 45 milioni entro il 2027. Sullo sfondo l'ipotesi di cambiare il management dell'aeroporto, avanzata dal presidente dell'Autorità portuale, Paolo Signorini. «Stiamo facendo con Autorità portuale un ragionamento sugli assetti di governo e sulla partecipazione azionaria - ha spiegato il presidente della Regione Giovanni Toti - che si incrocia con la dismissione delle partecipazioni pubbliche. È un ragionamento complesso che va al di là del piano industriale».

Cresce l'economia del mare

Porto, pesca, turismo e nautica: da qui lo sviluppo di Livorno ■ ZUCHELLI & CRONACA

PORTO » DOSSIER UNIONCAMERE

Cresce l'economia "blu" L'unica in controtendenza

Container, turismo, cantieri, pesca: la nostra provincia è quasi da record

di **Mauro Zucchelli**
► LIVORNO

L'economia del mare è il cuore del sistema economico nato dal "matrimonio" fra Livorno e Grosseto che ha dato vita alla nuova Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno: anzi, forse è la spina dorsale di questo strano Ircocervo geografico che lungo il litorale della Toscana centromeridionale si stende lungo 250 chilometri fra il ponte del Calambrone e quello sul fosso del Chiarone (che diventano quasi il doppio se mettiamo nel conto anche le isole disseminate nell'Arcipelago). Parlano le cifre: 6.226 imprese (oltre 4 mila in provincia di Livorno, quasi 2.200 in quella di Grosseto), 27.829 occupati (quasi 19 mila labronici, più di 9 mila maremmanari), un miliardo 350 milioni di euro come valore aggiunto (concentrati al 71% in territorio livornese).

Quanto basta per accorgersi che «fra Capalbio e Collesalveti», secondo una catalogazione territoriale che presumibilmente torneremo a sentire, c'è praticamente la metà della "blue economy" di tutta la Toscana. Ma questo non dice ancora tutto relativamente al peso specifico che la "blue economy" ha sul territorio: Livorno risulta a livelli da record in Italia (-al secondo posto dopo Rimini fra le oltre cento province del Bel Paese-) ma anche non scherza affatto neanche Grosseto, dove pure l'entroterra maremmano ha una grande estensione, («è fra le prime dieci province in campo nazionale»). In concreto: a Livorno è legata al mare una impresa ogni otto (12,3%) e un euro ogni otto di ricchezza

prodotta dal sistema economico (poco meno di 12 punti e mezzo) e quasi un posto di lavoro su sette otto (13,7%). Il quadruplo rispetto al resto della nostra regione o d'Italia.

Parola del Centro studi ricerche Cciaa guidato da **Mauro Schiano** (alla testa del gruppo di lavoro composto anche da **Raffaella Antonini**, **Federico Doretti** e **Silvia Bartalucci**): sono queste solo alcune delle cifre messe nero su bianco nel dossier presentato nella (bella) biblioteca storica al quinto piano della sede camerale di via del Porticciolo dal presidente **Riccardo Breda** insieme a **Alessandro Rinaldi**, dirigente studi statistici di Unioncamere. Illustrando l'indagine giurano di esser stati di manica molto stretta nel valutare gli effetti di questo genere di attività: se lo sguardo si allarga anche all'indotto di attività connesse, ecco che da 1,3 miliardi di euro si balza a quasi 4 miliardi («e i moltiplicatori adottati sono la metà di quelli usati dal Censis»).

L'economia del mare è un filo azzurro che prova a dare una identità comune - il mare, appunto - a un puzzle di pezzetti di economia: dalla filiera ittica (la pesca ma anche la lavorazione dei prodotti ittici e il commercio connesso) alla cantieristica (fra piccolo diporto e grandi yacht), dalla movimentazione di merci e passeggeri via mare (container e ro-ro così come crociere e traghetti passeggeri), e poi le attività di tutela ambientale marina (ricerca inclusa), l'industria dell'estrazione marina offshore. E soprattutto il turismo: che si tratti di alberghi e ristoranti, di stabilimenti balneari o discoteche in locali

di mare, ma anche scuole sube via dicendo...

È proprio Breda a mettere l'accento sull'aspetto-chiave: mentre la crisi azzanna l'economia anche lungo la costa toscana, la "blue economy" dell'area livornese-grossetana è in controtendenza. Tradotto: cresce. Anche in questo caso, sono i numeri a raccontarlo: anche in questo caso, con standard pressoché da primato. Nella prima metà di questo decennio solo La Spezia e Olbia-Tempio (più 8,2% per ambedue) hanno fatto registrare una impennata più forte in fatto di numero di imprese.

Facciamo il raffronto con il resto dell'apparato economico: il numero complessivo delle imprese è rimasto grossomodo lì mentre, all'opposto, quelle legate al mare sono aumentate di oltre 4 punti percentuali. E questo vale tanto nella provincia di Livorno quanto in quella di Grosseto (ma anche su scala regionale e a livello nazionale addirittura si raggiunge il 5,2%).

Una differenza simile vale anche sul fronte dell'occupazione: la "blue economy" è cresciuta a Grosseto dell'1,9% e a Livorno praticamente è rimasta ferma. Invece se guardiamo alla globalità dell'economia l'occupazione è diminuita del 3,7% in provincia di Livorno, cioè un po' più che in Toscana (3,2%) o su scala nazionale (3,5%) ma più del doppio a paragonare di Grosseto.

In realtà, se misuriamo la ricchezza prodotta (valore aggiunto), la situazione sembra ribaltarsi: la "blue economy" mostra un forte arretramento soprattutto nell'area livornese

(meno 21,6%). Ma c'è un motivo specifico che non ha a che fare con l'identikit reale bensì con i capricci delle catalogazioni statistiche: stiamo parlando di una realtà Lni che fa lo stesso mestiere di prima ma ora con un codice Ateco differente. Basti dire che, al netto dei dati dell'industria di estrazione marina, ecco che Livorno ribalta la tendenza e sfiora un balzo in avanti che vale dieci punti percentuali.

Beninteso, l'economia del mare è soprattutto sotto il segno del turismo ad esso collegato. Per capirci: rispetto all'intera galassia della "blue economy" della nostra provincia viene da hotel, ristoranti e pub il 45,1% degli addetti, il 50,3% delle imprese e il 38,9% del valore aggiunto. Ma c'è un "ma": guai - dice Schiano - se questo fosse solo un "rifugio imprenditoriale", una scappatoia visto che lavoro dipendente non ce n'è e impieghi pubblici nemmeno. Si rischia di ritrovarci con bar, osterie e pizzerie a bassa professionalità: semplicemente perché non so fare altro. Del resto, nella sola provincia di Livorno c'è il 30,2% dei giovani imprenditori "blue" di tutta la Toscana: ma è voglia d'impresa o semplicemente il ripiego utilizzando la liquidazione del babbo o i risparmi della nonna?

MA IL PD CONTESTA: IL SINDACO HA DRIBBLATO IL DIBATTITO IN CONSIGLIO

Il Comune nomina Nogarin nel "comitato" dell'Authority

► LIVORNO

Con la decisione di giunta n. 79 è stato espresso l'orientamento di indicare il sindaco **Filippo Nogarin** come «rappresentante del Comune di Livorno all'interno del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale». Nel documento si motiva la scelta «anche in virtù delle sue competenze e conoscenze professionali». La giunta ha incaricato gli uffici di Palazzo Civico di predisporre «apposita comunicazione in esito alla nota in oggetto in attuazione degli orientamenti e degli indirizzi maturati nella seduta odierna».

Non è certo una sorpresa. Anzi, è la conferma documentale di quel che era emerso nel duello a distanza fra il neopresidente dell'Authority, **Stefano Corsini**, e il sindaco **Filippo Nogarin** di cui avevamo già dato conto riferendo del debutto dell'ingegnere di Palazzo Rosciano di fronte alla platea di imprenditori e addetti ai lavori del Propeller Club. In tale circostanza, di fronte alle domande del Tirreno il primo cittadino non aveva esplicitamente confermato di essersi autonominato ma aveva lasciato intendere che la scelta di Palazzo Civico sarebbe andata in quella direzione. Soprattutto per tre motivi: 1) la rivendicazione delle proprie competenze di ingegnere; 2) il fatto che a Genova il sindaco **Marco Doria**, alla guida di una giunta di centrosinistra, era il rappresentante del Comune e nes-



Palazzo Rosciano, sede dell'Authority

no lo aveva rimandato a casa; 3) la normativa prevede un gettone simbolico ed è difficile trovare grandi esperti che accetterebbero di assumersi responsabilità pesanti in cambio di un pugno di euro?

Al tempo stesso, Corsini non aveva mancato di sottolineare in quella sede che la normativa chiede requisiti di esperienza professionale specifica nel settore marittimo-portuale.

È da aggiungere che l'Autori-

tà anti-corruzione dell'ex pm **Raffaele Cantone** aveva chiarito di sentirsi titolata a dire la propria su eventuali incompatibilità e inconfiribilità ma non sul rispetto dei requisiti di professionalità nelle nomine nei comitati di gestione.

Adesso la polemica deslaga in campo politico: è il Pd con un post sulla pagina Facebook del gruppo consiliare a fare fuoco e fiamme accusando il sindaco di aver dribblato ogni chiarimen-

to, nonostante la richiesta – arrivata dai banchi dell'opposizione – di indicare «i criteri con i quali intendeva nominare il rappresentante del Comune di Livorno».

Nessuna risposta né sul nome né sui criteri. Il sindaco – viene ribadito – ha detto che poteva comunicare solo di aver inviato la lettera. Eppure i «dem» ricordano che «tra le poche residue competenze dei Consigli Comunali, vi è quella, stabilita dal Testo Unico sugli enti locali: all'art. 42 – è messo in evidenza – si indica chiaramente «la definizione degli indirizzi per la nomina e la designazione dei rappresentanti del comune presso enti, aziende ed istituzioni, nonché nomina dei rappresentanti del consiglio presso enti, aziende ed istituzioni ad esso espressamente riservata dalla legge».

Il Pd se la prende con il fatto che «il sindaco di Livorno **Filippo Nogarin** designa **Filippo Nogarin** a rappresentare il Comune di Livorno». Il sindaco M5s dice che ha fatto come **Doria** a Genova? Ma **Doria** – viene rimarcato nel post del gruppo Pd – ha dichiarato «fin da subito» che l'autonominazione «è solo temporanea, in attesa di trovare la proposta definitiva e non bloccare i lavori del comitato». Invece la giunta indica il sindaco **Filippo Nogarin** anche in virtù delle competenze in ambito portuale. Perché non ha detto come stavano le cose al consiglio comunale?». (ma.zuc.)

GIORGIO PANFILI/ANSA

Authority, Provinciali prorogato per altri 3 mesi

*Scelta quasi obbligata per Corsini, manca il nuovo comitato di gestione
Ok unanime: vota sì anche Nogarin («perché l'ha chiesto il neo-
presidente»)*

31 marzo 2017



LIVORNO. L'aveva implicitamente già detto nel faccia a faccia con gli imprenditori nella sede del Propeller Club, ieri il presidente dell'Authority **Stefano Corsini** ha messo nel menù del comitato portuale la proroga di **Massimo Provinciali** come segretario generale a capo della tecnostruttura dell'ente.

Oggi sarebbe scaduto il contratto già allungato due volte di sei mesi in sei mesi per iniziativa di **Giuliano Gallanti**. Provinciali resterà tre mesi in più: fino a fine giugno, a meno che intanto non si nomini un nuovo segretario generale. Quegli stessi tre mesi extra inseriti il 7 marzo nel provvedimento con cui l'allora commissario uscente Gallanti aveva tentato di prolungare l'incarico di Provinciali, salvo cancellare tutto poche ore dopo.

- segue

«Io sono volentieri a disposizione di Corsini», dice Provinciali: «Quando indicherà un altro nome tornerò tranquillo a casa mia a Roma, a fare il direttore generale al ministero».

È una scelta abbastanza naturale, visto che Corsini è arrivato da pochi giorni. Nel segno di una continuità fisiologica, quantomeno per dar modo a Corsini di prender possesso della situazione e poi poter scegliere. Tant'è vero che l'ok ha ottenuto l'unanimità: compreso il voto del sindaco **Filippo Nogarini**, che pure in passato si era duramente scontrato proprio con Provinciali. Risulta che Nogarini abbia detto sì «perché l'ha chiesto Corsini».

Va detto che si resta in una curiosa fase di transizione per cui la nuova **Authority** di sistema Livorno-Piombino esiste già nella figura di Corsini e tuttavia lì si ferma – a Livorno come in molti altri porti – perché, in attesa che entri in funzione il nuovo comitato di gestione, resta in sella il vecchio comitato portuale. Quello della vecchia istituzione portuale livornese governa lo scalo labronico, mentre il vecchio comitato piombinese rimane a gestire temporaneamente Piombino.

Dunque, in questi tre mesi Provinciali si occuperà sì degli effetti della fusione sugli uffici delle due Autorità Portuali ma non di quanto accade sulle banchine piombinesi. A ciò si aggiunga che a Piombino, immaginando un decollo più veloce della riforma, da un paio di anni non c'era più un segretario generale. Non è comunque in questo round che Corsini ha fatto la propria scelta fra Massimo Provinciali e l'ex commissario piombinese **Luciano Guerrieri**: Corsini lo deciderà in seguito. Quando cioè, al contrario di quanto fatto finora, gli enti designatori avranno nominato i componenti del nuovo comitato di gestione (al quale è previsto che il presidente proponga l'approvazione dell'incarico al segretario generale).

Mauro Zucchelli

Provinciali: riconferma dal comitato

LIVORNO - Com'era prevedibile, visto anche la "campagna" fatta dal presidente Corsini con le varie categorie operative, il comitato portuale ha riconfermato l'incarico provvisorio di segretario generale dell'Autorità livornese a Massimo Provinciali. Riconferma all'unanimità, con un paio di "caveal": in ogni caso non oltre il 30 giugno e immediata decadenza se nel frattempo sarà stato possibile nominare il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino. Per i rappresentanti nel comitato di Asamar, Spedimar

A.F.

(segue a pagina 4)

Riconferma dal comitato

e Assindustria, l'unanimità è una dichiarazione di fiducia nel presidente Corsini e nelle sue intenzioni di operare in stretta collaborazione con le categorie, fatti salvi ovviamente i propri diritti-doveri di autonomia nell'incarico.

Altra precisazione: Provinciali viene confermato per la Port Authority di Livorno, mentre quella di Piombino rimane con l'autonomia degli incarichi di segretariato generale a suo tempo attribuiti dal commissario Luciano Guerrieri a vari funzionari.

Al comitato portuale hanno presenziato i componenti pressoché al completo, compreso il suo vicepresidente contrammiraglio (Cp) Vincenzo Di Marco; presenze tutte che hanno confermato il clima di collaborazione con il nuovo presidente, nella speranza di vedere al più presto costituiti gli organi della governance secondo la legge di riforma.

PRIMO INCONTRO AL PROPELLER CLUB DEL PRESIDENTE DELL'ADSP

Corsini, il crono-programma



Nella foto: (da sinistra) Massimo Provinciali, Piero Neri, Maria Gloria Giani Pollastrini e Stefano Corsini.

LIVORNO - La presentazione ufficiale del neo presidente dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale al cluster marittimo e alla stampa è

avvenuta a due settimane del suo insediamento per iniziativa del Propeller Club labronico. A sfabre

Cinzia Garofoli

(segue in ultima pagina)

Corsini, il crono-programma

e sorridente l'ingegner Stefano Corsini nel corso di una serata di tono informale organizzata dalla presidente Maria Gloria Giani Pollastrini allo Yacht Club ha raccontato di sé e dei suoi programmi di sviluppo del sistema portuale che gli è stato affidato per volere del ministro Delrio e del governatore della Toscana Rossi. Del suo ricco curriculum, ormai noto a tutti, ricordiamo solo l'esperienza di progettista di infrastrutture marittime (fra cui il MOSE) e le successive diverse cariche in amministrazioni pubbliche, CIPE incluso: uomo fermamente convinto della validità della Riforma - alla cui composizione ha anche partecipato - l'avrebbe preferita più radicale ed ora si trova proprio ai vertici di uno di quei sistemi che, ha ripetuto più volte, devono avere uno sguardo proiettato oltre i loro stessi confini e non al loro interno: uno sguardo rivolto all'interesse del Sistema Paese. Questo concetto, che poi è quello portante della Riforma, permea tutta una filosofia con la quale - immaginiamo - condurrà i lavori: niente guerra fra sistemi confinanti per "qualche" container in più o in meno ma, viceversa, auspicali accordi fra agenti marittimi operanti nei diversi porti per agevolare l'arrivo di traffici sostanziosi con l'estero in aree vaste a beneficio di tutti per compiere un vero e proprio salto di qualità. Ed è stata proprio questa infatti la precisa richiesta di Stefano Corsini al presidente degli agenti marittimi Enrico Bonistalli, il quale ha poi prontamente ribattuto chiedendo come contropartita l'attenzione verso le istanze delle associazioni. Altro concetto chiave espresso da Corsini è stato quello dell'integrazione: sia riguardo gli scali inclusi nel Sistema del Mar Tirreno Settentrionale con tutte le diverse anime e risorse dei loro territori che quella del sistema stesso verso un ancora più ampio sistema portuale che - ha detto - sta nascendo da Civitavecchia a Savona e presenta una straordinaria potenzialità. "Le sfide di oggi sono verso l'esterno" - ha detto Corsini - hanno possibili ricadute su un territorio vasto e si possono giocare sul terreno del nuovo piano regolatore di sistema portuale, che è allo studio e che presenteremo all'evento del 5 aprile alla Stazione Marittima, per il quale attendiamo i contributi di tutti gli operatori del settore".

Nello specifico, riguardo l'integrazione fra i porti Livorno e Piombino, Corsini ha anticipato che dovrà prevedere, oltre a regole comuni, anche programmi di miglioramenti infrastrutturali per un buon collegamento dei due porti come la realizzazione della 398a Piombino, la prosecuzione del progetto SAI ed i lavori per un miglior collegamento fra il corridoio tirrenico ed il porto di Livorno. I due scali hanno progetti e prospettive diverse a diversi stadi di realizzazione ed il fervore di Piombino dato dall'avvio dell'iniziativa del refitting navale con le sue ottime possibilità di sviluppo, da nuove aree, lavori in corso e proposte di installazione di aziende importanti con commesse industriali estere, potrà avere positive ricadute sul tessuto livornese che invece, nel frattempo, dovrà studiare un piano a breve termine sulle urgenze del territorio in termini di infrastrutture da creare o da sistemare; realizzare il piano regolatore portuale e perseguire una aggregazione fra gli imprenditori e le società dei territori dei due porti in attesa della realizzazione fra alcuni anni della Darsena Europa.

Una forma di integrazione spontanea sembra dunque già esserci in partenza: Livorno dà una prospettiva importante con la futura Darsena Europa mentre Piombino offre la continuità in questi anni che dovranno trascorrere per realizzare la grande opera. In attesa della composizione del Comitato di Gestione, organo fondamentale per una vera partenza del sistema le cui designazioni sono state subito sollecitate dal presidente Corsini alle istituzioni competenti - e risulta che il sindaco Nogarin abbia già inviato il proprio nominativo designato - a Livorno si è proceduto alla convocazione del Comitato Portuale per la richiesta di proroga del mandato del segretario generale: una procedura, quella di prorogare le funzioni che venivano esercitate prima della Riforma, che il presidente ha definito come la più coerente amministrativamente parlando, oltretutto condivisa formalmente dal Ministero, dato che gli organi del Comitato Portuale permangono fino a quando non si insedierà il nuovo Comitato di Gestione. Procedura non seguita a Piombino dove invece sono stati nominati provvisoriamente dei funzionari - ha detto Corsini - in quanto la figura del segretario generale non era in carica. Fra gli altri argomenti, tanti, toccati nella serata quello sull'utilità del bacino di carenaggio livornese recentemente dissesquestrato la cui prossima funzione dovrà essere studiata con la collaborazione degli operatori. Fra i primi punti sui quali invece lavorerà il neo presidente ci sono il porto turistico e l'articolato argomento delle concessioni nel piano regolatore portuale.



Bando per la banchina delle diversità Spazio alla creatività made in Livorno

La porzione degli Scali Cialdini in cerca un simbolo che la identifichi

di VIRGINIA PEDANI

LIVORNO
UN BANDO per realizzare il simbolo della banchina delle diversità, alias la porzione di banchina de-

gli Scali Cialdini adiacente al ponte dei Francesi, che l'Associazione Livorno delle Diversità ha ottenuto in concessione **Portuale**. Un'area che punta a di-

ventare il nuovo baricentro storico e di attrattiva livornese, situato fra i Quattro Mori, il Porto Mediceo e l'asse costiero, punti logistici chiave della città. Spazio quindi alla fantasia, con un unico «palettone», il progetto presentato deve cercare di coniugare e di equilibrare, la tipologia demaniale della banchina (circa 181 m2) con i richiami alla convivenza tra diversi, e soprattutto con l'agevole fruibilità da parte di tutti coloro che, in via occasionale o permanente, vivono la realtà del Porto Mediceo. «La particolarità di questo concorso – come ha spiegato anche Raffaello Morelli, presidente della FdL (Federazione dei Liberali) – è che non si rivolge esclusivamente ad architetti, ingegneri o professionisti del settore, ma vuol coinvolgere il più alto numero di cittadini privati possibili, per un'iniziativa che sia caratterizzata dall'inclusività e dalla trasparenza». Condizione obbligatoria per partecipare al bando è la specificazione in fase d'iscrizione di un tecnico di riferimento (al fine di assicurare i principi di garanzia e serietà alla stessa realizzazione del progetto). È intervenuto alla conferenza stampa di presentazione anche il presidente dell'ordine degli Architetti Daniele Meneghini, che si è detto soddisfatto dei

risultati finora raggiunti, e spera in un valido riconoscimento anche verso i professionisti che faranno parte di questo importante evento. I progetti saranno valutati da una commissione giudicatrice composta da sei persone (di cui almeno due professionisti ed un esperto d'arte di fama nazionale), che giudicherà in base a cinque criteri, incluso il giudizio del pubblico, che si troverà a valutare i migliori progetti in corso al Premio della Rotonda, in una sala apposita del Comune e sul sito dell'Associazione (www.livornodellediversita.eu/bando). Il prossimo 30 maggio è la data di scadenza per la consegna dei progetti. Comune di Livorno, **Assunta** (e varie associazioni) si sono interessate ed impegnate nel cercare di sviluppare al meglio questa opportunità. «Un'opportunità – continua Morelli – che dovrebbe rappresentare qualcosa di culturalmente e politicamente rilevante per il nostro tessuto sociale, contraddistinto da sempre per la sua benevolenza e accettazione verso ogni sfaccettatura della tanto decantata «diversità». Per chi fosse interessato a partecipare e per scaricare tutte le informazioni necessarie, il sito da consultare www.livornodellediversita.eu/bando.



IDEE Raffaello Morelli, presidente della Federazione dei Liberali

IL FUTURO DEL PORTO

Anche Corsini contro le riparazioni navali

■ Se mai qualcuno conservasse ancora il minimo dubbio sulla reiterata, pervicace e colpevole volontà di cancellare il settore delle riparazioni navali, credo che una frase del nuovo Presidente dell'Autorità Portuale che possiamo leggere nell'articolo del bravo Zucchelli, possa convincerlo ad abbandonare ogni residua speranza. Rispondendo all'avvocato Longhi che lamentava il degrado dei bacini, l'ingegner Corsini (troppi ingegneri a Livorno) testualmente afferma: «Ora, con la città che ha aggredito gli spazi del porto, c'è da chiedersi se ha ancora senso tenere lì quel tipo di lavorazione». Manco fossero le legioni romane che occupano la Britannia o Hitler che invade la Polonia. Questo signore è arrivato ieri, magari non sa quale differenza vi sia tra la calata Orlando e la Darsena Europa, ma conosce perfettamente questa situazione ed in maniera piuttosto chiara, fa capire quale sia il suo obbiettivo. Non si tratta di un'aggressione, è stata semplicemente una operazione immobiliare a carattere speculativo ed è evidente come il valore commerciale delle casette di Barbie e del centro commerciale sarebbe stato infinitamente minore con la presenza di una marea di tute blu che saldano e sabbiano le grandi navi, soprattutto all'interno del grande bacino in muratura e, elemento non secondario, il costo per l'acquisto dell'area da parte di Azimut, enormemente superiore. Qual-

cuno dovrebbe ricordare al nostro ingegnere, non so se aerospaziale edile o elettronico, che questa struttura, la seconda nel mediterraneo per dimensioni, ha lavorato e tanto con Fincantieri, ha continuato a farlo con la Cooperativa cantiere Orlando e, anche se tutti fanno finta di dimenticarlo, pure con Azimut fino ad oltre la metà del 2007, poi con l'accordo di programma di quell'anno e soprattutto con la vendita alle Cooperative rosse dell'80% dell'area ex cantiere navale, la struttura è stata smantellata e tutti zitti, istituzioni enti e sindacati. Possibile che dalle nostre parti non vi sia un giudice a Berlino?

Bruno Tamburini
Lega Nord



IL FORUM A LIVORNO

**L'Italia riapre il fronte dei porti
Troppe riforme in mezzo al mare**

Si riapre il fronte dei porti Riforme in mezzo al guado e le Autorità senza testa L'Italia cerca il suo sistema

A Livorno il 5 aprile va in scena il secondo Forum su portualità e logistica. Governo, protagonisti e giuristi europei faranno il punto sulle tante rivoluzioni rimaste lettera morta. La «cura del ferro» è una chimera. Il sogno è raggiungere il 50% di trasporto su rotaia entro il 2025, riducendo il traffico sulle autostrade e l'inquinamento.

Antonio Fulvi
LIVORNO

PER COMPRENDERE il futuro è bene riferirsi anche al passato. Così, alla vigilia del secondo Forum nazionale sulla portualità e logistica, in programma il 5 aprile alla stazione crociere del porto di Livorno, la base di partenza è il primo Piano generale dei trasporti varato nel 1986. Quale dei progetti di allora è stato realmente realizzato? E quale dei principi di allora è oggi ancora valido?

Come si vede dal panel degli interventi del Forum di Livorno, l'analisi è affidata a esperti della politica dei trasporti europei. Perché, a differenza dell'86, e in linea con il

1° Forum su portualità e logistica dell'anno scorso a Bari, la logistica dei trasporti ha linee guida europee molto decise, dalle quali è difficile derogare. Contano semmai i tempi di realizzazione del «sistema Italia», o i tempi di adeguamento di quei comparti che sulla pianificazione europea sono ancora in ritardo. Sono i nodi, appunto, su cui si confronteranno nei vari *brainstorming* i portavoce della DG-Move, della Corte dei

conti europea, e ovviamente del MIT, il ministero delle infrastrutture e trasporti.

PORTUALITÀ, trasporto marittimo e logistica, l'Italia nel mondo che cambia: un tema che racchiude altri temi, come nelle matrioske russe. E che comprende una

serie di riforme avviate dall'Italia, più o meno a metà del guado; quasi sempre per le tempeste politiche sugli ultimi governi e la mancata soluzione finale del chiarimento di competenze tra Stato e Regioni. Si veda la riforma dei porti, che modifica la legge 84 del 1994: è in ballo da un anno, doveva ridurre le 24 Autorità portuali in 15 Autorità di sistema, ne ha sancito il metodo e l'articolazione da mesi, ma ancora oggi non c'è una Autorità di sistema che sia stata completata nei suoi organi statutari. Causa i ritardi legati alle resistenze politiche di alcune Regioni, alle beghe locali, a qualche ripicca. Il tutto favorito da una burocrazia ministeriale, regionale e anche europea del tutto inaccettabile dai tempi richiesti nell'economia. La riforma dei porti va a ri-

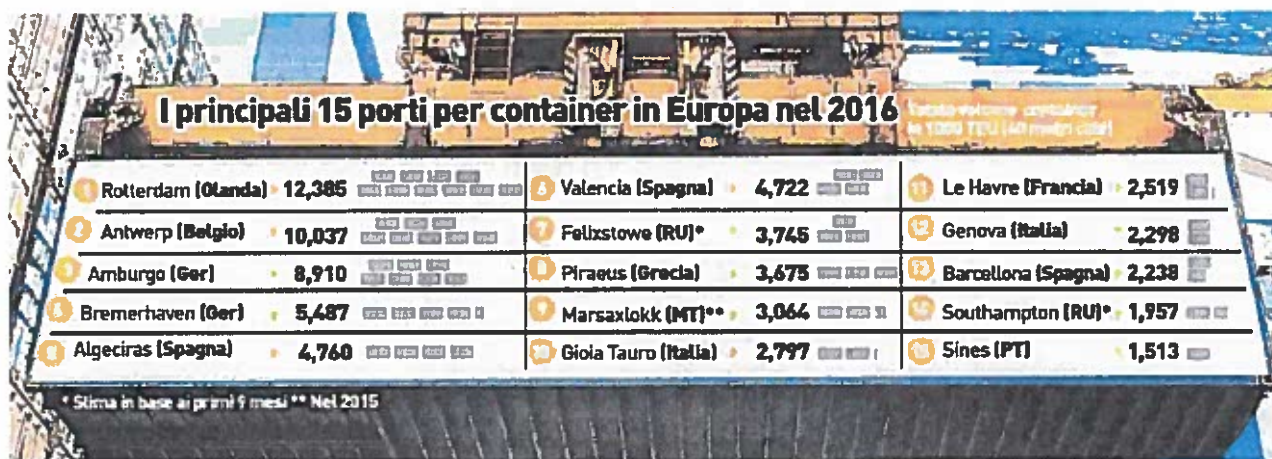
lento: ma non tutto è così preoccupante. Un punto a favore del Paese sembra essere la velocità con cui si sta attuando la rivoluzione nel settore doganale, dove l'Italia era fortemente in ritardo rispetto all'Europa. Con l'aiuto delle categorie degli operatori, ma anche con un vero e proprio colpo di reni dei vertici delle dogane, oggi il sistema Italia si sta adeguando alle esigenze dei trasporti. Ed è stato anche capace di assorbire gli ultimi provvedimenti dell'IMO sulla pesa preventiva dei container (necessità nata dalla constatazione che alcune navi si sono rovesciate perché i container in coperta pesavano molto più del dichiarato) con una rete strutturata di «pesi» nei porti e negli interporti. Il codice doganale europeo, sia pure con alcuni punti ancora da chiarire, per l'Italia si avvia a diventare realtà consolidata.

ALTRO tema scottante, è la «cura del ferro»: cavallo di battaglia del ministro Delrio e della nuova stra-

tegia delle FS italiane. Oggi il trasporto cargo ferroviario è la cenerentola in Italia, sia per la conformazione orografica del paese (il camion è comunque vincente sotto i 200 km di percorso) sia perché la rete dei binari è obsoleta, in particolare nelle gallerie. La sfida è portare entro il 2025 l'attuale 6% di cargo ferroviario intorno al 50%, alleggerendo strade e autostrade, riducendo nettamente l'inquinamento e abbassando anche i costi di trasporto. Non dichiarata, ma evidente c'è anche un'altra preoccupazione: la concorrenza di vettori ferroviari europei molto più sperimentati, che si apprestano a invadere le nostre reti, drenando risorse e «colonizzandoci». L'apertura ormai prossima dei nuovi trafori alpini può essere un'opportunità per l'Italia, ma anche un incentivo per far scendere sulla Penisola i colossi ferroviari del nord Europa. Non va dimenticato l'impegno sul mare, per sviluppare i trasporti roll on/roll off. Porti, ferrovie, autostrade, regole doganali, reti di interporti e retro-

porti, sono tutti aspetti di una strategia logistica che non è più, e tanto meno può più essere, solo autarchica. Compito del 2° Forum della portualità è far sì che il tutto sia coordinato in «sistema»: compito immane, in un Paese come il nostro dove la guerra tra campanili rimane una costante malgrado i proclami di globalizzazione.

TORNIAMO ai porti. Mentre RAM, cioè la Rete Autostrade Mediterranee con Antonio Cancian ha finalmente ottenuto il varo del «bonus nave» da una riluttante Ue (in pratica un contributo ai camionisti per usare le navi traghettate invece delle strade sulle lunghe tratte) la sua concreta applicazione slitta di mese in mese. Altro esempio: ancora oggi, la programmazione delle infrastrutture per i containers nei porti italiani - con analoghe richieste di contributi pubblici più che pesanti - è sovrabbondante rispetto alle reali esigenze e la Corte dei Conti europea ci ha bacchettato. Programmare vuol, dire anche essere realistici, specie con le scarse risorse pubbliche. Ce la faranno i nostri eroi del Forum di Livorno?



- segue

I Paesi più attrezzati possono «colonizzarci» attratti dalle nostre reti. Bonus nave per i camionisti

**CONFRONTO
CON
L'EUROPA**

**I porti di
Genova e
Gioia
Tauro si
trovano
tra i primi
quindici
del
Continen-
te. Ma le
cose
potrebbe-
ro andare
meglio
con
adeguate
infrastrut-
ture.**



**Ha
ottenuto
il varo del
«bonus
nave»
dall'Ue, ma
la sua
concreta
applicazio-
ne slitta
ogni mese**

**ANTONIO
CANCIAN**
presidente RAM

➔ AL TERMINAL CROCIERE

Mercoledì il super-forum col ministro Delrio

Mercoledì 5 aprile è in agenda al Terminal Crociere la seconda edizione del Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica dedicato all'«Italia che cambia nel mondo che cambia». Come già anticipato, sarà presente il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio (foto). È proprio quel dicastero a



organizzare l'evento in tandem con Rete Autostrade Mediterranee (Ram). Stiamo parlando di uno dei tre appuntamenti preparatori in vista della riunione ministeriale della presidenza italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari.

In continuità con la prima edizione, tenutasi a Bari nel 2016, che ha tracciato lo stato dell'arte dell'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e la Logistica, - spiegano i promotori dell'iniziativa - il 2° Forum

guiderà i protagonisti del settore - rappresentanti delle neo costituenti Autorità di Sistema Portuale.

Dopo i saluti delle autorità locali, sarà Antonio Cancian, numero uno di Rete Autostrade Mediterranee, ad aprire i lavori del Forum ponendo al centro della discussione il tema dell'interconnessione che, applicata alle reti e alla progettualità stessa, è un elemento chiave per lo sviluppo euromediterraneo. Al tavolo dei relatori saranno presenti Lucio Caracciolo (direttore di Limes), Olaf Merk (esperto di portualità dell'Ocse), Enrico Grassi (auditor presso la Corte dei Conti Europea) e Herald Ruijters (direttore settore investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della Dg Move della Commissione Europea). Le conclusioni saranno affidate al ministro Delrio.

PIOMBINO

La visita in porto dello Sceicco dell'Oman

- PIOMBINO -

MARTEDÌ 4 aprile sarà a Piombino una delegazione omanita guidata dallo Sceicco Nasser Bin Mohammed Al Hashar. Automotive Industry Director. Lo Sceicco, in Italia dal 3 al 5 aprile, sarà personalmente accompagnato e assistito dall'avvocato Maria Teresa Napolitano, Founder e Senior Partner dello Studio Legale Napolitano e dal dottor Nader Morsy, Global Investment Director e Member of the Board. Obiettivo della visita indivi-

duare le migliori opportunità che il sito industriale di Piombino può offrire per la produzione di autovetture di Formula GT3 e, in futuro, di autovetture su strada. La delegazione sarà ricevuta alle 10 dal sindaco di Piombino, Massimo Giuliani, nella sala consiliare del palazzo comunale, dal presidente **dell'Autorità Portuale Piombino-Livorno** Stefano Corsini alle 11, da altri rappresentanti delle istituzioni del territorio e dal dottor Ivano Reggiani a cui si deve la regia dell'incontro.

NEL CORSO dell'incontro si parlerà anche di progetti di sviluppo che coinvolgono entrambi i Paesi e che hanno ad oggetto lo sviluppo sinergico dell'hub portuale di Piombino con quello dell'area di Cenas (area industriale in forte sviluppo e che attrarrà molti investimenti in Oman) per il commercio di prodotti nel settore

agroalimentare.

La società omanita Elixir United Investment LLC, infatti, nata per realizzare in mercati stranieri investimenti aventi ad oggetto le molteplici attività dell'Al Jazeera International Group dello Sceicco, ha individuato nell'Italia non solo un paese di grande opportunità di sviluppo del business, ma un partner ideale da cui attingere know-how per sviluppare attività produttive e servizi in Oman. Scopo della delegazione sarà di creare investimenti omaniti sul territorio e attrarre investimenti italiani sul territorio omanita da parte di tutte quelle aziende che vogliono posizionarsi in Oman e di lì aggredire il mercato dell'area GCC. In questi tre giorni di permanenza in Italia, lo Sceicco ha in agenda incontri sia con rappresentanti delle istituzioni che con rappresentanti di aziende italiane con forte vocazione estera.

Uno sceicco omanita in visita al porto

Nasser Bin Mohammed Al Hashar interessato a produrre autovetture di Formula Gt3

► PIOMBINO

Martedì sarà a Piombino una delegazione omanita guidata dallo sceicco **Nasser Bin Mohammed Al Hashar**, Automotive Industry Director. Lo sceicco, in Italia dal 3 al 5 aprile, sarà personalmente accompagnato e assistito dall'avvocato **Maria Teresa Napolitano** e dal dottor **Nader Morsy**, Global Investment Director e Member of the Board.

Obiettivo della visita individuare le migliori opportunità che il sito industriale di Piombino può offrire per la produzione di autovetture di Formula Gt3 e, in futuro, di autovetture su strada. La delegazione sa-

rà ricevuta alle 10 dal sindaco **Massimo Giuliani**, nella sala consiliare del palazzo comunale, dal presidente **Ugo Antonelli** e dal vice **Stefano Corsini** alle 11, da al-

tri rappresentanti delle istituzioni del territorio e dal dottor **Ivano Reggiani** a cui si deve la regia dell'incontro.

Nel corso dell'incontro si parlerà anche di progetti di sviluppo che coinvolgono entrambi i Paesi e che hanno ad oggetto lo sviluppo sinergico dell'hub portuale di Piombino con quello dell'area di Cenas (area industriale in forte sviluppo e che attrarrà molti investimenti in Oman) per il commercio di prodotti nel settore agroalimentare.

La società omanita **Elixir United Investment Llc**, infatti, nata per realizzare in mercati stranieri investimenti aventi ad oggetto le molteplici attività dell'**Al Jazeera International Group** dello sceicco, ha individuato nell'Italia non solo un paese di grande opportunità di sviluppo del business, ma un partner ideale da cui attingere know-how per sviluppare

attività produttive e servizi in Oman.

Scopo della delegazione sarà di creare investimenti omaniti sul territorio e attrarre investimenti italiani sul territorio omanita da parte di tutte quelle aziende che vogliono posizionarsi in Oman e di lì aggredire il mercato dell'area GCC.

In questi tre giorni di permanenza in Italia, lo sceicco ha in agenda incontri sia con rappresentanti delle istituzioni che con rappresentanti di aziende italiane con forte vocazione estera. Nella giornata di lunedì 3 aprile, la delegazione sarà ricevuta dalla direzione generale del Policlinico Gemelli per valutare un accordo che vedrà questo Polo sanitario il motore di un'iniziativa avente ad oggetto la realizzazione di un ospedale pediatrico con il relativo policlinico. A seguire, è in agenda un incontro in pre-

sidenza del Consiglio per valutare alcuni investimenti omaniti nel settore dell'automotive ed in altri settori, con la realizzazione di stabilimenti industriali in aree depresse. Il 5 aprile è previsto un incontro presso la direzione generale del Mise e, nel pomeriggio, con la Regione Campania rappresentata dal vice presidente della giunta regionale, avv. **Bonavitacola**, e con gli assessori interessati allo sviluppo dell'area industriale "Napoli Nord".

L'agenda degli incontri, nonché di tutti quelli con i rappresentanti delle maggiori aziende private e partecipate del nostro Paese, è frutto del lavoro di advisor che lo studio legale Napolitano ha realizzato per conto delle società dello Sceicco Al Hashar, con un focus particolare sul nostro Paese.

GIORGIO BERNARDINI



Nasser Bin Mohammed Al Hashar

CON IL COMPLETAMENTO DEL COMITATO

Gestione, Ancona ce l'ha

Per Giampieri nasce un'unica banchina "virtuale"

.....



Rodolfo Giampieri

ANCONA - E' stato costituito il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, così composto in rappresentanza degli enti indicati di
(segue in ultima pagina)

Ancona ce l'ha

ciascun nominativo: ingegner Giulio Piergallini (Regione Marche); dottor Tommaso Coletti (Regione Abruzzo); dottoressa Ida Simonella (Comune di Ancona); contrammiraglio Francesco Saverio Ferrara (per Autorità Marittima); ingegner Raniero De Angelis (porto di Pesaro); ammiraglio Rinaldo Veri (porto di Pescara).

Come da dispositivo di legge, i rappresentanti dei porti di Pesaro e Pescara interverranno alle riunioni solo quando saranno affrontate problematiche inerenti i rispettivi porti.

"Con la nascita del comitato di gestione - afferma il presidente Rodolfo Giampieri - si completano gli organi dell'autorità di sistema consentendo la piena operatività amministrativa e decisionale. Ci attendono decisioni importanti per una strategia condivisa, che vede i 215 km di costa, compresi tra Pesaro e Ortona, come un'unica banchina virtuale, orientata allo sviluppo e all'occupazione. Stanno nel frattempo arrivando le designazioni da parte delle associazioni preposte dei membri che andranno a costituire l'Organismo di partenariato della risorsa mare che, pur svolgendo attività esclusivamente consultiva, fornirà un prezioso contributo rappresentando la voce e le necessità degli operatori e delle parti sociali".

Sette luoghi comuni sull'economia

NAPOLI- L'economista **Andrea Boitani** presenta martedì 4 aprile, ore 17.00, alla Stazione Marittima, il suo libro "**Sette luoghi comuni sull'economia**" edito da Giordano editore. Il programma prevede la presentazione di Pasquale Persico, docente di politica economica presso Università di Salerno; successivamente interverrà l'autore e a seguire si svolgerà una discussione tra Bruno Discepolo, Adriano Giannola, Rocco Giordano, Riccardo Mercurio e Pietro Spirito.

"Il problema è l'euro, è colpa delle banche, bisogna fare le riforme, le banche centrali pensano solo all'inflazione...Si tratta di una serie di luoghi comuni che ripetuti acriticamente diventano verità...", scrive Andrea Boitani. Obiettivo del libro è smontare, spiegare e liberarsi da sette luoghi comuni sull'economia contemporanea.

Per immaginare una nuova politica economica occorre uscire dalla gabbia di un pensiero unico che ha ingessato le condizioni di uscita dalla crisi in rigidi comportamenti stagni.

Intervista a Pietro Spirito: il presidente dell'ADSP Medio Tirreno ripercorre esperienze in Ferrovie e Atac

(FERPRESS) – Napoli, 31 MAR – In un museo di Pietrarsa zeppo di autorità, ferrovieri e giornalisti accorsi per la sua inaugurazione ufficiale alla presenza del Capo dello Stato Mattarella, incontriamo Pietro Spirito che nel gruppo Ferrovie dello Stato ha passato diversi anni e oggi è presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Medio Tirreno di Napoli. "Torno volentieri in questo museo – ci dice – perché c'è una certa nostalgia che mi lega a Pietrarsa dal momento che ho lavorato per 20 anni in Ferrovie e torno volentieri soprattutto in questo museo che raccoglie la memoria ferroviaria e l'origine del gruppo che ho visto cambiare nel corso degli anni del mio percorso professionale".

Oggi è responsabile del porto. Quale rapporto con la ferrovia?

"Per quanto riguarda il rapporto è molto importante per lo sviluppo dei traffici commerciali: oggi non si fa nessun treno dal porto di Napoli agli interporti campani e per questo stiamo lavorando insieme a RFI per fare un accordo di programma che metta a disposizione delle imprese ferroviarie i collegamenti già disponibili verso gli interporti.

Si tratta di 5 treni al giorno, per sei giorni a settimana, quindi una potenzialità di infrastruttura molto rilevante.

Poi farò una gara per mettere in concorrenza le imprese ferroviarie per gestire questa capacità e mi auguro che possa cominciare un'attività ferroviaria in grado di mettere in collegamento l'economia del porto con quella dell'entroterra campano".

Una nuova esperienza, in un momento di forte rilancio della cura del ferro e per di più a Napoli.

"Torno nella mia città natale dopo 33 anni e ne sono contento. E' un'esperienza interessante perché il sistema dei porti della Campania (Napoli, Salerno e Castellammare) sono uno dei temi di sviluppo economico su cui bisogna misurarsi affinché la regione possa essere sempre più competitiva e perché le città possano costruire un rapporto con il loro porto, in particolare Napoli".

Lei è stato nel gruppo Fs, all'interporto di Bologna, ora al Porto di Napoli, ma ha passato diversi anni in Atac. Come vede il futuro dell'azienda?

"Ho sintetizzato quello che penso in un libro che si chiama Trasportopoli dove ho cercato di fare una mia radiografia dell'oggi e della storia pregressa per cercare di capire il perché siamo arrivati a questa situazione. Tutte le aziende si possono risanare ma ci vuole una continuità di indirizzo, una capacità di separazione tra i compiti dell'azionista e quelli del management. C'è quindi da ricostruire una governance che sia adeguata alla stabilità. Se la governance non ha stabilità e non ha le idee chiare sugli obiettivi che bisogna raggiungere Atac non potrà mai essere risanata".

Quindi il problema sta a monte?

"Il problema sta a monte e a valle! Soprattutto quando si arriva a situazioni così complicate e si attraversa trasversalmente la catena di tutti gli stakeholder, fornitori, sindacati e tutti quelli hanno rapporti con l'azienda e tutto l'insieme di relazioni che la condizionano. Su questo quindi bisogna lavorare. Roma è una grande città con un problema molto significativo di mobilità e quindi per migliorare la qualità della vita dei cittadini questo è uno dei temi fondamentali. La strada da fare in questo senso certamente non è breve, non bisogna farsi illusioni ma se ci si mette nella direzione giusta con la voglia di fare ce la si può fare. L'importante è dare segnali nella direzione corretta, quelli che vedo attualmente mi paiono ancora molto fragili e contraddittori".

Cosa pensa dell'idea della funivia?

"Credo che ci dovrebbero essere altre priorità. Dal mio punto di vista dovrebbe essere fatta una rivitalizzazione della rete tranviaria della città e ovviamente il completamento della rete metropolitana. I lavori della metro C vanno molto a rilento e consiglio sempre di rileggere quello che Cantone dice sulla metro C, quindi c'è un problema serio".

La stazione marittima, la polemica

Gli armatori attaccano Spirito: «Nausicaa, piano blocca-porto»

La replica al presidente dell'Authority: «Finora solo sprechi»

Si infiamma il dibattito dopo li diktat del manager: «Progetto da realizzare, stop a chi boicotta»

Antonino Pane

La determinazione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale ha subito infiammato il dibattito. Sul waterfront, riferendosi in particolare al Beverello e al raddoppio dell'edificio Magazzini Generali, Pietro Spirito ha affermato che il «progetto c'è e lo realizzeremo». Che «l'amministrazione pubblica ha investito soldi e certamente non farà marcia indietro e non si lascerà frenare da interessi privati». Ed ancora «fino ad oggi non c'è stato lo Stato. Oggi c'è, è l'Autorità Portuale che prenderà una decisione che sarà quella definitiva».

Parole che non sono andate giù agli armatori, non tanto per i contenuti quanto per i toni e per quello che si vuol lasciare intendere quando si parla di «interessi privati che frenano». E la risposta non tarda a venire. Raffaele Aiello, rappresentante degli armatori al tavolo di partenariato e presidente di Fedarlinea, mostra il documento della sua organizzazione che «sinonima buona parte del piano triennale» e ribadisce che gli armatori non sono disposti a subire provocazioni. «Mi dispiace molto che il presidente Spirito alimenti questa inutile polemica. Noi abbiamo detto con chiarezza che il progetto Nausicaa non piace agli armatori, cioè non piace agli addetti ai

lavori che sul Beverello operano da settanta anni, non tanto per le qualità estetiche, che sono pure discutibili, ma per le funzionalità che vengono negate. Abbiamo detto a chiare lettere, e non da oggi, che Nausicaa è stato il regno degli sperperi di cui qualcuno prima o poi dovrà rispondere. Abbiamo proposto, proprio in assenza dello Stato di cui parla Spirito, una soluzione progettuale per una durata di concessione di quindici anni investendo con fondi privati ben 10 milioni di euro. E questo lo abbiamo proposto quando l'Autorità Portuale voleva affidare in project financing (cioè con finanziamenti privati) l'opera: almeno avremmo fatto una struttura funzionale e operativa da realizzare in poco tempo, risolvendo tra noi armatori le difficili problematiche della gestione transitoria in fase di cantiere». Ora tutto è cambiato.

«Spirito vuole realizzare - aggiunge Aiello - le strutture di accoglienza al Beverello con soldi pubblici, rinunciando ai finanziamenti privati. Noi armatori abbiamo fatto subito un passo indietro ed abbiamo dichiarato che non ci opporremo al progetto. Resteremo a guardare dove e quando Spirito troverà i finanziamenti e come gestirà il transitorio. E parteciperemo con gioia non alla posa della prima pietra ma

all'inaugurazione del complesso, anche con la soddisfazione di aver risparmiato 10 milioni di investimenti».

Nessuna opposizione, dunque, anzi massima collaborazione. «Tuttavia - conclude Aiello - nessuno potrà censurare le nostre idee e soprattutto nessuno potrà permettersi di raccontare le cose in maniera distorta, in modo da farci apparire come predatori o portatori di strani interessi volti a frenare le opere pubbliche. I nostri interessi sono tutti legittimi. Nessuno ci convincerà che è stato utile impegnare e pagare un progetto oltre 2,2 milioni di euro quando per più di due terzi non potrà essere realizzato in mancanza di un adeguato piano regolatore portuale. E nessuno ci convincerà che è stato giusto spendere 4 milioni per una società partecipata che si è rivelata una scatola vuota. Quanto al convincimento sul progetto Nausicaa del sindaco De Magistris, del presidente De Luca e del ministro Delrio prendiamo atto e aspettiamo i risultati. A ciascuno le responsabilità delle scelte. Spirito dovrebbe conoscere la nostra lealtà: se abbiamo qualcosa da dire lo mettiamo nero su bianco, come è accaduto alla prima riunione del tavolo di partenariato. E infatti Fedarlinea, che sta crescendo in termini di associati, ha presentato un documento di 5 pagine al presidente Spirito, al segretario generale e ai componenti del tavolo di partenariato che non risparmia critiche alla gestione del progetto Nausicaa, al raddoppio dell'edificio Magazzini Generali, al completamento dei Grandi Progetti. Siamo preoccupati per il futuro dello scalo: il porto ha bisogno di spazio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il duello

Aiello
(Fedarlinea):
«Eravamo pronti a investire. Ora saremo spettatori»

L'intervento

Porto, io pronto a sfidare gli interessi privati

Pietro Spirito*

Nel mio intervento di giovedì scorso al dibattito sul waterfront del Porto di Napoli, coordinato dal Direttore de «Il Mattino», Alessandro Barbano, avevo dichiarato la mia disponibilità a chiamare per nome e cognome chi in questi anni ha rappresentato solo l'interesse privato, bloccando i progetti per l'ammodernamento ed il rinnovamento del waterfront stesso. Dopo aver letto la replica degli amministratori pubblicata ieri sul Mattino, verifico con piacere che non s'era proprio bisogno di fare i nomi di chi ha costantemente rappresentato interessi privati sulla questione del waterfront di Napoli.

> Segue a pag. 38

Dalla prima di Cronaca

Porto, io pronto a sfidare gli interessi privati

Pietro Spirito*

Ne sono contento, e ne ero peraltro sicuro. La differenza, oggi, sta nel fatto che non si sente una sola campana, quella privata, ma due, anche quella pubblica. Il waterfront appartiene alla città, e non è patrimonio di soggetti che egregiamente svolgono la propria funzione imprenditoriale. A ciascuno il suo, avrebbe detto agli antichi romani.

Ovviamente, vanno rispettate e salvaguardate le funzioni dell'economia portuale: la nuova Stazione di Beverello svolgerà esattamente questo ruolo. Da un lato essa costituirà elemento di cerniera tra città e porto, offrendo una passeggiata pe-

donale per restituire a cittadini e turisti una visione tra Piazza Municipio, Castel Nuovo e servizi portuali, dall'altro essa consentirà di migliorare la qualità dell'offerta per i collegamenti con le isole.

Ma, soprattutto, il waterfront non è solo la nuova stazione di Beverello. Il fronte del Porto di Napoli che dialoga con la città abbraccia un orizzonte vasto, che parte dal Molo di San Vincenzo per arrivare sino alla Piazza Mercato. Non concepirlo e realizzarlo in modo unitario, con un disegno funzionale ed architettonico omogeneo, sarebbe stato un colossale errore. Su questo punto il privato non ha mai espresso una opinione: l'orizzonte degli interessi economici si è sempre limitato

alla nuova stazione marittima del Beverello. E il resto? Mistero della fede.

Come i lettori sapranno, il nuovo codice degli appalti prevede la formalizzazione di un dibattito pubblico sulle opere di interesse collettivo. Lo stiamo cominciando, con la vivacità e la chiarezza che merita una questione primaria per il futuro del Porto di Napoli e per il suo rapporto con il centro antico dichiarato patrimonio dell'umanità dall'Unesco. Sarà utile tenere il faro acceso e gli occhi aperti su quello che accadrà. È nell'interesse dei cittadini e del Porto di Napoli.

* *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Entra nel vivo il percorso a Gioia Tauro che porterà al passaggio dei lavoratori nell' Agenzia

Porto, avviate le procedure per la mobilità

Mercoledì a Reggio riunione in Prefettura tra azienda e sindacati

Alfonso Naso Reggio Calabria A distanza di circa un mese dallo sciopero di cinque giorni al porto di Gioia Tauro la vertenza occupazionale registra una significativa novità. La società che gestisce il terminal calabrese, Medcenter Container Terminal, ha avviato le procedure per la mobilità di 400 lavoratori. Attività questa propedeutica per il passaggio degli esuberanti nella costituita Agenzia del lavoro portuale.

La questione sarà adesso sul tavolo della Prefettura a Reggio Calabria mercoledì prossimo quando è prevista una riunione con le organizzazioni sindacali. Sindacati che però da circa un mese non hanno avuto incontri formali con i rappresentanti aziendali. Tranne la riunione convocata da Assologistica nei giorni scorsi a Gioia Tauro. Si arriva, quindi, al tavolo convocato in Prefettura impreparati e soprattutto il percorso di concertazione doveva essere concluso entro un mese e che invece non ha registrato significativi aggiornamenti. Intanto si attende la risposta dell' azienda rispetto alla proposta delle organizzazioni sindacali confederali circa la riduzione del numero degli esuberanti al di sotto delle 300 unità. La società sta proseguendo con la valutazione complessiva degli operai e anche

in questi giorni si stanno svolgendo precise e specifiche riunioni tra i quadri aziendali con il direttore generale Antonio Testi. Certo è che tra fine aprile e metà maggio dovranno arrivare le lettere per la messa in mobilità e il conseguente passaggio nell' Agenzia. Si attende di capire innanzitutto il numero dei lavoratori che usciranno definitivamente dal circuito lavorativo di Medcenter e poi quali criteri saranno utilizzati per l' Agenzia. Saranno quelli di legge, come da qualche settimana si vocifera, ma ci potranno essere diversi pesi sui parametri legali. Questo per garantire la produttività dello scalo e soprattutto per eliminare alcune "mele marce" che Mct non è mai riuscita a espellere. I confederali da un lato e il Sul dall' altro viaggiano su posizioni ancora distanti e soprattutto si guarda anche a soluzioni differenti per la gestione degli esuberanti di personale. La riunione della prossima settimana sarà lo spartiacque che porterà alla fase finale di un percorso cruciale per conoscere il destino del porto di Gioia Tauro.

Gioia Tauro, conferenza stampa nella nuova sede

Authority, Fdl accusa la Regione e Falcomatà «Menti malefiche»

Il rinvio dell' accorpamento con Messina giudicato «elemento di grande squilibrio tra le due sponde»

Domenico Latino GIOIA TAURO «Siamo qui per denunciare l' inerzia dei deputati calabresi del PD e di NCD rispetto alla costituzione dell' Autorità di sistema portuale a guida Gioia Tauro: vogliamo sapere qual è la loro posizione in merito al rinvio dell' accorpamento con Messina e perché non hanno speso una parola in Commissione Trasporti con il ministro Delrio. Dovrebbero dimettersi per non aver difeso il loro territorio».

È il duro attacco di Massimo Ripepi, consigliere comunale reggino e dirigente nazionale di Fdl che ieri, nel corso di una conferenza stampa convocata nella nuova sede del partito in via Roma, ha espresso grossi dubbi sulla volontà politica di mantenere intatti i termini annunciati di perimetro e di governance.

Sul banco degli imputati Ripepi mette anche il sindaco della Città Metropolitana, Falcomatà, «primissimo responsabile», e il Governo regionale. «In Sicilia hanno fatto una mezza rivoluzione - ha esordito - c' è stata una pressione enorme da parte del presidente Crocetta e dei deputati messinesi, che fanno bene il loro lavoro, mentre qui tutto tace. La proroga significa che quasi sicuramente abbiamo perso l' Authority con a capo Gioia: si

prende tempo per poi scorporarla, ma sarà un elemento di grande squilibrio tra le due sponde. È invece fondamentale che la guida sia calabrese, perché rafforzerebbe quella piattaforma dello Stretto che è l' unica a poter dare una proiezione di sviluppo al territorio. Avvieremo un presidio permanente come per l' aeroporto, è l' inizio di un' altra battaglia».

Al tavolo il coordinatore regionale Nello Scuderi; il responsabile per la Piana, Aurelio Timpani; il portavoce cittadino, Nicola Pulimeni, e il rappresentante del giovanile, Francesco Catania. In sala, esponenti dei circoli e il capitano Vincenzo Mondello che ha evidenziato «il gravissimo errore di aver consegnato lo scalo a "questi signori", senza alcun beneficio per la città. Gioia nel top dei porti del Mediterraneo dà fastidio a molti, ma con un' Autorità qualificata le cose possono cambiare».

Catania descrive così la situazione: «Il porto è come una Ferrari parcheggiata, stiamo lì ad ammirarla in

attesa che si deteriori per poi demolirla».

La parola passa quindi a Timpani: «C' è una volontà palese da parte dei parlamentari, con placido assenso dei nostri deputati, di depauperarci dell' Authority - ha precisato -. Bisogna sensibilizzare i cittadini creando un forte movimento di protesta».

Infine, Scuderi: «Delle menti malefiche hanno posto Reggio, Gioia e provincia in sala rianimazione. Mi auguro si trovi il coraggio di reagire, in maniera decisa e democratica».

Dopo aver vinto in sede di giustizia amministrativa, l'impresa Lupò è pronta ad avviare i lavori in tempi rapidissimi

Si aprono i cantieri di riqualificazione della Fiera

Finalmente comincia la stagione degli interventi concreti per il recupero dell'affaccio a mare di Messina

Lucio D' Amico Una tessera alla volta. Forse così non si riesce ancora a dare l' idea complessiva del mosaico, ma la riqualificazione dell' affaccio a mare in una città come la nostra è puro ossigeno regalato a chi non respira più. E allora ben vengano notizie come quella di ieri, cioè l' annuncio dell' avvio del cantiere per il restauro di alcuni dei padiglioni più importanti del quartiere fieristico di viale della Libertà, il Portale (simbolo della Campionaria internazionale), il Padiglione centrale e quello delle Mostre di arte e turismo. L' impresa Lupò Costruzioni, dopo il via libera in sede di giustizia amministrativa (è stato respinto dal Tar anche nel merito il ricorso della società seconda classificata) intende cominciare subito i lavori che, secondo il capitolato d' appalto, dovrebbero essere conclusi nell' arco di 600 giorni. Visto che in estate la cittadella fieristica ospiterà alcuni eventi di straordinario rilievo come il musical "Notre Dame de Paris", il cantiere sarà allestito in modo tale da consentire anche la piena fruizione degli spazi all' aperto. Ma quello che più conta è che l' investimento da oltre 5 milioni di euro è una sorta di spartiacque: dopo decenni di annunci e di promesse, ora si fa sul serio. I fasti della Fiera di Messina non torneranno più ma quel lungomare, ideale prosecuzione della Passeggiata, con il suo patrimonio arboreo preziosissimo, con le sue verande sullo Stretto, con le tracce architettoniche di grandi maestri dello stile liberty e razionalista (il quartiere fu ideato da Adalberto Libera, vi hanno lasciato le loro firme prestigiose Rovigo e Pantano), può trasformarsi nel simbolo di una città che torna a vivere. E a vivere sul mare, come tutte le città portuali e di mare. A vivere di mare e dell' affascinante connubio tra l' azzurro dello Stretto e la cerchia verde delle montagne dei Peloritani che fanno da meravigliosa quinta per chiunque sbarca qui.

La Fiera, dunque, costituisce il primo vero tassello. Gli architetti Franco Purini, Laura Thermes e il messinese Massimo Lo Curzio hanno immaginato la rivitalizzazione di spazi lasciati da troppo tempo nel degrado, con l' obiettivo di restituire l' antico splendore ai Padiglioni ma anche di adeguarli sul piano tecnologico. Il Portale d' ingresso, come detto, è il biglietto da visita della cittadella fieristica: realizzato

- segue

nel 1951, è un vecchio signore di 66 anni che ha accolto, durante la sua esistenza, milioni di volti provenienti da tutto il mondo, ai tempi in cui davvero Messina aveva un profilo internazionale e la Fiera era la sua luccicante vetrina. È più giovane, ma soltanto di un anno, il Padiglione delle storiche Mostre d'arte e del turismo, quello che ospitava, sempre ai tempi gloriosi della Campionaria, gli eventi "speciali", rassegne che facevano il giro d'Italia e del mondo. E poi c'è il Padiglione centrale, quello che venne immaginato con il profilo di una nave da Adalberto Libera e da Mario De Renzi, nel lontanissimo 1938. Quelli erano gli anni del fervore edilizio della Messina fascista e l'intuizione di Libera e De Renzi era sicuramente tra le più geniali, anche se poi non si realizzò mai e l'idea originaria fu trasfigurata da altri due campioni dell'architettura italiana, maestri del Razionalismo, i già citati Pantano e Rovigo. Tutto ciò sintetizza compiutamente quello che è stato il ruolo di Messina in epoche passate, una città dove si confrontavano le migliori intelligenze e i più rinomati progettisti dell'epoca. È quello che vorremmo che Messina tornasse a essere. L'appalto bandito dall'Autorità portuale - che conferma l'assoluta necessità di mantenere qui, in riva allo Stretto, la piena autonomia di investire risorse, attuare progetti e gestire le aree di propria competenza, qualunque siano gli effetti della riforma della portualità italiana - apre la strada ad altri interventi che riguarderanno ancora la Fiera ma che poi si estenderanno, da un lato, alla Rada di San Francesco (al momento della sua riconversione) e, dall'altro, alla Falce e a Maregrossa. E a proposito di Zona falcata, nei prossimi giorni potrebbe essere presentato un altro progetto sul quale la città deve scommettere fino in fondo: quello riguardante la costruzione del grande Acquario dello Stretto, ideato dal docente universitario José Gambino.

Messina Gli stessi esponenti del governo nazionale divisi sulla questione del Ponte, l'incertezza sui porti

Quanta confusione nello Stretto

*Sulla Gazzetta ufficiale per ora resta solo la proroga a giugno dell' **Autorità portuale***

Messina Non si spengono i riflettori sulle questioni cruciali della riforma della **portualità** e delle infrastrutture strategiche nell' Area dello Stretto. Non è servito il passaggio di due ministri del governo Gentiloni - la scorsa settimana Graziano Delrio, ieri Angelino Alfano - a sciogliere alcuni nodi fondamentali. E le dichiarazioni di un altro ministro, Dario Franceschini, in favore del Ponte - rilanciate con forza dal fronte pontista **messinese** - hanno reso ancor più incerto il quadro di riferimento.

Solo qualche giorno prima Delrio aveva liquidato come morta e sepolta, e ormai solo materia da Tribunale, la questione del Ponte. Ieri Franceschini ha invece definito strategico il progetto che deve portare, anche grazie al Ponte, l' Alta velocità fino in Sicilia. Resta aperto anche il capitolo dell' **Autorità portuale**: sulla Gazzetta ufficiale finora è stata pubblicata solo la proroga fino al 30 giugno. Come ci si può fidare delle parole, senza atti concreti? Pagg. 24 e 29.

Gran confusione sotto i cieli dello Stretto

*Sulla Gazzetta ufficiale solo la proroga fino a giugno, chi garantirà il futuro dell' **Autorità portuale**?*

Lucio D' Amico Sulla Gazzetta ufficiale, al momento, c' è solo la proroga fino al 30 giugno. Non c' è motivo di dubitare dell' impegno assunto nei giorni scorsi dal ministro Graziano Delrio, che ha assicurato di mantenere in vita l' **Autorità portuale** di Messina-Milazzo fino a tutto il 2017, ma senza atti concreti, le parole restano parole. Ed è questo il primo capitolo aperto, nel libro della "gran confusione" sotto i cieli dello Stretto.

«Daremo la possibilità di approvare il nuovo Piano regolatore del porto», ha dichiarato Delrio esattamente la scorsa settimana. La Regione siciliana ha assicurato che l' approvazione definitiva dell' indispensabile strumento di pianificazione atteso dal 1955 - questi sono i nostri tempi, madama la Marchesa... - avverrà entro ottobre.

Ergo, a giugno dovrebbe esserci un' ulteriore proroga al mandato commissariale affidato all' ex presidente dell' **Autorità portuale** Antonino De Simone, fino al 31 dicembre. Ma chi può dare certezza sui tempi e sulle scadenze mai rispettate né a **Palermo** né qui a Messina?

Ed ancora. Qualcuno ha forse dato risposte ai quesiti lanciati nei giorni scorsi dagli autorevoli esponenti del movimento CapitaleMessina? Le sintetizziamo rapidamente. 1) La sede

itinerante o l' alternanza tra Sicilia e Calabria, prefigurata nelle parole del ministro Delrio, non è prevista dal decreto di riforma della **portualità** italiana, che stabilisce la localizzazione della sede nel porto "core" dell' **Autorità** di sistema, quindi nel nostro caso Gioia Tauro. Salvo che, ai sensi del comma 3 dell' articolo 7, il governatore della Regione faccia istanza di trasferimento altrove, come è successo per la Sicilia orientale a Catania. Ma da noi chi dovrebbe richiedere lo spostamento della sede, il presidente della Regione Calabria o Rosario Crocetta che, sull' argomento, alterna dichiarazioni furenti a silenzi inquietanti?

2) L' articolazione periferica dell' **Autorità** che avrà sede a Messina è l' Ufficio **portuale** che avrà poteri e mansioni limitati, visto che il decreto attribuisce al presidente «tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione» e «la gestione delle risorse finanziarie». Per garantire, dunque, la piena autonomia amministrativa e gestionale dei porti di Messina e Milazzo, occorre modificare la legge, non c' è

-segue

alternativa. 3) «Il presidente - stabilisce il decreto - amministra le aree e i beni del demanio marittimo, ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il Comitato di gestione, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione». E, quindi, chi può dare certezze sul fatto che tutti gli investimenti previsti sulle porzioni demaniali, dalla Fiera alla Falce, saranno portati a termine, senza che il presidente o i componenti del Comitato di estrazione calabrese, fiatino. L' unica certezza - come ha giustamente sottolineato CapitaleMessina - è costituita dal fatto che nel futuro Comitato di Gestione vi è uno squilibrio nei rapporti di forza tra le due sponde dello Stretto: tre componenti su 5 sono infatti di nomina calabrese, uno nominato dalla Regione, uno dal comune di Reggio ed uno da quello di Gioia Tauro.

Ecco, sono temi concreti, non battaglie campanilistiche di retroguardia (è incredibile che alcuni nostri politici e deputati continuino ad avere le bende sugli occhi...). Cercansi autorevoli professionisti del cruciverba per risolvere il rebus...

cronaca

Messina, sequestro Italgeo: tutti i dettagli

Sono due gli imprenditori andati ai domiciliari dopo l'inchiesta del Pm Antonio Carchietti sul fallimento della Italgeo, l'impresa che ha concorso ai lavori al Porto di Messina. Insieme ad Aurelio Micale, titolare di una società collegata, ai domiciliari anche il patron della ditta madre, Giuseppe Barbera. Ha l'interdizione temporanea dall'attività imprenditoriale per un anno Antonio Scattareggia, titolare della omonima impresa di Santa Margherita, in zona sud. Obblighi per l'ingegnere Claudio Barbera e Alessandro Giammanco. L'indagine nasce dal fallimento dell'impresa che opera nel settore dei sondaggi e trivellazioni, dichiarato con sentenza del Tribunale di Messina nel febbraio 2015. Secondo il curatore e i giudici alcune operazioni contabili, tra le quali delle transazioni risalenti a diversi anni addietro, non erano del tutto lineari. In particolare la cessione di alcuni rami d'azienda ad altre società. Attraverso queste società la stessa proprietà della Italgeo ha continuato di fatto ad operare in importanti commesse pubbliche, mantenendo i cantieri. Ma soprattutto, è la tesi della Procura, così facendo è stata "svuotata" l'impresa madre, sottraendo il patrimonio ai creditori. Sequestrati conti correnti e beni a 4 società. Le contestazioni di falso contabile e bancarotta fraudolenta sono cristallizzate nel provvedimento di circa 150 pagine siglato dal Gip Salvatore Mastroeni. Agli interessati toccherà adesso difendersi fornendo la loro versione dei fatti. Alessandra Serio.

Occorre decidere quale sarà l' iter del nuovo strumento urbanistico dopo la revoca del nulla osta da parte del Genio civile

Variante al Piano regolatore, settimana cruciale

Santoro convoca una conferenza stampa. Il parere di due geologi: sul rischio sismico niente scorciatoie

Lucio D' Amico «Non c' è nessuna guerra». Il Genio civile non intende in alcun modo alimentare polemiche, soprattutto all' inizio di una settimana che potrebbe essere decisiva per le sorti della nuova Variante al Piano regolatore generale. L' ingegnere capo Leonardo Santoro non ha rilasciato alcuna dichiarazione dopo le polemiche seguite alla revoca del parere favorevole, seppur condizionato, che era stato emesso nel marzo del 2016. L' assessore Sergio De Cola, sentendosi in qualche modo accerchiato e sotto assedio, ha dichiarato di non comprendere proprio le ragioni di una simile decisione, nel momento in cui viene presentata al consiglio comunale una Variante che interessa solo il 5 per cento del territorio cittadino e che, in ogni caso, riduce drasticamente il consumo di suolo.

Santoro, da parte sua, rimanda alle valutazioni elencate nella motivata revoca del parere ma romperà il silenzio giovedì mattina, allorché è stata convocata una conferenza stampa, alle 10, nella sala riunioni del Genio civile, con all' ordine del giorno «la presentazione degli indirizzi applicativi delle norme attinenti l' obbligo di redazione delle verifiche tecniche dei livelli di sicurezza sismica di strutture strategiche e rilevati in provincia di Messina». Non potrà non essere l' occasione per intervenire sulle vicende roventi del Piano regolatore generale.

Vicende sulle quali intervengono, nella loro qualità di tecnici, anche due esponenti del movimento CapitaleMessina, i geologi Gino Privitera e Giovanni Randazzo: «Sentiamo il dovere di intervenire sulla querelle nata dalla revoca del nullaosta del Genio civile alla Variante. Come è noto, l' ing. Santoro ha revocato il nullaosta in quanto, non adempiendo alle pregresse prescrizioni, ovvero la microzonazione sismica, la Variante espone, pericolosamente, qualsiasi intervento di pianificazione urbanistica, ancorché riduttiva, agli imprevedibili effetti, sul costruito e sull' edificabile, di una eventuale amplificazione dell' accelerazione sismica dovuta alla particolare natura dei terreni di sottosuolo presenti nei centri abitati di Messina...». Volendo, deliberatamente, prescindere dalla polemica sul piano normativo, ossia se la richiesta del Genio Civile sia legittima o meno, sul piano scientifico lo è legittima

- segue

e senza ombra di dubbio. Come è facile osservare anche riguardo agli eventi sismici recenti che hanno interessato l'Italia Centrale, in seguito a terremoti distruttivi è frequente una distribuzione dei danni assolutamente disomogenea, laddove si evidenziano forti differenziazioni fra zone contigue. Tali differenziazioni sono da mettere in relazione con una varietà di cause, spesso concomitanti, essenzialmente legate a processi che avvengono alla sorgente del terremoto, a modalità di propagazione delle onde sismiche, a sollecitazioni indotte dalle onde sismiche negli strati più superficiali di terreno, ed alla differente vulnerabilità intrinseca delle costruzioni. Dal punto di vista del rischio sismico è dunque importante essere in grado di valutare l'entità di queste variabili, dalle quali dipende la pericolosità sismica in un dato sito.

La microzonazione sismica di secondo livello, richiesta dal Genio civile per qualsiasi nuova pianificazione - spiegano i due geologi - consiste, appunto, nella verifica della risposta sismica degli edifici esistenti e costruendi rispetto alla propagazione dell'onda sismica sulla superficie. A ciò si aggiunge la necessità di aggiornamento e monitoraggio dei fenomeni connessi alla dinamica geomorfologica cui è esposto il territorio cittadino interessato da processi di erosione costiera, fenomeni franosi, colate rapide di detrito e fango, alluvionamenti. Per tutte queste ragioni fa benissimo il Genio civile a non cedere di un solo passo sul rigore delle procedure che devono accompagnare qualsiasi azione di pianificazione».

Inaugurata tratta della Metropolitana

Da Catania Delrio rilancia le opere strategiche in Sicilia

Riflettori sui porti e sul collegamento con Ragusa «I trasporti, le connessioni sono collegati alla qualità della vita delle persone»

CATANIA «Oggi è una giornata davvero storica. Noi puntiamo moltissimo sullo sviluppo del trasporto metropolitano nelle città italiane perché nei trasporti, nelle connessioni, nella facilità del movimento sta un po' anche il segreto della ricostruzione della fiducia, c'è una chiave per la democrazia».

Lo ha detto il ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio a Catania durante la cerimonia di inaugurazione della tratta Nesima-Giovanni XXIII della Metropolitana.

«Noi - ha proseguito Delrio - non stiamo celebrando solamente gli Ingegneri, gli operai ed una struttura ferrata.

Stiamo celebrando un aiuto concreto alla quotidianità dei cittadini catanesi, che invece di passare ore in macchina in fila potranno raggiungere il loro centro storico, uscire, camminare. Lo facciamo perché i trasporti, le connessioni sono collegate alla qualità della vita delle persone».

«Questo pezzo di metropolitana e l'ambizione che abbiamo di fare nei prossimi cinque anni il raddoppio di questa rete con i finanziamenti, con un programma già stabilito, con i cantieri aperti - ha proseguito il ministro - cambierà profondamente la vita della città. La cambierà perché permetterà a tanti di rinunciare all'auto, di godersi di più la città. Permetterà al Comune

di investire in una politica di promozione, di incentivazione alla mobilità sostenibile perché è chiaro che una grande città storica, bellissima, attraente, turistica come Catania non può rinunciare ad avere una mobilità di tipo sostenibile». Ogni fermata della metropolitana di Catania sarà dedicata a uno scrittore siciliano, come ha sottolineato il sindaco Enzo Bianco inaugurando la tratta Nesima-Giovanni XXIII insieme al ministro Graziano Delrio.

«Sarà un richiamo alla nostra storia e alla nostra letteratura, da De Roberto a Verga», ha detto Bianco. Ma il ministro si è soffermato su altre questioni aperte in Sicilia. A partire dalla portualità e dal conflitto Catania-Augusta.

«Catania ha anche un grande porto, un sistema portuale insieme ad Augusta con cui non siete in competizione perché siete cugini, fratelli...

se volete fare competizione, sforzatevi di farla con i porti del sud del Mediterraneo e con Rotterdam ed Anversa.

Non sforzatevi di farla tra di voi, perché una delle debolezze del nostro Mezzogiorno è proprio questa». Delrio ha tracciato uno scenario internazionale: «Mentre il porto di Malmoe e il porto di Copenaghen, che stanno uno in Danimarca ed uno in Svezia, fanno un' unica autorità portuale - ha aggiunto Delrio - noi discutiamo dove riunire il consiglio di amministrazione tra Catania ed Augusta. Non è così. Sono reduce da una visita in Cina. Devo poter offrire ai grandi armatori mondiali dei sistemi portuali che siano completi sia di turismo che di industria».

Sull'autostrada Ragusa-Catania il ministro ha tagliato corto: «È un problema risolto.

Tra pochi mesi terminerà la progettazione esecutiva e quindi bisogna essere soddisfatti del fatto che le cose vanno avanti».

Tecnis, sindacati da Delrio

A margine dell' inaugurazione della nuova tratta della metro di Catania, le organizzazioni dei lavoratori hanno incontrato il ministro. Mancano all' appello 40 milioni di euro di incassi. Un vertice a Roma per le criticità

La visita di Graziano Delrio a Catania, per inaugurare una nuova tratta di metropolitana, ha dato al ministro la possibilità di un «update» sulle criticità del capoluogo etneo, a partire dalla vicenda Tecnis. I sindacati, infatti, hanno colto al volo l' opportunità della sua presenza e lo hanno incontrato, avanzando specifiche richieste. «Lo abbiamo detto al ministro e al prefetto: la Tecnis si è liberata dal fardello del debito, ma soffre di una crisi di liquidità. Mancano all' appello quasi 40 milioni di euro di incassi per l' inerzia delle amministrazioni debitrice».

I segretari generali di Fillea Cgil (Giovanni Pistorio), di Filca Cisl (Nunzio Turrisi) e di Feneal Uil (Antonino Potenza), proprio in occasione dell' avvio della nuova tratta Borgo-Nesima della metropolitana etnea, i cui lavori sono stati realizzati da Metro Catania 2013, società consortile del Gruppo Tecnis, hanno incontrato insieme alla rappresentanza sindacale di cantiere, il sindaco della città, Enzo Bianco, l' assessore regionale ai Lavori pubblici, Giovanni Pistorio, il prefetto di Catania, Silvana Riccio, e il ministro Delrio. «Le nostre preoccupazioni rispetto alla occupazione attuale e alla occupabilità futura dei dipendenti del colosso delle costruzioni catanesi, sono molto forti», hanno spiegato in una nota congiunta i tre segretari, «in queste condizioni qualsiasi sforzo fatto potrebbe essere vanificato e potrebbe venire meno l' occupazione in tanti delicatissimi cantieri i cui lavori sono in fase avanzata o dovrebbero avere inizio da un momento all' altro. Ricordiamo che è di circa 1.300 milioni il volume delle commesse in portafoglio lavori». Una cifra sicuramente ragguardevole, fondamentale per i piani di sviluppo della società di Mimmo Costanzo e Concetto Bosco.

Per i sindacati, «nel corso di quest' ultimo anno di amministrazione giudiziaria, e a costo di enormi sacrifici, i lavoratori non hanno fatto venire mai meno il loro impegno e hanno sempre seguito passo dopo passo l' operato degli amministratori giudiziari».

Dal canto suo, il sindaco Bianco si è impegnato a sollecitare prima possibile, insieme al prefetto, il sindaco di Roma per accelerare la pratica per i lavori svolti da Tecnis in zona Tiburtina (20 milioni di

-segue

euro). Delrio ha già interessato il presidente dell' **Autorità portuale** di Genova, che solleciterà ulteriormente, in merito al premio di accelerazione dovuto a Tecnis per avere consegnato in anticipo i lavori (11,8 milioni). I sindacati hanno anche apprezzato l' impegno dell' assessore regionale ai Lavori pubblici, Giovanni Pistorio, sul fronte dei lavori dell' anello ferroviario di **Palermo**. È evidente come i circa 40 milioni di euro che mancano oggi dalle casse di Tecnis siano centrali per la gestione del presente e la corretta impostazione del futuro della compagnia.

Nel corso dell' incontro con il ministro, i sindacati hanno anche affrontato un' altra criticità di Tecnis, quella derivante da una vicenda di tasse. Una interpretazione di Riscossione Sicilia avrebbe determinato un mancato incasso di circa 4 milioni di euro, somma che stava per transitare dalle casse dell' Anas a quelle della società. Il blocco non ha permesso il saldo delle retribuzioni del mese di febbraio a molti lavoratori, con i comprensibili disagi del caso. La prossima settimana un vertice a Roma per discutere di tutte le criticità. (riproduzione riservata)

CARLO LO RE

infrastrutture. Augusta, Priolo e Melilli contro il trasferimento della sede. Il sindaco Dipietro: «Si allo sciopero», contestata anche la nomina del commissario Annunziata

Autorità portuale a Catania, ricorso al Tar di tre comuni

OOO Anche i Comuni di Augusta, Priolo e Melilli hanno sposato e fatto proprio il ricorso, presentato nelle scorse settimane da Assoporto Augusta, contro la decisione del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio di trasferire da Augusta a Catania la sede della **Autorità** di sistema del mare di Sicilia orientale. Lo ha reso noto l'altro ieri sera al consiglio comunale il sindaco Cettina Di Pietro, che ha sottolineato di aver fatto un atto di intervento, così come i colleghi di Priolo e Melilli, al ricorso che sarà discusso dal Tar di Catania il prossimo 5 aprile.

In quella data i giudici amministrativi etnei dovranno valutare se concedere la sospensiva del decreto del ministro Delrio, che di fatto bloccherà il trasferimento della sede a Catania. E proprio al ministro, che nei giorni scorsi è stato in visita prima a **Messina** e poi il 28 marzo a Catania il primo cittadino megarese ha scritto di nuovo chiedendo la disponibilità per un incontro non ricevendo nessun riscontro, mentre ormai si procede spediti verso la nomina di Andrea Annunziata a presidente della nuova **Autorità** di sistema Augusta -Catania dopo il via libera di due giorni fa della commissione Trasporti della Camera.

«L' onorevole Marzana è l' unica della provincia di Siracusa che ha presenziato, anche se non fa parte di questa commissione e ha votato contro - ha tuonato il primo cittadino -.

Anche quest' atto è passato e certe persone sono ancora al loro posto.

Rammento le parole in aula durante il consiglio comunale aperto soprattutto da chi aveva un ruolo specifico e che aveva detto che era disposto a fare un passo indietro nella giunta Crocetta e che, invece, è ancora al loro posto. Si tratta di una gravissima responsabilità politica per un impegno preso da loro davanti ai cittadini di Augusta». Da qui l' ulteriore appello ai sindacati e allo sciopero a difesa della sede. «Siamo nelle mani dei sindacati che, ancora una volta,- ha aggiunto il sindaco- invito alla mobilitazione. Il 23 marzo ho appreso dalla stampa della volontà dei sindacati Cgil, Cisl e Uil che aspettano di esse ricevuti da Crocetta e che avrebbero fatto una riunione per stabilire le modalità dello sciopero che deve essere da loro proclamato. Ho scritto alle tre sigle sindacali dando immediata

- segue

disponibilità ad aderire alle iniziative che vorranno portare avanti. Nel frattempo mentre scrivevamo e venivamo ignorati Crocetta in un' altra nota diceva che da un ulteriore approfondimento del curriculum vitae dell' av vocato Annunziata si ritiene che possa essere considerato soddisfacente per ricoprire l' incarico di presidente.

In buona sostanza hanno raggiunto l' intesa. Siamo stati tutti presi in giro».

Polemico il consigliere comunale Giancarlo Triberio di «Articolo 1 -Democratici e progressisti», che ha sottolineato che «non tutti i deputati sono nella commissione trasporti e hanno diritto ad essere presenti per votare. In passato - ha aggiunto- più volte il sindaco ha fatto viaggi per andare dal ministro perchè ora non ci è andata a battere i pugni sul tavolo.

Prima chiedeva l' incontro e gli veniva dato subito, guarda caso lo chiede e il ministro non la riceve. Non è credibile, o prima c' era una strada preferenziale oppure ora non si sta facendo tutto quello che si poteva fare. Con questa condotta che si sta avendo augusta sta perdendo autorevolezza». Il consigliere comunale di Attivamente, Angelo Pasqua ha fatto sapere che il parlamentare regionale Enzo Vinciullo che ha presentato una mozione al Parlamento siciliano in cui «alla luce dei macroscopici errori ed illegalità, si chiede il ritiro di tutti gli atti della Regione che hanno erroneamente indotto il ministro ad emanare il decreto e ad avviare ogni iniziativa utile al ripristino della legalità e ad accertare eventuali responsabilità sanzionandole conseguentemente».

Onorato: «Il Porto di Catania sarà hub del Mediterraneo»

«Ma la darsena non è abbastanza larga - dice l'armatore - e va ampliata»

TONY ZERMO CATANIA. Vincenzo Onorato, quarta generazione di armatori, a capo di un gruppo da cui dipendono una settantina di navi e quattromila marinai tutti italiani, punta su Catania. Non dimentichiamo che lui ha le rotte per la Sardegna, l'arcipelago toscano, le Tremiti, la Corsica, la Francia, Malta, Mar Baltico, fa le regate internazionali con Mascalzone Latino, ha creato una scuola di marineria per giovani provenienti dai quartieri a rischio di Napoli, ma ora si è fissato con il porto di Catania e dice: «Diventerà un hub del Mediterraneo, ma bisognerà allargarlo perché anche la nuova darsena non è abbastanza larga. Teniamo presente che Catania è frontiera dell'Africa che nel giro di mezzo secolo passerà da un miliardo e mezzo a 4 miliardi di abitanti. Nel momento in cui si risolvono i conflitti in Libia e in tutto il Nordafrica, Catania è in pole position per i traffici».

Purtroppo i portacontainer che escono da Suez vanno poi a Rotterdam perché non siamo attrezzati.

«Ma il traffico tra Europa e Africa è un traffico che non riguarda il Canale di Suez. Le merci che arrivano dalla Germania e in genere dal Nord Europa arrivano a Catania, e da qui ripartono via nave verso l'Africa, e viceversa per il tragitto inverso».

E' questo il futuro su mare?

«Catania è un punto nevralgico, lei vede che tutte le nostre rotte portano qui. Noi abbiamo la Ravenna - Brindisi - Catania, poi abbiamo la Genova - Livorno - Catania. Tutto a Catania, ecco perché Catania diventerà un hub dove questi semirimorchi verranno scaricati e poi da Catania le merci dovranno partire a bordo delle navi dedicate per il Nordafrica: quando la situazione sarà normalizzata quei porti riapriranno, soprattutto quelli della Libia che ha bisogno di essere ricostruita. Una volta c'era una linea navale Catania Tripoli, così come c'era il volo bisettimanale dell'Alitalia. Il problema non è se, ma solo quando. Intanto a partire dal 18 aprile faremo quattro corse settimanali Catania - Malta con la nave ro-pax "Barbara Krahulik". E' il nome della signora che a Wiesbaden gestisce il network per tutta l'Europa, comprese le nostre navi che faranno le crociere nel Mare del Nord. Lavorano tutto con il web, mentre in

- segue

Italia siamo ancora al 50%».

La nave impiegata su Catania -Malta impiega sette ore nella traversata e porta anche passeggeri. Ora il problema è quello di allargare il porto perché la nuova darsena non riesce a fronteggiare le tante richieste di approdo. C'è un problema di crescita, basti pensare che quando Cosimo Indaco da commissario gestì il porto il traffico era di un milione di tonnellate l'anno, mentre oggi è salito a 8 milioni di tonnellate. La nuova darsena è diventata un propellente per tutti, ma adesso ci vuole ancora di più.

Per la cronaca diciamo che è passata da entrambe le commissioni parlamentari di Camera e Senato la nomina di Andrea Annunziata, già presidente dell'Autorità portuale di Salerno, come presidente dell'Autorità portuale di sistema degli scali di Catania e Augusta. E' presumibile quindi che Annunziata prenderà possesso dell'incarico nel giro di qualche settimana. E allora si potrà parlare delle tante, troppe cose che si sono da fare, a cominciare dalla mancata apertura alla città per finire alla mancata valorizzazione di un porto in una zona bellissima della vecchia Catania con vista sulla cupola del Duomo e sull'Etna.

Autorità portuale

Marzana critica sulla «indicazione» di Annunziata

OOO Sembra ormai certa la nomina di Andrea Annunziata a presidente dell' Autorità d i sistema portuale del mare di Sicilia orientale, che accorpa le Autorità portuali di Augusta e Catania. Anche la nona commissione Trasporti della Camera, riunitasi mercoledì a Roma, ha infatti espresso parere favorevole alla nomina dell' avvocato, già alla guida dell' Autorità portuale di Salerno, in quota Pd, proposta dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio e che ha già l' ok dall' altra commissione tecnica del Senato. Il parere verrà trasmesso adesso al ministro dei Trasporti che potrà dunque procedere con la nomina. A votare si sono stati 21 deputati, 12 i contrari, tra cui Maria Marzana, deputata siracusana 5 stelle secondo cui prima di individuare il presidente "avrebbe dovuto essere, per ragioni di metodo, data soluzione alle criticità emerse". (*CESA*)

Autorità portuale di Augusta, Andrea Annunziata il nuovo presidente ma i 5Stelle attaccano: "balletto di accordi politici in vista delle elezioni"

Andrea Annunziata è il presidente dell' **Autorità portuale** della Sicilia Orientale. Una scelta che fa andare su tutte le furie il "Movimento 5 Stelle" che per voce del deputato nazionale Maria Marzana parla di "balletti" politici in vista delle prossime tornate elettorali. Già all' inizio dell' anno il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, durante il Consiglio dei ministri, aveva presentato i nomi dei presidenti delle **Autorità Portuale Siciliana** e per l' **Autorità Portuale di Augusta** era stato designato Andrea Annunziata. Laureato in giurisprudenza, avvocato, è stato esponente della Margherita. Alle elezioni politiche italiane del 2001 è stato eletto alla Camera dei deputati nel collegio uninominale di Cava de' Tirreni, in Campania, in rappresentanza della coalizione di centrosinistra. Nel governo Prodi bis ha ricoperto il ruolo di sottosegretario al ministero dei trasporti. È stato eletto all' assemblea costituente del Partito Democratico nel 2008. Dal 2008 è presidente dell' autorità **portuale** di Salerno e membro del consiglio direttivo di Assoporti, associazione che rappresenta le autorità **portuali** e i maggiori porti italiani. Ieri, in commissione Trasporti della Camera, Annunziata ha ricevuto 27 voti favorevoli. Adesso, quindi, a stretto giro di posta si attenderà che il Ministro Delrio, con apposito decreto ratifichi la decisione della commissione. Ma il Movimento 5 Stelle non ci sta e attacca frontalmente la decisione presa. " Si è consumato l' ultimo atto del balletto di accordi politici in vista delle elezioni regionali tra il Ministro Delrio, Crocetta e il sindaco Bianco - afferma il deputato Maria Marzana - Ho sostenuto con tenacia e determinazione il disappunto su questa procedura che rispecchia giochi di potere politici e che risulta inopportuna considerati i numerosi appelli sulla collocazione della sede ad Augusta, piuttosto che a Catania, che sono rimasti senza riscontro da parte del ministro. Ignorate definitivamente le caratteristiche dello scalo megarese e la sua centralità lungo le rotte del traffico marittimo internazionale del Mediterraneo nonostante la vigorosa opposizione delle istituzioni locali capeggiate dal sindaco Cettina Di Pietro. Il ministro, cedendo alle evidenti pressioni dei suoi, ha risposto esclusivamente alla geografia elettorale. Ma tutto questo ha i giorni contati, conclude Marzana, molto presto i cittadini faranno valere gli interessi del territorio su queste squallide operazioni di partito".

Il patrimonio di porti e crociere

La Sicilia ha un valore aggiunto generato dal totale dei settori connessi all'economia del mare pari a 20,7 miliardi di euro

La Sicilia ha un valore aggiunto generato dal totale dei settori connessi all'economia del mare pari a 20,7 miliardi di euro, il 4,6% del totale del valore aggiunto del territorio. I dati sono emersi nel convegno «L'economia del mare, opportunità concreta di sviluppo» promosso e organizzato da Intesa Sanpaolo con il supporto di Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo). Palermo, con 4.463 unità, è la settima provincia in Italia per numero di imprese connesse ai settori marittimi. È la terza nel Mezzogiorno dopo Napoli e Salerno. Con 27.600 persone, è quinta in Italia per numero di occupati generati dalle imprese connesse all'economia del Mare. Il trasporto marittimo è fondamentale per l'internazionalizzazione dell'economia della Sicilia. L'87% dell'import-export del territorio avviene con il mezzo navale (in Italia il 37%), si tratta di circa 10 miliardi di euro. Il dato sull'import e sull'export è in calo per motivazioni essenzialmente collegate al prezzo del petrolio. La destinazione principale servita dall'import-export siciliano è il Medio Oriente con il 34% del totale. Il sistema dei porti siciliani (Catania, Messina -Milazzo, Palermo Termini Imerese, Augusta) nel 2016 ha superato le 64,5 milioni di tonnellate di merci, il dato è il più alto dell'ultimo quadriennio; esso rappresenta il 13,4% del totale nazionale. È importante la componente Oil che supera il 67% del totale. Palermo totalizza 6,8 milioni di tonnellate di merci movimentate. In termini di passeggeri, invece, i porti siciliani rappresentano oltre il 20% del totale Italia; le stime di fine 2016 parlano di 9,3 milioni di persone; Palermo dovrebbe attestarsi sui 2 milioni di passeggeri (+8% sul 2015). Circa un milione di turisti sono sbarcati negli scali siciliani con le crociere nel 2016, di cui più della metà sono movimentati dal porto di Palermo. In particolare nel porto di Palermo per l'anno 2017 sono previste 150 toccate nave di cui 57 concentrate nei 4 mesi estivi. Il dato riveste particolare importanza in quanto la destagionalizzazione del turismo è un segnale positivo per il territorio e denota un interesse del turista stesso a visitare il luogo prescindendo dal collegamento con la stagione balneare. Di fatto il 62% delle navi arriva in mesi non estivi; 32 toccate riguardano addirittura l'inverno (da dicembre a marzo). Secondo le stime, gli scali siciliani generano oltre 2 miliardi di euro di valore aggiunto per l'economia nazionale; 1,3 miliardi se consideriamo solo l'economia regionale.

BENE IL TRASPORTO MERCI) Nel segmento del Ro -Ro (traghetti per trasporto merci) gli scai siciliani sono tra le eccellenze italiane; con quasi 19 milioni di tonnellate l'isola rappresenta il 20% del totale Italia ed oltre il 40% del totale Mezzogiorno. Il traffico ha registrato un aumento del 3% nel 2016 rispetto all'anno precedente. Il Ro -Ro rappresenta l'87% del traffico del porto di Palermo con circa 6 milioni di tonnellate di veicoli movimentati. Oltre 7.000 navi hanno movimentato merci e passeggeri nel porto di Palermo nei primi 11 mesi del 2016 (+14% sullo stesso periodo dell'anno precedente). Un segnale importante del fermento dell'intero settore.

«Accordo con privati per il faro del porto»

Il sindaco Enzo Caragliano: «Alcune imprese interessate alla concessione della struttura»

C'è anche il vecchio faro del porto di Riposto, tra le 34 strutture siciliane inserite nel nuovo piano di valorizzazione "Valore Paese Dimore", scaturito dall'accordo sottoscritto il mese scorso dall'Agenzia del Demanio con gli assessorati regionali del Territorio e dell'Ambiente, del Turismo, dei Beni culturali e dell'Economia. Le 34 strutture isolate - che non si è riusciti a dare in concessione a privati con il precedente bando pubblico "Valore Paese" datato 2016 dell'Agenzia del Demanio, poiché le gare erano andate deserte - potrebbero, infatti, essere rimesse a nuovo attraverso un sistema di partenariato pubblico-privato.

«Il recupero del patrimonio pubblico dismesso - ha dichiarato nelle scorse settimane l'on. Maurizio Croce, assessore regionale del Territorio e Ambiente - è inteso in una prospettiva di partenariato pubblico-privato, non più come un costo, ma come leva di sviluppo dei territori e di rilancio del sistema economico». L'inserimento del vecchio faro ripostese di via Duca degli Abruzzi - costruito nei primi anni del secolo scorso, dopo la posa della prima pietra del porto commerciale, avvenuta il 5 agosto 1906 - nel bando dello

scorso anno, che prevedeva una concessione cinquantennale a soggetti terzi dell'immobile di proprietà demaniale, con l'obiettivo di destinarlo ad "attività turistiche, ricettive, ristorative, iniziative culturali, sociali e di scoperta del territorio con pubblica fruizione", aveva fatto ben sperare in una pronta riqualificazione della storica struttura.

Per il faro ripostese non venne però presentata da parte dei privati nessuna offerta. C'è ora anche il portale online "InvestinItalyrealestate.com" a disposizione di soggetti privati, per presentare le offerte di investimento per l'affido degli immobili pubblici.

Quale è la situazione al momento per la concessione del vecchio faro?

«Per quanto attiene al precedente bando, quello emanato lo scorso settembre - ricorda il sindaco Enzo Caragliano - come si sa, non sono state presentate domande di partecipazione. Di recente, alcune imprese erano interessate alla concessione del nostro vecchio faro, ma alla fine non si è raggiunto un accordo con l'agenzia del Demanio. Speriamo possano esserci altre offerte. Avevamo chiesto anni fa che l'immobile venisse dato in concessione al Comune. La nostra intenzione è stata sempre quella di trasformare il vecchio faro in un luogo di accoglienza e informazioni ai turisti che giungono via mare. Il

-segue

luogo si presta per crearvi tale struttura».
SALVO SESSA.

Sicilia: via libera ai lavori urgenti per permettere accesso al porto rifugio di Gela

(FERPRESS) – Palermo, 31 MAR – Il presidente della Regione Sicilia, Crocetta, con un’ordinanza ai sensi della legge 191, ha autorizzato la Protezione civile regionale all’avvio immediato dei lavori di dragaggio del porto rifugio di Gela. La procedura era ferma poiché si attendeva l’esecuzione della caratterizzazione del materiale, che potrà essere disponibile dopo due mesi.

Nelle more la sabbia verrà conservata in un deposito temporaneo coperto, non potrà essere utilizzata o riciclata. “Con tale procedura – dice Crocetta – si può rendere accessibile nel giro di qualche mese il porto e fare partire i lavori complessivi per circa 3 milioni e mezzo di euro”.

Il lavoro rientra nell’accordo delle misure compensative tra Regione comune ed Eni.