

Dai Porti:

Genova:

"...Così Palazzo S. Giorgio ha perso il supermanager..." (Il Secolo XIX)

"...Confindustria Genova, a Garrè la presidenza dei cantieri navali..."
(Il Secolo XIX)

"...Marittimo muore stritolato da una cima in porto..."
(Il Secolo XIX, La Repubblica GE, The Medi Telegraph)

"...5 tragedie nei porti: i portuali bloccano i terminal..." (Il Secolo XIX)

"...Cosulich sul porto: rischiamo di finire in mano ai fondi..."
(La Repubblica GE)

"...Messina: cassa integrazione da gennaio..."
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Roncallo Presidente dell'Authority..." (The Medi Telegraph)

"...Roncallo al vertice: Genova? Saremo alleati..." (La Repubblica GE)

Ravenna:

"...Fondi per scavo fondali ci sono..." (Ansa, Ferpress)

"...Il porto di Ravenna fatica a uscire dalla crisi..." (Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Delrio e Rossi oggi a Livorno per il nuovo terminal merci..."
(La Nazione LI, La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...Nuove gru da banchina..." (La Nazione Livorno)

"...Targato Livorno almeno il Segretario..." (Il Tirreno)

"...In mille al Port Center..." (Il Tirreno)

"...E' la direttissima ferroviaria l'arma in più per la Darsena..."
(Il Tirreno)

"...Stangata per gli ormeggi delle acque di fiumi e laghi..." (Il Tirreno)

Piombino:

"...Troppi impegni non rispettati..." (La Nazione Livorno, Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Il porto al fianco di Telethon..." (Civonline)

Napoli:

"...Spirito, il piano in 2 mesi..." (Il Mattino)



"...Spirito: voglio un porto presentabile..." (Informazioni Marittime)

Gioia Tauro:

"...Impensabile attivare nuovi servizi senza collegare il porto alla città ..." (Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...Amadea in porto a Cagliari con 600 turisti..." (Ansa)

Messina:

"...Accordo sul porto turistico: è scoccata l'ora..." (Gazzetta del Sud)

"...Maggiore sicurezza durante le feste..." (Gazzetta del Sud)

"...Recinzione delle aree portuali: i lavori costeranno 1,5 milioni..." (Gazzetta del Sud)

Altre notizie di porti italiani

Focus

- Porti UE (Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph, Maritimas, L'Unità,

COSÌ PALAZZO SAN GIORGIO HA PERSO IL SUPERMANAGER

GIORGIO CAROZZI

Dal porto delle nebbie emergono a sorpresa inedite pagine di cronaca, testimonianza di una stagione astiosa dominata dalla burocrazia e incattivita dalla resistenza a qualsiasi progetto di cambiamento e sviluppo. Conclusa positivamente l'esperienza all'Expo di Milano, nel 2015 ai vertici dell'Authority portuale di Genova sta per approdare Marco Rettighieri, docente di project management alla Luiss di Roma, uno dei più importanti manager di opere pubbliche esistenti in Italia, ingaggiato per guidare e accelerare i lavori e chiudere i numerosi cantieri aperti sulle banchine. Ma l'accordo già raggiunto con il manager dal presidente Luigi Merlo e dal segretario generale Giambattista D'Aste viene fatto saltare da un paio di dirigenti dell'ente che si sentono scavalcati e soprattutto dal Collegio dei Revisori dei conti. Una raffica di esposti e denunce (qualcuno scrive alla Procura e alla Corte dei Conti) blocca l'iniziativa e allontana Rettighieri da Genova. A distanza di quasi due anni, nei giorni scorsi il Tar Liguria sentenza che l'assunzione del manager era più che legittima e produttiva per il porto. Una vicenda surreale, emblema del tunnel in cui i porti sono stati costretti ad infilarsi. Succede che nel febbraio 2015 Merlo e D'Aste tentano di mettere un po' d'ordine nella struttura di Palazzo San Giorgio e fanno ruotare un paio di dirigenti. Dirigenti che non vengono "demansionati" o accantonati: semplicemente passano da dirigere un settore ad un altro, cioè vengono inseriti in una nuova direzione. Tutto normale? Nemmeno per sogno. I dirigenti protestano. Il Collegio dei Revisori dei Conti ritiene che la riorganizzazione effettuata violi tutte le norme possibili in materia di pubblico impiego e rivendica il potere, che sarebbe

loro concesso da una delle innumerevoli leggi che negli ultimi anni inchiodano il Paese, di intervenire direttamente sulle riorganizzazioni degli enti. Partono le denunce. I dirigenti ricorrono al Consiglio di Stato e poi anche al Tar. Ora, quasi due anni dopo l'accaduto, il Tar sentenza che non c'è stata nessuna violazione dei diritti di chicchessia e che il caso non rientra tra quelli per i quali il Collegio dei Revisori avrebbe dovuto esprimere un parere preventivo. Ordinaria amministrazione di un ente trasformato in caso di psicanalisi. Il peggio è che in quella riorganizzazione era stata programmata e prevista (per contribuire ad accelerare i lavori e completarli) la chiamata diretta di un top manager come l'ingegner Rettighieri. Strappato dal ruolo di direttore centrale operativo di

IL RIBALTONE
L'assunzione di Rettighieri fu bloccata dai Revisori del Conti. Ora il Tar dice che tutto era ok

Italferr (dove gestiva appalti per decine di miliardi), aveva appena chiuso l'operazione-Expo nei tempi previsti, dopo le vicende penali che coinvolgevano i precedenti responsabili del progetto. Rettighieri aveva dato con entusiasmo la disponibilità a fornire la sua opera per il porto di Genova. Ma parlare di chiamata diretta di un "super manager" è considerata una bestemmia. Annusata l'aria che tira dentro Palazzo San Giorgio, il manager saluta e prende la via per Roma. Accetta l'incarico di direttore generale dell'azienda di trasporti della Capitale, l'Atac, da cui si dimette sbattendo la porta e denunciando cordate e clientele. Così vanno le cose in un porto che non riesce a realizzare neppure il secondo binario a Voltri per colpa di uno spogliatoio ballerino. Il dilemma, per il neo presidente Signorini, è se tentare ancora l'ingaggio di un super manager o, con molta rassegnazione, attrezzarsi irrobustendo l'ufficio legale della nuova Authority

GUGLIELMINI (AMICO & CO) LASCIA: «NESSUNA POLEMICA, VA BENE COSÌ»

Confindustria Genova, a Garrè la presidenza dei cantieri navali

L'ad di Gin: «Nomina condivisa. Pronto a lavorare per la città»

IL RETROSCENA

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Cambio al vertice, con qualche malumore, che i diretti interessati smorzano immediatamente. Ferdinando Garrè, ad di Genova Industrie Navali (Gin), è il nuovo presidente della sezione cantieristica navale di Confindustria Genova. L'imprenditore, socio di Marco Bisagno, che nell'associazione degli industriali genovesi è vice presidente con delega al porto, prende il posto di Bruno Guglielmini, ad del cantiere Amico & Co. «Sono pronto a lavorare per il bene di questo settore e della città. La mia è stata una nomina condivisa con tutta l'associazione, non c'è nessun problema con chi mi ha preceduto», commenta il nuovo presidente. Tutto regolare, quindi, anche se Guglielmini, dopo essersi fatto da parte per il ruolo di comando, non è stato nominato neppure nel consiglio direttivo di settore: né lui, né un rappresentante della sua azienda. «Ognuno è libero di fare ciò che vuole, rispettiamo le decisioni di tutti», aggiunge Garrè.

Il socio di Marco Bisagno resterà alla presidenza del settore navalmeccanica nel biennio 2016-2018, dopo avere assunto nei giorni scorsi un incarico che già in passato aveva ricoperto. Secondo fonti vicine al dossier, tra Amico & Co e Gin, negli ultimi tempi sarebbero nati alcuni dissapori, dopo che il cantiere guidato da Alberto Amico ha presentato il proprio progetto di ampliamento che prevede di creare un maxi polo delle riparazioni per le grandi unità da diporto. Un'idea, stando alle indiscrezioni che trapelano dal settore, che avrebbe messo in allarme gli im-



Una nave in bacino nell'area delle riparazioni navali a Genova

prenditori Garrè e Bisagno, preoccupati da un'eventuale espansione di Amico & Co in spazi potenzialmente di loro interesse, oltre che all'interno di un business nel quale entrambe le aziende hanno alcuni affari in comuni-

ne. «Non c'è nessuna polemica per la nomina di Garrè, va bene così, gli auguro di fare bene», dice Guglielmini. Che aggiunge: «Dopo un po' di anni vorrà dire che prenderò un periodo di pausa, anche

se, pur non avendo cariche all'interno della sezione cantieri navali, la nostra azienda fa parte di Confindustria e crede fortemente nell'associazione».

www.themeditelgraph.it
© BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

TRAGEDIA AL TERMINAL SAN GIORGIO Genova, marittimo muore stritolato da una cima in porto

PONTE >> 19



LA VITTIMA, UN FILIPPINO DI SESSANT'ANNI, LAVORAVA COME NOSTROMO SULLA "EUROCARGO MALTA"

Marittimo muore a bordo, il porto si ferma

Tragedia al terminal San Giorgio. Sciopero dei portuali nella notte, altre 24 ore di stop domani

ALESSANDRO PONTE

È RIMASTO stritolato tra una cima che assicura la nave alla banchina e il tamburo, il verricello del cargo dove le funi vengono raccolte. È la dinamica dell'incidente avvenuto ieri, nel tardo pomeriggio, a bordo della nave Eurocargo Malta, flotta Grimaldi, ormeggiata al terminal San Giorgio e nel quale ha perso la vita il nostromo, un uomo di 60 anni originario delle Filippine, con oltre 40 anni di esperienza in mezzo al mare. In segno di lutto le operazioni del terminal, oltre a quelle delle altre imbarcazioni, sono state sospese.

L'incidente

La Eurocargo Malta è attraccata al terminal San Giorgio dalle prime luci dell'alba. Tira vento sul mare, la nave è assicurata con tutte le cime disponibili. Dopo le operazioni di scarico, seguite dagli operatori portuali, la nave è pronta a ripartire per Malta. Mancano pochi minuti alle 19. Sopra il cargo iniziano le operazioni di sganciamento dalla banchina, la partenza è prevista per le 21, ma l'imbarcazione della compagnia

Grimaldi non salperà.

Sul ponte di coperta c'è il nostromo della Eurocargo. Conosce ogni angolo dello scafo, ogni cima, ogni verricello. È sempre il primo a insegnare agli altri marittimi imbarcati, specie i più giovani, come comportarsi per non rischiare di farsi male.

Interviene su una fune che assicura la nave al molo, c'è molto vento e si devono rinforzare gli ormeggi. La cima si sta srotolando in modo scorretto, lui allora si avvicina e la tira per non rischiare che l'argano si blocchi. Quello che accade è ricostruito dai primi inquirenti saliti a bordo del cargo. Nessuno vede l'uomo avvicinarsi alla fune. Probabilmente, il nostromo, scivola mentre tenta di tirare la cima, che si aggancia al verricello e lo stritola. I primi a soccorrerlo sono i colleghi, poi viene mobilitato anche il 118 ma per la marittimo non c'è nulla da fare.

Il corpo del nostromo viene trasferito all'obitorio dell'ospedale San Martino, il sostituto procuratore Emilio Gatti apre un'inchiesta sull'incidente, affidata alla capitaneria di Porto: l'ipotesi

al momento è di omicidio colposo a carico di ignoti, ma non è escluso che con l'inizio della settimana vengano iscritti alcuni nomi sul registro degli indagati. «L'incidente è avvenuto quando le operazioni di scarico della nave erano già concluse - hanno spiegato dal terminal San Giorgio - Tutte le attività del terminal saranno ferme fino alle sei di domani mattina (oggi per chi legge, ndr)».

Le indagini

La nave Eurocargo Malta, costruita nel 2010, 200 metri di lunghezza per 27 d'altezza, è arrivata nel porto di Genova ieri all'alba, proveniente da Catania. La Capitaneria ha disposto il sequestro della cima e dell'argano fatali al marittimo. A breve verrà analizzato il corretto funzionamento del tamburo, ossia il verricello che raccoglie le cime a bordo della nave.

Domani mattina invece verrà effettuata l'autopsia sul corpo del nostromo. A bordo del cargo, subito dopo l'incidente, sono saliti anche i rappresentanti sindacali di tutte le sigle. Domani sciopero di 24 ore per tutte le attività portuali.

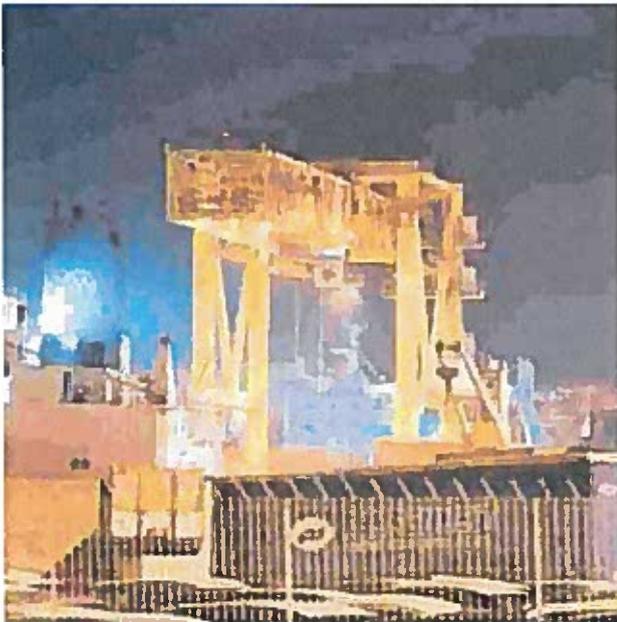
ponte@ilsecoloxix.it

©BY NC ND AL CUN I D R I T T R S E R V A T I

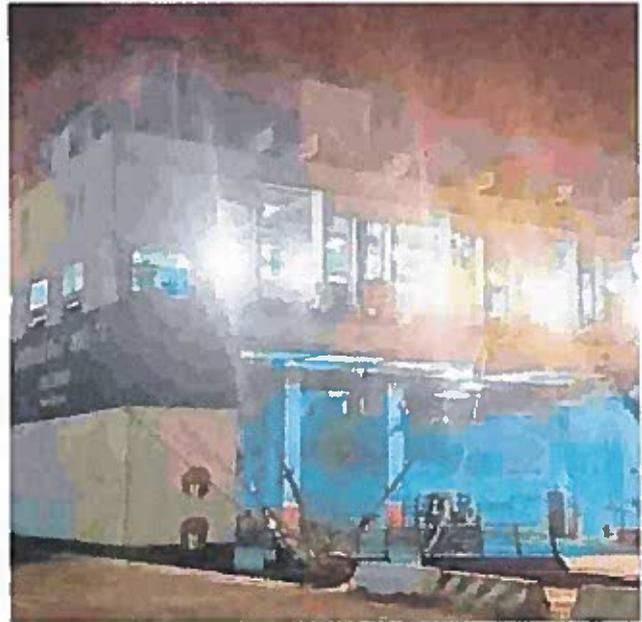
I precedenti

Sette anni fa l'ultimo decesso in banchina

••• SETTE anni fa l'ultimo incidente mortale per un portuale all'interno dello scalo di Genova. Era l'antivigilia di Natale del 2009 quando Gianmarco Desana, operaio della Culmv di 37 anni, è rimasto ucciso da un semirimorchio in movimento nella stiva della "Gnv Suprema". Un anno prima, la notte del 29 febbraio 2008, Fabrizio Cannonero, 39 anni, anche lui portuale della Culmv, era precipitato dal parapetto di una nave. Un volo di venti metri che non gli aveva lasciato scampo. Nove anni fa invece, schiacciato da una pala di cellulosa, moriva Enrico Formenti, portuale di 40 anni.



Il terminal San Giorgio teatro dell'incidente



Le cime della Eurocargo Malta dopo la tragedia

Incidente in porto muore marittimo filippino

La tragedia nel tardo pomeriggio al terminal Rebora di ponte Etiopia DUE incidenti sul lavoro: un marittimo ha perso la vita in porto, mentre al Mercato Ortofrutticolo di Bolzaneto un operaio è rimasto schiacciato sotto un bancale riportando seri traumi alle gambe. L' infortunio mortale si è verificato in serata al terminal Rebora a ponte Etiopia. Vittima un nostromo filippino di 61 anni della nave Euro Cargo Malta, che è stato colpito da un cavo di ormeggio. Secondo la ricostruzione della Capitaneria di Porto, il marittimo stava mettendo in forza il cavo di poppa che si era allentato per la forza del vento. Improvvisamente si è tranciato e come un elastico lo ha colpito in pieno. A prestare i primi soccorsi sono stati quattro membri dell' equipaggio, che hanno chiamato il 118.

Sul posto è intervenuta un' ambulanza, ma purtroppo non c' era più nulla da fare. Il sostituto procuratore Emilio Gatti, magistrato di turno, ha disposto il sequestro del cavo e del verricello. Il ro-ro Cargo era arrivato in porto a Sampierdarena nelle prime ore della mattina da porto di Palermo. Trasportava container e rotanti. Una manovra difficile per la forza del vento, che però non ha creato problemi per tutta la giornata. In serata, però, l' esperto nostromo filippino si è accorto che il cavo di poppa si era pericolosamente allentato. Con il verricello ha iniziato a tenderlo, ma si è strappato e lo ha colpito in testa. Una ferita che non gli ha lasciato scampo. Alle 5.30 di ieri mattina, invece, un infortunio sul lavoro si è verificato al mercato ortofrutticolo di Sampierdarena. Vittima un 50enne che stava scaricando da un camion.

Ha posizionato il bancale sulla piattaforma per poi consentire di trasportarlo all' interno del mercato con il muletto. Proprio mentre si trovava nella parte posteriore, sulla piattaforma, ha perso l' equilibrio. Si è aggrappato al bancale, che gli si è rovesciato addosso, schiacciandogli le gambe. Anche lui è stato soccorso dai colleghi, che sono riusciti a spostare il bancale prima dell' arrivo dei vigili del fuoco. L' uomo è stato poi preso in cura dal personale del 118, che dopo aver stabilizzato i parametri vitali, lo ha trasportato al pronto soccorso dell' ospedale San Martino. Il peso gli ha provocato diverse fratture agli arti inferiori: secondo i medici, l' operaio sarebbe grave, ma non in pericolo di vita. Già oggi potrebbe venire sottoposto a un intervento chirurgico. Al mercato ortofrutticolo è anche intervenuta dell' Unità che si occupa di incidente sul lavoro dell' Asl 3. Gli esperti hanno effettuato un sopralluogo per chiarire se sono state rispettate tutte le norme sulla sicurezza. Una relazione è stata già inviata anche alla procura della repubblica. Tornando all' incidente mortale in porto, la Guardia Costiera ha interrogato in serata il comandante della nave e anche i membri dell' equipaggio che stavano prendendo parte alle operazioni.

-segue

Quello che si vuole accertare è se il verricello fosse funzionante o avesse dato dei problemi anche nei giorni precedenti.

(stefano origone) ©RIPRODUZIONE RISERVATA IL PORTO Una veduta deporto di Genova. Ieri al terminal Rebora ha perso la vita un marittimo di 61 anni.

Marittimo filippino morto il porto si ferma per 24 ore

GIUSEPPE FILETTO

QUELL'OPERAZIONE di ormeggio non poteva essere effettuata da un solo marittimo. Lì, a poppa dell'Euromar, a Ponte Etiopia, non doveva esserci solo il nostromo, ucciso durante lo sgancio della fune che lo ha avvolto in una "abbraccio" mortale.

SEGUE A PAGINA IV



Marittimo morto al terminal S. Giorgio quattro indagati

Nei guai il comandante e tre ufficiali del traghetto l'uomo non doveva effettuare da solo la manovra

«DALLA PRIMA DICRONACA»
GIUSEPPE FILETTO

E PPOI, quelle manovre pericolose un tempo (prima che la spending review sbarcasse anche sulle banchine) erano affidate agli ormeggiatori. Così non è stato sabato sera al terminal San Giorgio (contrariamente a quanto scritto ieri, indicando il terminal Rebora di Ponte Fritrea). Tant'è che la Capitaneria di Porto, incaricata delle indagini dal pm Emilio Gatti, ha trasmesso gli atti alla Procura della Repubblica, denunciando il comandante della nave, il primo ufficiale ed i due secondi ufficiali. Questi ultimi, in quel momento dovevano trovarsi a poppa per sovrintendere alle manovre. I quattro graduati, tutti della Campania, al momento sono chiamati a rispondere di omicidio colposo.

E però i portuali dicono che l'incidente poteva essere evitato, quello costato la vita a Valentin Demonteverde, nostromo filippino di 61 anni che lavorava sulla nave della compagnia Gri-

maldi. Lo ripetono i sindacati. Sicché, hanno proclamato 24 ore di sciopero sui quattro turni: dalle 13 di oggi fino alla stessa ora di domani, rimangono fermi i comparti marittimo e portuale, tutte le attività dalla Foce a Voltri. Scrivono Filt Cgil, Filt Cisl e Uilt: "Chiediamo alle autorità piena luce sulle dinamiche dell'incidente e che, nel caso non siano state rispettate le norme di sicurezza, i responsabili paghino per l'accaduto. Nel giro di pochi giorni nei porti hanno perso la vita 5 lavoratori marittimi e portuali e questo conferma come il settore abbia ancora un indice di incidenti gravi e tragici troppo elevato". I sindacati di categoria, inoltre, chiedono un incontro con il presidente dell'Autorità di Sistema di Genova e Savona e con il comandante della Capitaneria di Porto.

Secondo quanto è stato ricostruito dalla Sezione Tecnica della Guardia Costiera e dagli ispettori dello Psal della Asl Tre, Demonteverde aveva sganciato la fune dalla bitta, poi ha azionato l'argano per avvolgerla. Non è chiaro cosa sia accaduto in

quel momento, certo è che il marittimo è rimasto imbrigliato, avvinghiato e trascinato dentro i grossi ingranaggi che avvolgono i cavi. Stritolato senza che nessuno potesse schiacciare il pulsante per fermare il meccanismo. Una morte, dunque, che secondo gli investigatori si poteva evitare se solo in quel momento vi fosse stato un altro operatore pronto ad attivare il pulsante di sicurezza. Anche se i 4 indagati, tramite il loro difensore, sostengono che "quando si opera per ricalibrare i cavi di una nave già ormeggiata, la manovra può essere svolta da un solo operatore". E precisano: "Il nostromo, purtroppo, in un eccesso di confidenza con il suo mestiere, ha usato in modo improprio due cunei di plastica per bloccare e mettere in tensione i cavi".

LEONELLA TAVOLARI

«Manovra da svolgere in due», quattro indagati

Il nostromo ha operato da solo, nei guai il comandante della nave e tre ufficiali di bordo

IL CASO

TOMMASO FREGATTI

NELL'INCHIESTA sull'infortunio mortale avvenuto sabato sera in porto a Genova a bordo della Eurocargo Malta della compagnia Grimaldi c'è - secondo la Procura - una circostanza molto evidente. A compiere la manovra nella quale ha perso la vita il nostromo filippino Valentin Demonte-verte, 61 anni, dovevano essere almeno due marittimi. E non la sola vittima, come invece è emerso dai primi riscontri investigativi e dalle testimonianze raccolte a bordo.

Alla luce di questo il sostituto procuratore Emilio Gatti ha iscritto nel registro degli indagati per quell'incidente i nomi di quattro persone. Nel mirino il comandante della nave Eurgocargo Malta, il primo ufficiale e di altri due addetti di bordo: sono tutti residenti in Campania e si trovavano sull'imbarcazione al momento del fatto.

Il magistrato contesta ai quattro di aver avuto la responsabilità delle manovre di sicurezza sulla poppa della nave e di non aver fatto abbastanza per prevenire l'incidente. Il reato ipotizzato è quello di omicidio colposo. Secondo quanto ricostruito dagli inquirenti, Demonte-verte è stato imprigionato dalla fune, avvinghiato e poi trascinato nelle grosse bobine che raccolgono il cavo.

Agganciato al cavo

Una morte terribile che - sostengono gli investiga-

tori - si sarebbe potuta evitare con l'intervento di un secondo operatore. Sarebbe bastato, infatti, schiacciare il pulsante di sicurezza che blocca l'argano per salvare il marittimo. Invece l'equipaggio si è accorto della tragedia solo quando il corpo del sessantenne era già incastrato nella bobina.

Sequenza chiarita

La ricostruzione dell'incidente ha permesso di accertare che l'ordine di ritirare il cavo che ha causato la morte del nostromo era stato impartito dal comandante, perché non c'era più il vento forte che spirava

nelle prime ore del mattino quando la nave era attraccata al terminal San Giorgio. L'indagine sul decesso del marittimo è stata avviata dagli ispettori della Asl 3 e dai militari della Capitaneria, che nelle prossime ore condurranno nuovi interrogatori

Diversa è invece l'interpretazione che viene data sull'accaduto da parte del legale rappresentante dei quattro indagati, Cesare Fumagalli. Secondo "Grimaldi Lines" le manovre svolte a bordo erano regolari e soprattutto non c'era la necessità di essere in due a operare, dal momento che si trattava d'una manovra marginale e non di un'operazione prioritaria: «Quando si opera per ricablire i cavi di una nave già ormeggiata, la manovra può essere svolta da un solo operatore - insiste Fumagalli -; il nostromo, purtroppo, in un eccesso di confidenza con il suo mestiere ha usato in modo improprio due cunei di plasti-

ca per bloccare e mettere in tensione i cavi». Ancora Fumagalli ripete che «la compagnia è profondamente addolorata per quanto accaduto. Siamo affranti per la morte del nostromo filippino - spiega l'avvocato - era un uomo di grande esperienza e un ottimo professionista. Purtroppo si è trattato di una tragica fatalità, dovuta molto probabilmente a un'imprudenza. Attendiamo comunque l'esito degli accertamenti investigativi».

Stimato dai colleghi

Demonte-verte lavorava sulle nave da una quarantina d'anni. E aveva rivestito a bordo tutti i ruoli, partendo dai più umili. Era considerato un marittimo esperto e preparato: «Era

sempre attento e capace, e aveva insegnato a molti di noi questo mestiere. È successo tutto in un pochi attimi e non abbiamo potuto fare nulla per salvarlo», hanno spiegato alcuni suoi colleghi interrogati dagli agenti della capitaneria di porto.

Questa mattina il pm Emilio Gatti assegnerà l'incarico per effettuare l'au-

topsia. L'esame dovrebbe essere svolto dallo stesso medico legale di turno che l'altro ieri ha eseguito il sopralluogo sulla nave. Tuttavia l'autopsia non dovrebbe rivelare dettagli particolarmente rilevanti, dal momento che le cause della morte sembrano già essere chiare.

fregatti@ilsecoloxix.it

© BY NC ND A L CUNI DIR TTI RISERVATI

Marittimo filippino muore nel porto di Genova

Genova - L'uomo è stato colpito alla testa da un cavo che si è rotto durante un ormeggio. L'operazione era in corso sulla nave "Eurocargo".

Genova - **Un marittimo filippino di 61 anni è morto questa sera in porto a Genova. L'uomo è stato colpito alla testa da un cavo che si è rotto durante un ormeggio. L'operazione era in corso sulla nave "Eurocargo", su cui il filippino era imbarcato.** L'infortunio è avvenuto a ponte Etiopia, al terminal Rebora, mentre l'uomo stava tirando il cavo con un argano. Il marittimo è morto sul colpo. Inutili i soccorsi dei colleghi e del medico del 118. Le indagini per ricostruire la dinamica del decesso sono state avviate dalla Capitaneria di Porto e dagli ispettori della Asl3. Il magistrato di turno Emilio Gatti ha disposto il sequestro del cavo spezzato e dell'argano, disponendo l'autopsia.

Cinque tragedie nei porti torna la rabbia in banchina: i portuali bloccano i terminal

Sciopero di 24 ore dopo le morti a Genova, Messina e Livorno «Subito un incontro con Signorini». Oggi traffico a rischio caos

ROBERTO SCULLI

CINQUE morti nel giro di una manciata di giorni nei porti d'Italia, l'ultimo a Genova. Ed è sotto la Lanterna che, con il blocco di tutte le attività a partire dalle 13 di oggi e per 24 ore, si riaccenderà quella rabbia che per sette anni, dopo l'incidente costato la vita a Gianmarco Desana nella stiva della "Suprema" di Gnv, era rimasta a covare sotto la cenere. Norme vecchie e scoordinate e soprattutto la dannata velocità, pretesa da armatori e terminalisti: da allora non è cambiato granché. E anche il confort delle cifre - a Genova fino al 2015 gli incidenti sul lavoro in porto sono diminuiti costantemente - sfuma, spazzato dall'ennesima vittima.

«Ancora una volta un padre di famiglia non tornerà a casa dai propri figli», scrivono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. I sindacati hanno chiesto subito un incontro al nei presiden-

te dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure, Paolo Emilio Signorini, che, oltre a Genova, comprenderà anche Savona e Vado e al comandante delle capitanerie di porto liguri e commissario uscente di Palazzo San Giorgio, l'ammiraglio Giovanni Pettorino. Eventuali, ulteriori iniziative saranno valutate questa mattina dai sindacalisti. «Chiediamo alle autorità che si faccia luce sulle dinamiche dell'incidente. Se non fossero state rispettate le norme di sicurezza i responsabili devono pagare per l'accaduto».

Nei giorni precedenti, altri quattro incidenti hanno funestato il lavoro dei portuali e dei marittimi. Tre, prima dell'incidente costato la vita sabato sera al nostromo filippino a bordo della Eurocargo Malta, sono morti nello scalo di Messina. Un quarto a Livorno. «Segnali che non possono essere ignorati - attacca Roberto Gulli, della Uiltrasporti - per questo crediamo sia essenziale

che il progetto di armonizzazione delle norme sulla sicurezza a bordo, in banchina e il testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro, nel 2008, sia reso finalmente operativo».

Al riguardo, un accordo tra le parti già ci sarebbe, ma il processo si è arenato in Parlamento, rinviato a ripetizione dalle commissioni interessate. «Più prevenzione e formazione e strumenti adeguati. Questo andremo a chiedere al nuovo presidente dell'Autorità portuale», anticipa Ettore Torzetti, della Fit Cisl.

Dicerto il porto - è verosimile che l'adesione allo sciopero sia molto elevata - risponderà a partire dalle 13 di oggi. Ed è probabile che, come conseguenza del blocco delle attività di carico e scarico, ai varchi di lungomare Canepa e del porto di Pra' Voltri si formino degli incolonnamenti di mezzi pesanti. In questi casi i sindacati tendono a mettere sull'avviso le altre categorie e in

particolare gli autotrasportatori, ma gli appelli non sempre vengono accolti. Fanno eccezione alla paralisi della movimentazione le merci deperibili e i passeggeri.

«La dinamica dell'incidente è ancora piuttosto oscura - spiega Enrico Ascheri, della Filt Cgil - noi chiediamo che le norme siano attualizzate, ma in teoria già quelle vigenti dovrebbero essere sufficienti a prevenire incidenti come quello che si è appena verificato».

Il numero degli incidenti sul lavoro in porto, almeno fino all'anno scorso, secondo i dati forniti dalla Asl, era ancora su un livello preoccupante, seppure in relativo calo: 215 gli infortuni che si sono verificati nell'intero 2015, a fronte dei 240 del 2014. Con un dato inquietante: a fronte del calo globale, era stato registrato un aumento, invece, tra i lavoratori della manodopera, ossia la Compagnia unica, la Pietro Chiesa e l'agenzia Intempo. Fino al 2010, in ogni caso, gli infortuni erano sempre stati, ogni anno, almeno 450. Segno che qualche progresso c'è stato, ma a un prezzo altissimo: è infatti stato firmato nel 2007 il protocollo d'intesa sulla sicurezza coinciso con la sequenza di incidenti costati la vita a Enrico Formenti (aprile 2007), Fabrizio Cannonero (febbraio 2008) e, appunto, Gianmarco Desana.

Ora, il nastro sembra riavvolgersi. «Gli incidenti sono ancora troppi - scrivono i sin-

dacati - abbiamo sempre continuato a sensibilizzare istituzioni e aziende, ma veniamo ascoltati soltanto nei momenti tragici. Dietro al lavoro ci sono persone e delle famiglie. La sicurezza è un diritto e non un costo».

INODI

SICUREZZA, NORMATIVA DA AGGIORNARE

NORME vecchiotte e poco coordinate tra loro. Per questo i sindacati chiedono che l'armonizzazione tra le regole di sicurezza in banchina, a bordo delle navi e del testo unico del 2008 sia finalmente approvata dal parlamento



LA VELOCITÀ NEL MIRINO DEI SINDACATI

LA COSTANTE contrazione delle tempistiche operative, su cui spingono armatori e terminalisti: è la velocità, a detta dei sindacati, una delle principali ragioni all'origine degli incidenti sul lavoro in ambito portuale



“COMPAGNIE”, GLI INFORTUNI NON CALANO

COMPAGNIA Unica, Pietro Chiesa e Intempo. È tra gli addetti alla movimentazione che giungono i segnali più preoccupanti. A dispetto del calo generalizzato degli incidenti, in questo ambito gli infortuni sono rimasti costanti



Cosulich sul porto 'Rischiamo di finire in mano ai fondi'

L'allarme dell'agente marittimo: "A Genova sembra avviata alla fine la stagione dei privati"

«DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

«Il momento che stiamo vivendo è drammatico, ma forse inevitabile».

In che senso, Cosulich?

«Nel senso che presto lo scenario attuale cambierà in virtù di una rivoluzione senza precedenti nello shipping».

E che cosa ci attende?

«Nell'arco di sei mesi si andrà a completare un riassetto che porterà quattro grandi blocchi armatoriali a controllare i tre quarti dei traffici mondiali».

Solo quattro blocchi?

«Non c'è spazio per altri. Dovremo confrontarci con Msc-Maersk, Cma-Cosco-Evergreen, Hapag-Lloyd-Umsc e le tre compagnie giapponesi».

E le conseguenze?

«Gliene indico una che tocca la nostra realtà. Gli spedizionieri saranno sempre più restii a dare la loro merce a compagnie piccole. Dopo quello che è successo con Hanjin tutti sono preoccupati».

Ma che accadrà nei porti?

«Questa è l'altra parte della rivoluzione che, peraltro, è già in atto. Stiamo osservando un fenomeno di "funderizzazione", nel

senso che ormai sono sempre più i fondi a governare i terminal. F siamo solo all'inizio, anche a Genova. E questa è una cosa molto triste, se penso al fatto che è stata proprio Genova all'inizio degli anni Novanta a dar vita alla nuova portualità con imprenditori privati che si impegnavano nella gestione dei terminal».

Ci sono ancora...

«Sì certo, ma per quanto agenti e armatori potranno ancora essere terminalisti? Ci sono pochi spazi di mercato per i terminal più piccoli. E la gente, se può, fa cassa. Certo, resistono soggetti come Vto che fa parte di una grande conglomerata o come il terminal di Spinelli, che ha un fondo socio al 45%, ma resta a gestione familiare perché c'è uno come Aldo Spinelli che alle sei del mattino è già al terminal. Ma ormai sono eccezioni».

E voi come ve la passate?

«Bene, ma è solo fortuna».

Solo fortuna?

«Forse anche esperienza, o capacità, ma sono i nostri clienti a reggere, China Shipping, gli iraniani, i tunisini, gli etiopi, il turco Arkas. Ma è il contesto che è veramente pesante, direi drammatico. Per la prima volta anche una

compagnia come Messina è dovuta ricorrere alla cassa integrazione. Sono sincero, se devo guardare al futuro, e sono costretto a farlo per il lavoro che faccio, vedo una grande avanzata dei fondi o una progressiva riduzione del ruolo degli imprenditori privati».

E le prospettive del lavoro?

«È l'aspetto più preoccupante. Noi non abbiamo lasciato a casa nessuno, ma è difficile che dalle fusioni di compagnie non si generino sovrapposizioni nelle agenzie che le rappresentano».

Cosulich, non sarà anche un problema di eccesso di offerta di spazi? Fra poco arriva Vado dove Cosco, che lei rappresenta, è socio al 45%.

«Io non credo che il problema sia nell'eccesso di offerta. Se il mercato tornerà a crescere gli spazi si riempiranno. Il fatto è

che Vado sarà un terminal altamente automatizzato, con un costo di gestione quindi basso e questo potrebbe creare problemi di mercato ad altri terminal che hanno costi più alti».

Ma Genova secondo lei sta riflettendo su questi temi?

«Ecco il punto: in questo scenario la città è distante, come pure Confindustria. Abbiamo proble-

mi antichi che non risolviamo, la darsena, l'aeroporto. È una politica che litiga, un Pd diviso, come peraltro nel Paese di cui noi siamo una sorta di paradigma».

I nostri limiti?

«Una cronica mancanza di comunicazione, di punti d'incontro. Mi auguro solo che il nuovo presidente del porto Signorini possa entrare rapidamente nel cuore dei problemi, possibilmente senza farsi tirare la giacca».

GIORNALISTICA FELIPPA LA

Messina, cassa integrazione da gennaio

Genova - Per la prima volta il gruppo genovese ricorre all'ammortizzatore sociale. Coinvolti i dipendenti di sede e compagnia, flessibilità nel terminal. Ma non ci saranno licenziamenti

Genova - **Cassa integrazione per tutti i dipendenti ma nessun licenziamento:** utilizzo degli ammortizzatori sociali, con modalità "soft", attraverso l'attuazione di un programma che non prevede comunque tagli al personale. **Una scelta obbligata, dicono fonti vicine al dossier, che il gruppo Messina attuerà dall'inizio del prossimo anno, per l'esattezza da gennaio.** Per il momento la notizia non è stata comunicata ai dipendenti e dai vertici aziendali non è stato fatto alcun annuncio. Ma nel mondo sindacale sono già iniziate a circolare le prime indiscrezioni che danno per certo il ricorso, da parte del gruppo genovese, agli ammortizzatori sociali per fronteggiare una crisi che ormai da mesi ha ormai colpito anche il settore dello shipping. Nello specifico, la cassa integrazione toccherà circa **180 dipendenti della compagnia marittima Ignazio Messina (personale di bordo escluso), 80 lavoratori del gruppo, per lo più impiegati che operano nella sede di Genova ed infine i dipendenti del terminal portuale del capoluogo ligure, in totale 170.** In quest'ultimo caso non si tratterà di cassa integrazione ma di flessibilità, visto che dal prossimo anno i lavoratori in banchina passeranno, come da indicazioni del governo, al contratto unico dei porti e abbandoneranno quello di Confitarma. Dagli ammortizzatori sociali saranno invece esclusi tutti i dirigenti del gruppo. Stando alle ultime indiscrezioni che trapelano, **la cassa integrazione colpirà la realtà armatoriale in modo tale da ridurre la forbice costiricavi, per la prima volta nella storia della società,** vista l'esigenza di implementare una politica di forte riduzione dei costi che comporterà, per l'appunto, anche un intervento sul costo del lavoro. Negli ultimi tempi tutte le compagnie di navigazione, specialmente nel settore container, a fronte di noli sempre più bassi che hanno determinato risultati negativi ed insostenibili, sono state costrette ad attuare una politica aggressiva di riduzione di ogni genere di spesa accompagnata da un vano, almeno finora, tentativo di sfruttare importanti economie di scala ed introducendo navi di sempre maggiore portata.

-segue

Fallimenti, processi di ristrutturazione, fusioni ed acquisizioni, uscite dal settore, riassetto continuo delle alleanze marittime, demolizioni di navi di età anche inferiore ai dieci anni, chiusura di servizi marittimi e di uffici in giro per il mondo **sono stati i principali effetti di questa crisi accentuatasi nel 2016 che, a parere dei principali analisti del settore, si sta rivelando come il peggiore anno nella storia del trasporto container.** Anche il gruppo Messina dunque, che in questi ultimi anni ha completato un piano di investimenti in nuovi asset e in nuove professionalità al fine di incrementare la propria competitività sul mercato, ha quindi dovuto avviare un piano di ottimizzazione dei processi per fare fronte alla crisi. La comunicazione della cassa integrazione, con ogni probabilità, sarà data ai dipendenti della storica società genovese nei prossimi giorni, pochi giorni prima del Natale. Ma all'orizzonte non è previsto alcun licenziamento: una buona notizia, guardando il bicchiere mezzo pieno, specialmente di questi tempi.

Messina, cassa integrazione da gennaio

*Coinvolti i dipendenti di sede e **compagnia**. Ma non ci saranno licenziamenti*

GENOVA. Cassa integrazione per tutti i dipendenti ma nessun licenziamento: utilizzo degli ammortizzatori sociali, con modalità "soft", attraverso l'attuazione di un programma che non prevede comunque tagli al personale. Una scelta obbligata, dicono fonti vicine al dossier, che il gruppo Messina attuerà dall'inizio del prossimo anno, per l'esattezza da gennaio. Per il momento la notizia non è stata comunicata ai dipendenti e dai vertici aziendali non è stato fatto alcun annuncio. Ma nel mondo sindacale sono già iniziate a circolare le prime indiscrezioni che danno per certo il ricorso, da parte del gruppo genovese, agli ammortizzatori sociali per fronteggiare una crisi che ormai da mesi ha ormai colpito anche il settore dello shipping.

Nello specifico, la cassa integrazione toccherà circa 180 dipendenti della **compagnia marittima** Ignazio Messina (personale di bordo escluso), 80 lavoratori del gruppo, per lo più impiegati che operano nella sede di Genova ed infine i dipendenti del terminal portuale del capoluogo ligure, in totale 170. In quest'ultimo caso non si tratterà di cassa integrazione ma di flessibilità, visto che dal prossimo anno i lavoratori in banchina passeranno, come da indicazioni del governo, al contratto unico dei porti e abbandoneranno quello di Confitarma.

Dagli ammortizzatori sociali saranno invece esclusi tutti i dirigenti del gruppo.

Stando alle ultime indiscrezioni che trapelano, la cassa integrazione colpirà la realtà armatoriale in modo tale da ridurre la forbice costi-ricavi, per la prima volta nella storia della società, vista l'esigenza di implementare una politica di forte riduzione dei costi che comporterà, per l'appunto, anche un intervento sul costo del lavoro.

Negli ultimi tempi tutte le **compagnie** di navigazione, specialmente nel settore container, a fronte di noli sempre più bassi che hanno determinato risultati negativi ed insostenibili, sono state costrette ad attuare una politica aggressiva di riduzione di ogni genere di spesa accompagnata da un vano, almeno finora, tentativo di sfruttare importanti economie di scala ed introducendo navi di sempre maggiore portata.

Fallimenti, processi di ristrutturazione, fusioni ed acquisizioni, uscite dal settore, riassetto continuo delle alleanze **marittime**, demolizioni di navi di età anche inferiore ai dieci anni, chiusura di servizi **marittimi** e di uffici in giro per il mondo sono stati i principali effetti di questa crisi accentuatasi nel 2016 che, a parere dei principali analisti del settore, si sta rivelando come il peggiore anno nella storia del trasporto

-segue

container. Anche il gruppo Messina dunque, che in questi ultimi anni ha completato un piano di investimenti in nuovi asset e in nuove professionalità al fine di incrementare la propria competitività sul mercato, ha quindi dovuto avviare un piano di ottimizzazione dei processi per fare fronte alla crisi. La comunicazione della cassa integrazione, con ogni probabilità, sarà data ai dipendenti della storica società genovese nei prossimi giorni, pochi giorni prima del Natale. Ma all'orizzonte non è previsto alcun licenziamento: una buona notizia, guardando il bicchiere mezzo pieno, specialmente di questi tempi.

La Spezia, Roncallo presidente dell'Authority

La Spezia - A metà novembre Roncallo era stata scelta come commissario straordinario, in attesa di essere nominata presidente dell'Authority di sistema.

La Spezia - Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti l'ha ufficializzato ieri. **L'architetto Carla Roncallo è il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale che comprende i porti della Spezia e di Marina di Carrara come previsto dalla legge di riforma varata dal ministro, Graziano Delrio.** A metà novembre Roncallo era stata scelta come commissario straordinario di governo dell'Authority portuale spezzina, in attesa di essere nominata presidente dell'Authority di sistema.

In questo periodo la professionista genovese, già dirigente del settore Infrastrutture della Regione Liguria, componente del cda della società Aeroporto di Genova, capo compartimento Anas per la viabilità della Liguria, ha già avuto modo di toccare con mano la realtà e le problematiche del porto spezzino. **Nei prossimi giorni, il nuovo presidente chiederà alle Regioni Liguria e Toscana e ai Comuni di Spezia e Carrara di nominare i componenti del Comitato di gestione,** mentre il ministero nominerà il Collegio dei revisori dei conti per il completamento della governance della nuova Adsp.

La Spezia, Roncallo al vertice: "Genova? Saremo alleati"

Parla la neopresidente dell'ente che unisce due regioni: "Un solo sistema in cui fare sinergie"

MASSIMO MINELLA

UN porto che unisce due regioni, Liguria e Toscana. Un bel segnale nella piccola Italia dei campanili in cui ognuno è impegnato a difendere il proprio orto o spesso concentra il suo impegno nello stoppare le iniziative altrui piuttosto che valorizzare i progetti comuni. Eppure dalla Spezia arriva un segnale opposto, indicato per legge ma che potrà creare un valore aggiunto. Così almeno la pensa Carla Roncallo, la neopresidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Orientale che unisce appunto La Spezia e Marina di Carrara.

Roncallo è stata nominata ufficialmente venerdì, dopo una fase di commissariamento e in questa intervista a *Repubblica* traccia già la sua agenda di lavoro con le relative priorità. Sen. Jamola.

Presidente Roncallo, il suo è un ente che associa due regioni e quindi la porterà a un confronto ampio con i territori. Può essere un problema o forse un valore aggiunto?

«A mio parere può essere un valore aggiunto, perché l'integrazione dei due porti e dei relativi territori, molto vicini ma con peculiarità diverse, potrebbe offrire buone occasioni di crescita per entrambi gli scali. Sarà ovviamente inevitabile qua che problema legato alle diverse normative regionali in



AL VERTICE

materia urbanistica e ambientale, ma lo vedremo quando si presenteranno...»

Il porto della Spezia è cresciuto parecchio dal punto di vista dei traffici ma vuole continuare a farlo. Sarà però sempre necessario dialogare con la città, è d'accordo?

«Certo che sono d'accordo ed è un percorso che ho già iniziato a Spezia come commissario e che a breve avvierò anche a Carrara, nel pieno rispetto del moll, anche se gli obiettivi non sempre sono coincidenti, tra porto e città».

Il governo ha diviso la Liguria in due enti, qualcuno ipotizzava un solo ente per i tre porti. Come intende dialogare con Genova-Savona da alleata o da competitor tenuto conto che siete comunque insieme in Ligurian Ports?

PRESIDENTE

Carla Roncallo, dopo un periodo commissariale, è stata nominata venerdì presidente dell'autorità portuale del Mar Ligure Orientale che unisce il porto ligure della Spezia a quello toscano di Marina di Carrara

«Penso che non potremo che essere alleati. Visti da una prospettiva internazionale, siamo un unico sistema portuale e credo che sia più utile trovare sinergia piuttosto che farsi concorrenza».

Chiedo tempi brevi, come

“Lavori infrastrutturali, gare e realizzazione delle opere sono le prime emergenze”

già si evince nel suo primo atto di insediamento, per la formazione degli organi e l'inizio dell'operatività. Ha già qualche idea su quale emergenza affrontare al più presto?

«Nei primi giorni della settimana prossima invierò alle Ro-



gioni, ai Comuni e alla Capitaneria la richiesta dei nominati vi dei loro rappresentanti per il Comitato di Gestione, al quale dovremo sottoporre molte tematiche, alcune delle quali già affrontate durante la gestione commissariale a Spezia».

A quali si riferisce?

«Ci sono diversi temi sui quali lavorare per arrivare a una piena integrazione, ma nel frattempo le attività devono andare avanti. Sto pensando ai lavori infrastrutturali e alle relative procedure autorizzative, alle gare, alla effettiva realizzazione delle opere. Abbiamo procedure già molto lunghe e tortuose e non possiamo permetterci di rallentarle ulteriormente, mentre siamo impegnati nel processo di integrazione dei due porti».

ROMA/AGENZIA ANSA

Porti: Ap Ravenna, fondi per scavo fondali ci sono

(ANSA) - RAVENNA, 16 DIC - Il nuovo presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico centro-settentrionale Daniele Rossi assicura che "non ci saranno problemi" di finanziamento per il progetto di approfondimento dei fondali del porto di Ravenna.

Intervenendo al convegno Mareterra 2016 di Legacoop Romagna, Rossi ha riferito che "è a buon punto l'istruttoria per il finanziamento da 120 milioni da parte della Banca europea per gli investimenti. Ho incontrato i funzionari della Bei, che non mi hanno espresso significative criticità".

Altri 60 milioni arriveranno dallo Stato. Rossi ha ricordato che il 'Progettone' elaborato dalla precedente Autorità portuale - poi abortito - "era basato su un approfondimento dei fondali tra 11,5 e 13,5 metri in area portuale e 14,5 per la canaletta di accesso al porto. Queste profondità comportano lo stoccaggio di 4 milioni di metri cubi di materiale a terra e il riversamento di 2 milioni di metri cubi a mare.

Le aree che oggi possiamo ragionevolmente considerare disponibili possono ospitare circa 2 milioni di metri cubi a terra, il che ci permetterebbe di scavare fino a 12-12,5 metri in tutta l'area portuale". Secondo il presidente dell'Autorità di sistema, "dai primi incontri tecnici con gli operatori, la sensazione è che questa profondità potrebbe essere soddisfacente anche in una visione di lungo periodo. I costi relativi a questa fase dei lavori sono ipotizzabili in quasi 200 milioni: se restiamo entro questi limiti di costo, non ci dovrebbero essere problemi". Rossi ha inoltre riferito che prosegue il percorso per la realizzazione di un impianto di trattamento dei materiali di scavo: "Pensiamo a una capacità di 4-500 mila metri cubi l'anno. Abbiamo pubblicato un avviso per la ricerca di aree idonee, e abbiamo ricevuto manifestazioni di interesse. Poi partirà la procedura di gara. L'opera entrerà in funzione non prima di 2-3 anni". (ANSA).

Porto di Ravenna: Bonaccini, iniziare in fretta escavo. Obiettivo sviluppo dello scalo

(FERPRESS) – Ravenna, 16 DIC – “Se non si inizia a scavare in fretta, il porto di Ravenna non potrà avere lo sviluppo auspicato”. Così il presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini è intervenuto sul tema dell’approfondimento dei fondali del porto di Ravenna, nel corso del convegno Mareterra 2016 di Legacoop Romagna. Secondo Bonaccini, “dopo la nomina del nuovo presidente dell’Autorità portuale ci sono tutte le condizioni per mettere in campo ciò che è necessario per aumentare i traffici nel porto. Ma bisogna che qualcuno spieghi come verranno spesi i 60 milioni garantiti dallo Stato”. Riguardo allo scenario infrastrutturale che riguarda la provincia di Ravenna, Bonaccini ha aggiunto di “non escludere” un futuro nuovo collegamento stradale con il ferrarese (si ipotizza un raccordo tra la E45 e la Ferrara-Mare).

Il porto di Ravenna fatica a uscire dalla crisi - Convegno

Ravenna –Legacoop Romagna chiede una ripartenza per il porto di Ravenna. In uno scenario in cui l'Italia perde terreno nei traffici globali, lo scalo emiliano-romagnolo può dire la propria nel campo dei container ed è leader nazionale assoluto nelle rinfuse solide, dove si evidenzia un forte rimbalzo nei traffici (+16% nel primo semestre), con un sensibile trasferimento di quote dal Tirreno all'Adriatico. Alla crescita dei volumi, però, non corrisponde analoga crescita dei ricavi e il calo dei margini sta causando una forte selezione degli operatori.

Sono questi i dati – illustrati in una corposa analisi firmata dall'esperto di settore Salvatore Melluso – da cui parte il convegno "MareTerra 2016 – Futuro in porto", di oggi a Ravenna, Palazzo Rasponi. Interverranno il presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Daniele Rossi**, alla sua prima uscita pubblica e il **presidente della Regione, Stefano Bonaccini**.

I numeri elaborati evidenziano una situazione più problematica per Ravenna, che pur a fronte di un buon 2016 è «il porto che soffre di più l'impatto della crisi globale e successivamente fa più fatica a riprendere un percorso di significativa crescita», a differenza di Venezia e Trieste, che appaiono più performanti sul medio periodo. Sostanzialmente l'Alto/Medio Adriatico ha evidenziato uno sviluppo superiore a quello del Tirreno, ma Ravenna fatica ad agganciarsi a tale crescita. Nettamente positive, invece, le dinamiche del project cargo.

Dal punto di vista delle cooperative, pur restando il porto uno dei volani principali per il lavoro di molte imprese, in questi anni si è ridimensionato l'impatto economico di quella che molti descrivono come «la principale industria di Ravenna. «L'occupazione è calata in alcune delle principali realtà di facchinaggio operanti nei terminal e si è ridotta l'attività di autotrasporto sviluppata dalle cooperative associate, così come quella manutentiva sviluppata dalle imprese di costruzione», spiega il direttore di Legacoop Romagna, **Mario Mazzotti**.

-segue

«L'annoso problema del mancato approfondimento dei fondali resta la questione delle questioni, ma pesano anche un'offerta di linee dirette di collegamento inferiori ai competitor e la carenza di collegamenti ferroviari. Occorre dunque un rilancio degli investimenti per aumentare la capacità attrattiva di tutto il sistema porto. In questa direzione la cooperazione intende fare la proprio parte attivamente», dice Mazzotti.

Quali strategie adottare per uscire dalla stagnazione? A salire sul palco per discuterne, oltre a Rossi, Bonaccini e Mazzotti, saranno il Sindaco di Ravenna Michele de Pascale, il deputato Pd Alberto Pagani (componente della Commissione Trasporti della Camera), il presidente di Sapir, Riccardo Sabadini, l'amministratore delegato di CMC, Roberto Macrì, il direttore generale di Coopfond, Aldo Soldi, il presidente di Legacoop Emilia-Romagna, Giovanni Monti e quello di Legacoop Romagna Guglielmo Russo.

Presidenti o "commissari politici"?

LIVORNO - Il bello della diretta è che appena hai una notizia la puoi sparare: in tempo reale, con tanto di Emoticon sul cellulare di tutti. Il brutto della carta stampata è che ci sono i tempi morti della tipografia, delle Poste (ahimè) e del mettersi tranquilli in poltrona a leggere.

Però il brutto finisce lì, almeno secondo noi: perché la notizia in tempo reale ormai la danno tutti, e quando la notizia è vaga, o sbagliata, o imparziale, fa più confusione che altro. Non rincorrendola, si possono fare considerazioni, che magari dopo risulteranno sbagliate, ma almeno possono far pensare.

Lunga premessa, lo capisco. Che può sembrare anche una scusa. Ma noi scriviamo venerdì mattina, quando abbiamo verificato come tutti la notizia che per le Autorità di sistema portuale di Livorno e Venezia sono alla resa dei conti, e i candidati più accreditati sarebbero diventati per Livorno l'ingegner Stefano Corsini, uomo Cipe, e per Venezia (bocciato Corsini dal governatore della Regione) l'ingegner Andrea Ferrante, consigliere

*Antonio Fulvi
(segue a pagina 10)*

“Commissari politici”?

superiore dei lavori pubblici. O viceversa, non s'è capito bene. Entrambi sono nella famosa "lista" che a suo tempo pubblicammo, insieme anche ai livornesi Luca Berce e Luciano Guerrieri. Che, incolpevoli, sono state messi nel tritacarne e sculacciati, fin dallo scorso ottobre quando sembrava che la scelta ricadesse sui due e invece ci si sono messi i giochi (vogliamo definirli sporchi?) di certa politica locale.

Da quando scrivevamo ieri, queste righe sono passate 24 ore: con tutta la pressione che è intervenuta con la conferma che il ministro Del Rio e il governatore della Toscana Rossi saranno lunedì a Livorno per inaugurare il raccordo FS con l'amministratore delegato di Rete ferrovie Maurizio Gentile. E non è credibile che i due Vip arrivino senza aver sciolto almeno il nodo

del presidente livornese. La faccia tosta va anche bene, ma sarebbe davvero eccessiva, anche davanti al gregge che è diventata (con poche eccezioni) la portualità livornese.

Ora, non avendo la sfera di cristallo, non ci azzardiamo a far pronostici. Può darsi che tra ieri ed oggi i nodi siano stati sciolti. Solo a metà settimana, Rossi parlando a Livorno in una sezione dei Ds aveva annunciato la nomina di Berce. Bella figura, davvero, se le cose non saranno andate così. Né ci azzardiamo a dare giudizi su Corsini, su Ferrante o sulla decina di altri esimi professionisti della grande logistica. Siamo convinti che sappiano fare benissimo il loro mestiere e forse anche quello di presidente di AdsP. Quello che non ci piace è che per realtà complesse come quelle di un sistema portuale, si scelgano specialisti che sapranno

tutto di logistica, ma non sanno assolutamente niente delle mille realtà operative che compongono la vita quotidiana di un porto. Avendo per di più la possibilità di scegliere tra candidati - ci riferiamo sempre a Livorno, realtà che abbiamo sotto mano - che del loro sistema portuale sanno tutto, specialmente quello che chi viene da fuori difficilmente saprà prima di un lungo rodaggio.

E' saggezza, paracadutare dall'alto illustri specialisti della teoria? Può anche darsi: si dirà che così sono fuori da ogni tentazione di camarille; anche se dietro ogni scelta politica non ci sono certo le suore di clausura.

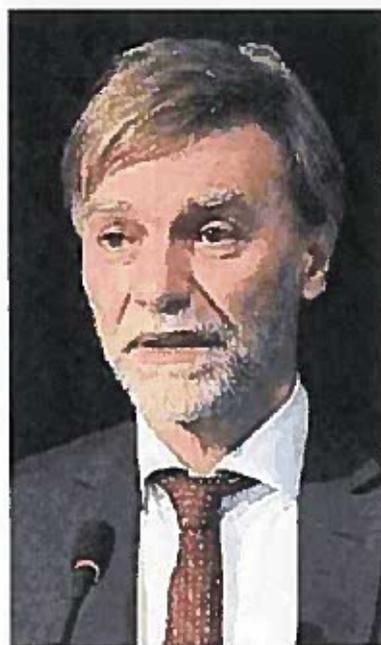
Dibattito lungo: ed appena iniziato, lo sappiamo. Può darsi che quando leggerete queste righe - come scritto sopra - i giochi siano già stati fatti. E magari siano

saltati via anche gli ultimi nomi, per far posto ai "nostri" (possiamo sperare?) o ad altri. Ma una cosa è certa: il lungo tempo trascorso dall'approvazione della riforma comunque non depone bene, e non aiuta a vedere le cose con la necessaria serenità. Tantomeno ad accettare con serenità "commissari politici" scelti non si sa bene con quali criteri. O peggio: con il criterio, che sembra evidente anche in altri porti, di "telecomandare" la portualità da Roma, affidando ai presidenti poco più del ruolo di passacarte, con funzionari di provata fiducia. Davvero, ma come oggi noi speriamo di sbagliare.

INAUGURAZIONE AUTORITÀ CITTADINE

Delrio e Rossi oggi a Livorno per il nuovo terminal merci

STAMANI alle 10.30 sarà inaugurato il nuovo terminal merci "Darsena Ovest" realizzato direttamente in banchina nel porto di Livorno. All'evento parteciperanno il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, il co **dell'Autorità portuale** di Livorno, **Giuliano Gallanti** e l'amministratore delegato e direttore generale di Rete ferroviaria italiana, Maurizio Gentile. L'attivazione del nuovo terminal intermodale migliora la logistica dei container nel porto, favorendo l'incremento del traffico merci su ferro. Inoltre la nuova stazione di Livorno Darsena e il nuovo binario di collegamento con la linea Tirrenica verso Nord, consentono l'arrivo e la partenza di treni merci lunghi fino a 750 metri. L'ingresso al fabbricato Darsena è da viale Mogadiscio snc (con accesso dalla SP224). Un momento particolarmente atteso per gli operatori e per il mondo portuale livornese. L'occasione potrebbe essere anche il momento dell'atteso annuncio del presidente **dell'Autorità Portuale** di Livorno.



IL MINISTRO Graziano Delrio ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Delrio a Livorno per il raccordo FS?

Il ministro sarà ricevuto dal governatore della Toscana e dai vertici del cargo ferroviario

LIVORNO - L'annuncio vale con tutte le incognite del caso, perché gli impegni di governo - nazionale e regionale - spesso maturano nelle ultime ore. Ma a tutto ieri, quando andiamo in stampa, c'era la conferma che all'inaugurazione di lunedì prossimo alle 11 in TDT del collegamento ferroviario tra i terminal della Darsena Toscana e la rete FS interverranno sia il riconfermato ministro del MIT Graziano Delrio, sia il governatore della Toscana Enrico Rossi. A riceverli il Gotha della portualità labronica (segue in ultima pagina)



Graziano Delrio

Delrio a Livorno

con la presenza dei vertici di FS cargo nazionali e regionali.

L'annuncio conferma l'importanza che al collegamento ferroviario viene attribuita, sia in chiave locale sia alla stessa Regione Toscana che obiettivamente si è spesa molto (anche in chiave di finanziamenti) per l'opera. E giustifica anche la soddisfazione dell'avvocato **Giuliano Gallanti**, già presidente ed oggi commissario governativo uscente dell'**Autorità portuale**, su quello che viene definito uno dei primi collegamenti diretti d'Italia tra le banchine portuali e la rete ferroviaria agganciata alle TEN-T europee.

Un collegamento che, come già abbiamo scritto, soffre e soffrirà ancora per troppo tempo della "strozzatura" sul ponte girevole alla radice della Darsena Toscana fino a quando l'improvvido braccio d'acqua non sarà "tombato": ma che secondo i terminalisti della stessa Darsena è pur sempre un sostanziale passo in avanti per la possibilità di offrire da subito "treni blocco" verso i principali nodi interland, eliminando finalmente la rottura di carico della stazione del Calambrone e recuperando su tempi e costi una posizione già oggi di assoluta concorrenzialità a livello nazionale.

Delrio e Rossi in porto al taglio del nastro Occhi sul toto-nomina

Stamani si inaugura la direttissima Fs fra Darsena e Tirrenica
Ma l'attenzione è soprattutto sulla presidenza dell'Authority

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

«Senza governo il porto di Livorno sta precipitando: pronti allo sciopero». Dietro il tweet della Cgil livornese c'è anche un gioco di parole sul termine "governo": quel che manca è chi regga il timone. **Ricci Autorità**, dopo che è scaduta anche la terza proroga dell'incarico a **Giuliano Galloni** come commissario e si sta andando avanti per abbrivio (così come a Piombino dove la scadenza di **Luciano Guerrieri** è perfino anteriore di una settimana).

Ma quella parola "governo" richiama anche il fatto che, in mezzo al tourbillon del post-referendum (e, dopo la formazione del governo Gentiloni, il duello per le deleghe del Cipe), dal territorio si alza un coro che chiede a Roma di esercita-

re la responsabilità di governo indicando la guida per la nuova **Authority** e trovando l'intesa con il governatore.

Adesso tutto questo è a uno snodo fondamentale: stamani sono a Livorno, per l'inaugurazione della direttissima ferroviaria fra la Darsena Toscana e la linea Fs tirrenica, sia il ministro **Graziano Delrio** che il governatore **Enrico Rossi**. Cioè i due protagonisti che hanno in mano le chiavi della nomina. Davvero complotteranno l'harakiri di presentarsi all'appuntamento senza riuscire a mettersi d'accordo sulla nomina?

Non è chiaro se ieri il ministro e il governatore abbiano avuto un faccia a faccia riservato per dirimere la questione che rischia di farsi spinosa: sta di fatto che erano entrambi a Roma all'hotel Ergife per l'assemblea Pd, dove ambedue hanno fatto interventi di peso (sia l'uno che l'altro marcando

parecchie differenze rispetto al premier **Matteo Renzi**).

Del resto, non è davvero solo la Cgil a chiedere che si sblocchi l'impasse: l'ha ribadito anche **Giovanni Pardini**, numero uno della Cisl labronica, nell'apertura della fase congressuale. Non basta: dalla tribuna della convention annuale di Confindustria il presidente **Alberto Ricci** non aveva usato mezza parola: daleci alla svelta un presidente del porto. Se non bastasse, parlando con Il Tirreno a margine di quel "conclave", avevano suonato la stessa musica anche **Marco Conforti**, presidente dei terminalisti italiani, e **Pasqualino Monti**, leader di Assoport, l'organizzazione che raggruppa le Autorità portuali. Come **Nereo Marcucci** che, dalla plancia di comando di Confetra, la sigla che raccoglie a livello nazionale le imprese del settore trasporti e logistica, invita a dare

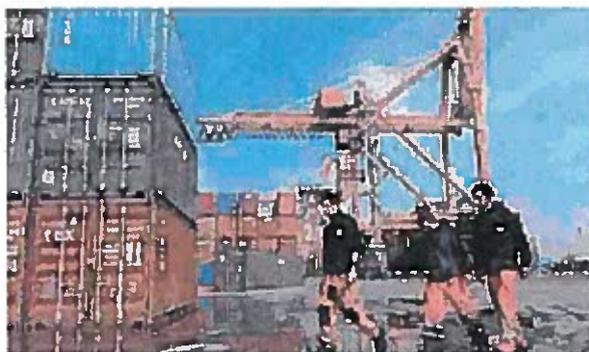
«guidatori» che siano al volante di questa "riforma della riforma".

Insomma, è un coro: decidetevi. Compreso anche il vescovo **Simone Giusti**: ha dedicato tutti gli ultimi appuntamenti pubblici in vista del Natale a chiedere lo sblocco della nomina all'Authority in tandem con una decisione sui bacini che ritiene «l'unica opportunità per offrire occupazione a una città martoriata dalla mancanza di lavoro».

Del resto, il porto di Livorno è nel bel mezzo di un tris di bandi-chiave: è slittato fino a fine maggio quello relativo alla Darsena Europa; sono in fase di valutazione le offerte riguardanti quello della privatizzazione della Porto 2000 (crociere e traghetti); sconta i ritardi causati dall'infortunio mortale dell'agosto dello scorso anno, invece, il bando relativo all'affidamento dei bacini di carenaggio.

CHE COSA CAMBIA

LIVORNO UNA VOLTA, AVVIATO IL SERVIZIO DEI TRENI-BLOCCO, SARÀ UNO DEI PRIMI SCALI PORTUALI ITALIANI AD ESSERE RACCORDATO SENZA "ROTTURE DI CARICO" CON LA RETE NAZIONALE FS CARGO.



SERVIZI
Nuove dotazioni per le infrastrutture portuali livornesi

PORTO MOVIMENTO MERCI PIÙ RAPIDO

Nuove gru da banchina: scalo più competitivo

-LIVORNO-
DALLA prossima settimana il Terminal Darsena Toscana avrà due portainers, ovvero due gru di banchina, adatte alle navi dell'ultima generazione con una portata fino a 8 mila teu. In pratica, navi che non possono ancora entrare nella Darsena perchè la "strettoia" del Marzocco costituisce un limite di pescaggio e larghezza non superabile da navi oltre 6 mila teu.

Perchè allora le due grandi e modernissime gru, capaci di uno sbraaccio fino alla 18° fila di contenitori a bordo? Perchè, spiega il management del TDT, il porto si deve attrezzare per le generazioni di navi che stanno diventando la norma. E perchè sono finalmente cominciati i tanto attesi lavori di allargamento della strettoia, che vedranno anche lo spostamento in profondità dei tubi Eni che ne hanno condizionato fino ad oggi il pescaggio. Quando questi lavori saranno

terminati - si parla della prima metà del 2018 - la Darsena Toscana sarà finalmente accessibile a navi fino a 8 mila teu. E il terminal sarà pronto.

L'investimento del TDT nelle due moderne portainers - che si aggiungono alle altre 6 meno recenti - fa il paio con altri importanti adeguamenti della funzionalità del terminal. Tra i quali appunto il raccordo ferroviario che domani sarà inaugurato da FS, con la preannunciata presenza anche del ministro Delrio e del governatore Rossi. Il raccordo consentirà di realizzare treni-blocco per centinaia di container alla volta, già schedati con gli interporti di Padova e di Bologna. Il ricorso ai treni invece che al trasporto su gomma è una delle nuove direttive nazionali ed europee per rendere più competitivo il movimento delle merci e per alleggerire i "colli di bottiglia".

A.F.



TARGATO LIVORNO ALMENO IL SEGRETARIO

Al momento non sappiamo se il ministro delle infrastrutture e trasporti Graziano Delrio e il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi si sono messi d'accordo sul nome del presidente della "nostra" Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Tutti noi, appena saputo, increduli, i nomi dei due ingegneri idraulici in lizza per diventare presidente, abbiamo navigato in Internet per leggere i loro curricula e "pesarne" le capacità.

Senza nutrire alcun dubbio sulle capacità dei due ingegneri, anche perché entrambi fanno parte della famosa lista dei trentasette candidati di "prima scelta" comunque, se



Angelo Rama,
consulente
marittimo,
ex presidente
Toremarmar

ciò accadesse, mi piacerebbe molto per gli amici Luciano Guerrieri e Luca Becca, che inseriti nella giungla mediatrice, hanno dovuto subire due

forze contrapposte della politica, che sono risultate da subito equivalenti ed alla fine si sono annullate. Faccio osservare che il porto di Livorno con quello di Piombino, è atipico rispetto ad altre realtà portuali italiane ed il nuovo presidente sulla propria scrivania, troverà da risolvere, problematiche che si trascinano da anni: non solo la Darsena Europa, ma, il risiko delle banchine, della Porto 2000 del TCO, del Terminal Lucarelli e Sintermar, del Silos, ect.

Cosa voglio dire? Che consiglio vivamente all'ormai prossimo presidente, che quando dovrà proporre la nomina del segretario generale, scelga un nome, certo di sua fiducia, ma che sia bene a conoscenza del-

le differenti facce del nostro porto, visto non c'è permesso lasciar trascorrere altro tempo per un regolare rodaggio.

Post scriptum: quanto sopra non è "pro domo mea". Una circolare del ministero avverte: nessun incarico ai nati prima del 1951.

Angelo Rama

► LIVORNO

Con la kermesse del Natale in Fortezza, il Port center terrà aperti i battenti sarà «aperto in via straordinaria venerdì, sabato e domenica dalle 15 alle 19». Parola dell'Authority che lucida il proprio "gioiellino" musicale. Lo fa segnalando che nel suo primo anno di vita la nuova struttura messa in piedi da Palazzo Rosciano ha visto «più di mille visitatori».

Il Port center livornese è stato inaugurato nel mese di dicembre dello scorso anno e ha richiamato l'attenzione di studenti, cittadini e turisti: «In tanti hanno varcato le porte della Palazzina del Capiano, all'interno della cinquecentesca Fortezza Vecchia, e fatto una vera full immersion nella storia, nel presente e nel futuro dello scalo labronico», tengono a sottolineare dal quartier generale dell'istituzione portuale.

«Non sono semplici numeri – mette in evidenza il commissario dell'Authority portuale **Giuliano Gallanti** – quelle oltre mille visite stanno a testimoniare che il porto di Livorno è ben vivo e presente nell'immaginario collettivo».

Gallanti rivendica alla **Authority Portuale** di aver giocato «un ruolo non secondario nella promozione di quei "soft values" che più di ogni altro dato economico danno un senso al nostro stare insieme». A tal riguardo, afferma che «il nostro progetto Porto Aperto è servito, in fondo, proprio a questo: ad abbattere le barriere divisive che di solito si formano tra il porto e la sua città».

Il Port center – spiegato da Palazzo Rosciano, sede dell'isti-

In mille al Port center Il passato e il futuro delle nostre banchine

Gallanti: è il secondo esempio in Italia, dopo Genova
Secondo Nogarin rivoluziona il rapporto fra lo scalo e la città



L'interno del Port Center in Fortezza Vecchia



Dall'alto: Gallanti e Nogarin

tuzione portuale – è il secondo del genere in Italia dopo quello di Genova: è la diretta espressione del progetto Porto Aperto, avviato nel 2007 dall'Authority Portuale e giunto ormai alla sua decima edizione. Assieme alla gestione della Fortezza Vecchia, in concessione all'Authority Portuale dal 2013, Porto Aperto è stato uno degli stru-

menti di cui si è servita la Port Authority per avvicinare il porto alla città: quest'anno tremila studenti hanno potuto conoscere da vicino lo scalo portuale attraverso visite guidate e completamente gratuite.

«Livorno – ha detto il sindaco **Filippo Nogarin** – non può vivere senza il suo porto e, va da sé, il porto non ha ragioni d'es-

sere senza la città alle sue spalle. Per troppo tempo però le strade di queste due realtà hanno corso parallelamente senza intersecarsi quasi mai. Il successo del Port Center è un punto da cui partire per rivoluzionare, una volta per tutte, questo rapporto e dare il via a uno sviluppo sinergico della città e del suo porto».

«Noi ingenui» Ma Nogarin sceglie il silenzio

Prudenza su Roma, altri però contrattaccano: vedete la pagliuzza ma non la vostra trave

di **Juna Goti**
e **Cristiana Grasso**
LIVORNO

Ci sono silenzi assordanti, richieste di chiarimento e qualche "badali", come si dice a Livorno, perché «i fatti contestati a Marra risalgono al 2013 e non c'entrano con Virginia». C'è chi tradisce qualche imbarazzo e ha paura che «ci rimetta tutto il Movimento». E chi invece, anche questa volta, prova a lanciare la palla verso il Pd o i poteri forti, perché «la nostra è una pagliuzza» mentre loro negli occhi «hanno le travi». Qui a Livorno, due anni e mezzo dopo aver strappato al centrosinistra la roccaforte di piazza del municipio. Qui a Livorno, all'indomani dell'arresto del capo del personale del Comune di Roma, **Raffaele Marra**, fedelissimo della sindaca **Virginia Raggi**. La pancia del Movimento livornese sta a guardare: in parte tifa, in parte si tiene a debita distanza.

Come **Filippo Nogarin**, trincerato dietro un prudente silenzio. Per mesi li ha avuti lui i riflettori nazionali puntati sulle spalle. Per mesi, dopo che si è aperta la voragine tra **Dieppe Grillo** e il parmigiano **Federico Pizzarotti**, è stato di fatto il primo cittadino pentastellato d'Italia. Quello da misurare. Lo è stato almeno fino alle ammi-

nistrative di giugno, quando la Raggi ha espugnato Roma e Nogarin ha scelto di marciare verso il municipio torinese con la neosindaca **Chiara Appendino**, con selfie di rito.

Oggi il sindaco di Livorno del caso Capitale non vuole parlare: «No, non ho visto, mi sto occupando della mia città e continuerò a occuparmene», taglia corto. «Davvero, non ho niente da dire, non insistete». Poi lancia la palla altrove: «Semmai vorrei dire che i lavori di pubblica utilità tanto sbandierati da **Enrico Rossi** hanno ricevuto prevalentemente il finanziamento del Comune, sono stati uno spot elettorale della Regione che continua a non tirare fuori i 2,4 milioni promessi per i disoccupati. Mi voglio occupare di queste cose, di Livorno». Dove continua ad avere le sue belle gatte da pelare con l'azienda pubblica che gestisce i rifiuti (Aamps), dove ieri sono scoppiate nuove tensioni per l'annuncio di due licenziamenti.

Proprio per il concordato Aamps, Nogarin ha ricevuto nei mesi passati un avviso di garanzia e risulta indagato per tre reati. Ma quell'avviso non gli è costato la sfiducia dello staff di Grillo, come è avvenuto per **Pizzarotti**. E non lo ha portato a dimettersi, come l'assessora romana **Paola Muraro**. «Ma que-

sti avvisi hanno un peso specifico diverso», ripete dal Meet up l'attivista **Emilio Rossini**. Che su Roma aggiunge: «Da quello che ho capito l'arresto di Marra è relativo a qualcosa di pregresso, quando era già dirigente del Comune, niente ha a che vedere con la Raggi. Piena fiducia alla magistratura, mi sento tranquillo andiamo avanti».

Molti degli ostacoli e anche degli errori che sta affrontando la giunta romana, i 5S livornesi li hanno assaggiati mesi fa. Uno su tutti: il valzer delle nomine di assessori o manager delle aziende partecipate. Nogarin ne ha già nominati e poi spodestati una decina. Compreso il perito informatico **Marco Di Gemaro**, già candidato alle europee per il M5S, che aveva nominato ai vertici di Aamps, paragonandolo a Steve Jobs, salvo poi farsi la guerra. Oppure il record dell'assessora all'Urbanistica annunciata e poi ritirata nel giro di un giorno.

Su quest'ultimo risponde **Dantele Esposito**, eletto in consiglio tra le file del M5S. «Non mi occupo di Roma, se ne occupa la Raggi», premette subito, per poi aggiungere: «Non conosco la situazione, l'unica cosa che posso dire è che sicuramente è stata una nomina sbagliata».

«Ma le nomine sbagliate di Livorno - mette in chiaro - erano

nomine politiche sbagliate rispetto ai compiti da svolgere. Ben diversa è la contestazione del reato di corruzione». Secondo Esposito «ora nel M5S ci deve essere un confronto, perché continuare a sbagliare le nomine in questa maniera è controproducente per tutti. Si rischia di perdere di credibilità. Non è un problema di immagine ma di valori: se vogliamo dimostrare che siamo diversi dagli altri, non possiamo cascare, anche ingenuamente o involontariamente, negli errori che fanno gli altri». Non è un fatto di "duri e puri" che magari si trovano a sporcarsi le mani governando. «Il problema, e lo abbiamo vissuto sulle nostre spalle, è che il M5S non ha la struttura politica e amministrativa che ti segue, come gli altri partiti. E quando ti trovi a riempire le caselle, anche cercando di farlo al meglio, non sempre ci indovini».

Nessuno, comunque, dentro la base, si sogna di attaccare i colleghi romani. Anzi, **Enrico Cantone**, capogruppo in Regione e proprietario dell'officina dove da sempre si riuniscono gli attivisti livornesi, suona la carica su Facebook dopo aver condiviso il video della conferenza stampa di Raggi: «L'rima pensiamo alla trave che avete negli occhi vostri. Poi a questa pagliuzza».

-segue

za che comunque è stata già tolta. Avanti così». Per aggiungere a voce: «Gli errori si fanno ma non c'è problema, andiamo avanti».

E non ci pensa certo a tornare indietro neppure **Roberta Diotodi**, attivista da una vita e tra le anime di Reser, l'associazione legata ai 5S che si occupa di cultura, arte e solidarietà. «Bisogna prendere atto degli errori e imparare da questi. 15 stelle pagano lo scotto di non far parte

del vecchio sistema, pagano una certa ingenuità. Questo potrebbe essere accaduto alla Raggi che ha pensato di affidarsi a una persona competente. Del resto se vuoi uno competente devi pescare nel sistema, se vuoi uno fuori dai giochi rischii che sia incompetente...». Insomma, vista anche l'esperienza di **Nogarín** che ha dovuto rimangiarsi svariate nomine, la scelta al primo colpo dei collaboratori non sembra il punto forte dei

sindaci pentastellati. «Sbagliare si può, soprattutto se non si è politici di lungo corso. Ma non si può certo paragonare l'incapacità di uno "Steve Jobs" ai reati di cui è accusato Marra».

Livorno non chiama Roma insomma, anche se **Monica Pécorsi**, fuoriuscita dagli M5S dopo le regionali ma già in polemica da prima dell'elezione di **Nogarín**, non fa sconti al M5S tutto: «Certe cose accadono perché quegli ideali su cui avrebbe

dovuto basarsi la politica dei cinque stelle non sono stati di fatto mantenuti. Si diceva che gli incarichi, le nomine, dovessero avvenire con bandi pubblici, con la condivisione. Invece le cose sono andate diversamente, ciascuno ha scelto i suoi senza coinvolgere la base. E questi sono i risultati. Pizzarotti è stato crocifisso giusto per avere un capro espiatorio, ma in realtà di comportamenti censurabili ce ne sono tanti. E la storia di Roma lo dimostra. Non mi meraviglio».

È la direttissima ferroviaria l'arma in più per la Darsena

Sarà un fattore di competitività importante, domani l'inaugurazione con Delrio e Rossi ma intanto non è ancora arrivata la fumata bianca per la nomina all'Authority

► LIVORNO

I binari c'erano già, così come all'Interporto: peccato che servissero a poco o nulla, visto che l'utilizzo concreto era talmente difficoltoso. Gli archivi (e la memoria collettiva) hanno metabolizzato informazioni nero su bianco per cui «un treno dalla Darsena Toscana al Calambrone costa 500 euro per soli 3 chilometri di tratta, la percorre in 40 minuti alla velocità di 7,5 chilometri l'ora».

La scommessa è tutta qui: domani si inaugura la direttissima ferroviaria che dovrà far diventare solo un incubo lontano tutto questo. Già, perché la produttività di un porto non è data solo da quel che accade fra nave e banchina: c'entra quel che c'è prima o quel che c'è dopo. Il paradosso l'aveva coniato anni fa l'allora presidente della Camera di Commercio Roberto Narli: se per chissà quale colpo di bac-

chetta magica dovessimo trovarci un milione di teu di container in Darsena Toscana, anziché brindare avremmo da metterci le mani nei capelli perché non sapremmo come smistarli in tempi accettabili.

Ci sono voluti più di 15 anni ma alla fine le Fs hanno mantenuto l'impegno: domani mattina saranno in Darsena Toscana per il taglio del nastro il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, e il governatore Enrico Rossi insieme al commissario dell'Authority Giuliano Gallanti, al sindaco di Livorno Filippo Nogarin e all'amministratore delegato (e direttore generale) di Rete ferroviaria italiana, Maurizio Gentile.

Lecco allora che quell'anonimo fabbricato bigiastro a un passo dal ponte del Calambrone non vincerà l'Oscar dell'architettura ma è la chiave di volta per trasformare Livorno in un porto ad alta infrastrutturazio-

ne ferroviaria. Giuliano Gallanti, commissario dell'Authority, l'ha ripetuto chissà quante volte: un grande porto come Anversa ha costruito su (efficienti) collegamenti ferroviari la propria fortuna.

È la prima metà del doppio intervento di rafforzamento delle ferrovie in porto: l'altra è un (bel) po' più indietro e riguarda lo "scavalco" che, evitando l'intoppo dell'attraversamento del fascio di binari della linea tirrenica, metterà in presa diretta il porto con l'Interporto di Guastallese facendone il proprio retroporto.

È anche una sorta di garanzia sul futuro: difficile che il ministro venga a inaugurare un'opera da 40 milioni di euro che ha un senso solo se poi si realizzerà la Darsena Europa. In effetti, è stato fatto di tutto per avere la presenza del ministro: prima lo slittamento da sabato 17 a lunedì 19, poi un quarto d'ora in più

perché risulta che Delrio voglia fare un giro in porto.

Resta però una incognita grande come una casa su tutto questo: per l'Authority di sistema di Livorno-Piombino si attende da tre mesi la nomina del nuovo presidente. Altre le nomine sono già arrivate o comunque è stato fatto partire l'iter: eppure Livorno e Piombino erano stati l'unico caso nell'intera geografia della portualità made in Italy ad anticipare le aggregazioni della riforma. È sceso in campo perfino il vescovo Simone Giusti per chiedere che la nomina arrivi presto e che ci si metta al lavoro sui bacini («l'unica possibilità per dare occupazione in tempi rapidi»). I nomi sul tavolo sono quelli di due ingegneri nella nomenclatura di governo: Andrea Ferrante e Stefano Corsini, nelle ultime ore con una leggera prevalenza per il secondo. Possibile che Delrio e Rossi vogliano mettersi a litigare sul nome mentre tagliano il nastro?

Mauro Zucchelli

Stangata per gli ormeggi delle acque di fiumi e laghi

La competenza passa dalle Province alla Regione con un'addizionale pesante
Le nuove tariffe riguardano tutte le attività che sfruttano il demanio idrico

di Gianni Tacchi

► LIVORNO

Le acque interne della Toscana sono state colpite da una tempesta di aumenti, una bufera che sta mettendo in difficoltà soprattutto i circoli nautici e i concessionari delle "sponde". La Regione, dal 1° gennaio di quest'anno, è infatti subentrata alle Province nella gestione del demanio idrico, settore che comprende fiumi, laghi e aree intorno. E questa rivoluzione ha portato a un aumento generale delle tariffe. Anzi, a vere e proprie stangate.

CANONE E IMPOSTA REGIONALE. Innanzitutto il canone annuale è stato omogeneizzato per settore, dunque – giusto per fare un esempio – adesso il concessionario di ormeggi di Grosseto paga la stessa cifra di quello di Viareggio. «Prima c'erano grosse disparità tra una Provincia e l'altra – la spiegazione dagli uffici regionali – adesso invece il criterio è ugua-

le per tutti. Chiaramente, per quanto riguarda il canone, qualcuno spende di più rispetto a prima, mentre per altri c'è un risparmio». La mazzata riguarda invece l'altro aspetto di questo quadro, cioè l'inserimento dell'imposta regionale, che le Province non chiedevano e che invece la Regione pretende. Non solo per il 2016, ma anche per i cinque anni precedenti (prima del 2011, invece, scatterebbe la prescrizione). Secondo la normativa, l'addizionale regionale corrisponde al 300% dell'occupazione del demanio. Sarebbe stata la fine per ogni circolo nautico, così gli uffici hanno puntato su una regolarizzazione agevolata e hanno rivisto le percentuali, che portano comunque a cifre altissime rispetto a prima: per quest'anno l'aliquota è stata abbassata al 50%, mentre per il quinquennio passato siamo al 20% del canone dell'epoca. Una batosta per tutti, insomma, con spese pazzesche in un momen-

to di crisi del genere. Un esempio? Chi ha il canone di 40mila euro e spendeva questa cifra anche in passato, deve aggiungerne 20 di imposta regionale del 2016 e altri 40 del periodo 2011-2015 (8mila all'anno). E così in totale sono 100mila euro, il 150% in più in confronto al 2015.

IL DEMANIO IDRICO. Considerando che in Toscana ci sono circa 60mila chilometri di corsi d'acqua, si tratta di un provvedimento che ha sconvolto quasi ogni angolo della nostra regione. Dal fiume Bruna, a Castiglione della Pescaia, alla zona del Calambrone, tra Pisa e Livorno. E in mezzo non ci sono soltanto i concessionari di ormeggi, ma anche chi ha interessi su un ponte che attraversa un fiume, chi ha un ristorante che si affaccia su uno specchio d'acqua o chi occupa temporaneamente l'area circostante per una manifestazione. Nel demanio idrico non rientrano invece le acque non classificate come interne e i soggetti gestiti

dalle varie Autorità portuali, quindi i fossi di Livorno e altre zone del genere non sono toccate. «C'è stata l'esigenza di omogeneizzare tutto il territorio – ha detto Vittorio Bugli, assessore regionale – d'altronde prima c'era una differenza incredibile tra una zona e l'altra. E non era giusto andare avanti così».

CRISI E FUTURO. C'è chi è stato costretto a ricorrere a prestiti, c'è chi sta pensando di cessare l'attività per via dei nuovi costi e c'è chi sta protestando da settimane. Alla fine la Regione ha inserito la possibilità della rateizzazione del canone, mantenendo però le stesse percentuali e le stesse tariffe. Così il futuro sembra scritto: è molto probabile, infatti, che adesso saliranno i prezzi dei concessionari e dei circoli per chi ha un'imbarcazione ormeggiata in un fiume o in un corso d'acqua. E il canone del 2017? «Ci confronteremo con le varie associazioni di categoria – risponde Bugli – per capire se rivedere qualcosa o continuare con queste tariffe».

Vengono ingoiate da pesci uccelli e perfino dal plancton

Arpat smentisce: «Serve monitoraggio più lungo»

di **Samuele Bartolini**
LIVORNO

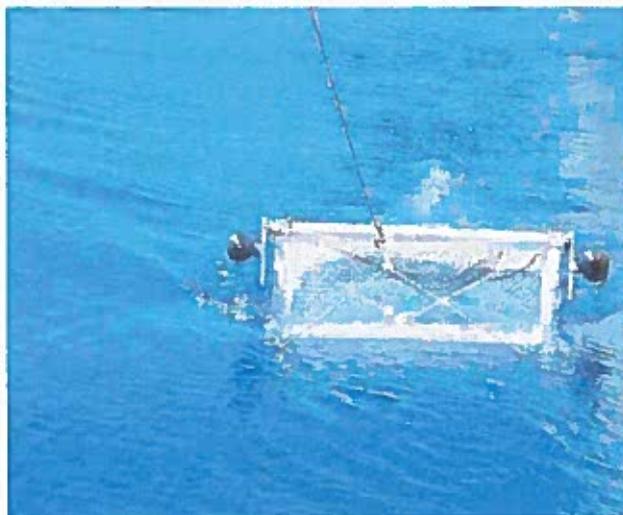
Il mare toscano è diventato la più densa "zuppa" di plastica al mondo. Tra l'isola di Capraia e la Gorgona c'è la più alta concentrazione di pezzettini di plastica sotto i 2 millimetri di tutto il Mediterraneo occidentale. Si viaggia sull'ordine di circa 10 kg di microplastiche per chilometro quadrato contro i circa 2 kg presenti a largo delle coste occidentali della Sardegna e della Sicilia e lungo il tratto nord della costa pugliese. Valori superiori perfino all'enorme isola di plastica nel vortice del Pacifico del nord: un'area di circa un milione di chilometri quadrati in cui le correnti accumulano la spazzatura dell'oceano. Qui la densità delle microplastiche è di 335 mila frammenti per chilometro quadrato, mentre nel Mediterraneo si arriva ad una media di 1,25 milioni di microplastiche.

L'analisi sulla presenza di microplastiche è stata sviluppata da un gruppo di biologi dell'Istituto di scienze marine del Consiglio nazionale delle ricerche di Lerici (Ismar-Cnr), in collaborazione con le Università di Ancona, del Salento e Algalita Foundation (California). Il loro lavoro è stato pubblicato recentemente sulla rivista *Nature Scientific Reports*.

Il nostro mare: una discarica a cielo aperto. «A finire in mare - spiega Stefano Allani di Ismar-Cnr - sono soprattutto i rifiuti della nostra vita quotidiana, le microplastiche sono un avanzo della degradazione di bottiglie, buste, imballaggi, materiale medico. Nel giro di decine di anni o perfino di secoli a seconda del tipo di plastica e dell'ambiente in cui finiscono, questi rifiuti si riducono in po' di faglia e molti di questi finiscono in mare».

La pubblicazione su *Scientific Reports* è l'atto conclusivo di un lungo lavoro scientifico che è andato avanti per tre anni. I frammenti microscopi-

SOS ambiente



Un'immagine dei ricercatori scattata tra l'isola di Capraia e la Gorgona e, a destra, un'operazione di pulizia

Nel mare toscano c'è un'altra isola ma fatta di plastica

Il Cnr ligure ha rilevato nel mare tra la Capraia e la Gorgona la più alta concentrazione di materiale di tutto il mare italiano

ci sono stati raccolti nel 2013 da una rete speciale trainata dalla nave del Cnr Urania che ha fatto tappa in 74 punti di Tirreno e Adriatico. Poi ci sono voluti altri 3 anni per un'analisi di tutti i pezzetti di microplastiche.

Fino alla pubblicazione del rapporto su una delle riviste più autorevoli al mondo. Ma perché c'è la più alta concentrazione di microplastiche proprio tra l'isola di Capraia e la Gorgona? «È in quel punto - risponde Allani - che si incontrano e si accumulano

due enormi masse d'acqua: una arriva dall'Oceano Atlantico, l'altra dal Mediterraneo. Le due masse rallentano la corsa ed ecco spingersi perché abbiamo trovato proprio in quel tratto di mare, tra Capraia e Gorgona, questa gran quantità di microplastiche».

Ma quali sono le conseguenze per l'ecosistema marino? «Difficile dirlo. Ci sono degli studi in corso alle università di Ancona e di Genova - risponde il biologo -, ma alcune ipotesi sembrerebbero confermate. Primo. Queste

plastiche vengono ingoiate da pesci, uccelli, perfino dal plancton. Sembra stimolino un'inflamazione permanente dell'organismo che causa ferite interne. Inoltre il sistema endocrino si annullerebbe perché non riconosce il materiale inerte. Altro pericolo: il senso di sazietà che produce la plastica. L'organismo interrompe l'assunzione di cibo andando incontro alla denutrizione».

Ma l'Arpat frena. Non tutti i biologi la pensano come l'Istituto di scienze marine di Lerici.

Fabrizio Sereno dell'Arpat mette in discussione l'analisi sviluppata dal gruppo di ricerca e invita alla cautela: «A mio avviso la raccolta di materiale in mare va fatto in un arco di tempo più lungo, almeno di 5 anni, e deve essere seguita la direttiva europea Marine Strategy del 2008. Prima - dice Sereno - ci vuole un'attenta fase di monitoraggio e mi sembra pericoloso lanciare messaggi allarmistici su un fenomeno, quello delle microplastiche, che comunque riguarda tutti i mari del mondo».

PIOMBINO AFERPI, SILVIA VELO CHIEDE A REBRAB UNA SVOLTA CONCRETA

«Troppi impegni non rispettati»

Sei domande al presidente Cevital sul futuro delle Acciaierie

- PIOMBINO -

IL GOVERNO la prossima settimana incontra Issad Rebrab. Intanto il deputato Pd Silvia Velo, poco soddisfatta delle risposte non arrivate da Rebrab negli incontri che ha avuto con il sindaco di Piombino e il sindacato, fa un'analisi dei fatti ponendo delle precise domande al presidente Cevital. «Ho letto con attenzione le dichiarazioni di sindaco e sindacati a margine dell'incontro con Issad Rebrab sulla vicenda Aferpi e sono contenta che entrambi ne abbiano ricavato motivi di soddisfazione e fiducia. Tuttavia ci sono questioni su cui non si può scivolare. Un accordo di programma si sostanzia infatti di cose da fare e di tempi in cui le cose si fanno. E i tempi non sono solo un dettaglio.

ABBIAMO infatti di fronte 2 anni di ammortizzatori sociali che scadono a novembre 2018, ci vogliono 2 anni di lavori per realizzare l'investimento e ad oggi i tempi mi pare siano slittando ancora e non ho capito bene di quanto - incalza l'onorevole Velo - oltre a questo punto sostanziale (cioè quando si va dalle banche a chiedere il finanziamento e si ordinano gli impianti?), ci sono altre domande a cui non mi sembra siano state date risposte, le elenco: 1) nell'incontro del 16 novembre il Ministero Calenda aveva chiesto a Rebrab di presentare il piano industriale necessario a chiedere il finanziamento alle banche entro il mese di novembre; non mi pare che questo impegno sia stato rispettato. A quando slitta? 2) Si era suggerito di individuare un unico general contractor per facilitare le procedure di appalto. Cosa si è deciso in merito? 3) Si era chiesto all'azienda di concentrarsi su Piombino, evitando operazioni collaterali,



POLITICA Silvia Velo, deputata Pd e nella foto piccola il presidente Issad Rebrab

FOCUS

«Resto ottimista, ma sono realista»

Silvia Velo: «Sono e resto ottimista su questa operazione, ma l'ottimismo prevede che si guardi in faccia la realtà e si lavori per modificarla se le cose non vanno come previsto, pretendendo da chi ha preso impegni con lo Stato che prima di tutto li rispetti».

che avrebbero allungato e forse non aiutato; ieri si sono avute notizie sulla vicenda Leali? 4) Si era segnalato la necessità di versare in toto il capitale sociale che sembrerebbe che per ora sia stato versato in finanziamenti: è stato fatto? 5) Si è fatto l'accordo sui contratti di solidarietà che implicano la continuità produttiva e un certo numero di persone impegnate sugli impianti: quali garanzie sono arrivate dall'azienda in questo senso? 6) Quando si iniziano bonifiche e smantellamento impianti, coinvolgendo le imprese locali? Come vedete chiedo sempre «quando» perché non credo sia più il tempo di chiedere «se» e rimandare all'infinito. Non mi pare che a queste do-

mande ci siano state risposte chiare e quindi non capisco come si possa dichiarare che «Rebrab ha fatto tutta la sua parte».

QUANTO al Governo, di cui al momento non faccio parte e infatti preciso che scrivo come parlamentare Pd, ha fatto eccome la sua parte (100mila di certificati bianchi, soldi per il porto, la 398, gli ammortizzatori sociali, le bonifiche); Governo che la prossima settimana incontrerà Rebrab e farà certamente queste domande, pretendendo risposte adeguate. Quanto alle banche, non sono certo qui a difenderle, credo tuttavia che debbano essere sfidate innanzi tutto presentandosi con tutti i requisiti necessari».

Rebrab va avanti, ma le banche non ci sono

Il presidente di Cevital conferma a Giuliani il progetto e le difficoltà. L'Afo non andrà in Brasile, un piano per le demolizioni

PIOMBINO

Tre incontri in meno di 24 ore con istituzioni e sindacati per rassicurare sulla propria volontà di non mollare l'affare Piombino: così **Issad Rebrab** ha scelto di rilanciare la propria immagine, un po' sbiadita dalla lunga assenza in città, e quella del progetto (siderurgia, logistica e agroindustria) con cui due anni fa si era presentato a Piombino, che arranca per la carenza di risorse.

Rebrab ha cominciato il suo mintour toscano giovedì pomeriggio a Firenze, dove ha incontrato il presidente **Enrico Rossi**, l'uomo che da sempre ha sentito più vicino e che dal canto suo gestisce questo rapporto a livello strettamente personale, tanto da suscitare qualche polemica sottotraccia nel Pd e il peccato commento social del consigliere regionale **Gianni Anselmi**, per non essere stato «coinvolto o informato». Nessun comunicato al termine del confronto e neppure il giorno dopo quando il presidente ha capito che, nonostante i suoi sforzi, la notizia era circolata. Difficile che Rebrab comunque gli abbia detto qualcosa di diverso da quel che poi è emerso dall'incontro di ieri mattina in Comune col sindaco

Massimo Giuliani, durato oltre un'ora, in cui il presidente di Cevital era accompagnato dall'ad di Aferpi, **Fausto Azzì**.

Il sindaco ha apprezzato la «volontà di Rebrab di continuare negli investimenti previsti con la conferma dei propositi già esposti nel piano industriale, e l'annuncio della prossima presentazione di un piano generale sull'agroalimentare e sulla logistica».

Tutto ciò per il sindaco «non ci esime dall'evidenziare le criticità che ancora permangono, legate allo slittamento dei tempi e all'incertezza dei finanziamenti per il piano industriale. Abbiamo sottolineato inoltre l'importanza della continuità produttiva per assicurare l'occupazione e i contratti di solidarietà ai lavoratori».

Così per Giuliani resta «imprescindibile da parte dell'azienda la presentazione in tempi brevi di un cronoprogramma con tempistiche certe e chiare, come richiesto dal ministro Calenda», così come «la necessità di un incontro a breve col ministro per una valutazione complessiva delle questioni tecniche e finanziarie».

Rebrab dunque ha prospettato un nuovo spostamento in avanti dei progetti, pur tornando a parlare di agroindustriale e di logistica, in quest'ultimo

caso in maniera decisamente obbligata, visto il recente richiamo del commissario **de l'Autorità portuale Luciano Guerrieri**, sul poco tempo che resta - scadenza a febbraio - per il rinnovo delle concessioni.

Qualche elemento in più sulle strategie di Rebrab è emerso nel confronto con le segreterie di **Fim, Fiom e Uilm**, in cui il presidente di Cevital ha confermato le difficoltà con le banche, lamentando un'ostilità per lui incomprensibile rispetto al sostegno ricevuto in altre imprese, una per tutte quella francese dove nel 2012 ha rilevato lo stabilimento Fagor Brandt, salvando oltre mille posti di lavoro.

«Rebrab ha dichiarato di aver fatto tutta la propria parte - spiegano i sindacati in una nota - sostenendo che anche banche e Governo devono fare la loro, per far sì che il progetto possa realizzarsi». Rebrab ha precisato che «entro gennaio sarà in grado di presentare il progetto della logistica e quello dell'agroindustria».

La notizia che il patron di Aferpi ha portato a questo tavolo è che «dopo tutte le verifiche lo smontaggio degli impianti per il progetto in Brasile (altoforno e convertitori ndr) è stato annullato per incompatibili-

tà con il sistema energetico». Così, riferiscono i sindacati, «sono partite le procedure per arrivare a gennaio a presentare il progetto per lo smontaggio, e Rebrab ha confermato di voler utilizzare al massimo le ditte del comprensorio e il proprio personale».

Sul problema più serio, quello della continuità produttiva, decisivo per mantenere i contratti di solidarietà, **Fim Fiom e Uilm** spiegano che «l'azienda ha comunicato che si stanno cercando le soluzioni. Da parte nostra - è la conclusione - abbiamo apprezzato il confermato impegno per la fattibilità dell'intero piano industriale ma abbiamo ribadito che è necessario un incontro quanto prima al ministero dello Sviluppo economico per la verifica degli impegni presi da Rebrab col territorio, e che tutte le istituzioni rispettino gli accordi firmati a Palazzo Chigi».

Sul fronte delle neolette rsu, quelle di **Fim e Uilm** hanno annunciato che «nelle prossime ore si riuniranno con le proprie segreterie per dare un giudizio di merito sull'incontro e valutare eventuali iniziative». Per le rsu **Fiom** invece sulla continuità produttiva e sul finanziamento degli investimenti «il giudizio rimane molto critico perché ancora non ci sono risposte concrete». (claz)

Il porto al fianco di Telethon per "Un'ora per la ricerca"

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta questa mattina nella sala convegni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, come di consuetudine, la giornata dedicata a Telethon che è l'occasione per presentare tutte le iniziative che ogni anno si mettono in campo a favore della ricerca scientifica sulle malattie genetiche.

Quest'anno il liemotiv della raccolta fondi è #presente, l'hashtag usato per dare una risposta ed un contributo immediato alla ricerca.

Durante la manifestazione è stato proiettato il video Talassemia, un filmato di carattere divulgativo sulla beta talassemia, firmato dall'autrice di SuperQuark Barbara Gallavotti.

Erano presenti i vertici dell'Autorithy, che ha consegnato l'assegno alla Fondazione Telethon con la donazione dei dipendenti di Molo Vespucci, la Capitaneria di porto, i rappresentati, sempre in prima linea per Telethon Anna Battaglini, il Direttore BNL Gruppo BNP Paribas, il Pres. AVIS Prov.le Eugenio Fratturato e Dott.ssa Daniela Leone.

A margine dell'iniziativa si sono esibiti Fabio Melis con la Cantante Enrica Viridis e poi il Coro dei Bambini che hanno animato la giornata con dei canti natalizi e le studentesse dell'Istituto alberghiero via Adige che hanno curato l'accoglienza.



Il porto

L'ultimatum del presidente
«Dieci anni persi, basta liti»

>Pane a pag. 34

Il porto, le strategie

Spirito, il piano in due mesi «Nulla si è fatto in dieci anni»

«Fermi all'epoca di Nerli, con le carte bollate non si va da nessuna parte»

Antonino Pane

Dal piano operativo che sarà presentato entro il 5 febbraio capiremo dove va il porto di Napoli. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito, è stato chiarissimo: «Ascolterò tutti, parlerò con tutti ma poi le decisioni vanno prese e io le prenderò». Anche a «il sabato delle idee» si è capito di che pasta è fatto il nuovo responsabile della governance dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare: non ci potranno più essere assalti alla diligenza, i porti vanno governati con scelte chiare e precise. E bene ha fatto Pietro Spirito a ribadire questi concetti proprio a «il sabato delle idee», il pensatoio sul futuro della città voluto dallo scienziato Marco Salvatore e organizzato insieme all'Ordine degli ingegneri e all'Unione industriali di Napoli.

Non un parterre qualunque, dunque, ma quello selezionato che segue le iniziative di Salvatore e che lo scorso anno - come ha ripetuto lo scienziato - proprio in questo periodo dedicò una giornata di riflessione al porto che allora era in attesa di una

governance stabile e di una legge che riformasse la portualità italiana. «Dopo un anno siamo qui - ha detto Marco Salvatore - per ascoltare il nuovo presidente e gli effetti della riforma. Siamo in prima linea sempre e ci prenotiamo già per il 2017 per valutare i primi risultati». E a guardare il puntiglio con cui Spirito ha iniziato questo suo mandato c'è da credere che i risultati arriveranno. Non a caso tutti gli interventi, moderati dal giornalista Massimo Milone, hanno puntato sulle cose da fare, sulla necessità di ridare al porto di Napoli un ruolo trainante per l'economia della città e della regione.

I rettori Lucio d'Alessandro (Suor Orsola Benincasa) e Gaetano Manfredi (Federico II), il presidente degli industriali napoletano Ambrogio Prezioso, l'armatore Mario Mattioli, Dino Pesole del Sole 24ore, Gianpiero Strisciuglio di Rfi e lo stesso dirigente del ministero delle Infrastrutture, Ivano Russo, hanno subito riconosciuto che il vento è cambiato, che ora sono con-

crete le possibilità per fare del porto di Napoli uno scalo degno della sua gloriosa storia. Certo, bisogna fare in fretta: «il porto di Napoli - ha detto Spirito - deve re-

cuperare non solo gli anni dei commissariamenti ma anche quelli precedenti. Una decina di anni per la precisione. Dopo Nerli, in particolare, in questo porto non si è fatto più nulla».

Un tema caldo quello dei ritardi, ripreso anche da Ivano Russo: «Dieci anni di ritardi li ha accumulati, su questo fronte, l'intero sistema Paese. Ora, grazie alla riforma voluta dal ministro Graziano Delrio, possiamo recuperare e riallineare i nostri porti alla sfida che li attende. Con la riforma abbiamo messo a disposizione del presidente delle Autorità di sistema portuale una cassetta di attrezzi utili per recuperare il tempo perso». Una ricorsa agevolata molto anche dalla

Regione. L'assessore alle Infrastrutture Amedeo Lepore ha assicurato la massima collaborazione con attività concrete come l'istituzione della Zona economica speciale che riguarderà i porti di Napoli e Salerno, le aree retroportuali, la Valle Ufita e Bagnoli.

«Siamo operativi e portiamo fatti concreti», ha detto Lepore. E che Spirito non perde tempo lo dimostra il fatto che ha già incontrato anche il direttore marittimo della Campania, ammiraglio Arturo Faraone. Massima collaborazione dell'autorità marittima e sarà lo stesso Faraone, infatti, a sedere nel nuovo Comitato di gestione. «Riuniremo al più presto possibile - ha detto Spirito - il nuovo Comitato per adempiere alla nomina del segretario dell'Autorità di sistema portuale». Ma Spirito non si è fermato certo qui: «Entro il 2017 dobbiamo avere approvato tutti gli strumenti necessari per affrontare la questio-

ne waterfront e molo Beverello.

Ieri si è rivisto anche il progetto waterfront e Beverello illustrato dall'architetto Guendalina Salimei e pagato da una società pubblica liquidata, Nausicaa. Un progetto avversato dagli armatori (che hanno presentato una loro ipotesi progettuale) perché ritenuto poco funzionale e estremamente impattante. A guardare i rendering illustrati, in verità, bisogna dire che di mare e di marineria c'è veramente poco. Un progetto che va bene anche al Vomero o per il nuovo centro commerciale di Cortina d'Ampezzo. Spirito su questo è stato oltremodo chiaro: «Lavorerò a stretto contatto con Prefettura e Autorità Anticorruzione ma dico subito che le cose da fare vanno fatte senza indugi. Per il 2019 dobbiamo ospitare degnamente le navi che ospiteranno i giovani delle Universiadi».

E sulle cose da fare Spirito riferirà

nel suo piano di lavoro. Ora vuole capire, ascoltare, leggere fascicoli. Gli aspiranti informatori sono tanti, ognuno crede di avere in mano la soluzione per tutti i problemi. Fatto è, che tra le cose che si dicono e la realtà spesso ci sono di mezzo solo interessi privati. Sui depositi costieri di carburanti e di gas Spirito ha detto che non si sa dove portarli anche se esiste una proposta formale, scritta, protocollata al ministero, alla Regione e all'Autorità portuale da parte dell'Interporto SudEuropa disposto ad ospitare i serbatoi. Su questo terreno fino ad oggi si è dialogato solo con la carta bollata.

«È bene finirla - ha detto Spirito - perché con la carta bollata non si va da nessuna parte. E si rischia solo di accendere i riflettori dell'Europa, come è accaduto proprio qui a Napoli, con salatissime batoste che certamente non sopporterà l'Ente pubblico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto

«Riuniremo al più presto possibile - ha detto Spirito - il nuovo Comitato per adempiere alla nomina del segretario dell'Autorità di sistema portuale». Ma Spirito non si è fermato certo qui: «Entro il 2017 dobbiamo avere approvato tutti gli strumenti necessari per affrontare la questione waterfront e molo Beverello».

Il timing

Il presidente «Coinvolgo tutti ma poi decido. Le opere insieme all'Anac»



Porto di Napoli, Spirito: “Voglio un porto presentabile”

di Paolo Bosso Primo passo: nel 2017 le gare per i lavori di ammodernamento del Beverello, incluso un nuovo waterfront nella zona del palazzo vincolato dalla Soprintendenza, i Magazzini Generali. «Nel 2019 ci saranno le universiadi, dobbiamo cercare di rendere il porto perlomeno presentabile». È un Pietro Spirito decisionista e a tutto tondo quello che interviene al **“Sabato delle idee”**, il ciclo di appuntamenti organizzato dal centro SDN e dall'Università di Napoli Suor Orsola Benincasa. Quest'anno il tema marittimo ha riguardato *Il porto, la fabbrica di Napoli. Dalle idee ai progetti, esperienze a confronto*, tenutosi come l'anno scorso nella Basilica di San Giovanni Maggiore del capoluogo campano.

Dieci anni di paralisi Un porto che non se la passa tanto bene. «Sono dieci gli anni di ritardo, non quattro (più o meno quelli del commissariamento, ndr): l'ultimo atto della *governance* portuale è stato quello della presidenza Nerli», chiarisce il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), insediatosi pochi giorni fa, il 5 dicembre. **I passeggeri** Per Spirito il primo punto su cui intervenire è l'organizzazione dei passeggeri, il biglietto da visita di un porto. A Napoli, con sei milioni di persone che si spostano col cabotaggio e un milione a bordo delle crociere è un comparto chiave. Nel corso dell'evento è stato presentato **il filtering line**, un progetto di waterfront per il Beverello coesistente alla stazione della metro Municipio di Alvaro Siza. «Lo sappiamo Il vero motivo per cui il filtering line è naufragato? Perché è entrato in conflitto con un altro presentato dagli imprenditori privati». Certo, nella paralisi in cui è caduto il progetto di ammodernamento del fronte mare c'entra il Piano regolatore portuale, precisa Spirito, ma la mazzata è arrivata da questi veti incrociati. **La delocalizzazione dei petroli** Vetì che caratterizzano un'imprenditoria campana fatta di corporazioni e conflitti. E le merci del terminal di Levante, luogo di rilancio degli ultimi vent'anni, che fine faranno? «Vorrei evitare le discussioni inutili, la prima è quella senza senso della delocalizzazione del terminal petroli: finché un posto dove metterli non c'è è una perdita di tempo parlarne». Si presume quindi che le due opere, delocalizzazione della darsena petrolifera e realizzazione del terminal container di Levante siano indipendenti: «Sì, lo sono – risponde – la delocalizzazione della darsena petroli ad oggi non presenta alcuna ipotesi concreta di riallocazione e quindi costituisce un tema di natura prettamente accademica, per il momento». **Vetì e indagini Ue: guerra fratricida** Nel suo intervento Spirito ha chiarito quale sarà il rapporto con gli imprenditori-concessionari e con l'Europa. Due temi che hanno in comune un termine ripetuto diverse volte dal presidente del sistema portuale campano: legalità. Lo scalo di Napoli è pieno di zone abbandonate o mal gestite che hanno bisogno di essere rinnovate, a cominciare dalle concessioni. «Perché i concessionari non sono mai intervenuti su questi manufatti decadenti?», si chiede Spirito, «vorrei che il porto uscisse da questo feudalesimo. La concessione è un patto e le responsabilità sono reciproche, ma questa viene ritirata proprio quando questi patti non vengono rispettati da chi dovrebbe prendersene cura». C'entra una sana dialettica tra concorrenza e monopolio, quella tra un parco concessionario portuale gestito da un lato da pochi armatori, se non da uno, e dall'altro partecipato da tanti imprenditori, come accade del resto in diversi porti italiani ed europei. Il monopolio in sé può essere positivo, secondo Spirito, ma a Napoli il problema non è tanto il poco liberismo imprenditoriale quanto una guerra fratricida fatta di segnalazioni all'Ue «che accendono una lente grossa così non solo qui ma in tutta Italia. Delrio (Graziano, il ministro dei Trasporti, ndr), dandomi l'incarico mi ha chiesto di tenere a mente due fattori, la legalità e un altro elemento correlato: il circolo d'infrazioni in cui il porto si può avviluppare insieme non solo a quelli italiani ma di tutta Europa». La storia a cui Spirito fa riferimento è la grossa quantità di segnalazioni, indagini e multe che l'Italia paga rispetto agli altri Paesi Ue, un fenomeno che in parte si autoalimenta con le denunce depositate, a torto o a ragione, in alcuni casi dai concorrenti rimasti a bocca asciutta. Nel caso della portualità la questione è ancora più profonda, allargata, chiamando in causa aiuti di Stato per una quantità potenzialmente infinita di infrastrutture finanziate, mettendo in discussione lo stesso criterio alla base delle regole Ue sugli aiuti di Stato, come spiega Gianni Grande **in un articolo di qualche mese fa**. C'è quindi un limite intrinseco nell'imprenditoria portuale non solo napoletana. «L'Italia – spiega Spirito – non è una piattaforma logistica ma una colonia logistica, in particolare del capitale tedesco. Tra i primi dieci operatori logistici del paese solo due sono italiani e non si trovano al primo posto».

La nuova guida dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia conclude il suo intervento chiedendo agli imprenditori di darsi una calmata e lavorare negli interessi dello scalo capoluogo: «Bisogna fermare il circolo di contenziosi altrimenti non se ne esce. Se qualcuno è interessato a continuare su questa strada, quella delle carte bollate, sappiate che risponderò con gli avvocati di Stato».

«Impensabile attivare nuovi servizi senza collegare il porto alla città»

Il Comitato: «Si agisca prima del passaggio all' Authority di Gioia Tauro»

Il completamento dei lavori del porto nella zona adiacente al molo di sottoflutto, il progettato impegno del gruppo Grimaldi di collegare con navi ro-ro la Sicilia con il continente, le continue richieste di armatori italiani e stranieri per ottenere il nulla osta per collegare il bacino mamertino con i principali porti del nord Italia, rende impellente l'esigenza di collegare il nostro porto con l'asse viario in modo che il traffico viario che ne deriverà non crei problemi alla viabilità cittadina.

A ribadirlo alle istituzioni locali e alla stessa **Autorità portuale** il presidente del Comitato "Grande porto", Mario Sciotto che nell'ennesima nota evidenzia che «è impensabile che un porto possa espletare i suoi traffici senza avere collegamenti via terra, ragione per cui i nostri avi provvedettero all'atto della sua nascita a collegarlo con la stazione ferroviaria, a quei tempi unica via di accesso al mondo esterno. Considerato che per realizzare la bretella tra il porto e l'asse viario il comune di Milazzo dovrebbe impegnarsi a finanziare l'opera per la quota parte di sua parte di competenza, conoscendo la perenne e totale mancanza di risorse finanziarie del comune mamertino riteniamo che l'**Autorità**

Portuale, così come fatto per tante altre occasioni per il porto di Messina, debba adottare anche per il porto di Milazzo la stessa strategia se veramente si vuole finanziare l'opera. Se non si interviene in tal modo i due progetti di collegamento porto-asse viario (sottopasso o sovrappasso) continueranno a rimanere nei cassetti del comune mamertino. Occorrerà stringere i tempi intervenendo prima che il passaggio del nostro porto sotto la competenza dell'**Autorità Portuale** di Gioia Tauro renda più difficile se non addirittura impossibile la realizzazione dell'infrastruttura».

«Pertanto, nel caso in cui si attuasse l'opera di cui sopra - conclude Mario Sciotto - a lavori in corso ultimati si risolverebbe il problema del collegamento del nostro porto con le Isole Eolie in quanto sia il traffico passeggeri che il traffico automezzi sarebbe convogliato direttamente dall'asse viario al bacino **portuale** senza interferire con la viabilità cittadina. Sarebbe definitivamente risolto un problema che si verifica solo nel nostro porto nonostante il lodevole impegno della Capitaneria di porto. Infatti la nave

-segue

Laurana che svolge un servizio di linea pubblico collegando il porto con le Isole Eolie non sarebbe costretta a spostarsi in rada per mancanza di banchine allorquando si verifica la contemporanea presenza della stessa e di un mercantile impegnato in operazioni di carico o scarico per le acciaierie».3(g.p.
)

Crociere: Amadea in porto a Cagliari con 600 turisti

(ANSA) - CAGLIARI, 17 DIC - Ancora una nave da crociera a Cagliari: da questa mattina è ormeggiata in porto l'Amadea. A bordo circa seicento passeggeri: i turisti stanno trascorrendo le ore di sosta confondendosi tra i cagliaritari impegnati nella corsa agli acquisti di Natale e partecipando a escursioni tra storia ed enogastronomia a pochi chilometri dal capoluogo. Per l'Amadea nata in Giappone, nei cantieri di Nagasaki, ma da anni nella scuderia della compagnia tedesca Phoenix Reisen, è il secondo approdo a Cagliari di dicembre. La nave è arrivata questa mattina da Malaga e proseguirà il suo tour nel Mediterraneo puntando su Napoli.

Si tratta in generale del terzultimo arrivo in città di una nave da crociera. I prossimi appuntamenti previsti dal calendario degli approdi del 2016: alla vigilia di Natale, la Minerva Hellenic (Swan Hellenic), con 350 passeggeri. Poi il gran finale (quattromila crocieristi) della Costa Diadema il giorno di Santo Stefano. (ANSA).

Accordo sul porto turistico: è scoccata l' ora

Scaduti i termini per il maxi appalto la Regione accelera

Rosario Raffaele SANTO STEFANO DI CAMASTRA La Regione accelera sulla realizzazione dell' Accordo di Programma quadro relativo allo sviluppo della portualità turistica nel territorio stefanese.

Appena 48 ore dopo lo scadere dei termini di presentazione delle offerte vincolanti relative alla realizzazione e gestione del porto e delle opere connesse, l' Amministrazione regionale ha provveduto a convocare le parti coinvolte nella sottoscrizione dell' accordo. Mercoledì prossimo, all' Assessorato regionale alle Attività produttive, promotore dell' iniziativa, si ritroveranno attorno ad un tavolo i rappresentanti della Città Metropolitana, il sindaco Francesco Re, il presidente del Consiglio Carmelo Re e l' arch. Francesco La Monica, dirigente tecnico del Comune, unitamente ai vertici degli assessorati alle Attività produttive ed al Territorio, coadiuvati dalle competenti strutture di controllo dell' Ispettorato lavori pubblici. Potrebbe far parte della compagine anche l' Università di Messina che a quanto pare formalizzerà, già nelle prossime ore, la propria adesione all' accordo, nel ruolo di autorevole soggetto a supporto delle iniziative di pregio legate allo sviluppo del territorio.

L' incontro dovrebbe mettere a fuoco le priorità d' intervento, i tempi certi di realizzazione, la destinazione delle risorse finanziarie disponibili e le competenze di merito da assegnare a ciascuno degli attori partecipanti.

Nella bozza già inviata alle parti, sono contenuti, oltre all' opera regina, che è il porto turistico, l' ampliamento del parcheggio di piazza Liborio Gerbino nel centro storico ed il collegamento dello stesso, via funicolare, con l' area portuale; l' adeguamento dell' impianto di depurazione, il lungomare ad est ed a ovest del porto, il collegamento viario con Villa Margi, la trasformazione dell' attuale palazzo comunale in struttura turistico -ricettiva e la correlata riqualificazione degli accessi pedonali carrabili all' area portuale siti lato Viale delle Palme e lato Porta Messina. Obiettivo dichiarato è quello d' arrivare, ancora prima dell' aggiudicazione della gara per cui è prevista, il 9 gennaio, l' apertura delle buste, alla sottoscrizione dell' importantissimo accordo di programma.3.

Maggiore sicurezza durante le feste

Le imminenti festività natalizie e gli aspetti connessi alla sicurezza sono state oggetto di esame da parte dei rappresentanti delle forze di polizia che, assieme all' assessore alla mobilità del Comune di Messina Cacciola, al comandante della Capitaneria di porto Laganà e al rappresentante del commissario dell' **Autorità portuale Di Sarcina**, nel corso di una riunione svoltasi in Prefettura vi hanno dedicato particolare attenzione. Durante la riunione, presieduta dal prefetto Ferrandino, alla quale ha preso parte anche il Comandante provinciale dei vigili del fuoco Foderà, e un rappresentante della Polizia stradale, è stato svolto un approfondito esame degli aspetti connessi al quadro complessivo che compone il sistema sicurezza durante le festività. Attenzione focalizzata anche sugli aspetti connessi all' incremento del traffico veicolare in città e nelle principali località turistiche; al contrasto dell' abusivismo commerciale e della contraffazione di merci e di alimenti; al rigoroso contrasto alle attività illegali di vendita di materiale esplosivo e pirotecnico. Dai prossimi giorni sarà operativo, in Questura, un tavolo tecnico, a cui parteciperanno rappresentanti della polizia municipale e della polizia della Città Metropolitana.4.

Recinzione delle aree portuali I lavori costeranno 1,5 milioni

All'orizzonte anche la sistemazione della zona di via dei Mille (4 mln)

Costerà circa un milione e mezzo il progetto di messa in sicurezza e riqualificazione del porto. L' **Autorità portuale** ribadisce la necessità di operare la recinzione del porto e ha già affidato i lavori che potrebbero partire all' inizio del nuovo anno. Vane dunque le proteste e le prese di posizione delle forze politiche. Il porto di un tempo, quello che - come riferiamo nel collegato - era meta di numerosi anziani che portavano i nipotini sul molo, magari a vedere ragazzi che si dilettevano pescare, non esisterà più. I tempi sono cambiati e oggi - per usare le affermazioni dell' **Autorità portuale** in sede di redazione del progetto - questi interventi «sono finalizzati ad assicurare gli standard di safety e security imposti dalla normativa vigente per le aree portuali. Azioni pensate nell' ottica del miglioramento della qualità paesaggistica ed ambientale della zona di intervento, in particolare si prevede di realizzare la recinzione delle aree sensibili che risultano facilmente accessibili al pubblico e la chiusura degli attuali accessi pedonali non controllati».

Sempre nel nuovo anno - almeno si spera visto che l' annuncio risale al marzo 2014 dovrebbe sbloccarsi anche l' intervento -ben 4 milioni di euro in ballo - per la sistemazione

dell' area di via dei Mille che un tempo ospitava l' ex rifornimento di carburante Q8 e che dopo lo smantellamento dell' impianto è rimasta abbandonata, trasformandosi in un parcheggio. Gli uffici messinesi dell' Authority hanno ricevuto parecchie offerte che dovranno adesso essere valutate.

L' auspicio è che si possa accelerare visto che le somme sono disponibili. Perché continuare a mantenere in stato di abbandono una zona che si trova proprio nel cuore del porto e che è "a vista" per i numerosi turisti che arrivando a Milazzo in pullman si imbarcano per le prime crociere?

In questa zona il progetto prevede la realizzazione di un' area a verde attrezzata con una superficie di circa 400 metri quadri, che ospiterà «una fontana con giochi d' acqua e illuminazione garantita da proiettori sommergibili, dotata di marciapiedi muniti di luci». Prevista altresì la sistemazione architettonica del varco portuale mediante la realizzazione di un portale di accesso in ghisa, mentre in corrispondenza del varco, allo scopo di garantire il controllo dell' accesso all' area portuale, è prevista la

-segue

realizzazione di un edificio destinato ad ospitare un ufficio della sorveglianza, con conseguente rimozione della struttura prefabbricata che attualmente l'accoglie.4(g.p.
)

Muretto e inferriata: «barriera offensiva»

Un'altra scelta, l'ennesima contro la città. La recinzione alta che verrà realizzata dalla rotatoria di largo dei Mille sino a largo Buccari costituita da un muretto di circa 50 cm, sormontato da ringhiera in ferro lavorato di 1,35 m. di altezza viene ritenuta dai milazzesi una autentica "offesa".

Uno "sgarbo" ad una città di mare che si è sempre identificata in quel porto storico che "abbraccia" il centro cittadino.

Le ragioni di sicurezza con le quali l'Autorità portuale giustifica l'intervento non convincono: «Milazzo non è Marsiglia o Genova - si afferma - la sicurezza può essere assicurata anche dall'impianto di videosorveglianza. Che senso ha alzare le barriere? Già è un'assurdità non poter più passeggiare a molo Marullo che pure è una banchina realizzata con i soldi dei milazzesi. Ma perché anziché farla alzare all'Autorità portuale, questa barriera non la alzano i politici milazzesi nei confronti di chi gestisce il nostro porto?». Rabbia ed amarezza di chi ancora una volta si sente privato di un pezzo di storia.

Di un angolo che rappresentava l'identità cittadina.4(g.p.

)

Gop nella ristrutturazione del Gruppo Cozzi Parodi

Le principali società del Gruppo Cozzi Parodi, attivo nel settore della gestione di impianti turistico-ricettivi, portuali e nella vendita immobiliare nel ponente ligure, hanno ristrutturato il proprio debito finanziario, pari a oltre 120 milioni di euro mediante un piano industriale economico e finanziario, che è stato attestato ai sensi dell' art. 67 della legge fallimentare e che ha previsto, tra l' altro, il perfezionamento in data 6 dicembre 2016 di due operazioni straordinarie aventi a oggetto il trasferimento di proprietà dell' intera quota di partecipazione del porto di Ventimiglia al Principato di Monaco e di una quota del porto di Sanremo al Fondo di diritto inglese Reuben brothers. Il Gruppo Cozzi Parodi è stato assistito da un team dello studio internazionale Gianni Origoni Grippo Cappelli & Partners guidato dal socio Gabriella Covino (nella foto), coadiuvata dal managing associate Luca Giannini e dal senior associate Mattia Casarosa per i profili corporate, e dal socio Luca Jeantet e dall' associate Paola Vallino per i profili restructuring. Il Principato di Monaco è stato assistito da Marco Paoletti di Roma. Il Fondo Reuben Brothers è stato assistito da un team dello studio Chiomenti guidato dal partner Giulia Battaglia, coadiuvata dagli associate Giada Caravello e Cecilia Cardani. Il pool di nove banche creditrici è stato assistito dallo studio Bonelli Erede con il socio Vittorio Lupoli e il senior associate Fabio Macri mentre Bnl e Unicredit sono state assistite dallo studio Giovanardi e Associati con i soci Carlo Alberto Giovanardi e Linda Morellini. Advisor finanziario dell' operazione è stata Kpmg con Marco Brugola e Francesco Zelano, mentre l' attestazione è stata rilasciata da Paolo Codega dello studio associato Fcpa di Milano. Raffaele Grimaldi ha assistito il Gruppo Cozzi Parodi sugli aspetti economico-finanziari delle operazioni di cessione previste nel piano di ristrutturazione.

Il Parlamento europeo approva norme sull'accesso ai servizi portuali

Porti Ue, regole "soft"

Non si impone un modello unico: ciascuno Stato membro sarà libero da vincoli, ma gli scali dovranno rispettare requisiti minimi per i servizi tecnico-nautici e attuare la trasparenza finanziaria nei bilanci



Bruxelles. (Renato Imbruglia). Il Parlamento europeo ha approvato mercoledì scorso in seconda lettura il regolamento che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti, approvandolo con 546 voti a favore, 140 contrari e 22 astensioni. Dopo questo atteso voto la palla passa ora al Consiglio dell'Ue che dandone l'approvazione renderà il testo del regolamento legge ufficiale, poi toccherà ai diversi Stati membri incamerare le disposizioni. Il regolamento, nel testo definitivo, non impone un modello specifico di gestione dei porti marittimi. Tuttavia, si prevedono alcune condizioni qualora si intenda stabilire dei requisiti minimi per i fornitori dei servizi di rimorchio, ormeggio, bunkeraggio e raccolta dei rifiuti navali, o per limitare il numero dei prestatori di tali servizi. Questa auto-

segue in ultima pagina

Porti Ue, regole "soft"

nomia rappresenta un punto di forza per il contesto italiano, in quanto di fatto rende l'organizzazione dei servizi portuali attualmente in vigore nei nostri porti come valida e pienamente rispettosa dei requisiti previsti dal nuovo regolamento. Quando entrerà in vigore, la norma si applicherà a tutti i porti che fanno parte della rete TEN-T (oltre 300 in tutti gli Stati costieri) dando da un lato margine di scelta per le specificità organizzative e di prestazione dei servizi portuali, dall'altro aumentando la trasparenza finanziaria verso le istituzioni e verso gli utenti. Nei porti Ue transitano in totale il 96 per cento di tutte le merci, il 93 per cento di tutto il transito di passeggeri delle navi e i tre quarti dei beni importati. Infine passa per le banchine il 37 per cento del traffico merci interno. Il Parlamento ci lavora dal 2013. In tre anni sono state stilate tre versioni frutto di mediazioni per smussare i temi più delicati (per esempio se imporre un modello unico o, come poi si è scelto, "lasciar fare" agli Stati membri) e istituire infine delle linee comuni per tutti i porti europei. Il relatore è il tedesco Knut Fleckenstein dell'Alleanza Progressista dei Socialisti e dei Democratici (S&D, DE). «Dopo 15 anni di discussione sulla politica europea dei porti, abbiamo finalmente trovato un accordo: i modelli di gestione dei porti esistenti possono essere mantenuti e per la prima volta vi è un'enfasi sulle buone condizioni di lavoro», ha affermato Fleckenstein. «La trasparenza finanziaria è al centro dell'accordo, che dovrebbe facilitare il lavoro della

Commissione su un regime di aiuti di Stato coerente e favorire gli investimenti nei porti», ha aggiunto. Alla soddisfazione del relatore si contrappone la perplessità dell'ECSA, l'associazione europea degli armatori, che avrebbe voluto un testo meno modificato nelle varie fasi. Il segretario generale dell'associazione, Patrick Verhoeven, ha detto che la proposta «non coglie alcuni dei problemi dell'accesso al mercato nei porti che gli armatori devono fronteggiare. Nonostante ciò, dopo quindici anni dall'inizio della discussione abbiamo una prima legge europea sui porti, dobbiamo vederla come un primo passo verso un'efficace sistema di autostrade del mare». In particolare ECSA sottolinea come per lo short sea shipping, che effettua scali frequenti, «una maggiore efficienza dei servizi portuali è estremamente importante» ha evidenziato Verhoeven «esortiamo la Commissione europea a compiere ulteriori sforzi per assicurare che questo settore possa esprimere il suo potenziale».

Porti, adottato il Regolamento europeo

Genova - La norma introduce maggiore trasparenza finanziaria. Feport: «Bene così, adesso gli Stati lo mettano in pratica».

Genova - Un «buono strumento» che adesso dev'essere usato al meglio: così i terminalisti europei riuniti in Feport giudicano il nuovo Regolamento sui servizi portuali, adottato mercoledì scorso dal Parlamento europeo. L'approvazione del Regolamento è arrivata dopo un iter durato tre anni, fatto di discussioni e limature. La risoluzione legislativa ha avuto 546 voti a favore, 140 contrari e 22 astensioni e adesso manca il sì del Consiglio europeo. Secondo Feport, questa approvazione è il risultato dell'impegno e del metodo di lavoro del relatore del testo, Knut Fleckenstein. Metodo consistito in un approccio che prevedeva il coinvolgimento dei soggetti interessati, impegnati in una discussione al termine della quale è stato raggiunto un «buon compromesso».

«Il testo - specifica Marco Conforti, presidente di Assiterminal, associazione italiana dei terminalisti che aderisce a Feport - non riguarda l'handling portuale, che è già un settore competitivo. **Assiterminal lo ha sostenuto, perché pensa che sia importante il richiamo alla trasparenza da parte degli enti pubblici nel gestire i finanziamenti.** L'allocazione di fondi pubblici dev'essere trasparente. Siamo anche d'accordo con il criterio della consultazione degli investitori privati, che secondo noi deve riguardare non soltanto il processo legislativo, ma anche l'attività corrente. E' chiaro che la trasparenza nell'utilizzo dei fondi implica la consultazione di chi lavora nei porti».

Soltanto su un punto il presidente di Assiterminal esprime perplessità, ossia la scelta di farne un regolamento, strumento che in teoria dovrebbe essere particolarmente incisivo e immediatamente applicabile. «Sarebbero state meglio delle linee guida, visto che comunque si lascia l'applicazione ai singoli Stati». Feport auspica che questa applicazione avvenga in maniera corretta. **«Speriamo - afferma il segretario generale dell'associazione europea, Lamia Kerdjoudj-Belkaid, in un comunicato - che gli Stati membri garantiscano che le regole sulla trasparenza e la consultazione degli investitori privati nei porti siano messe in pratica nel modo giusto.** Queste regole sono, dal nostro punto di vista, strumenti utili ad assicurare parità di condizioni, prevenire rischi di distorsione della concorrenza e evitare investimenti portuali non sostenibili».

-segue

La questione della trasparenza è particolarmente delicata per i terminalisti europei: «L'adozione in Parlamento del Regolamento sui porti è un passo importante, ma per le 1.200 imprese che Feport rappresenta il testo ha generato forti aspettative riguardo alla trasparenza e alla consultazione». Inoltre Kerdjoudj-Belkaid chiede che il previsto regolamento europeo sugli aiuti di Stato, ancora in discussione, sia in linea con questo dei servizi portuali appena approvato. **«E' cruciale - afferma - che la seconda procedura di consultazione, attualmente in corso, sul Regolamento generale di esenzione (sugli aiuti di Stato, ndr) non conduca all'adozione di un testo che contraddica lo spirito e alcune definizioni fondamentali che sono state condivise durante la lunga e esaustiva discussione intorno al Regolamento portuale. La coerenza fra regole che riguardano i porti sarà cruciale».** Il percorso che ha portato al regolamento sui servizi portuali è cominciato tredici anni fa con l'allora Commissaria europea, Loyola de Palacio.

L'ambizione della Commissione era di uniformare le regole nei porti dell'Unione, ma questo tentativo è stato respinto. In un primo momento si era provato ad adottare una direttiva. L'ultimo testo ha preso la forma del regolamento. Le limature che sono state apportate nell'ultimo triennio hanno ridotto notevolmente l'impatto delle nuove norme sui porti. **A prevalere è stato il riconoscimento che in Europa esiste un grande numero di sistemi portuali con consuetudini troppo differenti fra loro per poter essere uniformate.** «I modelli di gestione dei porti esistenti - commenta il relatore Knutt Fleckenstein a margine dell'approvazione del testo da parte del Parlamento europeo - possono essere mantenuti e per la prima volta vi è un'enfasi sulle buone condizioni di lavoro» mentre «la trasparenza finanziaria è al centro dell'accordo». Questa, spiega, «dovrebbe facilitare il lavoro della Commissione su un regime di aiuti di stato coerente e favorire gli investimenti nei porti».

El Parlamento Europeo aprueba el reglamento sobre el acceso a los servicios portuarios

Este martes, con 546 votos a favor, 140 en contra y 22 abstenciones, el Parlamento Europeo aprobó la propuesta de reglamento para establecer un marco normativo para el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puer-

tos. «Tras 15 años de discusión, hemos logrado un acuerdo. Es posible mantener los modelos de gestión portuaria existentes y por primera vez se pone el foco en las condiciones laborales, un factor clave en la competitividad de los puertos y que en ningún caso estamos dispuestos a negociar», señaló Knut Fleckenstein, responsable de la tramitación parlamentaria del texto.

«La transparencia financiera es un elemento central del acuerdo, lo que debe facilitar el trabajo de la Comisión para un régimen coherente sobre ayudas de Estado, e impulsar al mismo tiempo la inversión en puer-

tos», añadió Fleckenstein. Según la Comisión Europea, «la falta de una normativa clara sobre la financiación pública de infraestructuras portuarias y sobre las tasas que pagan los usuarios limita las inver-

siones». Las nuevas normas, que se aplicarán a más de 300 puertos marítimos de la red transeuropea de transporte, obligarán a los puertos a especificar en su contabilidad las ayudas públicas

recibidas y a mejorar la transparencia en la fijación de los costes por el uso de los servicios y las infraestructuras. Las autoridades nacionales también deberán garantizar un procedimiento eficaz para la tramitación de reclamaciones.

Para garantizar servicios de alta calidad, las normas incluyen disposiciones para asegurar que los proveedores de servicios portuarios facilitan a sus empleados la formación necesaria, haciendo hincapié en la seguridad y la salud. La exigencia de formación deberá revisarse regularmente para adaptarse a las innovaciones tecnológicas.

El reglamento no impone un modelo específico de gestión, pero sí establece condiciones si los operadores quieren imponer requisitos mínimos a los proveedores de servicios de remolque, amarre, almacenamiento de combustible, y recogida de residuos generados por los buques, o restringir el número de proveedores de estos servicios. Por ejemplo, los puertos podrán limitar el número de proveedores de servicios por razones de seguridad o sostenibilidad medioambiental.

Los servicios de manipulación de carga y de transporte de pasajeros estarán sujetos a las normas de transparencia financiera, pero estarán exentos de las relativas a la organización de los servicios portuarios.

La nueva regulación portuaria deberá ahora ser

aprobada por el Consejo de la UE.

El IDC muestra su satisfacción

Por su parte, el International Dockworkers Council (IDC) valora positivamente la aprobación del Parlamento Europeo del reglamento de puertos que fue votada ayer en el Parlamento Europeo. «Tras años de negociaciones con las diferentes patronales y los trabajadores, el nuevo reglamento permitirá mantener los actuales modelos de gestión de las instalaciones, con indiferencia del Estado miembro y, sobre todo, se enfoca en las condiciones de los trabajadores de los puertos, un factor, como siempre ha defendido el IDC, clave en la competitividad y el futuro de la economía», explica el sindicato internacional.

Para el coordinador general del IDC, Jordi Aragunde, «esta noticia es positiva ya que demuestra un cambio de tendencia y permitirá que los trabajadores portuarios estén amparados por una legislación común y superior a la de los Estados miembros. No obstante, creemos que debería haber sido más preciso en la defensa de las condiciones laborales, que podrían verse afectados en el caso de un cambio de titularidad en una determinada empresa concesionaria».

Según Aragunde, «esta aprobación del Parlamento

Europeo supone que los estibadores de los puertos están haciendo un muy buen trabajo en aras de la prosperidad económica y productiva del sistema. Sin embargo ahora debemos enfocarnos en la aplicación del nuevo reglamento en lo que concierne a la automatización de las terminales, ya que de ésta dependen miles de puestos de trabajo en los puertos de todo el mundo. Es responsabilidad de todos potenciar las terminales humanas frente a la progresiva robotización de las concesiones».

El IDC reconoce el trabajo que ha realizado el ponente del Reglamento, el alemán Knut Fleckenstein, que se ha encargado de su tramitación parlamentaria y se apunta a las palabras del eurodiputado en la sesión plenaria «La transparencia financiera es un elemento central del acuerdo, lo que debe facilitar el trabajo de la Comisión para un régimen coherente sobre ayudas de Estado, e impulsar al mismo tiempo la inversión en puertos». Cabe destacar que los trabajadores portuarios han logrado durante el proceso de negociación que tanto los servicios prestados para la manipulación de mercancías como para el transporte de pasajeros estén sujetos a un control financiero ejercido por la Comisión Europea, pero estarán exentos en lo que se refiere a la organización de los servicios portuarios», según lo IDC.

Il futuro dei trasporti nell' Ue

Patrizia Toia CAPODELEGAZIONE PD Il
Commento Roma, Milano, Napoli, Firenze...in
questi giorni le principali città italiane sono
paralizzate dai blocchi del traffico e avvelenate
dallo smog. Ogni giorno, oltre a perdere la
salute, perdiamo milioni di euro in spese
sanitarie e in limiti alle attività commerciali e
produttive. Eppure il settore dei trasporti e
quello dell' energia non solo potrebbero
costare molto di meno alla società, ma
potrebbero essere una grande opportunità
industriale ed economica.

E' necessario quindi che, mentre le
municipalità si affrettano a tamponare l'
emergenza con le solite misure improvvisate,
il sistema Paese punti a non lasciarsi sfuggire
questa opportunità e abbia ben chiaro che la
partita si gioca a livello europeo e che la
politica deve avere la necessaria lungimiranza
per mettere in campo strategie di lungo
termine. Il rapporto pubblicato mercoledì dall'
Agenzia europea dell' ambiente stima che l'
aumento del trasporto passeggeri nel periodo
2010-2050 arriverà al 40%, con l' aviazione che
registrerà l' impennata maggiore. Il trasporto
merci invece aumenterà del 58%. Si tratta di
milioni di passeggeri e milioni di container che
affolleranno aeroporti, stazioni e porti in tutto il
globo. Se non adottiamo subito misure
vincolanti questi spostamenti faranno aumentare le emissioni di gas serra, che invece dovremmo
ridurre.

Secondo le stime dell' Agenzia europea l' ambiente l' aumento di emissioni tra il 2030 e il 2050 a
politiche costanti dovrebbe essere del 15% rispetto ai livelli del 1990. La stessa agenzia in uno studio
pubblicato lo scorso 7 dicembre ha calcolato che l' inquinamento dell' aria in Europa provoca ogni anno
467 mila decessi prematuri. Sono cifre enormi che non possono lasciare indifferenti. Allo stesso tempo
soltanto il settore dei trasporti, senza tenere conto di quello dell' energia ad esso strettamente collegato,
dà lavoro 11 milioni di persone, per un valore aggiunto lordo nei 28 Stati membri di 548 miliardi di euro.
Sono cifre destinate ad aumentare man mano che aumenteranno le esigenze di mobilità di merci e
passeggeri. Dal punto di vista industriale l' Unione europea deve sfruttare la propria leadership. Nei
quattro angoli del globo sarà sempre più pressante l' esigenza di costruire nelle economie emergenti
ferrovie ad alta velocità e trasporti come quelli che abbiamo in Europa e città più vivibili come quelle
europee. In concreto si tratta opportunità economiche enormi che possono essere sfruttate dalle
aziende italiane ed europee per esportare un knowhow che è tecnologico e industriale, ma è anche
sociale e politico. Non esiste l' uno senza l' altro. Non esistono auto a zero emissioni e treni ad alta

-segue

velocità senza una società civile sviluppata e associazioni ambientali diffuse o senza strutture istituzionali e politiche in grado di stabilire obiettivi a lungo termine e di creare sinergie che possano sfruttare al meglio le potenzialità del mercato unico europeo.

Questa settimana nella sessione plenaria di Strasburgo abbiamo approvato un' importante riforma ferroviaria e la commissione Ambiente ha approvato delle misure per rafforzare il mercato dei permessi di emissioni di Co2, chiedendo obiettivi di riduzione delle emissioni anche per il settore dei trasporti marittimi.

Martedì inoltre abbiamo discusso in aula il pacchetto di proposte presentato dalla Commissione intitolato "Energia pulita per tutti". Nei prossimi mesi questo pacchetto si tradurrà in legislazioni comunitarie in cui ci giocheremo il nostro futuro ambientale e industriale. Intervendo in aula ho sottolineato che se ben applicate queste proposte rappresentano un' opportunità per i cittadini ma anche per l' industria, a patto di saper lavorare in modo coordinato, investendo nella ricerca, sostenendo le nuove imprese innovative, creando un contesto favorevole alla finanza intelligente e preparando le competenze delle professioni necessarie. Mi auguro che la politica italiana continui a dimostrare la consapevolezza e la maturità dimostrata in questi due anni, in cui abbiamo ridotto del 66% le procedure di infrazione nel settore dei trasporti mettendoci al passo con l' Europa.

La sfida della sostenibilità nel settore dei trasporti

Ad oggi quel comparto è responsabile del 25% delle emissioni di gas a effetto serra

Proporre politiche che rendano più sostenibile il trasporto delle merci attraverso il continente, questo l'obiettivo che deve porsi il settore logistico per il prossimo futuro, soprattutto alla luce degli obiettivi stabiliti dalla COP 21 di Parigi e ratificati dal Parlamento Europeo. Rendere sostenibile il trasporto significa operare per la salute dei cittadini, non solo riducendo le emissioni di gas serra e polveri sottili -un killer silenzioso-, ma anche abbassando i livelli di inquinamento acustico, problema molto sentito nelle aree urbane, centro di destinazione della maggior parte del traffico di merci e persone.

Una logistica dei trasporti intelligente 14 Sabato, 17 Dicembre 2016 l'Unità è integrata è il punto di partenza per ripensare il modo di muovere e muoversi attraverso il continente. Ad oggi, il settore dei trasporti è responsabile del 25% delle emissioni di gas a effetto serra e, entro il 2050, ci si attende un aumento del 70% della quantità di merci spostata. Il trasporto su gomma, in particolare, produce i due terzi delle emissioni dannose e nocive. Un dato che sottolinea l'urgenza di predisporre una rete di trasporti pianificata a livello europeo che sia integrata, moderna e senza interruzioni, così da poter togliere le merci dalla strada e metterle su rotaia o nave. Una

rete, quindi, che preveda l'integrazione e la connessione di ferrovie, canali navigabili, porti, interporti e aeroporti che possa essere un'alternativa valida al trasporto su gomma, che oggi viene preferito da chi usufruisce del settore logistico essenzialmente a causa dei costi, dei tempi e delle abitudini. Trasporti intermodali, dunque, ma anche digitalizzazione del settore e condivisione dei flussi d'informazione, per permettere ad imprese e consumatori di fare scelte logistiche consapevoli e rispettose dell'ambiente. La politica deve predisporre un sistema di disincentivazione anche economico del trasporto su gomma -rispettando il principio di "chi inquina paga"- ed incentivare invece quello su rotaia -che soffre a causa dei costi per l'utilizzo della rete ferroviaria e delle condizioni e capacità della rete stessa- e quello fluvio-marittimo. Una politica dei pedaggi, dunque, che tenga contemporaneamente conto delle necessità economiche ed ambientali dei cittadini dell'Unione, con l'obiettivo di sviluppare un sistema verde, conveniente ed interconnesso. Nel fare questo è necessario ascoltare, coinvolgere e mettere al centro del progetto logistico le piccole e medie imprese che, costituendo il 90% della rete produttiva europea -sono le vere destinatarie delle politiche dei trasporti e devono essere considerate se si vuole

-segue

raggiungere obiettivi concreti. La **logistica** incide per circa il 10% sui costi finali del prodotto, un prezzo alto che può essere contenuto pur rispettando le necessità dell' ambiente. Si deve perciò procedere alla digitalizzazione del settore, alla formazione di personale qualificato e in grado di servirsi delle nuove tecnologie, e alla condivisione dei dati sui flussi e sui traffici. E' anche necessario affrontare e abbattere le barriere burocratiche e amministrative che ancora ostacolano la mobilità tra Stati Membri e talvolta anche quella interna agli Stati stessi. Per raggiungere questi obiettivi e consentire un trasporto senza interruzioni e multimodale attraverso l' UE è stata pensata la rete delle TEN -T (Trans -European Transport Network), corridoi di trasporto trans europei che si propongono di connettere tutto il continente in modo intelligente, multimodale e senza interruzioni. E' poi necessario affrontare il tema della **logistica** inversa -quella che si occupa del ritorno del prodotto a fine ciclo o consumato al luogo d' origine-, ed inserirla nel contesto dell' economia circolare -dove i rifiuti, gli scarti e i prodotti consumati sono trattati da materie prime secondarie, riciclate e riutilizzate per la produzione di nuovo valore-. Lo sviluppo di reti di trasporto interconnesse permetterà di aumentare l' efficienza dell' intero settore, abbattere i costi, salvaguardare l' ambiente, creare nuovi posti di lavoro e portare, nel nostro continente, "più Unione e più Europa".