



## Primo piano:

### • Riforma dei porti

(Gazzetta del Sud, Italia Oggi, La Sicilia, The Medi Telegraph, Ansa)

## Dai Porti:

### Savona:

"...Varco doganale da 12 min per piattaforma Maersk..." (Ansa)

### Genova:

"...Vte, iniziata installazione dei nuovi parabordi..."

(The Medi Telegraph)

"...Il padre del porto antico: il Blueprint?..." (Il Secolo XIX)

### Livorno:

"...La curiosa storia del porto di Livorno..." (La Nazione Livorno)

"...Chiamata a Malmoe con lo scopo di sviluppare il corridoio ScanMed..."

(Il Messaggero Marittimo)

### Piombino:

"...Porto, infrastrutture, turismo: ripartiamo da qui..." (La Nazione)

"...Smentita l'offerta della General Electric che invece punta a Piombino..." (La Nazione)

### Taranto:

"...C'è il bando per il Polisetoriale...."

(L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph, Il Sole 24 Ore)

### Messina:

"...L'ex fiera campionaria sarà gestita da privati..." (Il Giornale di Sicilia)

### Palermo:

"...Assunzioni clientelari e rapporti con la mafia.." (Gazzetta del Sud)

## Notizie da altri porti

## Notizie da porti stranieri

Il ministro Delrio ha avviato un tavolo di confronto con le Regioni Campania e Liguria

## Porti, si riapre ufficialmente la partita decisiva

Ora tocca a Crocetta e all'intera città far valere le ragioni dell'autonomia dell'Authority di Messina - Milazzo

Il confronto si è ufficialmente riaperto. La partita non è stata ancora giocata del tutto nei tempi regolamentari e, in ogni caso, il risultato potrebbe cambiare perfino nei "supplementari". Le Regioni, soprattutto quelle che ritengono di essere state penalizzate dalla riforma della portualità italiana immaginata dal governo Renzi, hanno cominciato a esercitare le loro forti pressioni. E se il governatore siciliano Rosario Crocetta è stato il primo, in ordine di tempo, a minacciare anche un ricorso alla Corte Costituzionale ponendo seri dubbi sulla legittimità del decreto approvato nelle scorse settimane dal Consiglio dei ministri, altri presidenti hanno attivato i loro meccanismi.

Sono stati Vincenzo De Luca e Giovanni Toti, in nome e per conto delle rispettive amministrazioni regionali della Campania e della Liguria, a incontrare il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio. Come si evince dal documento pubblicato da "ItaliaTrasporti", «la Regione Campania ha fatto sapere con una nota che nel corso della riunione è stata ribadita la propria posizione rispetto all'ipotesi di riforma, riassumibile in due punti: definire prioritariamente il Piano della logistica e, per quanto riguarda le

competenze delle Autorità portuali, modificare le previsioni dell'attuale ipotesi legislativa garantendo la possibilità di approvare i Piani regolatori generali dei porti "in loco", di gestire in autonomia le concessioni delle aree portuali, di mantenere un rapporto con i Comuni che ospitano l'Authority, evitando di spostare sui livelli burocratici competenze essenziali per la funzionalità dei porti.

«Il presidente Vincenzo De Luca-prosegue la nota-ha ribadito la contrarietà a ridurre a una le Autorità portuali della Campania-diversamente da altre regioni - ritenendo che sia da evitare il rischio di introdurre nuovi burocratismi anziché nuova semplificazione». Nel corso della riunione con il ministro Delrio, si è decisa l'apertura di un tavolo tecnico che approfondirà gli aspetti che a giudizio dei rappresentanti delle Regioni sono problematici o critici rispetto all'attuale progetto di riforma dei porti.

Napoli e Salerno, dunque, sono scese in campo. Lo hanno fatto in forma ufficiale, avversando l'ipotesi di accorpamento e chiedendo, in ogni caso, che venga rispettata la piena autonomia gestionale dei due porti campani finora sedi di Authority. La Liguria, da parte sua, avrebbe poco da lamentarsi, visto che la



# La Gazzetta del Sud

---

bozza originaria della riforma prevedeva l' accorpamento di Genova e La Spezia, proposta subito abortita per la violenta reazione dei "poteri forti" genovesi e di quelli spezzini.

Che il confronto si sia aperto, è comunque un fatto positivo anche per le vicende di casa nostra.

È questo, infatti, il momento di calare tutti gli assi possibili sul tavolo, per difendere la "piena autonomia gestionale" dell' Autorità portuale di Messina -Milazzo. Che ciò avvenga tramite l' istituzione della sedicesima Authority (erano 24, il Governo le ha ridotte momentaneamente a 15) oppure mediante il chiaro riconoscimento - che attualmente non esiste nel decreto approvato- del ruolo strategico dei porti dello Stretto, ancora non è dato sapersi. Quello che non può essere tollerato è che il sistema Messina -Milazzo diventi subalterno al porto di Gioia Tauro. Bisognerà specificare che le risorse prodotte dal territorio vanno spese qui, non altrove, e che il governo delle aree ricadenti nelle zone oggi di competenza dell' Autorità portuale spetta a Messina, non ad altri soggetti. Ma c' è poi un aspetto più generale che non convince nella riforma: quella che alcuni esperti, come l' ing. Giovanni Mollica, hanno definito la «criminale divisione tra transhipment a sud e gateway a nord». Una divisione che rischia di isolare sempre più i porti del Sud, concentrando investimenti e risorse sul "blocco del Nord", da un lato Genova, dall' altro Trieste, Venezia e l' Adriatico centrale.

*Lucio D' Amico*



# Italia Oggi

---

di operare con un parlamento, figlio di vecchie norme, di vecchi partiti, di vecchi gruppi di potere. Nessuno degli esperti chiamati al capezzale dello Stato ha mai lavorato in una impresa privata (già lo dice la parola esperti). Quando un' azienda privata deve avviare una nuova linea di un nuovo prodotto, individua le risorse necessarie. Quelle che trova al suo interno sono sottoposte a un processo formativo. Le altre sono ricercate all' esterno. Si chiama innovazione di processo e di prodotto e per essa negli anni '80 vennero investiti (dallo Stato) fior di miliardi.

Qualcuno avrebbe dovuto spiegare alla gentile signora Madia, digiuna di esperienze lavorative in organizzazioni complesse (come del resto il suo premier), che l' Italia deve cambiare passo e la sua macchina burocratica deve essere profondamente aggiornata. Lo strumento in uso nelle realtà aziendali è una pianificazione per progetti. Si deve (doveva) procedere alla digitalizzazione della contabilità? Si individuava, quindi, una task force che avrebbe studiato il problema, definito le ipotesi e attuato le decisioni. Da questa task force, sarebbe nata la nuova organizzazione deputata al perseguimento della finalità stabilita: gente nuova e motivata, assunta con contratto di diritto privato, licenziabile.

Attraverso un' attenta definizione dell' Amministrazione del futuro, quella per progetti e obiettivi, si sarebbe determinata una spietata selezione delle risorse disponibili e mobilitabili.

Invece, con i pannicelli caldi della signora Madia non abbiamo niente in mano, solo qualche minuscola nocciolina. Con l' aggravante che il sistema mediatico del governo dichiara fatta una riforma che non esiste. Mentre contro il governo stanno muovendosi le corazzate, come il Corriere della sera, le armi di cui esso dispone rimangono poche e inefficienti, come dimostrano i deludenti risultati della cosiddetta ripresa.

Se ciò che ha messo in campo Renzi non serve o non è abbastanza, il bluff di una narrazione troppo enfatica viene presto in luce e la gente non potrà essere mai contenta di ciò che è stato fatto, ma sarà scontenta di ciò che non è stato fatto ed è stato fatto male. Chi non vede non vuol vedere. Mano a mano che i mesi passano, i sogni di gloria si spengono e la realtà prende il sopravvento. Salvo colpi di coda o il precipitare della situazione internazionale, il destino del governo sembra, oggi, segnato: un lungo deragliamento in fondo al quale incontrerà una seria congiura di palazzo o una sconfitta elettorale.

© Riproduzione riservata.

DOMENICO CACOPARDO

OGGI L' INCONTRO. Da risolvere il management che riguarda gli scali delle città metropolitane di Catania e Messina

## Porti, Delrio e Crocetta vertice a Palermo

Le proposte: leadership iniziale a Catania e **Autorità dello Stretto**

Oggi pomeriggio il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio sarà a **Palermo** per l' inaugurazione di tre nuove fermate del passante ferroviario. Con l' occasione incontrerà il presidente Crocetta e l' assessore Pistorio per esaminare la situazione dopo il decreto relativo all' accorpamento dei porti. Il nodo principale da risolvere è la decisione di accorpare il porto della città metropolitana di Catania al porto «core» di Augusta.

Ci sono dei problemi da risolvere perché non è tutto chiaro e non è tutto facile. Nessun dubbio che Augusta è il futuro sia per la sua ampiezza, sia per la profondità delle sue acque e sia per la breve distanza dal Canale di Suez. Però con obiettività bisogna ammettere che al momento lo scalo megarese non ha le attrezzature sufficienti e necessarie per svolgere il ruolo guida della portualità della Sicilia orientale e dunque sarebbe un' iniziativa prematura caricarla di incombenze eccessive come quella di gestire la **portualità** catanese dai grandi traffici commerciali e dal crocierismo galoppante. Occorre prendere atto correttamente che il porto di Augusta attualmente serve per il traffico petrolifero e chimico, non per altro e che prima di potersi

attrezzare per la leadership occorrono del tempo e degli stanziamenti. Fare le cose in fretta sarebbe dannoso per tutto il sistema **portuale** della Sicilia orientale.

Tra l' altro oggi al Comune di Augusta è prevista un' assemblea cittadina per decidere sui lavori di ampliamento del porto perché ci sarebbero movimenti contrari al progetto urbanistico di ampliamento del porto. Insomma tutti hanno problemi.

La proposta che Crocetta ha in mente di discutere con il ministro Delrio è questa: poiché Augusta non è ancora pronta ad essere il centro direzionale del sistema **portuale** della Sicilia orientale sarebbe meglio affidare inizialmente la leadership all' **Autorità portuale** di Catania che ha moderne strutture per una molteplicità di compiti necessari per la governance. Poi quando Augusta dimostrerà di essere pronta, il compito della governance le toccherà in quanto «core» su designazione dell' Unione europea.

Per il problema dei porti di Messina e Milazzo che dovrebbero essere agganciati al sistema **portuale** calabrese con Gioia Tauro capofila, Crocetta e Pistorio sarebbe propensi a chiedere l' istituzione di un' **Autorità dello Stretto** che accorpi Messina, Milazzo e Reggio Calabria, trattandosi di un importante



# La Sicilia

---

punto sensibile dell' intero Mediterraneo. In questo caso le **Autonità** di sistema dovrebbero passare da 14 a 15 e Delrio non sarebbe favorevole a rivedere i suoi numeri.

## «Non conta chi lo gestisce ma con quali prospettive»

Sul porto di Pozzallo e sulle polemiche sull' **autorità** di gestione una nota del segretario generale della Cgil Giovanni Avola

Riceviamo e pubblichiamo: Il convegno su "Il porto di Pozzallo nell' area del Sud-Est", tenutosi a Pozzallo venerdì, ha avuto il merito di aver fatto chiarezza sulle prospettive a medio e a lungo termine su temi fondamentali come la messa in sicurezza, l' ampliamento e la gestione dell' infrastruttura.

Sul primo aspetto il progetto prevede opere per 147.162.000,00. Una somma notevole che va inserita nel programma dei fondi UE 2014/2020 di imminente definizione da parte del governo regionale.

Allo stato l' elaborato ha bisogno del parere di impatto ambientale che va definito con alcune operazioni propedeutiche che incidono per una spesa di 470mila euro prelevabili dalla delibera 30/2011 con la quale la Regione aveva destinato la somma di 570mila euro a favore del Comune di Pozzallo, ente che doveva farsi carico della progettazione.

Sulla questione della governance del porto, altro tema centrale attesi i provvedimenti assunti dal governo nazionale e la presentazione di un DI alla Regione, tutti sono stati concordi con l' idea di fare sistema con i vari porti della Sicilia orientale per valorizzare le eccellenze del territorio. La concretizzazione del sistema è rimasto un capitolo aperto. Vedremo quale sarà il destino del DI presentato dall' on.

Orazio Ragusa e da altri, che punta a istituire un' **Autorità portuale** regionale per quei porti rimasti fuori dalle due autorità **portuali**, ovvero **Palermo** e **Augusta**. Resta fermo il fatto che l' eventuale scelta di entrare nelle autorità **portuali** nazionali e in quella regionale non sono scelte alternative ma complementari visto che entrambe tendono a migliorare la gestione attuale dei porti.

Non è possibile lasciare la gestione dei porti regionali, tra cui quello di Pozzallo, alle Capitanerie di porto, detentrici di poteri aggiuntivi impropri che nel resto del Paese vengono esercitati da organi di gestione e di controllo rappresentativi di interessi territoriali plurimi. Come dire che l' attività del porto di Pozzallo deve coniugarsi con gli altri porti del Sud-Est; peraltro il decreto legislativo fa salva questa facoltà all' interno del sistema **portuale** di sistema.

Il problema, e qui sono d' accordo con il segretario generale regionale Michele Pagliaro, non è quello di individuare l' autorità di gestione dei porti siciliani, ma capire quale politica si intende adottare. La Sicilia deve poter camminare con tutte le gambe dello sviluppo e in questo senso è apertissima la sfida con i porti europei che vantano un giro di centinaia di migliaia di tonnellate in più.



# La Sicilia

---

Senza un piano di sviluppo, come ha precisato Gianna Fracassi, segretaria nazionale della Cgil, non si va da nessuna parte.

Un piano che sia innanzitutto utile a venire incontro alle esigenze dei territori. Due le questioni aperte nella fattispecie di Pozzallo: le risorse e le idee. E su queste che bisogna continuare a lavorare.

GIOVANNI AVOLA Segretario Generale Cgil Ragusa.

## La Quaresima del porto rapinato dell'anima e del cuore

Hanno copiato, frugato e saccheggiato i suoi segreti più preziosi, fino a riproporne su scala nazionale la sostanza e lo stile: la gestione di **Pasqualino Monti** a Civitavecchia è il nuovo paradigma della globalità marittima. Tanto è inconsistente e inutile la  **riforma del ministro Delrio**, quanto è solida la leadership del riconfermato commissario del porto della Capitale, nonostante accuse e rilievi lunghi un chilometro mossi dalla Corte dei Conti. Non è Delrio ma Monti la parabola perfetta della nuova portualità trasversale e arcobaleno. Se la proposta del ministro è fumosa, non riordina, non seleziona, non risolve uno solo dei problemi legati al lavoro, allo sviluppo e agli investimenti che lacerano le banchine, il vuoto di potere sembra costruito apposta per congelare il sistema e favorire le scorribande del commissario Monti. Che si appresta a imporre **una tassa di due euro per passeggero** (crociere e traghetti) per l'intero 2016, con la scusa del lievitare dei costi necessari a garantire la sicurezza per il Giubileo. E si ritaglia pure un ruolo da docente al corso organizzato a Ortona sull'economia del mare e il valore della portualità. **Il sole della Lanterna si spegne in piazza De Ferrari, a Palazzo San Giorgio e in via Garibaldi**. Dove la politica è stata sostituita da gemiti. Flosci, smunti, tirati fuori a fatica. Ha vinto quel che ha vinto: il sacro diritto a sgomitare. Non si tratta di cinismo, è la realtà del gioco. Per vincere è indispensabile vendere l'anima, una volta arrivati in cima non è consentito tenersela. È per questo che la lotta è altrove. Se non si riescono a ridurre i Comuni, a eliminare le **Camere di commercio e le Fondazioni bancarie** (la base del consociativismo), se i poteri grandi e piccoli incidono come prima alla faccia dell'interesse pubblico e di obiettivi di politica dei trasporti, se gli operatori portuali e i politici pretendono "uno di loro", meglio se di entrambi, se le Università perdono posizioni in ambito internazionale, se merito e talenti non sono mai premiati, proprio dalla portualità dovrebbe venire un segnale opposto? Ma dai... Tutti, indifferentemente, fanno carte false perché venga nominato presidente del porto l'amico, il socio d'affari, il consulente o l'avvocato, il maggiordomo o il politico di turno: non importa chi, purché mantenga lo status quo. Sullo sfondo, c'è l'assalto a Genova, umiliante nella sua banalità. **A Roma si sta radicando la convinzione che Genova non vuole essere competitiva** come piattaforma portuale e logistica. E che la politica locale, l'economia, la società e le istituzioni non offrono alcun progetto, pubblico o privato, tale da comportare un cambiamento anche sotto il profilo degli investimenti stranieri in funzione della crescita. Non è casuale che i pochi soldi disponibili lo Stato li spenda nei falliti terminal del Sud. **Ma c'è di più e di peggio**. Il gattopardesco tentativo di contrabbandare la rivisitazione della governance dei porti come il Sacro Graal, fa il gioco dei burocrati del ministero delle Finanze: la vera minaccia, perché puntano allo smembramento del sistema. L'obiettivo di questa scuderia, che detesta i porti, è di impadronirsi delle consistenti tasse generate dai traffici e trasformare le Autorità portuali in enti pubblici a tutti gli effetti, al pari delle Sovrintendenze, dei Provveditorati e delle Capitanerie. Ingessati e privi di autonomia finanziaria e amministrativa. La polpetta avvelenata è il tentativo di applicare alle Authority le norme delle amministrazioni pubbliche, **a partire dal decreto 165**. Per far saltare il contratto di categoria e paralizzare ogni attività. Le azioni intimidatorie esercitate su Palazzo San Giorgio dai Revisori dei conti e dagli altri controllori sembrano coordinate da una regia che vuole bloccare investimenti, innovazione, alleanze. Genova, naturalmente, ci mette tanto del suo. Già storicamente inadeguata, la struttura dell'Authority è oggi alla paralisi totale: inesistente, impalpabile, incapace di ogni decisione, pavida, priva di riferimenti, senza nessuno che ci metta la faccia e il cuore. Ma il porto con le stellette e il segretario generale con la gastrite da indecisionismo stanno bene a tutti. Non creano particolari turbamenti in Regione e in Comune, anzi... **Il governatore Toti e il sindaco Amleto Mestizia** non saranno costretti ad occuparsi di Blue Print e del nuovo piano regolatore portuale. Incertezza e vuoto di potere, inoltre, sono un'arma formidabile per condizionare prima le elezioni amministrative **a Savona e poi a Genova e alla Spezia**. Dove lo scontro è surreale. Il sindaco Federici, paitiano di ferro, rischia di non avere un futuro politico, dovrebbe tornare a fare l'impiegato dell'Arci. Sparando sul presidente dell'Authority Forcieri, conta di guadagnare riconoscenza tra i renziani-paitiani per altri incarichi e cerca di mettere fuori gioco un possibile contendente a uno di questi posti. Del resto, esiste un reale interesse territoriale per un progetto di crescita, al di là delle contrattazioni al ribasso sulle candidature alla presidenza del porto? **Se non c'è ancora alcun progetto strategico** di utilizzo delle aree oggi occupate dall'Ilva, preziose in una logica portuale, vuol dire che si sta affermando la teoria del "piccolo è bello". In aperta contrapposizione con la necessità di investimenti massicci – nell'ordine dei 15 miliardi – per migliorare il corridoio Genova, Milano, Loetschberg, Gottardo, Basilea, Monaco. Oltre agli accessi e alla diga. Per creare, insomma, un porto-corridoio efficiente e competitivo. **Psa, DB, Trenitalia e Msc-Maersk** sarebbero i partner strategici per gestire le infrastrutture e promuovere i traffici a fronte di un impegno forte del governo. Ma questa operazione ha un senso se gli stessi traffici cresceranno ragionevolmente di multipli e non del 20 o 30% in cinque anni. **Avremo bisogno di un rovesciamento di prospettiva**, di spostare il centro della politica dentro la nostra vita reale. Ma le cose sono quasi sempre come appaiono, e finiscono quasi sempre come si prevede.

## Porti: Serracchiani, rilanciare scalo Monfalcone

Guardiamo ad autorità portuale allargata del FVG



(ANSA) - MONFALCONE (GORIZIA), 15 FEB - "Ci aspetta una sfida importante, quella di rilanciare il porto di Monfalcone con un impegno determinato sia sul piano regolatore portuale, che stiamo portando avanti, sia sulla governance, guardando, in particolare, all'autorità portuale allargata del Friuli Venezia Giulia che raccolga in sé le realtà portuali della regione - Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro - con un forte collegamento con gli interporti regionali, in attuazione dell'avviata riforma sui porti, volta anche ad implementare e rafforzare la natura di piattaforma logistica della nostra regione". Lo ha detto la presidente della Regione FVG, Debora Serracchiani in un colloquio con il sindaco di Monfalcone Silvia Altran, in Comune.

Serracchiani ha ricordato che "saranno importanti gli investimenti, anche a Monfalcone, sulla parte ferroviaria; così come è determinante l'impegno che stiamo portando avanti con le amministrazioni locali, in particolare con il Comune, sull'escavo del canale di accesso al Porto di Monfalcone".

L'incontro ha riguardato anche altre questioni dell'area monfalconese di cui la Regione si sta occupando da tempo, fra cui viabilità, informativa sui lavori per la realizzazione del municipio, cantieristica navale anche alla luce degli impegni che si sta assumendo Fincantieri e implicazioni sociali sul territorio, che registra la presenza di una forte immigrazione.

## Porti: varco doganale da 12 mln per piattaforma Maersk

Pronto bando autorità portuale Savona e Vado Ligure



(ANSA) VADO LIGURE (SAVONA), 15 FEB - Un unico varco doganale per gli attuali terminal commerciali e per la futura piattaforma multipurpose, compresa la relativa viabilità retroportuale di collegamento. E' quanto prevede il bando da 12 milioni di euro previsto dall'Autorità portuale di Savona e Vado Ligure con procedura d'urgenza. L'appalto comprende sia la progettazione definitiva e quella esecutiva sia l'esecuzione dei lavori. Gli interventi dovranno essere ultimati prima dell'entrata in funzione del terminal contenitori Maersk. L'attività della piattaforma, infatti, dovrebbe iniziare nei primi mesi del 2018.

Secondo quanto prevede il bando entro il prossimo 3 marzo dovranno essere recapitate all'Autorità Portuale le domande di partecipazione alla gara, che si svolgerà a procedura ristretta e aggiudicata all'offerta valutata economicamente più vantaggiosa sulla base di criteri che terranno conto dell'aspetto tecnico-qualitativo, del ribasso rispetto alla base d'asta e della durata dell'esecuzione dei lavori. (ANSA)

# Vte, iniziata installazione dei nuovi parabordi

Genova - In questi giorni gli operai sono al lavoro per installare cento nuovi parabordi sulle banchine del Vte, il più grande terminal di Genova. Le nuove dotazioni si aggiungeranno ai cinquanta già esistenti. **Il primo parabordo è stato installato nella parte più a ponente del terminal** in prossimità dell'ex area gru numero uno

**Genova - In questi giorni gli operai sono al lavoro per installare cento nuovi parabordi** sulle banchine del Vte, il più grande terminal di Genova. Le nuove dotazioni si aggiungeranno ai cinquanta già esistenti.

**Il primo parabordo è stato installato nella parte più a ponente del terminal** in prossimità dell'area prima occupata dalla gru numero uno (ora in fase di smantellamento per permettere l'installazione delle nuove gru che arriveranno nella prima settimana di marzo). I nuovi parabordi sono di tipo super cone. Si tratta dello standard oggi più elevato, in grado di rispondere alle notevoli sollecitazioni di navi da 14 mila teu e oltre. I parabordi sono larghi cinque metri e alti due e mezzo. La struttura a cono risponde alle sollecitazioni ricevute e mantiene una distanza di almeno un metro tra la nave e la banchina. In questo modo, si garantisce la piena sicurezza delle operazioni di imbarco e sbarco. I cento nuovi parabordi saranno installati a una distanza di quindici metri uno dall'altro a copertura del chilometro e mezzo di banchina di PSA Voltri-Prà. La fine dei lavori è prevista per luglio 2016.

JERRY LEVINE, INGEGNERE AL MIT DI BOSTON, VINSE NELL'82 IL CONCORSO DI IDEE CHE PORTÒ ALLA NASCITA DELL'EXPO

## Il padre del Porto antico: «Il Blueprint? Grande progetto, ma serve un'attrazione»

«Alla gente bisogna dare un motivo per frequentare le aree dell'ex Fiera»

### IL COLLOQUIO

EMANUELE ROSSI

HA VOLUTO esserci anche lui, al ricevimento offerto dal sindaco di Genova al consolato italiano a San Francisco. In disparte, osservava e sorrideva: Jerry Levine ha ottanta-sette anni ma l'entusiasmo di un ragazzino, quando parla di Genova, la sua seconda città. Perché questo anziano ingegnere del Mit di Boston ed esperto di commercio e investimenti internazionali è stato il "papà" americano del Porto antico e dell'Acquario.

La storia risale addirittura al 1982 e a riscoprirlo è stato l'attuale direttore generale di Porto antico, Alberto Cappato, che ha invitato Levine al ricevimento. «Nel 1982 ho vinto un concorso della Camera di Commercio genovese, aperto a studi di consulenza internazionali, per immaginare un utilizzo diverso di aree della città di Genova per attrarre investitori americani e giapponesi. Fui avvisato del concorso dal mio amico Fabio Capocaccia (storico segretario dell'

ndr) con il quale avevo collaborato in studi sui superconduttori in Silicon Valley».

Un legame che ritorna, trent'anni dopo. «Ebbene, fu un'esperienza fantastica e mi innamorai della città, ma notai anche alcune cose». E la lista che consegnò nel suo report, oggi, fa riflettere. «Notai che c'era un grande e decadente centro storico, che i genovesi evitavano, come una

immensa zona pericolosa. Poi un porto tutto avvolto dal filo spinato che impediva l'accesso al mare. E una Università che aveva bisogno di

un centro di ricerche dove attirare studiosi internazionali. E le sue proposte, al termine di mesi di analisi, furono queste: «Immaginai che si dovesse portare la gente nel centro storico, risanandolo. E aprirlo al mare, togliendo quel filo spinato. Ma ci voleva anche un polo di attrazione, qualcosa che portasse turisti nel centro e si sostenesse

economicamente. Allora ero appena stato all'acquario di Monterey, che è il più grande della California. Così proposi in quello studio di metterci un acquario, che fosse il più grande d'Europa». Profezie che si sono trasformate poi in realtà: «Ci hanno messo dieci anni - sorride Levine - ma si sa come sono i tempi in Italia...». Da allora Levine ha visitato Genova «ogni due anni» e ne ha apprezzato il cambiamen-

to. E ora ha scoperto il nuovo fronte del rinnovamento cittadino, quello del Blueprint: «Ho saputo quello che si legge sulla

stampà di un centro di ricerche dove attirare studiosi internazionali. E le sue proposte, al termine di mesi di analisi, furono queste: «Immaginai che si dovesse portare la gente nel centro storico, risanandolo. E aprirlo al mare, togliendo quel filo spinato. Ma ci voleva anche un polo di attrazione, qualcosa che portasse turisti nel centro e si sostenesse economicamente».

Ma Levine non si candida per un altro studio: «Ho un po' di anni e mi piace venire a Genova in vacanza, ma per fare un'analisi approfondita ci vuole tempo e uno studio reale, come quello che ci venne commissionato allora». Oggi, in effetti, il Comune ha aperto alle idee con un concorso per architetti in grado di "riempire" il disegno di Renzo Piano. E per il direttore generale di Porto antico la strada intrapresa è quella giusta: «Quell'esperienza di trent'anni fa - dice Cappato riferendosi alla storia di Levine - è illuminante del fatto che aprirsi alle idee può solo portare benefici. È quello che abbiamo cercato di fare con il viaggio a San Francisco, che ci è servito soprattutto a interessare relazioni». Quanto a quello storico report del consulente americano, «si può dire che ci aveva visto lungo, almeno sulla parte del turismo: Genova oggi è una città che ha riscoperto una sua bellezza e si sta aprendo al mondo. Bisogna fare di più anche per il business e noi, al Porto antico, facciamo il possibile con la componente congressuale».

OTTAVIO NICOLI / DISEGNI DI RICCARDO BIANCHI

### FORMULA VINCENTE

«Allora proposi di creare l'Acquario più grande d'Europa: modello da replicare»



Jerry Levine (a destra) con Cappato a San Francisco

## **Mossa contro il Disegno blu** Il comitato Porto aperto diffida il sindaco «Riparazioni, nessun controllo sui fumi»

\*\*\* UNA DIFFIDA al sindaco Marco Doria, perché non avrebbe preso alcun provvedimento amministrativo in relazione alla documentazione scientifica sull'inquinamento delle riparazioni navali. Il Comitato Porto aperto, che riunisce residenti di Carignano e i circoli del Duca degli abruzzesi, attacca il sindaco con una mossa che ha nel mirino soprattutto il Blueprint. Nel disegno di Renzo Piano, infatti, è previsto proprio il tombamento del porticciolo per allargare l'area delle riparazioni navali. Il Blueprint è stato adottato dal Comune di Genova, ma secondo il comitato questo è avvenuto senza i relativi approfondimenti sulle emissioni delle attività di riparazione navale, secondo il comitato incompatibili con la presenza di un quartiere residenziale a duecento metri di distanza in linea d'aria. La diffida è diventata materia di un'interrogazione del Movimento 5 stelle che sarà discussa oggi.

## La curiosa storia del porto di Livorno

**Peculiarità labroniche tra famosi letterati e tradizioni marinaresche**

**NON C'È DUBBIO** che il commercio dell'antica Livorno abbia sempre attirato molti forestieri, sia di passaggio sia decisi a rimanere, infatti è stata più volte citata da grandi della letteratura inglese, come Charles Dickens che la definisce "luogo prospero, attivo e pratico, dove l'ozio è scacciato dal commercio. Le leggi che vi si osservano in fatto di traffici e di mercanzie sono assai liberali e favorevoli" e Richard Cobden che invece la descrive "splendida città cui il commercio s'estende ad ogni parte del globo".

**LIVORNO** durante tutto il seicento, soprattutto grazie alle leggi "Livornine", è luogo di incontro delle grandi marine europee e scalo tra Oriente e Occidente: i personaggi più conosciuti dell'aristocrazia e della borghesia inglese che vi hanno fatto sosta William Davies, Robert Barygrave, James Drummond e Nicholas Brook. Oltre ai britannici

hanno avuto un ruolo fondamentale nelle esportazioni internazionali i Paesi nordeuropei, Israele e di paesi orientali. Ma non tutti sanno che grande importanza per lo sviluppo del porto fu dovuto al lavoro degli "Arrisatori": uomini senza paura, navigatori, poliglotti, conoscitori di ingegneria navale e meteorologia, capaci pescatori, abili facchini che si avventuravano sul mare fra la secca della Meloria e la Corsica in cerca di fortunate occasioni.

**QUELLA**, per esempio, di essere chiamati a bordo delle navi vicine a Livorno, per pilotarle fino al porto, di venire prescelti dai comandanti, per il carico e il discarico delle merci e, infine, il recupero dei grossi retili alla deriva. Grazie a questi "servizi" il commercio aumentò vertiginosamente. Numerose sono le leggende nate dalle im-

prese degli Arrisatori, gente forte, ricca di coraggio e priva di timore, gli equipaggi erano composti da

dieci vogatori e un timoniere che guidava l'intera vagonata. Il timoniere era un profondo conoscitore del mare, della costa, delle navi e del loro carico; diventava quindi un capitano a tutti gli effetti, ammirato e temuto.

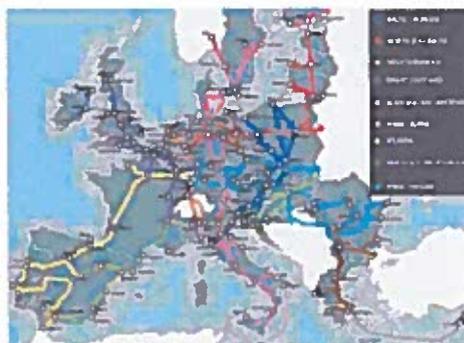
**DI FONDAMENTALE** importanza era la forza fisica dei rematori e per fare ciò dovevano tenere in forma i loro muscoli e nelle ore libere nelle acque antistanti i loro scali o approdi, si allenavano, spesso e volentieri osservati dalle famiglie e dalla gente del villaggio, dando spettacolo sfidando le altre imbarcazioni con voga possente e sicura. Fu quello uno dei pochi svaghi che per centinaia di anni ha allietato la povera gente livornese. Nacquero così le prime gare spontanee di popolo, senza premi, senza riconoscimenti, ma corse con il cuore pensando che il nemico era quello di sempre: il mare.



## Iniziativa voluta dal coordinatore Ue, Pat Cox, per stimolare il dialogo Anche **[redacted]** di Livorno chiamata a Malmoe con lo scopo di sviluppare il corridoio «ScanMed»

LIVORNO - Stimolare il dialogo allo scopo di sviluppare un Corridoio più dinamico ed efficiente: questa l'iniziativa voluta dal coordinatore Ue per il Core Network Corridor Scandinavia - Mediterraneo (ScanMed), Pat Cox, concretizzata nell'incontro svoltosi in Svezia a Malmoe, tra i principali scali che fanno parte del Corridoio.

«È la prima volta che viene organizzata una simile iniziativa, focalizzata solo sui porti», ha detto Cox, ringraziando i porti italiani presenti all'incontro (Ancona, Augusta, La Spezia e Livorno), non hanno infatti voluto mancare all'appuntamento che, come ha ribadito lo stesso coordinatore dell'Ue, «rappresenta un laboratorio di idee dove vengono condivise le buone pratiche che ciascun porto ha messo in campo».



La rete dei nove Corridoi europei

### **[redacted]** di Livorno

si è metterà in essere, in modo da creare i presupposti per la realizzazione di un corridoio ScanMed più efficiente e così effective».

In rappresentanza **[redacted]** di Livorno ha partecipato all'incontro di Malmoe Francesco Ghis, capo area della Direzione pianificazione e studi. «L'occasione è stata utile per meglio comprendere le strategie dei porti dello ScanMed dal punto di vista della

governance, dell'organizzazione dei traffici, delle dotazioni infrastrutturali e degli sviluppi futuri», ha detto Ghis, sottolineando come ci sia l'interesse a costruire un corridoio ScanMed condiviso. Nell'occasione il porto di Livorno ha presentato le principali iniziative in essere, dalla piattaforma Europa alla nuova infrastrutturazione ferroviaria, che a partire da giugno collegherà le banchine e la rete viaria

nazionale, consentendo al porto di inserirsi sempre più profondamente nel corridoio ScanMed.

«Cox si è mostrato inoltre molto interessato alla riorganizzazione dei porti italiani con particolare riferimento ai sistemi portuali che verranno a crearsi rendendo così possibile l'integrazione nel corridoio di nuove realtà portuali», ha aggiunto il funzionario del **[redacted]**.

Al termine dei lavori, i partecipanti hanno individuato alcuni settori dove iniziare a sviluppare sinergie e attività comuni: eliminazione dei colli di bottiglia; standardizzazione dei sistemi IT; approccio comune alla Bei per la ricerca di finanziamenti; creazione di un "one stop shop" che identifichi, per mezzo di un marchio comune, i porti dello ScanMed nelle attività di marketing e promozione.

**PIOMBINO** VAL DI CORNIA DEL FUTURO. I CONSIGLIERI REGIONALI DEL PD INDICANO LE PRIORITÀ

## Porto, infrastrutture, turismo: «Ripartiamo da qui»

- PIOMBINO -

«**COMPLETARE** i progetti su porto, infrastrutture e turismo per la rinascita della Val di Cornia». È partito dalla Val di Cornia il ciclo di incontri «Facciamo vincere la Costa. Facciamo vincere la Toscana» promosso dal gruppo Pd in Consiglio regionale. I consiglieri Gianni Anselmi, Antonio Mazzeo e Francesco Gazzetti sono stati faccia a faccia con categorie economiche, sindacati e cittadini. L'obiettivo è quello di elaborare proposte politiche assieme agli amministratori locali, categorie, lavoratori, iscritti Pd e semplici cittadini. Sviluppo del porto, attuazione dell'accordo di programma con particolare riferimento ai

capitoli riguardanti la reindustrializzazione, la diversificazione economica e le bonifiche, viabilità e infrastrutture i temi principali affrontati da Antonio Mazzeo, vicesegretario Pd Toscana, Gianni Anselmi, presidente Commissione Sviluppo economico, e Francesco Gazzetti che hanno prima incontrato le categorie economiche e i sindacati e quindi, a Venturina Terme, hanno preso parte al dibattito «La Val di Cornia nel futuro della costa toscana» insieme a Rossana Soffritti, sindaco di Campiglia Marittima, Massimo Giuliani, sindaco di Piombino e Valerio Fabiani, segretario Pd Val di Cornia Elba. Due appuntamenti dai quali i consiglieri hanno raccolto importanti spunti. «La costa to-

scana è attraversata da crisi gravi e deficit competitivi strutturali - evidenzia Anselmi - a partire dalle infrastrutture e i servizi per la mobilità, penso nella nostra zona alla 398 che rappresenta una priorità assoluta, sulla quali prosegua il lavoro politico ed istituzionale ad ogni livello; ma è anche un'area di enormi risorse e potenzialità che, collocate in una visione strategica integrata, possono far crescere tutto il contesto regionale». «Siamo partiti da Piombino, realtà che può essere un modello di risposta alla crisi grazie alla capacità di fare squadra delle istituzioni, del mondo economico, produttivo e sociale e dei sindacati. Un modello di coesione sociale da esportare nel resto della toscana» ha aggiunto Mazzeo.



**FRANCESCO GAZZETTI**  
Consigliere regionale del Pd

## Paduletta, affitto a Cilp fino al 2028 Investimenti per oltre 2 milioni

*Smentita l'offerta della General Electric che invece punta a Piombino*

- LIVORNO -

PIÙ ANCORA che perplessità, il dibattito che sembrava aprirsi sulla vendita delle aree di Paduletta per salvare i bilanci della Spil sta producendo in porto sorpresa e qualche ironia. Perché le aree in questione sono, per prima cosa, in affitto almeno fino al 2028 alla Cilp. Perché la stessa Cilp ci sta investendo sopra qualcosa come due milioni di euro per la riqualificazione e il risanamento delle vetuste (e pericolose) strutture di capannoni e ricoveri, con tanto di gara già assegnata all'Ati Cnc-Cft. E perché, se proprio la Spil volesse vendere a qualcuno, sarebbe la Cilp ad avere il diritto di priorità nell'acquisto. Un acquisto che risulta essere stato già proposto a Spil dalla Compagnia-impresa (oggi «rinforzata» dai gruppi privati Negri & Neri) almeno da un

anno: senza quindi dover andare a cercare altri poco probabili aspiranti. E dando per scontato che l'eventuale priorità di acquisto sarebbe fatta valere anche in via giudiziaria, sulla base del Codice Civile.

L'IMPRESSIONE in sostanza è che ci sia qualcuno - qualche me-

### IL PRECEDENTE

**L'acquisto è già stato proposto alla Porto Industriale dalla Compagnia-impresa**

diatore auto nominatosi tale? - che starebbe provando a mestare nel torbido. La stessa General Electric, che da anni opera nel nostro porto appoggiandosi in particolare al terminal Lorenzini, si è

di dichiarata interessata a continuare il rapporto con il suo riferimento storico della sponda est della Darsena Toscana, cioè con Lorenzini, con i cui vertici opera in piena armonia. E semmai guarda alle grandi aree e ai grandi fondali disponibili a breve nel porto di Piombino, dove il commissario Guerrieri starebbe per concretare per GE la concessione di almeno 200 mila metri quadri di piazzali strategicamente disposti per gli assemblaggi della grande carpenteria e delle turbine dell'industria. L'area della Paduletta ha un valore di circa 15-20 milioni di euro mentre il terreno agricolo che la Spil ha a Guastucce, dove insistono capannoni locati ad imprese, vale circa 2 milioni di euro, ha confermato la presidente della Spil Barbara Ferrone.

A.F.

## Taranto, c'è il bando per il Polisettoriale

L'Autorità portuale di Taranto avvia il bando a evidenza pubblica per mettere sul mercato il molo polisettoriale, sede del terminal container da mesi ormai libera dopo il disimpegno della società Taranto Container Terminal messa in liquidazione a giugno dai suoi azionisti. Dopo il via libera del ministero delle Infrastrutture e del comitato portuale, ieri l'Authority ha inviato il bando per la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (Guce) e sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana (Gu). Il bando riguarda la promozione di una gara a evidenza pubblica recante il titolo Procedure amministrative in materia di demanio marittimo adottato dall'Autorità portuale di Taranto per il rilascio di una o più concessioni afferenti il molo polisettoriale del porto di Taranto mediante la procedura del dialogo competitivo. «L'Autorità portuale - spiega il commissario dell'Authority, Sergio Prete - per le finalità connesse allo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori con servizi di linea oceanici-feeder unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro, intende continuare ad assentire, in relazione ai propri compiti istituzionali, una o più concessioni afferenti il compendio denominato molo polisettoriale del porto di Taranto mediante gara ad evidenza pubblica. «Pertanto - comunica Prete - in esecuzione della delibera del 28 gennaio 2016 del comitato portuale, in data odierna è stato inviato alla Gazzetta ufficiale della Comunità europea (Guce) ai fini della pubblicazione il bando di gara relativo all'oggetto». Lo stesso bando sarà pubblicato anche sulla Gazzetta ufficiale italiana. L'Autorità portuale così come il ministero delle Infrastrutture non escludono che per il terminal container possano esserci una o più concessioni relative anche ad altri settori merci e non più solo transshipment così come è stato per Evergreen, azionista della società Tct, ora in liquidazione, insieme a Hutchinson e Gsi. Alfio Sassaroli



# Taranto, c'è il bando per il terminal container

Taranto - L'Autorità portuale di Taranto avvia il bando a evidenza pubblica per mettere sul mercato il molo polisettoriale, sede del terminal container da mesi ormai libera dopo il disimpegno della società Taranto Container Terminal messa in liquidazione a giugno dai suoi azionisti

**Taranto - L'Autorità portuale di Taranto avvia il bando a evidenza pubblica** per mettere sul mercato il molo polisettoriale, sede del terminal container da mesi ormai libera dopo il disimpegno della società Taranto Container Terminal messa in liquidazione a giugno dai suoi azionisti. **Dopo il via libera del ministero delle Infrastrutture e del comitato portuale**, oggi l'Authority ha inviato il bando per la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (Guce) e sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana (Gu).

**Il bando riguarda la promozione di una gara a evidenza pubblica recante il titolo**

«Procedure amministrative in materia di demanio marittimo» adottato dall'Autorità portuale di Taranto per il rilascio di una o più concessioni afferenti il molo polisettoriale del porto di Taranto mediante la procedura del dialogo competitivo. «L'Autorità portuale - spiega il commissario dell'Authority, Sergio Prete - per le finalità connesse allo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori con servizi di linea oceanici-feeder unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro, intende continuare ad assentire, in relazione ai propri compiti istituzionali, una o più concessioni afferenti il compendio denominato molo polisettoriale del porto di Taranto mediante gara ad evidenza pubblica. «Pertanto - comunica Prete - in esecuzione della delibera del 28 gennaio 2016 del comitato portuale, in data odierna è stato inviato alla Gazzetta ufficiale della Comunità europea (Guce) ai fini della pubblicazione il bando di gara relativo all'oggetto». Lo stesso bando sarà pubblicato anche sulla Gazzetta ufficiale italiana. **L'Autorità portuale così come il ministero delle Infrastrutture non escludono che per il terminal container possano esserci una o più concessioni relative anche ad altri settori merci e non più solo transhipment** così come è stato per Evergreen, azionista della società Tct, ora in liquidazione, insieme a Hutchinson e Gsi.

## IN BREVE

nautica / 1 Karsenti acquista i cantieri Canados  
L' imprenditore e yacht broker Michel Karsenti ha acquistato, nei giorni scorsi, il cantiere romano Canados, che produce barche da 19 a 35 metri e compie 70 anni nel 2016.

Karsenti come broker, negli ultimi anni, ha venduto 12 imbarcazioni prodotte da Canados.  
nautica / 2 Tacoli in uscita da Crn  
Lamberto Tacoli, presidente e amministratore delegato di Crn, marchio del gruppo Ferretti specializzato nella costruzione di mega yacht, si appresta a lasciare le cariche all' interno dell' azienda. Il cda di Crn ha infatti deciso di non rinnovare gli incarichi al manager, che da 24 anni lavora in azienda, per marcare una discontinuità gestionale. L' assemblea degli azionisti che ratificherà la decisione del consiglio si terrà a maggio.

Tacoli è anche presidente dell' associazione Nautica Italiana.

gare A Taranto bando per i container  
L' **Autorità portuale** di Taranto ha avviato il bando per mettere sul mercato il molo polisettoriale, sede del terminal container da mesi senza traffici. Dopo il via libera del ministero delle Infrastrutture ieri l' Authority ha inviato il bando per la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell' Ue e sulla Gazzetta ufficiale italiana.



**AUTORITÀ PORTUALE.** Pronto il bando per affidare l' area di 50 mila metri quadrati. Via libera pure all' abbattimento dei padiglioni fatiscenti e al restauro di quelli di pregio

## L' ex «Fiera campionaria» sarà gestita dai privati

Via i mercati estivi dai viali della Campionaria. Via i padiglioni fatiscenti. Via libera a nuove costruzioni e alla ristrutturazione dei padiglioni vincolati dalla Soprintendenza alle Belle arti. I cinquantamila metri quadrati dell' area dove sorgeva la fiera di Messina, entro una quindicina di giorni, saranno messi a bando. Sarà pubblicato un bando europeo aperto ad imprenditori e società che punta a rivitalizzare quell' enorme estensione dove un tempo andava in scena una fiera davvero internazionale e dove, nei locali dell' ex Irrera a Mare, si svolgeva la parentesi del festival del cinema di Taormina.

Lo ha deciso l' **Autorità portuale** che sta lavorando agli ultimi dettagli del bando. Ci sono già fissati alcuni paletti. «Non potranno partecipare - spiega il segretario generale Antonino Di Sar cina- imprenditori che intendono fare dei viali ancora una volta un mercato.

Saranno tenuti in considerazione solo progetti che voleranno alto. Che rivitalizzeranno quell' area anche con nuove costruzioni anche futuristiche». Via libera all' abbattimento di almeno 4 padiglioni come il 7A e il 7B e come quelli in cui sono ospitate in questo momento le bellissime carrozze della famiglia Molonia. Del bando farà parte anche l' ex Irrera a Mare. Il progetto che avrà una validità di almeno vent' anni prevede che il privato investa capitali per rifare la fiera da capo a piedi. I vecchi padiglioni dovranno essere interamente ristrutturati e resi agibili e che la proprietà resti del demanio. Non è la prima volta in cui si tenta di fare entrare i privati nell' area fieristica. In passato un progetto di finanza ad affidamento diretto finì con un' inchiesta della magistratura che portò a provvedimenti anche pesanti. La fiera internazionale, dopo la chiusura dall' ente decretata dalla Regione, dall' allora governo Lombardo, è rimasta in condizioni non certo ottimali. A renderla vitale poche iniziative di imprenditori privati che, senza locali adeguati, non hanno avuto il successo sperato. Bene sono andati gli spettacoli realizzati in un' arena all' aperto e «Messindanza» allestito in un tendone preso in affitto.

L' **Autorità portuale** intende dare spazio nel bando ad iniziative che valorizzino attività ludico ricreative di pregio, attività culturali, ristorazione. La Fiera Internazionale di Messina finché è rimasta in vita era di fatto la più antica fiera del mondo. Istituita da Federico II di Svevia si teneva anticamente nel "piano" tra porta Reale e la chiesa di San Francesco di Paola, a nord della cinta muraria cittadina. Nel 1938, il



# Il Giornale di Sicilia

---

---

regime fascista, pose la prima pietra della nuova Fiera di Messina, trasformata in Fiera delle attività economiche siciliane, nel luogo dove essa sorge ancor oggi pur essendo chiusa, utilizzando il grande giardino a mare dell' ex «Chalet» su un' estensione di oltre 50.000 metri. Concepiti nell' insieme come "una corte aperta verso il mare", i sedici padiglioni della Fiera vennero duramente bombardati nel corso del secondo conflitto mondiale. La Fiera si riorganizzò a tempo di record e riaprì nel 1946, divenendo nel frattempo Ente autonomo. Nel corso dei decenni fino ad oggi, la Fiera, vide gli interventi decisivi di importanti architetti italiani come Filippo Rovigo e Vincenzo Pantano. Alcuni anni fa la crisi, successivi commissariamenti e lo scioglimento che vede ancora oggi una quindicina di dipendenti in attesa di uno sbocco lavorativo. (\*EP\*)

Procura di Palermo su "Girgenti Acque"

## Assunzioni clientelari e rapporti con la mafia

Ex sindaci e deputati ascoltati come persone informate sui fatti

Il sindaco di Agrigento Calogero Fretto, il fratello dell'ex governatore siciliano Totò Cuffaro, Silvio, sindaco di Raffadali, l'ex sindaco della città dei templi Marco Zambuto e altri primi cittadini e politici della provincia di Agrigento sono stati sentiti come persone informate sui fatti, ieri, dal procuratore aggiunto di Palermo Maurizio Scalia e dal pm Gery Ferrara nell'ambito dell'indagine della Dda sulle assunzioni alla Girgenti Acque, la società che gestisce l'erogazione idrica in 38 comuni.

L'inchiesta, che ipotizza tra l'altro il voto di scambio politico mafioso, nasce da segnalazioni su assunzioni alla Girgenti Acque di decine di familiari e persone vicine a politici locali. Presidente della società è l'imprenditore agrigentino Marco Campione, finito ai domiciliari a dicembre per falso e corruzione in un'inchiesta sull'Agenzia delle Entrate condotta dal pm di Agrigento. Campione ha rilevato la Impresem, colosso delle costruzioni, coinvolta insieme ai suoi proprietari, gli imprenditori Filippo Salamone e Giovanni Miccichè, nell'indagine sul cosiddetto tavolino: sistema di spartizione mafiosa degli appalti svelato dal pentito Angelo Siino.

La Dda sta tentando di accertare se Cosa nostra abbia messo le mani sul settore milionario dell'erogazione idrica e se i politici locali abbiano barattato l'affidamento della gestione del servizio idrico con una serie di assunzioni.

Nei mesi scorsi la procura di Agrigento aveva inoltre avviato un'inchiesta su una maxi truffa sui contatori dell'acqua che sarebbero stati destinati ai comuni della provincia. I contatori, provenienti dalla Cina ne sono stati sequestrati centinaia al porto di Palermo - sarebbero taroccati. Davanti ai pm sono comparsi anche Giuseppe Scalia, ex deputato del Pdl, Maria Iacono, ex sindaco di Caltabellotta, Stefano Cusumano, ex senatore dell'Udr, e Rosario Manganello, sindaco di Favara.

**Sicilia**

**Mazzetta, ex deputato condannato**  
Serie i riflessi gli affari legati alla ricostruzione Agrig. tempio Involutto

**Assunzioni clientelari e rapporti con la mafia**  
Procura di Palermo su "Girgenti Acque"

**Novel Ingi, la nuova finanziaria "prociaga" il settore della cultura**  
Due i soci: il sindaco di Agrigento e il sindaco di Raffadali

**Alcorno il polo industriale e nuovi interessi cittadini la chimica rischia di naufragare**

**Uffici Agp devono chiari intimidazioni**



**Traffici.** Il cluster nazionale regge ma resta indietro rispetto agli scali europei dell'arco mediterraneo

## Merci in crescita nei porti

In aumento del 3,7% le tonnellate movimentate, container a -0,5%

### Rossi da Forcade

Nel 2015 il sistema portuale italiano ha retto, nonostante le tante situazioni difficili in scali commissariati (in attesa della riforma di governance appena approvata) o con intere tipologie di traffico azzerate (caso eclatante è Taranto, lasciato dai container del terminalista Evergreen). Perde, tuttavia, il confronto con i porti europei del Mediterraneo.

A parlare sono i numeri di alcuni tra i principali porti italiani, raccolti ed elaborati da **Il Sole24Ore** e confrontati con i dati 2014 di Assoport.

### I RIVALI

I porti di Barcellona, Marsiglia, Tarragona e Valencia totalizzano complessivamente +3,8% di merci e +4% di container

Nel 2015 i porti italiani (ne sono stati vagliati 12 tra i maggiori) hanno segnato un aumento delle tonnellate di merci movimentate del 3,7%, raggiungendo i 262,3 milioni di tonnellate, contro i 252,9 dell'anno precedente. Gli scali che segnano le performance migliori sono Livorno, in testa con +15,4%, che passa da 28,3 milioni di tonnellate nel 2014 a 32,7 milioni nel 2015, e Venezia che sale da 21,7 milioni a 25,1, segnando +15,3%. Al terzo posto come crescita, ma non come volume di movimentazione, è Palermo, che sale del 10,2%, passando da 6,2 a 6,8 milioni di tonnellate. Più significativa, sotto il profilo del volume complessivo di traffico, la performance di Savona che va +9,2%, crescendo da 12 milioni nel 2014 a 13,2 nel 2015. Quanto a volumi spostati, peraltro, al primo posto sono saldamente in

testa gli scali di Trieste, con 57,1 milioni di tonnellate (+0,1%), e di Genova, con 50,9 milioni, che perde, però, rispetto al 2014, totalizzando un -1,5%. Col segno meno anche La Spezia che passa da 15,7 a 15 milioni (-4,7%). A fronte della performance italiana, i porti europei dell'arco Mediterraneo, diretti concorrenti di quelli nazionali (Barcellona, Marsiglia, Tarragona e Valencia), mostrano una crescita, quanto a traffico merci, del 2,8% attestandosi su oltre 226 milioni di tonnellate.

Diversa la prospettiva del traffico container, misurato in teu (contenitori da 20 piedi). L'Italia, infatti, in questo caso perde complessivamente lo 0,5%, scendendo da circa 10 milioni di teu nel 2014 a 9,9 nel 2015 (e nei 14 scali presi in considerazione non è computato lo zero totalizzato da Taranto), mentre i porti esteri mediterranei (sempre Barcellona, Marsiglia, Tarragona e Valencia) guadagnano il 4% circa.

Tra gli scali italiani di destinazione finale con la maggior movimentazione spicca Genova, che ha raggiunto nel 2015 il suo record assoluto: oltre 2,2 milioni di teu contro i 2,1 del 2014 (+3,2%), lasciando indietro Barcellona (1,9 milioni). Quanto a performance di crescita è ancora una volta Livorno al primo posto, che passa da 577mila a 780mila teu con un +35,2%. Seguono Venezia, che sale 456mila a 560mila teu (+22,9%), e Salerno che passa da 320mila a 359mila (+12,3%). Per quanto riguarda il transhipment, invece, calano sia Giola Tauro da 2,9 a 2,5 milioni di teu (-15,8%) che Cagliari da 717mila a 686mila (-4,3%). Mentre, ad esempio, Valencia cresce del 3,9%, arrivando a 4,6 milioni di teu.

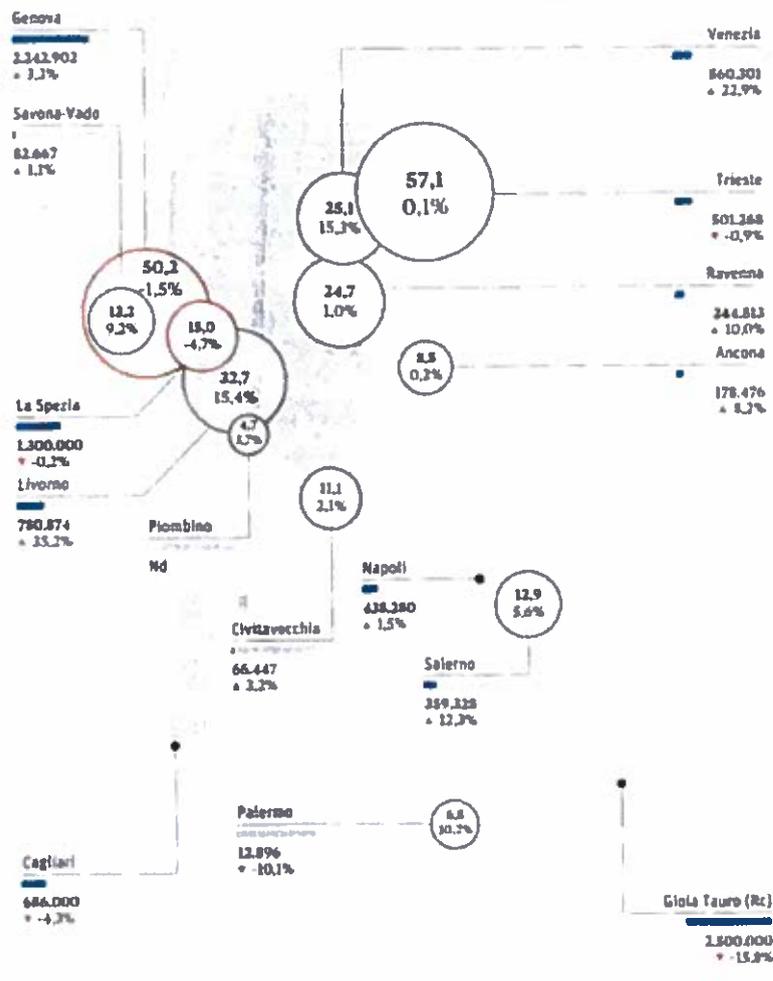
1. SOLE24ORE/STAMPATI

## I traffici nei principali scali marittimi nazionali

Dati 2015 e var. % su dati 2014

○ Tonnellate movimentate, in milioni

■ Container movimentati



Fonte: Astosport

## «Boutique ports» per le crociere eco-sostenibili *Asse con Francia e Spagna*

- PORTOFERRAIO -

**SI CHIAMA** «Boutique ports» un importante progetto di marketing in materia di crocieristica portato avanti [redacted] di Piombino e dell'Elba che vede coinvolti i porti italiani di Portoferraio e Porto Torres, i porti spagnoli di Palamos e Mahon e quelli francesi di Sete e Nizza.

«**OBIETTIVO** del progetto - spiega Giampiero Costagli, responsabile della promozione [redacted] - è proporre un itinerario crocieristico 'sostenibile', durante il quale i passeggeri hanno l'opportunità di visitare sei località mediterranee, vivendo un'esperienza di viaggio rilassante, a misura d'uomo, lontano dalle vacanze di massa delle grandi navi e dei grandi porti, immerersi in paesi e zone famose per la loro cultura, storia e natura. E'

un'idea di itinerario da effettuarsi con navi di piccole-medie dimensioni, con partenza da Nizza, che,

in occasione degli eventi promozionali, verrà proposta agli armatori da questi sei porti che hanno deciso di associarsi».

**IL PROGETTO** «Boutique ports» - che [redacted] presenterà a marzo a Fort Lauderdale al Sea Trade, il più importante salone espositivo del mondo della crocieristica - va ad aggiungersi al lavoro di promozione svolto [redacted] e dagli operatori che nel 2015 ha consentito di registrare numeri record per quanto riguarda gli arrivi delle navi (oltre 110) e le presenze di crocieristi sull'isola, ben 37.486, con un incremento del 37% rispetto all'anno precedente. Un trend in crescita dal momento che anche per il 2016 le previsioni sono piuttosto incoraggianti. «Al momento - dice Costagli - è previsto

l'arrivo di quasi 120 navi, molte delle quali di grandi dimensioni. Se questo dato troverà conferma e non ci saranno rinunce durante la stagione, quest'anno si potrebbe arrivare a stabilire un ulteriore nuovo record di passeggeri, sfiorando quota 40.000. E questa tendenza all'aumento dei flussi crocieristici spinge nella direzione, auspicata sia da noi che dal comune di Portoferraio, di realizzare miglioramenti strutturali nel porto di Portoferraio». Il riferimento è chiaramente all'allungamento della banchina di alto fondale, di cui esiste già da tempo la progettazione. «Attualmente - conclude Costagli - la banchina di alto fondale consente l'attracco di navi fino a 115 metri di lunghezza. Il suo allungamento permetterebbe l'accosto di navi fino a 180 metri, navi di più grandi capacità che oggi non possono attraccare e rifiutano, come alternativa, l'ancoraggio in rada».



**Giampiero Costagli**

**Sei porti associati per un itinerario da effettuarsi con navi di piccole-medie dimensioni**

## A Cuba apre la prima fabbrica americana (di trattori)

**IL CASO. L'ANNUNCIO DI WASHINGTON: NON SUCCEDEVA DAL 1959. MA LE REGOLE DELL' EMBARGO ANCORA VIGENTE OSTACOLANO LE VENDITE** Nel dispetto con la Cuba di Raúl Castro nulla ferma Barack Obama. Una nuova e importante svolta è arrivata ieri quando il governo di Washington ha annunciato di aver autorizzato l'installazione della prima fabbrica americana sull'isola dal 1959. Un'azienda che produrrà trattori da vendere ai contadini cubani. Così mentre il Congresso, a maggioranza repubblicana, rinvia la discussione sull'abolizione dell'embargo economico unilaterale contro l'isola, che venne imposto proprio dopo le nazionalizzazioni delle imprese Usa deciso da Fidel Castro nei primi mesi della rivoluzione, Obama va avanti approvando tutto quel che può per lasciare il segno. E fare in modo che la pace con Cuba diventi irreversibile per qualsiasi prossimo governo statunitense. Oggi Stati Uniti e Cuba firmeranno l'accordo che consentirà nei prossimi mesi, probabilmente entro l'autunno, l'inizio di voli commerciali regolari tra i due Paesi.

La prima fabbrica americana nascerà nella zona economica speciale del **Porto** di Mariel - 50 km a ovest dell'Avana - voluta dai cubani per attrarre nuovi investimenti stranieri. Lo stabilimento si chiamerà "Oggun", come uno degli dei della Santería, la religione afrocubana, e costruirà trattori da 25 cavalli, «durevoli e di facile manutenzione», che costeranno circa 10mila dollari. Nei progetti, i due industriali americani, Horace Clemmons e Saul Berenthal, all'inizio daranno lavoro a una trentina di operai che monteranno pezzi importati dagli Stati Uniti.

Vendere i trattori non sarà facilissimo, anche perché per le regole dell'embargo ancora vigente non potranno farlo a entità legate allo Stato cubano ma soltanto a produttori indipendenti. Clemmons e Berenthal confidano nella possibilità che i contadini locali, che nella maggior parte dei casi arano ancora la terra con le vacche, possano ricevere finanziamenti da parenti all'estero o da Ong impegnate a migliorare la produzione agricola sull'isola.

Saul Berenthal è un cubano americano che lasciò l'isola quando aveva 16 anni. Clemmons è suo socio dagli anni Ottanta, quando abbandonarono l'Ibm per fondare una piccola azienda di software.

© RIPRODUZIONE RISERVATA I DUE PRESIDENTI Il cubano Raúl Castro e l'americano Barack Obama all'Onu lo scorso settembre.



OMERO CIAI