



INDICE



Primo Piano:

- **Nomina dei Presidenti**

(The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo, Ansa, Il Secolo XIX, Il Messaggero Marittimo, Il Nautilus, La Repubblica Genova)

Dai porti

Trieste:

"...Serracchiani incontra l'ambasciatore svizzero Kessler, interesse per il porto di Trieste..." (Ferpress)

"...Appalti sospetti, Incalza scagionato..." (Il Piccolo Il Messaggero)

Genova:

"...Dogane, braccio di ferro con gli operatori..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Rossi, mantenuta la promessa di favorire lo sviluppo dell'area livornese..." (Ferpress)

"...Sulla gara Porto 2000 perso il conto delle dilazioni..."

(Il Messaggero Marittimo)

"...Livorno crescerà con la maxidarsena..." (Il Tirreno)

"...578 milioni di euro per il rilancio di Livorno..."

(Il Tirreno, La Nazione Livorno, Corriere Fiorentino)

"...Ora si attendono gli investimenti sul territorio che permettano la ripresa occupazionale..." (La Nazione Livorno)

Ancona:

"...Consigliere Carloni presenta interrogazione su rischio isolamento dei porti della Regione..." (Ferpress)

Civitavecchia:

"...Lazio ed Abruzzo: firmata l'intesa..." (Civonline)

"...Lavoratori Gtc preoccupati: via alla cassa integrazione..." (Civonline)

Taranto:

"...Incremento di traffico del 21%..." (Il Nautilus, Nuovo Quotidiano, Ferpress, Informazioni Marittime)

Messina:

"...Si a Salerno e Catania, no a Messina-Milazzo..." (Gazzetta del Sud)



INDICE



"...Tremestieri e promessa dell'autorizzazione per il dragaggio..."

(Il Diario Metropolitano)

Augusta:

"...Aldo Garozzo nominato nella Commissione Infrastrutture Logistica e trasporti di federmanager nazionale..." (Siracusa News)

Palermo:

"...Commissione tecnica valuterà opere da realizzare: sindacati revocano sciopero..." (Palermo Today)

Notizie da altri porti italiani

Focus:

- **Dragaggi** (Il Messaggero Marittimo, Ansa)
- **L'intervento: Appalti, l'Anac fa da piacere** (Italia Oggi)

Porti, ennesimo rinvio: presidenti entro la prossima settimana

Genova - Il governatore Toti e il ministro Delrio si sono incontrati e hanno espresso «l'auspicio condiviso» di arrivare alla conclusione entro quel termine. I nomi in pole position sono Paolo Emilio Signorini per Genova e Carla Roncallo per La Spezia.



Genova - **L'intesa sui presidenti dei porti di Genova e La Spezia arriverà entro la prossima settimana. Il presidente della Regione Toti e il ministro Graziano Delrio si sono incontrati e hanno espresso «l'auspicio condiviso» di arrivare alla conclusione entro quel termine.** I nomi in pole position sono Paolo Emilio Signorini per Genova e Carla Roncallo per La Spezia. «Aspettiamo la lettera del ministro con l'indicazione dei nomi - dice l'assessore regionale ai porti Rixi - abbiamo chiesto di accelerare l'iter, ci sono stati colloqui telefonici col ministro, non so se determinanti. C'è la possibilità di condividere alcuni nomi. Dobbiamo riuscire a avere una governance dei due porti entro ottobre. Su Genova abbiamo opere che rischiano di ritardare, dal ribaltamento a mare di Fincantieri, alle riparazioni navali ma anche la locazione degli spazi su Fiera, le concessioni ai terminalisti. Sulle ex aree Piaggio aziende aspettano i bandi, non possiamo bloccare lo sviluppo di una città per un commissariamento di un porto».

AUTHORITY DI GENOVA E LA SPEZIA



Porti, ennesimo rinvio sui presidenti

L'intesa sui presidenti dei porti di Genova e La Spezia arriverà entro la prossima settimana. Il presidente della Regione Toti e il ministro Graziano Delrio si sono incontrati ieri e hanno espresso «l'auspicio condiviso» di arrivare alla conclusione entro quel termine. I nomi in pole position sono Paolo Emilio Signorini per Genova e Carla Roncallo per La Spezia.

«Aspettiamo la lettera del ministro con l'indicazione dei nomi - dice l'assessore regionale ai porti Rixi - abbiamo chiesto di accelerare l'iter, ci sono stati colloqui telefonici col ministro, non so se determinanti. C'è la possibilità di condividere alcuni nomi. Dobbiamo riuscire a avere una governance dei due porti entro ottobre. Su Genova abbiamo

opere che rischiano di ritardare, dal ribaltamento a mare di Fincantieri, alle riparazioni navali ma anche la locazione degli spazi su Fiera, le concessioni ai terminalisti. Sulle ex aree Piaggio aziende aspettano i bandi, non possiamo bloccare lo sviluppo di una città per un commissariamento di un porto». Per il ruolo del segretario generale del porto di Genova invece, rimane in pole Sandro Carena, confermando che la scelta interna sarebbe preferita a quella esterna. Nelle ultime ore si fa il nome anche di Marco Sanguineri, dirigente della struttura. L'opzione del "foresto" è attualmente meno probabile, ma rimane in piedi anche la pista per Massimo Provinciali, numero due dell'Authority di Livorno oggi guidata dal genovese **Giuliano Gallanti**.

Porti: Genova e Spezia, Delrio e Toti 'presidenti a giorni'

Rixi: Serve una governance per non ritardare opere importanti'



L'intesa sui presidenti dei porti di Genova e La Spezia arriverà entro la prossima settimana. Il presidente della Regione Toti e il ministro Graziano Delrio si sono incontrati e hanno espresso "l'auspicio condiviso" di arrivare alla conclusione entro quel termine. I nomi in pole position sono Paolo Emilio Signorini per Genova e Carla Roncallo per La Spezia.

"Aspettiamo la lettera del ministro con l'indicazione dei nomi &ndash dice l'assessore regionale ai porti Rixi, abbiamo chiesto di accelerare l'iter, ci sono stati colloqui telefonici col ministro, non so se determinanti. C'è la possibilità di condividere alcuni nomi. Dobbiamo riuscire a avere una governance dei due porti entro ottobre. Su Genova abbiamo opere che rischiano di ritardare, dal ribaltamento a mare di Fincantieri, alle riparazioni navali ma anche la locazione degli spazi su Fiera, le concessioni ai terminalisti. Sulle ex aree Piaggio aziende aspettano i bandi, non possiamo bloccare lo sviluppo di una città per un commissariamento di un porto".

Porti, l' intesa Toti-Delrio c' è ma ora il governo vuole le carte

La lista dei futuri presidenti va a Palazzo Chigi, tempi più lunghi

GENOVA. «Auspicio condiviso» che entro la prossima settimana si possa arrivare «alla fine del procedimento». Cioè alla lettera con i nomi dei futuri presidenti delle **Autorità portuali** di sistema di Genova -Savona e La Spezia - Marina di Carrara. L' incontro romano (oggetto ufficiale: grandi opere e passaggio strade ex provinciali all' Anas) tra il presidente ligure Giovanni Toti e il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, rimane avvolto da un alone di segretezza. Certo non è arrivata l' investitura dell' attuale segretario della Regione, Paolo Emilio Signorini, alla guida di Genova - Savona, né della dirigente regionale Paola Roncallo al vertice di Spezia -Marina di Carrara. Non l' investitura, ma quell'«auspicio condiviso» pare proprio un' intesa. Del resto, i due profili intrecciano bene interessi ministeriali e locali. Signorini proviene dal ministero dei Trasporti, dove ha coperto i più alti incarichi dirigenziali sotto governi di ambo i colori, ed è arrivato a Genova pare per intercessione di Gianni Letta.

Roncallo è stata dirigente Anas e il suo lavoro in Regione inizia nello staff di Raffaella Paita.

Persone che conoscono il ministero, quindi

funzionali al disegno di potere centralizzato contenuto nella riforma della governance **portuale**. Ma vicini anche alla Regione, con una connotazione politica che non ne oscura le doti professionali.

Da ex sindaco, Delrio sta cercando (e potrebbe anche evitarlo: il decreto 169 dice che se sulle nomine non c' è l' intesa Stato -Regioni, a tagliare la testa al toro ci penserà il Consiglio dei ministri) il massimo consenso con le Regioni. La trattativa è tanto avanzata che martedì sarebbe stata consegnata al sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Luca Lotti, la lista di tutti i papabili.

Lista simile sarebbe anche depositata presso l' **Autorità** anti corruzione. Palazzo Chigi potrebbe prendersi del tempo, tirare la riga su qualche nome. A chi, durante la visita lampo del premier Matteo Renzi una decina di giorni fa a Genova, gli chiedeva se ormai con Signorini era cosa fatta, Lotti rispondeva che quel nome non era certo.

I passaggi informali prima di arrivare alla fine della «procedura» rimangono insomma diversi, e non scontati. Quelli formali (lettera, passaggio alle commissioni in Parlamento, insediamento) allontanano ancora di più il momento dell' operatività.

Il ministero vorrebbe anche evitare lo stillicidio delle lettere. Un rush unico avrebbe più impatto, si

- segue

ragiona a Porta Pia.

Dunque, lavoro pancia a terra per trovare tutti gli accordi, magari posponendo la questione Sicilia, dove il governatore Rosario Crocetta ha chiesto tre anni di proroga dell'attuale regime delle Authority.

Ma se pare che l'Abruzzo voglia respingere la nomina di Rodolfo Giampieri alla guida di Ancona - perché il governo ha ignorato la richiesta del di accorpare Ortona a Civitavecchia e non con lo scalo marchigiano, è sicuro invece che il governatore veneto Luca Zaia ha promesso che non darà mai il consenso a «burocrati in arrivo da Roma». Del resto perché dovrebbe? Ha di fronte Trieste, dove il governatore Debora Serracchiani (autrice della prima bozza di legge cui si ispira la riforma del governo) ha ottenuto la permanenza alla guida del porto del manager Zeno D'Agostino.

Intanto a metà novembre le **Autorità portuali** devono presentare il bilancio di previsione -solo per il 2017, e non triennale: sarà comunque necessario per la delibera riunire i comitati **portuali**, dati già per defunti, mentre l'assessore ligure allo Sviluppo economico regionale, Edoardo Rixi, ricorda che se non si arriva presto a un presidente, si rischiano di bloccare le grandi opere, a partire proprio dal Terzo valico, il cui materiale di risulta dovrebbe andare nei riempimenti di Sestri.

Porti, ora il governo vuole le carte

Genova - «Auspicio condiviso» che entro la prossima settimana si possa arrivare «alla fine del procedimento». Cioè alla lettera con i nomi dei futuri presidenti delle Autorità portuali di sistema di Genova-Savona e La Spezia-Marina di Carrara



Genova - «Auspicio condiviso» che entro la prossima settimana si possa arrivare «alla fine del procedimento». Cioè alla lettera con i nomi dei futuri presidenti delle Autorità portuali di sistema di Genova-Savona e La Spezia-Marina di Carrara. L'incontro romano (oggetto ufficiale: grandi opere e passaggio strade ex provinciali all'Anas) tra il presidente ligure Giovanni Toti e il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, rimane avvolto da un alone di segretezza. Certo non è arrivata l'investitura dell'attuale segretario della Regione, Paolo Emilio Signorini, alla guida di Genova-Savona, né della dirigente regionale Paola Roncallo al vertice di Spezia-Marina di Carrara. Non l'investitura, ma quell'«auspicio condiviso» pare proprio un'intesa. Del resto, i due profili intrecciano bene interessi ministeriali e locali. Signorini proviene dal ministero dei Trasporti, dove ha coperto i più alti incarichi dirigenziali sotto governi di ambo i colori, ed è arrivato a Genova pare per intercessione di Gianni Letta. Roncallo è stata dirigente Anas e il suo lavoro in Regione inizia nello staff di Raffaella Paita. Persone che conoscono il ministero, quindi funzionali al disegno di potere centralizzato contenuto nella riforma della governance portuale. Ma vicini anche alla Regione, con una connotazione politica che non ne oscura le doti professionali.

- segue

Da ex sindaco, Delrio sta cercando (e potrebbe anche evitarlo: il decreto 169 dice che se sulle nomine non c'è l'intesa Stato-Regioni, a tagliare la testa al toro ci penserà il Consiglio dei ministri) il massimo consenso con le Regioni. La trattativa è tanto avanzata che martedì sarebbe stata consegnata al sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Luca Lotti, la lista di tutti i papabili. Lista simile sarebbe anche depositata presso l'Autorità anti-corruzione. Palazzo Chigi potrebbe prendersi del tempo, tirare la riga su qualche nome. A chi, durante la visita lampo del premier Matteo Renzi una decina di giorni fa a Genova, gli chiedeva se ormai con Signorini era cosa fatta, Lotti rispondeva che quel nome non era certo. I passaggi informali prima di arrivare alla fine della «procedura» rimangono insomma diversi, e non scontati. Quelli formali (lettera, passaggio alle commissioni in Parlamento, insediamento) allontanano ancora di più il momento dell'operatività.

Il ministero vorrebbe anche evitare lo stillicidio delle lettere. Un rush unico avrebbe più impatto, si ragiona a Porta Pia. Dunque, lavoro pancia a terra per trovare tutti gli accordi, magari posponendo la questione Sicilia, dove il governatore Rosario Crocetta ha chiesto tre anni di proroga dell'attuale regime delle Authority.

Ma se pare che l'Abruzzo voglia respingere la nomina di Rodolfo Giampieri alla guida di Ancona - perché il governo ha ignorato la richiesta di accorpare Ortona a Civitavecchia e non con lo scalo marchigiano -, è sicuro invece che il governatore veneto Luca Zaia ha promesso che non darà mai il consenso a «burocrati in arrivo da Roma». Del resto perché dovrebbe? Ha di fronte Trieste, dove il governatore Debora Serracchiani (autrice della prima bozza di legge cui si ispira la riforma del governo) ha ottenuto la permanenza alla guida del porto del manager Zeno D'Agostino.

Intanto a metà novembre le Autorità portuali devono presentare il bilancio di previsione - solo per il 2017, e non triennale: sarà comunque necessario per la delibera riunire i comitati portuali, dati già per defunti, mentre l'assessore ligure allo Sviluppo economico regionale, Edoardo Rixi, ricorda che se non si arriva presto a un presidente, si rischiano di bloccare le grandi opere, a partire proprio dal Terzo valico, il cui materiale di risulta dovrebbe andare nei riempimenti di Sestri.

A Genova e Spezia in arrivo i presidenti «entro fine mese»

GENOVA - L'intesa sui presidenti dei porti di Genova e La Spezia arriverà entro la prossima settimana. Il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti e il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio si sono incontrati ieri a Roma e hanno espresso «l'auspicio condiviso» di arrivare alla conclusione entro quel termine.

I nomi in pole position sono Paolo Emilio Signorini per Ge-

(continua a pagina 2)

A Genova e Spezia

nova e Carla Roncallo per La Spezia.

«Aspettiamo la lettera del ministro con l'indicazione dei nomi - ha detto l'assessore regionale ai porti Edoardo Rixi - abbiamo chiesto di

accelerare l'iter, ci sono stati colloqui telefonici col ministro, non so se determinanti. C'è la possibilità di condividere alcuni nomi. Dobbiamo riuscire a avere una governance dei due porti entro Ottobre. Su Genova abbiamo opere che rischiano di ritardare, dal ribaltamento a mare di Fincantieri, alle riparazioni navali, ma anche la locazione degli spazi su Fiera, le con-

cessioni ai terminalisti. Sulle ex aree Piaggio aziende aspettano i bandi, non possiamo bloccare lo sviluppo di una città per un commissariamento di un porto».

Durante l'incontro sono stati affrontati anche i temi del passaggio delle strade provinciali (già ex statali e con caratteristiche di interregionalità) ad Anas, che dovrebbe

concretizzarsi entro la fine dell'anno, il punto sui fondi Fse (Fondi per lo sviluppo e la coesione) e le grandi opere.

Per quanto riguarda le infrastrutture, in particolare Terzo Valico e Girona autostradale, l'incontro è servito per effettuare una ricognizione dell'esistente consolidando la convergenza di opinioni in merito alla loro valenza strategica a livello nazionale.

Per i porti di Genova e La Spezia nomine dei presidenti a giorni



GENOVA – L'intesa sui presidenti dei porti di Genova e La Spezia arriverà entro la prossima settimana. Il presidente della Regione Toti e il ministro Graziano Delrio si sono incontrati e hanno espresso "l'auspicio condiviso" di arrivare alla conclusione entro quel termine. I nomi in pole position sono Paolo Emilio Signorini per Genova e Carla Roncallo per La Spezia.

"Aspettiamo la lettera del ministro con l'indicazione dei nomi &ndash dice l'assessore regionale ai porti Rixi, abbiamo chiesto di accelerare l'iter, ci sono stati colloqui telefonici col ministro, non so se determinanti. C'è la possibilità di condividere alcuni nomi. Dobbiamo riuscire a avere una governance dei due porti entro ottobre.

Su Genova abbiamo opere che rischiano di ritardare, dal ribaltamento a mare di Fincantieri, alle riparazioni navali ma anche la locazione degli spazi su Fiera, le concessioni ai terminalisti. Sulle ex aree Piaggio aziende aspettano i bandi, non possiamo bloccare lo sviluppo di una città per un commissariamento di un porto".

Authority di Genova, per il ruolo di segretario spunta anche il nome di Cuocolo

Genova - Oltre al professore della Bocconi, tra i papabili ci sono Sandro Carena, l'attuale segretario generale di Palazzo San Giorgio, l'avvocato Luigi Cocchi e il segretario generale di Livorno Provinciali.



Genova - Nella partita delle nomine ai vertici dei due porti di Genova e La Spezia, data per fatta quella dei presidenti con **Paolo Emilio Signorini e Carla Roncallo**, che dovrebbero essere ufficializzati entro la prossima settimana, si apre quella del segretario generale. **A Genova c'è un poker di nomi per l'incarico.** Si parte da una possibile riconferma per **Sandro Carena**, l'attuale segretario generale, una scelta interna sostenuta da imprenditori portuali e sindacati. Poi ci sarebbe l'avvocato **Luigi Cocchi**, conoscitore del porto, di cui si era già fatto il nome per la presidenza, e l'attuale segretario generale dell'authority di Livorno, il numero due di Giuliano Gallanti, **Massimo Provinciali**.

Ma c'è un'altra ipotesi che riscuote consensi e sta avanzando negli ultimi giorni: il quarantenne avvocato **Lorenzo Cuocolo**, professore associato di diritto pubblico comparato alla Bocconi e molto attento ai temi portuali, già indicato anche come possibile candidato del centrosinistra per la poltrona di sindaco. Per l'incarico di segretario generale nel porto di La Spezia, si parla invece di una conferma per **Davide Santini**. C'è ancora un pò di tempo per scegliere, l'avvicendamento non avverrà probabilmente prima di dicembre, considerato che, almeno sulla carta, saranno decisi dai futuri presidenti che potrebbero insediarsi entro novembre se la prossima settimana arriverà l'intesa fra il presidente della Regione e il ministro, che dovrà essere seguita dal parere positivo delle commissioni parlamentari. La discussione è però già aperta da tempo, anche perché scelti i presidenti, servono segretari con un identikit che li completi e insieme con le capacità entrano in campo anche gli equilibri politici.

Anche Cuocolo tra i papabili Sotto la Lanterna corrono in cinque per diventare segretario generale

♦♦♦ GENOVA. La nomina dei segretari generali delle nuove Autorità di sistema dovrebbe spettare ai futuri presidenti, ma i nomi circolano già. Se alla Spezia Davide Santini pare certo, a Genova ci sono invece cinque nomi: dall'attuale segretario Sandro Carena sostenuto da imprenditori e sindacati, al dirigente Marco Sanguineri (ugualmente apprezzato in porto), a figure maggiormente equidistanti tra Genova e Savona: l'avvocato Luigi Cocchi, l'attuale segretario generale di Livorno Massimo Provinciali, e l'avvocato Lorenzo Cuocolo, professore associato di Diritto pubblico comparato all'università Bocconi di Milano.



Il Terminal Sech del porto di Genova

BALOSTRO

Tandem Signorini-Cuocolo per il porto di Genova

MASSIMO MINELLA

SIGNORINI-Cuocolo per Genova, Roncallo-Santini per La Spezia. Mancano ancora i sigilli, ma l'impianto di governo dei porti della Liguria è sostanzialmente pronto. A meno di sorprese dell'ultima ora, sempre da tenere in debita considerazione quando si parla di moli, sarebbe infatti questo il doppio tandem di vertice delle nuove autorità di sistema liguri. A dividerlo, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio e i vertici della Regione Liguria, presenti al dicastero con il governatore Giovanni Toti.

SEGUE A PAGINA IV

Porto, la Liguria a un passo dall'intesa Signorini-Cuocolo per la **super-authority**

Toti e Rixi dal ministro Delrio a parlare di infrastrutture e di moli
Per La Spezia si punta su Roncallo Santini riconfermato segretario

« DALLA PRIMA DI CRONACA

UFFICIALMENTE. Toti scende a Roma per parlare di infrastrutture, ribadendo la necessità di procedere celermente con il terzo valico e far partire la Gronda. Ma è di porti che si finisce per parlare (anzi, si inizia e si finisce). Genova è infatti commissariata da quasi un anno e deve ancora gestire i tempi per l'ingresso di Savona: La Spezia è da tempo alle prese con la successione di Lorenzo Forcieri e deve tenere conto

dell'ampliamento dei suoi confini con Marina di Carrara (Toscana). E quindi? Per Palazzo San Giorgio non ci sono più ostacoli all'ingresso dell'attuale segretario generale della Regione Paolo Emilio Signorini nella stanza che è stata occupata finora da tre presidenti (Gal'anti, Novi e Merlo) e un commissario (Pettorino). In realtà, la nomina di Signorini è una novità assoluta, perché figlia della legge di riforma della governance che a settembre ha pensionato le vecchie autorità portuali, sostituendole con le nuove **authority** di si-

stema. Da 24 si è passati a 15, la Liguria si divide fra Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) e Orientale (La Spezia e Marina di Carrara), i comitati portuali vengono spazzati via e al loro posto arrivano i board, più snelli e circoscritti ai rappresentanti degli enti locali (imprese e sindacati finiscono nel tavolo di partenariato con funzioni consultive). Insomma, una rivoluzione che non sarà facile gestire. Comunque sia, il primo atto è appunto la nomina dei presidenti. Tutti d'accordo (o meglio, nessuno contrario) su Signorini, ex

dirigente del ministero dei Trasporti, ora in Regione, che va bene a Toti e non dispiace a Delrio. Ma il numero due, il segretario generale? Qui il gioco è a incastro, perché chiama in causa anche le due caselle spezzine. Se a Genova il presidente è gradito al centrodestra, recita il Cancelli dei moli, il segretario dovrebbe essere altrettanto gradito al centrosinistra. E la cosa dovrebbe rovesciarsi per La Spezia. Finisce esattamente così (strano eh?).

Genova, che attende l'ingresso di Savona, parte con Signori-

ni presidente, aspetta che gli enti locali procedano con la nomina dei propri rappresentanti nel board e poi andrà a nominare il segretario generale. Chi? Gradito, per competenza e lunga conoscenza del mondo della portualità e dei suoi attori sarebbe l'inossidabile Sandro Carena, oggi segretario generale ad interim dopo l'uscita di Titta D'Aste. Se lo volesse, potrebbe giocarsela anche l'avvocato Luigi Cocchi, che più d'uno avrebbe voluto come presidente e che ora pare poco disponibile a una "seconda scelta", per quanto prestigiosa. Sono circolati anche nomi esterni alla Lanterna, come il segretario generale di Livorno Massimo Provinciali o l'ex segretario nazionale della Filt-Cgil Mario Sommariva. A occupare la carica sarà invece, con ogni probabilità, Lorenzo Cuocolo, professionista già nel cda di Banca Carige e indicato da alcuni anche come possibile candidato del centrosinistra per Tursi. Giovane (ha quarant'anni, a Genova è poco più che un bambino) Cuocolo è professore associato di Diritto Pubblico Comparato alla Bocconi ed è un profondo conoscitore delle dinamiche portuali.

Alla Spezia, invece, si giocherà a parti invertite. Per la presidenza, infatti, la spunterà Carla Roncallo, dirigente dell'assessorato regionale ai Trasporti (entra quando a ricoprire l'incarico era Lella Paita, poi è rimasta). Davide Santini dovrebbe invece essere confermato come segretario generale. I nomi dei presidenti, sostanzialmente decisi ieri a Roma dal vertice Delrio-Toti saranno ufficializzati la prossima settimana. Poi dovranno pronunciarsi le commissioni competenti di Camera e Senato prima dei decreti di nomina. L'ammiraglio Giovanni Pettorino farà in tempo a superare l'anno di mandato da commissario. Ne avrebbe fatto volentieri a meno, ma nessuno ha sofferto l'assenza di un presidente.

(massimo minella)

CRIPACULTURE 2011/2012

L'ufficializzazione la prossima settimana, poi le commissioni di Camera e Senato

I NUMERI

2

LE AUTORITY

Sono due le autorità portuali della Liguria, quella del Mar Ligure Occidentale e quella del Mar Ligure Orientale

4

Il mandato del presidente

dell'autorità portuale

di sistema dura secondo la nuova legge 4 anni

15

L'ITALIA

Rispetto alle precedenti 24 autorità portuali le nuove autorità di sistema sono quindici

2

LE REGIONI

Le due autorità di sistema del Mar Ligure abbracciano due regioni visto che con La Spezia c'è Marina di Carrara

FVG: Serracchiani incontra l'ambasciatore svizzero Kessler, interesse per il porto di Trieste

(FERPRESS) – Trieste, 20 ott – Immigrazione, collegamenti, Europa e i riflessi del voto sul referendum costituzionale del 4 dicembre.

Questi i temi affrontati a Roma nell'incontro fra la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, e l'ambasciatore svizzero in Italia, Malta e San Marino, Giancarlo Kessler. Lo si apprende da una nota della Regione.

In particolare, l'attenzione del diplomatico elvetico è ricaduta sull'intermodalità e sugli investimenti che la Regione sta facendo sul porto di Trieste e sulla velocizzazione della linea ferroviaria, sia merci che passeggeri, che collega la stessa Trieste a Venezia.

E' stata poi affrontata la questione dell'immigrazione con riferimento ai flussi di transfrontalieri che interessano i confini del Friuli Venezia Giulia, alla luce della recente consultazione sui lavoratori italiani che si è svolta in Canton Ticino. A tal riguardo, Serracchiani ha sottolineato che i numeri registrati nelle nostre frontiere, con Slovenia e Austria, sono inferiori rispetto a quelli fra Svizzera e Italia.

Il confronto poi si è spostato sulla politiche dell'Unione europea nei confronti dell'immigrazione, che di fatto non aiutano l'Italia a gestire il problema degli sbarchi.

Infine, anche a seguito dell'incontro fra il premier italiano Matteo Renzi e il presidente degli Stati Uniti, Barak Obama, l'ambasciatore Kessler ha voluto approfondire il tema del referendum costituzionale e dei possibili risvolti per l'Italia.

Appalti sospetti, Incalza scagionato

Archivate le accuse a carico dell'ex manager per il collaudo dell'hub portuale

Ercole Incalza, già super-manager del ministero delle Infrastrutture, e l'imprenditore Stefano Perotti, insieme ad altri indagati - tra cui l'esponente di Fi Rocco Girlanda e il manager Stefano Saglia - non saranno processati per l'accusa di turbativa relativa al collaudo dell'hub del porto di Trieste, poiché le indagini non hanno fornito ulteriori riscontri.

Così il gip di Firenze Angelo Pezzuti ha archiviato, anche su richiesta dei pm, pezzi dell'«inchiesta Sistema» del Ros con numerose ipotesi di corruzione, turbativa, frode all'ombra

delle Grandi opere commissionate per lo più da Fs (Alta velocità) e Anas. E tra i più illustri beneficiari di questa poltura di rami secchi delle indagini c'è il super-manager, già a capo della Struttura di Missione del ministero delle Infrastrutture, Ercole Incalza. Con lui in questo stralcio vengono alleggeriti di parte delle accuse Stefano Perotti più manager e tecnici di fascia alta, in tutto 23 persone delle oltre 50 indagate. Alcuni indagati escono completamente, altri vedono ridotte le accuse. Incalza non esce del tutto ma per lui, Perotti ed altri il gip ha can-

cellato la grave accusa di associazione a delinquere per corruzione pedina centrale di tutta l'inchiesta. Reato che avrebbe ricondotto in capo ad una dozzina di persone parecchi dei fatti contestati ma per i quali non sono state trovate prove sufficienti a reggere in un processo. Scrive nel decreto di archiviazione il gip Pezzuti, circa l'associazione a delinquere, che «gli elementi emersi dalle indagini preliminari non sono sufficienti a fondare l'accusa in giudizio come già rilevato nell'ordinanza cautelare emessa dal giudice». Archiviati anche singoli fat-

ti di turbativa, corruzione, frode, riciclaggio. Tra questi cade la corruzione sull'affidamento di direzioni lavori a due società con referente l'ingegner Perotti, una per il tunnel Tav sotto Firenze, l'altra per i lavori Tav Firenze-Bologna: i pm ipotizzavano che Incalza avrebbe agevolato i 'general contractor' nel primo caso Nodavia, nel secondo Cavet, per poi condizionarli nell'assegnare incarichi a società di Perotti. Pm e gip rilevano che non ci sono riscontri utili a «chiarire definitivamente il significato di alcune intercettazioni telefoniche».

Grandi opere, Incalza archiviato non è associazione a delinquere

L'INDAGINE

ROMA È stata la stessa procura a chiedere l'archiviazione; e il gip di Firenze, Angelo Pezzuti, ha chiuso così un corposo capitolo dell'inchiesta del Ros per corruzione, turbativa, frode all'ombra delle Grandi opere, commissionate per lo più da Ferrovie (Alta velocità) e Anas che aveva coinvolto Ercole Incalza, il super-manager già a capo della Struttura di Missione del ministero delle Infrastrutture.

Con lui, in questo stralcio, vengono alleggeriti le posizioni dell'imprenditore Stefano Perotti e di altri manager e tecnici di fascia alta, in tutto 23 persone delle oltre 50 indagate. Incalza non esce del tutto di scena, ma per lui, Perotti e altri il gip ha cancellato la grave accusa di associazione a delinquere per corruzione, perno delle indagini. Reato che avrebbe ricondotto in capo a una dozzina di persone molti dei fatti contestati. Archiviati anche singoli episodi di turbativa, corruzione, frode, riciclaggio. Tra questi cade la corruzione sull'affi-

damento di direzioni lavori a due società con referente l'ingegner Perotti, una per il tunnel Tav sotto Firenze, l'altra per i lavori Tav Firenze-Bologna: i pm ipotizzavano che Incalza avrebbe agevolato i 'general contractor' nel primo caso Nodavia, nel secondo Cavet, per poi condizionarli nell'assegnare incarichi a società di Perotti. Pm e gip rilevano che non ci sono riscontri utili a «chiarire definitivamente il significato di alcune intercettazioni telefoniche». Cancellata anche l'accusa di inadempimento contrattuale nella direzione lavori al tunnel Tav di Firenze: lo stesso pm rileva che una società di Perotti, la Dilan.Fi, nelle intercettazioni definite "stipendificio", avrebbe subito a sua volta danni dai ritardi di Nodavia nel tunnel Tav a Firenze e quindi «non è possibile accertare se le carenze della direzione lavori siano determinate da condotte illecite o siano anche solo in parte conseguenza di accadimenti non attribuibili» alla stessa Dilan.Fi cui Nodavia affidò la direzione dei lavori per 21,7 mln euro.

Dogane, braccio di ferro con gli operatori / IL CASO

Genova - Merci extra Ue. Importatori costretti a pagare imposte nonostante sentenze favorevoli nei loro confronti. Solo il giudizio in cassazione legittima le aziende a riavere quanto.



Genova - Merce extra Ue in arrivo in Italia. **L'Agenzia delle Dogane controlla, e se riscontra ci siano state violazioni emette un atto di rettifica, cioè la richiesta all'operatore di un pagamento aggiuntivo rispetto a quanto già versato per lo sdoganamento dei prodotti (dazi e Iva all'importazione).** Tutto regolare, se non fosse per l'applicazione che le autorità italiane stanno dando alla legge europea 2013 bis, in vigore dal 25 novembre 2014. Nel caso infatti un importatore riceveva un atto di rettifica da parte delle Dogane - che hanno tempo tre anni per controllare le dichiarazioni di import da quando la merce arriva in Italia - **l'operatore deve pagare l'imposta entro 10 giorni da quando ne riceve comunicazione.** Il soggetto coinvolto può impugnare l'atto presso la Commissione tributaria provinciale (Ctp) e rivolgersi al giudice. **Ma deve ugualmente versare la somma richiesta anche in caso di sentenza a lui favorevole, sia in primo che secondo grado,** oppure chiedere una sospensione del provvedimento ma solo offrendo garanzia bancaria. In questo caso specifico infatti, **l'unica sentenza di grado di far riavere all'operatore quanto versato ingiustamente è quella della Cassazione,** che però arriva solitamente dopo almeno cinque anni dal primo grado di giudizio.

«La norma - spiega l'avvocato fiscalista **Sara Armella** - appare in contrasto con il principio, comunitario e costituzionale, di effettività della tutela giurisdizionale, in forza del quale il processo deve essere idoneo a garantire la soddisfazione dell'interesse sostanziale dedotto in giudizio dal ricorrente il cui gravame, in quanto fondato, sia stato accolto».

- segue

E prosegue: «L'applicazione di tale principio impone agli Stati membri di garantire una tutela "effettiva", assicurando il concreto accesso alla giustizia, l'attribuzione degli stessi poteri e facoltà alle parti, nonché l'esecuzione "effettiva" e non soltanto simbolica dei provvedimenti giurisdizionali. Occorre, tuttavia, segnalare che, recentemente, alcune Commissioni tributarie hanno annullato gli atti di riscossione emessi dalla Dogana in presenza di sentenze favorevoli al contribuente».

Dello stesso pensiero l'avvocato **Lorenzo Ugolini** che sottolinea come la questione sia «molto delicata sotto diversi aspetti». «Sotto il profilo giuridico - sottolinea - l'inefficacia delle sentenze, se favorevoli alla parte privata, viola, con tutta evidenza, ogni principio proprio di uno Stato di diritto. Sotto il profilo economico, gli operatori, già colpiti dalla crisi, per evitare riscossioni coattive e pignoramenti, devono sostenere, per parecchi anni, importanti costi in termini di garanzie fideiussorie. Questo sistema rischia di avere un impatto negativo sulle importazioni in Italia a beneficio di altri Paesi Ue».

Toscana: Rossi, mantenuta la promessa di favorire lo sviluppo dell'area livornese

(FERPRESS) – Firenze, 20 OTT – “La Regione Toscana si è impegnata con notevoli investimenti sul porto di Livorno e quella di oggi è una firma importante, che testimonia il nuovo livello di collaborazione che si è instaurato tra Regione e Governo e la capacità di stare sulle cose. Intervendiamo in modo selettivo per favorire le aziende che investono e ciò che avevamo promesso ai lavoratori riuniti in piazza nel momento della crisi, lo stiamo mantenendo: le iniziative per il rilancio dell'intera area sono in essere e le porteremo tutte a compimento”.

Il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, commenta in questo modo l'Accordo di programma per la riqualificazione dell'area di crisi di Livorno, Collesalveti e Rosignano marittimo che ha sottoscritto questo pomeriggio al Ministero per lo sviluppo economico con i ministri Graziano Delrio e Carlo Calenda insieme al sottosegretario alla Presidenza del consiglio, Claudio De Vincenti e a numerosi altri soggetti.

Il presidente Rossi, che alla fine ha invitato il ministro Delrio a venire a Livorno in occasione dell'imminente inaugurazione del collegamento diretto tra il porto e la rete ferroviaria nazionale, ha sottolineato che quanto è stato fatto sulla costa “sta rimettendo in moto la voglia di investire da parte delle imprese”.

Un concetto ripreso anche dal ministro dello sviluppo economico, Carlo Calenda, che ha osservato come le proposte di investimento pervenute per l'area “siano interessanti per la presenza di 60 piccole e medie imprese e anche per quella di 10 grandi aziende”. E poi ha aggiunto di essere “molto contento sia dei progetti che del metodo seguito. Le Regioni sono un pezzo fondamentale delle politiche industriali del Paese. La Toscana questo l'ha capito e stiamo lavorando bene con lei”.

“Le infrastrutture – ha aggiunto il ministro dei trasporti, Graziano Delrio – non sono un fine ma un mezzo per favorire lo sviluppo e quello di Livorno è un ottimo esempio di questa filosofia. Il porto labronico ha notevoli potenzialità di sviluppo e la città, anche grazie a questo Accordo di programma, ha tutte le carte in regola per giocare la partita della crescita”.

Secondo il sottosegretario De Vincenti, “la Regione Toscana lavora per politiche industriali all'avanguardia e sia a Livorno che a Piombino ha fornito un contributo straordinario alla ripresa economica, produttiva e occupazionale”.

Sulla gara «Porto 2000» perso il conto delle dilazioni

di Renato Roffi

LIVORNO - Si è ormai perduto il conto dei rinvii e delle dilazioni (anche *sine die*, come nel caso in questione) di cui è stata fatta segno la gara per la così detta privatizzazione della Porto di Livorno 2000. Si tratta, del resto, di una pratica oltre misura consueta

(continua a pagina 2)



La nave "Berlin" si appresta a lasciare il molo Capitaneria

Sulla gara «Porto 2000»

nella condotta tenuta dall'Autorità portuale di Livorno riguardo alle gare più rilevanti da essa stessa emanate, come quella riguardante la darsena o piattaforma Europa e quella, tutt'altro che da sottovalutare, per il sistema dei bacini di carenaggio.

Già nel Marzo scorso, riferendo ai nostri lettori dell'ennesimo rinvio dell'esecuzione della gara (con tutte le sue già denunciate contraddizioni) per la cessione - *ope legis* -

della Porto di Livorno 2000, avevamo adombrato l'ipotesi che l'inaudita, irrituale e non prevista moratoria avrebbe potuto protrarsi addirittura fin verso la fine dell'anno e oggi i fatti ci stanno dando prepotentemente ragione.

Sembra, infatti (il sembra è pura convenzione giornalistica), che il tragono segretario generale dell'Autorità, dottor Massimo Provinciali, spiegando ad alcuni collaboratori che il rinvio sarebbe stato causato da problemi connessi con la

nomina dell'esponente della commissione giudicatrice in quota Camera di commercio, abbia manife-

stato l'intenzione di venire a capo della dolorosissima gara entro le festività natalizie.

Nella speranza che intendesse parlare delle festività natalizie del 2016, la sensazione generale rimane, comunque, quella che si stia cercando di fare del tutto per attendere le nomine (da settimane imminenti) delle Autorità di sistema e, a tal proposito il dottor Provinciali avrebbe osservato che il prossimo lunedì 24 il ministro Delrio ben difficilmente potrà - ma nessuno potrà impedirglielo - presentarsi alla prevista riunione in Confindustria senza avere sciolto l'intricatissimo nodo della diffusione dei nomi dei nuovi mega presidenti.



IL MINISTRO DELRIO

«Livorno crescerà con la maxidarsena»

«Le infrastrutture non sono un fine ma un mezzo per favorire lo sviluppo e quello di Livorno è un ottimo esempio di questa filosofia». Lo ha detto a margine della firma dell'accordo di programma il ministro dei trasporti Graziano Delrio riferendosi alla Darsena Europa.

«Il porto labronico ha notevoli potenzialità di sviluppo e la città, anche grazie a questo Accordo di programma, ha tutte le carte in regola per giocare la partita della crescita».

Uno dei registi dell'operazione, il sottosegretario De Vincenti, ha applaudito alla Regione Toscana: «Lavora per politiche industriali all'avanguardia e sia a Livorno che a Piombino ha fornito un contributo straordinario alla ripresa economica, produttiva e occupazionale».

578 milioni di euro per il rilancio di Livorno

Ultimo atto dell'accordo di programma con la firma dei ministri Calenda e Delrio, sul tavolo i soldi di governo, Regione e **Authority**

LIVORNO

E' l'atto finale di un accordo grazie al quale piovono su Livorno, Collesalveti e Rosignano 578 milioni e 850 mila euro destinati al rilancio dell'economia, quello che hanno firmato ieri pomeriggio a Roma la Regione Toscana insieme a tre Ministeri (Sviluppo economico, Lavoro e Infrastrutture) alla Presidenza del Consiglio dei ministri, a Rete ferroviaria italiana, all'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, **l'Authority portuale**, alla Provincia e ai Comuni di Collesalveti e Rosignano.

A sottolineare l'importanza dell'accordo, accanto alla firma del presidente della Regione, Enrico Rossi, ci sono anche quelle del ministro dello sviluppo economico, Carlo Calenda e di quello dei trasporti e delle infrastrutture, Graziano Delrio. Al tavolo, in questa giornata storica, man-

cava solo il sindaco **Filippo Nogarin**, bloccato a Livorno da un'influenza.

La firma di ieri, che non a caso è stata posta presso il Ministero dello sviluppo economico, permetterà allo stesso Ministero di dare il via, a breve, al bando da 10 milioni di euro, che sarà gestito da Invitalia, per l'attrazione di nuove imprese, per rilanciare le attività produttive e favorire l'occupazione nel territorio.

L'ingente massa di risorse complessivamente stanziata è destinata alla realizzazione, già avviata, di importanti opere infrastrutturali come la dorsale Europa e lo scavalco ferroviario, alla creazione di un polo tecnologico e di un incubatore di imprese, ai protocolli di insediamento e a percorsi di formazione e riqualificazione per i lavoratori.

Il progetto complessivo per il rilancio della costa labronica, oltre al Mise, vede tra i maggiori finanziatori **l'Authority portuale**, che contribuisce

per quasi 290 milioni di euro, la Regione Toscana che di milioni ne ha messi 225,7, la Presidenza del Consiglio dei ministri con i suoi 50, oltre a Rete ferroviaria italiana con 2,5 e al Comune di Collesalveti con quasi 1 milione.

«La firma di ieri è decisiva perché porta a compimento un percorso destinato ad aprire una nuova pagina per Livorno, attua un piano condiviso tra numerosi soggetti, e lo fa in tempi decisamente brevi - sottolinea una nota della Regione Toscana -. Ora l'auspicio è che vi sia una forte partecipazione da parte del sistema delle imprese, in modo da trarre il massimo vantaggio dalle risorse messe a disposizione».

Le premesse appaiono positive se è vero che nella chiamata lanciata qualche mese fa in vista del bando del Ministero, sono arrivate 71 proposte progettuali presentate da piccole, medie e grandi imprese, di cui 64 di investimenti produttivi e 7 programmi di ricerca e svi-

luppo, per un valore complessivo di circa 200 milioni di euro e una potenzialità stimata di impiego per circa 1.280 addetti.

Dopo l'atto di ieri finalmente si avvia la fase operativa, quella della presentazione formale delle richieste da parte di coloro che avevano manifestato interesse a partecipare al bando.

Nella valutazione dei progetti, avranno un punteggio più alto quelli che creano occupazione e utilizzano lavoratori dell'area espulsi dai processi produttivi.

«La Regione si è impegnata con notevoli investimenti sul porto di Livorno e questa è una firma importante, che testimonia il nuovo livello di collaborazione che si è instaurato tra Regione e Governo e la capacità di stare sulle cose - ha detto il governatore Rossi -. Interventiamo in modo selettivo per favorire le aziende che investono e ciò che avevamo promesso ai lavoratori riuniti in piazza nel momento della crisi, lo stiamo mantenendo».



GAZZETTI: «PROMESSA MANTENUTA DAL GOVERNO»

Martini: «Lavoro di concertazione». Bacci: «Colle fondamentale»

«Una buona notizia, un fatto concreto di cui Livorno ha estremo bisogno. Un'altra promessa mantenuta». E' il commento di Francesco Gazzetti, consigliere regionale Pd. «Opportunità che sono frutto dell'impegno della Regione e della grande e concreta attenzione che il Governo sta riservando a Livorno ed all'area livornese», ha aggiunto Gazzetti. Soddisfatta l'assessore al lavoro del Comune di Livorno Francesca

Martini: «Mettiamo il suggello a un grande lavoro di concertazione e trattativa tra istituzioni. Da tutto questo lavoro passiamo adesso finalmente alla parte operativa. Da tutto questo lavoro passiamo adesso finalmente alla parte operativa: 10 milioni di euro, che saranno gestiti da Invitalia e che dovranno essere impiegati come incentivi».

«Il nostro ruolo, come Comune di Collesalveti - ha commentato il sindaco di Collesalveti Lorenzo

Bacci -, è stato fondamentale, visto che larga parte delle aree disponibili sono quelle derivanti dalle scelte urbanistiche che abbiamo fatto sull'Interporto, sancendo un caposaldo ormai irrinunciabile, che è quello di stoppare ulteriore consumo di suolo attingendo dalle aree già urbanizzate. L'auspicio è che le imprese, in primis quelle del territorio, sappiano cogliere questa grande opportunità traducendola in nuovi posti di lavoro per i nostri concittadini».

La nostra economia

Firma al Mise
per l'accordo
di programma

■ A pagina 5

Accordo da 580 milioni per rilanciare l'area di crisi

Siglato al Mise, già in arrivo i primi finanziamenti

— LIVORNO —

VALE 580 milioni di euro l'accordo di programma siglato ieri al Ministero dello Sviluppo Economico per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa del polo produttivo ricompreso nella «trimurti» dei Comuni di Livorno, Collesalvetti e Rosignano Marittimo. I soldi saranno destinati in prevalenza alla realizzazione della Darsena Europa, la cui ultimazione è prevista entro il 2023. Il MiSE coordinerà le attività e presiederà il confronto tra le parti sociali e istituzionali, contribuendo con 10 milioni al finanziamento delle iniziative imprenditoriali volte a creare nuove unità produttive o ad ampliare imprese esistenti. Il documento porta le firme del Ministro Carlo Calenda, del Ministro delle infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Claudio De Vincenti, dal Ministero del lavoro, dal presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, dalla Provincia e Comune di Livorno, dal Comune di Collesalvetti, dal Comune di Rosignano Marittimo, da Rfi e **Unico Livorno** di Livorno.

IL MINISTERO delle infrastrutture e dei trasporti concorrerà al miglioramento della dotazione infrastrutturale dell'area di crisi, tramite gli interventi di propria competenza tra i quali la realizzazione della Darsena Europa, la realizzazione dello scavalco ferroviario porto di Livorno-Interporto di Guasticce, il riconoscimento «zona franca dogana-

nale», razionalizzazione e sviluppo infrastrutture energetiche. Con la firma dell'accordo sarà possibile avviare l'intervento agevolativo ai sensi della legge 181/89 (finalizzato al finanziamento di programmi di investimento produttivo e tutela ambientale e di eventuali progetti di innovazione dell'organizzazione

LA DARSENA EUROPA

Sua ultimazione entro il 2023
E' qui che i soldi saranno
destinati in prevalenza



di importo superiore a 1,5 milioni) con uno specifico avviso. Le risorse sono inoltre destinate alla realizzazione di infrastrutture ferroviarie, alla creazione di un polo tecnologico e di un incubatore di imprese, ai protocolli di insediamento e a percorsi di formazione e riqualificazione per i lavoratori.

«LA REGIONE si è impegnata con notevoli investimenti sul porto di Livorno e questa è una firma importante, che testimonia il nuovo livello di collaborazione che si è instaurato tra Regione e governo e la capacità di stare sulle cose». Lo ha detto il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi commentando la firma dell'accordo. «Interveniamo in modo selettivo per favorire le aziende che investono e ciò che avevamo promesso ai lavoratori riuniti in piazza nel momento della crisi, lo stiamo mantenendo — ha aggiunto —. Le iniziative per il rilancio dell'intera area sono in essere e le porteremo tutte a compimento». Rossi, che alla fine della cerimonia ha invitato il ministro Delrio a venire a Livorno in occasione dell'inaugurazione del collegamento diretto tra il porto e la rete ferroviaria nazionale, ha sottolineato che quanto è stato fatto sulla costa «sta rimettendo in moto la voglia di investire da parte delle imprese». Un concetto ripreso anche dal Ministro dello sviluppo economico, Carlo Calenda, che ha osservato come le proposte di investimento pervenute per l'area «siano interessanti per la presenza di 60 piccole e medie imprese e anche per quella di 10 grandi aziende».

Livorno

Via all'accordo anticrisi Nuove imprese cercansi

LIVORNO Il ministero dell'Economia darà il via al bando da 10 milioni di euro per l'attrazione di nuove imprese. È il primo effetto dell'accordo per il rilancio dell'area livornese firmato ieri, a Roma alla presenza del ministro all'Economia, Carlo Calenda, e alle Infrastrutture, Graziano Delrio, e al governatore toscano, Enrico Rossi. L'accordo di programma per Livorno, Collesalveti e Rosignano vale 579 milioni di euro, per il porto, con la Darsena Europa e lo scavalco ferroviario, per la creazione di un polo tecnologico e di un incubatore di imprese e fondi per la formazione. Lo Stato contribuisce con 50 milioni, l'Autorità portuale con 290 milioni, la Regione con altri 226 milioni. Dalle imprese c'è già un interesse che vale 1.280 posti. (R.R.)

LE REAZIONI SODDISFAZIONE E GRANDI ASPETTATIVE PER LE IMPRESE

Ora si attendono gli investimenti sul territorio che permettano la ripresa occupazionale

- LIVORNO -

PRESENTE ieri al tavolo romano per il Comune di Livorno era l'assessore al Lavoro Francesca Martini che ha sottolineato la forza del «lavoro di squadra, la concertazione e la trattativa tra istituzioni. L'obiettivo è attrarre gli investimenti sul territorio da nuove imprese e rilanciare così attività produttive e occupazione, visto che avranno un punteggio maggiore proprio quei progetti capaci di creare nuovi posti di lavoro, in particolare per i lavoratori del bacino dell'area di crisi». L'eco della soddisfazione è contagioso tra i rappresentanti delle istituzioni: «Questa firma renderà subito disponibili, tramite i bandi di Invitalia, i primi 10 milioni di euro stanziati dal governo per gli investimenti nei nostri territori - ha detto il presidente della Provincia e sindaco di Rosignano, Alessandro Franchi, presente all'incontro - Si aggiungono i 10 milioni della Regione attivati con i bandi per i protocolli di insediamento.

Complessivamente l'area potrà contare su finanziamenti certi per le aziende che vorranno investire in campo industriale e turistico, oltre alle azioni già intraprese dalla Regione per gli ammortizzatori sociali. L'obiettivo finale sarà favorire la riqualificazione industriale e una ripresa occupazionale che consenta di superare la crisi». Un risultato importante anche per Collesalveti: «Il nostro ruolo, come Comune, è stato fondamentale visto che larga parte delle aree disponibili sono quelle derivanti dalle scelte urbanistiche che abbiamo fatto sull'Interporto», ha sottolineato il sindaco Lorenzo Bacci. «Un momento importantissimo per Livorno e i Comuni dell'area coinvolta - ha aggiunto infine il consigliere regionale Pd Francesco Gazzetti - e rappresenta la giusta premessa per l'inizio di una nuova fase operativa. Un lavoro fondamentale per il futuro, nel quale il Pd ha sempre creduto, seguendolo e supportandolo, passo passo, sia in consiglio regionale che nei Comuni come sui territori».

Marche: Consigliere Carloni presenta interrogazione su rischio isolamento dei porti della Regione

(FERPRESS) – Ancona – “Per colpa di questa Giunta Regionale i porti marchigiani rischiano di rimanere isolati compromettendo il loro rilancio e provocando un danno economico incalcolabile. La Giunta regionale e soprattutto la vicepresidente ed assessore con ai porti Anna Casini è priva di una chiara strategia politica”; così interviene il capogruppo di Area Popolare in consiglio regionale, Mirco Carloni che ha presentato un’interrogazione sul tema.

“L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, istituita dal Governo, doveva comprendere per la regione Marche i porti di Ancona, Falconara, Pesaro e San Benedetto del Tronto e per la regione Abruzzo i porti di Pescara ed Ortona. La Regione Abruzzo – si legge in una nota di Carloni – non condividendo la scelta operata dal Governo, ha ufficializzato attraverso anche delibere di giunta di voler “trasferire” i propri due porti all’interno dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e di volersi legare al porto laziale di Civitavecchia e non a quelli marchigiani”.

“Nonostante questo scenario – prosegue la nota – che avrebbe effetti terribili per il nostro sviluppo portuale, la Giunta regionale è totalmente assente e silente, anche davanti al fatto che il consigliere delegato ai trasporti, mobilità e infrastrutture dell’Abruzzo Camillo d’Alessandro, in una recente intervista, ha persino subordinato la ratifica della nomina di Giampieri solo se la Regione Marche non ostacolerà la scelta abruzzese di trasferire i porti di Pescara ed Ortona all’Autorità portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Senza i porti abruzzesi di Pescara e Ortona, strategici soprattutto per il trasporto merci, all’interno dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, non solo si avrebbe un grave danno economico per il sistema imprenditoriale locale, isolando di fatto le Marche, ma si correrebbe il rischio persino la sopravvivenza dell’Autorità dell’Adriatico Centrale con il rischio che la stessa possa essere successivamente assorbita da altre autorità esistenti”.

“L’assenza di una strategia da parte della Regione è inaccettabile ed ingiustificabile e rischia di mettere a rischio il rilancio dei porti marchigiani e il futuro di imprese e lavoratori che operano nel settore e che rappresentano un’importante comparto dell’intera economia regionale”, conclude la nota del consigliere.

Lazio ed Abruzzo: firmata l'intesa

I presidenti Nicola Zingaretti e Luciano D'Alfonso hanno messo nero su bianco la volontà del passaggio dei porti di Ortona e Pescara da Ancona alla nuova Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale di Civitavecchia



CIVITAVECCHIA - È stata firmata questa mattina a Roma l'intesa tra i Presidenti delle Regioni Lazio, Nicola Zingaretti, e Abruzzo, Luciano D'Alfonso, per il passaggio dei porti di Ortona e Pescara all'Autorità portuale del mar Tirreno centro-settentrionale con sede a Civitavecchia, in conformità a quanto disposto dall'articolo 7, comma 2-bis, lettera b) del Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della Disciplina concernente le Autorità portuali". Contestualmente è stata inviata la richiesta finalizzata a concretizzare il suddetto passaggio al Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio per il parere definitivo. Si completa così l'iter procedurale per il trasferimento, che ora attende solo il via libera del Ministro.

La Regione Abruzzo sta lavorando da mesi al raggiungimento di questo obiettivo. A tale scopo è stato redatto il "Dossier sul Corridoio merci Civitavecchia-Pescara-Ortona", approvato con delibera di Giunta regionale n. 66 del 9 febbraio 2016, relativamente alla costruzione di una diversa alleanza fra le portualità del Lazio e dell'Abruzzo ai fini della costituzione delle nuove Autorità di sistema portuali.

Il 24 febbraio scorso la Regione Lazio e la Regione Abruzzo hanno sottoscritto la lettera di intenti per il nuovo asse Civitavecchia-Pescara-Ortona, in relazione allo Schema di Decreto Legislativo recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84", con cui si dà atto di voler raggiungere l'obiettivo della collocazione dei porti di Pescara e Ortona all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, che già include i porti di Civitavecchia-Fiaticino-Gaeta, al fine di implementare il raccordo Tirreno-Adriatico all'interno di uno sviluppo coordinato del corridoio trasportistico del Mediterraneo centrale.

Lo Schema di Intesa tra le Regioni Lazio e Abruzzo per il trasferimento dei porti di Pescara e Ortona all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro-Settentrionale è stato approvato dalla Regione Abruzzo con delibera n. 612 del 26.09.2016 e dalla Regione Lazio con delibera n. 594 dell'11.10.2016.

"Sono pienamente soddisfatto – ha commentato D'Alfonso – per la firma odierna. La Regione Abruzzo ha lavorato alacremente per arrivare a questo risultato e ora ha tutte le carte in regola per ottenere il trasferimento. La nostra strategia è unire il Tirreno all'Adriatico: su gomma con il completamento della SS 652 Fondovalle Sangro e via mare con il raccordo all'autorità portuale di Civitavecchia. Lo scopo è collegare in maniera più funzionale l'Europa occidentale ai Balcani e far diventare l'Abruzzo uno snodo fondamentale della trasportistica nella direzione ovest-est".

Lavoratori Gtc preoccupati: via alla cassa integrazione

La società ha annunciato la volontà di ricorrere agli ammortizzatori sociali. I gruisti attendono un incontro per cercare di risolvere la situazione

CIVITAVECCHIA - C'è preoccupazione tra i gruisti e lavoratori della Gtc, (Gestione Terminal Civitavecchia), impresa che opera nel settore dell'imbarco-sbarco di merci nel porto di Civitavecchia.

È di qualche giorno fa, infatti, la lettera con la quale la dirigenza annuncia l'intenzione di aprire le procedure di Cassa Integrazione. "Nei mesi scorsi - ricordano i lavoratori - avevamo dato voce alle nostre preoccupazioni riguardo la crisi dei traffici delle merci alla rinfusa che già da qualche anno attanaglia il nostro scalo e che negli ultimi tempi sembra essersi trasformata in una crisi strutturale. Non troppo tempo fa, il presidente Ugo la Rosa, paventava la possibilità di raggiungere il pareggio, forse forte di un paio di manovre fondamentali che l'Autorità Portuale avrebbe dovuto mettere in campo e che avrebbero dato un po' di respiro all'azienda, manovre che puntualmente sono rimaste lettera morta. È evidente che a fronte di una crisi delle rinfuse a livello internazionale poco possono le continue ricapitalizzazioni dell'azienda, come è ancora più evidente che dal 2012 ad oggi, anno della cessione del ramo d'azienda da parte dell'Autorità Portuale - hanno aggiunto - poco è stato fatto dall'ente dal punto di vista promozionale ed infrastrutturale per rendere lo scalo appetibile a nuovi traffici. Anzi, sembra esserci un perverso accanimento nel rendere sempre più complicato il lavoro di chi opera nel settore delle operazioni portuali".

Secondo i lavoratori si tratta di una situazione che non fa bene né al porto né alla città, sia dal punto di vista economico che da quello politico.

"Di certo non sarebbe un bel biglietto da visita per uno scalo, che in seguito alla neonata riforma portuale ha appena incassato la promozione ad Autorità di Sistema, avere una delle sue aziende più rappresentative e fulcro del lavoro portuale ad un passo dal baratro - hanno aggiunto - auspichiamo quindi che tutti gli attori che hanno contribuito in questi anni alla crescita del "sistema porto", a partire dall'Autorità Portuale, uniscano le loro forze per consentire ad un'azienda che per decenni è stata una delle colonne portanti dell'economia portuale di superare indenne questa crisi e di rasserenare gli animi di quei lavoratori che la compongono. Questa volta i lavoratori non staranno a guardare andare in fumo il loro futuro, e nel rispetto della tradizione dei lavoratori portuali, metteranno in campo ogni azione possibile per salvaguardare lavoro e livelli occupazionali, continuamente e da decenni sotto attacco".

Porto di Taranto: incremento di traffico del 21%



TARANTO – Nel mese di settembre 2016 si è registrato un incremento totale dei traffici nel porto di Taranto pari al 21,4% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, per un totale di 1.904.426 tonnellate movimentate (+335.627 tonnellate). L'incremento maggiore ha interessato la movimentazione di merci varie, che hanno visto un aumento del 45,3% (+131.201 tonnellate). Anche il traffico di rinfuse ha registrato un aumento rispetto al 2015, pari al +16% (+ 204.426 tonnellate).

Nel trimestre luglio-settembre 2016 dunque si registra una crescita del +8,6%, coerente con il trend positivo mantenuto nel 2016, e influenzata inoltre da una leggera flessione nel mese di agosto (-12,8%). Considerando i primi 9 mesi del 2016, l'incremento totale della movimentazione merci è stato pari a +17,6% (+2.880.267 tonnellate di merce movimentata) rispetto allo stesso periodo del 2015. In particolare, la movimentazione di rinfuse è aumentata del 17,4% (+2.265.817 tonnellate). Per le merci varie l'incremento è stato del 18,3% (+614.450 tonnellate).

Le navi arrivate e partite dal porto sono state, fino a settembre di quest'anno, 1679 unità (+75 rispetto al 2015). Dal 19 settembre 2016 è attivo nel porto di Taranto anche un traffico ro-ro operato dalla Grimaldi Lines. Nel solo mese di settembre sono stati movimentati 385 mezzi rotabili per un totale di 6.441 tonnellate. Dal prossimo 24 ottobre, la Grimaldi Lines, utilizzando la medesima linea ro-ro che scala il porto di Taranto, avvierà anche un traffico containeri.

LE CIFRE

Il trimestre si chiude in positivo (+8,6%) e si conferma il trend della prima parte dell'anno

Ancora un mese d'oro per il porto: +21,4%

● Ancora un balzo in avanti per il porto di Taranto che continua a tracciare segni positivi nelle statistiche del 2016.

Con importanti prospettive visto anche la novità che è stata annunciata dalla Grimaldi Lines e cioè l'aggiunta di un traffico contenitori a partire dal prossimo lunedì.

Dal 19 settembre infatti è attivo nel porto di Taranto anche un traffico ro-ro, operato dalla Grimaldi Lines. Nel solo mese di settembre sono stati movimentati 385 mezzi rotabili per un totale di 6.441 tonnellate.

Una movimentazione aggiuntiva che di certo ha fatto bene al porto di Taranto, così il mese appena alle spalle ha fatto un balzo in avanti di oltre trecentomila tonnellate.

I dati sono stati forniti ieri dall'autorità portuale.

Nel mese di settembre dunque si è registrato un incremento totale dei traffici nel porto di Taranto pari al 21,4% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, per un totale di 1.904.426 tonnellate movimentate (+335.627 tonnellate). L'incremento maggiore ha interessato la movimentazione di merci varie, che hanno visto un aumento del 45,3%

(+131.201 tonnellate). Anche il traffico di rinfuse ha registrato un aumento rispetto al 2015, pari al +16% (+ 204.426 tonnellate).

Dati positivi non solo quelli del mese ma che si riflettono sull'intero periodo esamina-

to,

Fa rilevare l'autorità portuale, infatti, che nel trimestre luglio-settembre si registra una crescita del +8,6%. «Coerente con il trend positivo mantenuto nel 2016, e influenzata inoltre da una leggera flessione

nel mese di agosto (-12,8%)», ha specificato l'autorità presieduta da Sergio Prete.

Nell'attesa dell'assegnazione del molo polisettoriale e il riavvio dei traffici anche sul porto commerciale, si è comunque raggiunto un buon risultato.

Considerando i primi nove mesi del 2016, infatti, l'incremento totale della movimentazione merci è stato pari a + 17,6 % (+2.880.267 tonnellate di merce movimentata) rispetto allo stesso periodo del 2015.

In particolare, la movimentazione di rinfuse è aumentata del 17,4% (+2.265.817 tonnellate).

Per le merci varie l'incremento è stato del 18,3% (+614.450 tonnellate).

Le navi arrivate e partite dal porto sono state, fino a settembre di quest'anno, 1679 unità. Settantacinque in più rispetto al 2015.

Porto Taranto: nel 2016 incremento nella movimentazione delle merci è +17,6 % rispetto al 2015

(FERPRESS) – Taranto, 21 OTT – Nel mese di settembre 2016 si è registrato un incremento totale dei traffici nel porto di Taranto pari al 21,4 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, per un totale di 1.904.426 tonnellate movimentate (+335.627 tonnellate). L'incremento maggiore ha interessato la movimentazione di merci varie, che hanno visto un aumento del 45,3 per cento (+131.201 tonnellate). Anche il traffico di rinfuse ha registrato un aumento rispetto al 2015, pari al +16 per cento (+ 204.426 tonnellate).

Nel trimestre luglio-settembre 2016 dunque si registra una crescita del +8,6 per cento , coerente con il trend positivo mantenuto nel 2016, e influenzata inoltre da una leggera flessione nel mese di agosto (-12,8 per cento).

Considerando i primi 9 mesi del 2016, l'incremento totale della movimentazione merci è stato pari a +17,6 per cento (+2.880.267 tonnellate di merce movimentata) rispetto allo stesso periodo del 2015. In particolare, la movimentazione di rinfuse è aumentata del 17,4% (+2.265.817 tonnellate). Per le merci varie l'incremento è stato del 18,3 per cento (+614.450 tonnellate).

Le navi arrivate e partite dal porto sono state, fino a settembre di quest'anno, 1679 unità (+75 rispetto al 2015).

Dal 19 settembre 2016 è attivo nel porto di Taranto anche un traffico ro-ro operato dalla Grimaldi Lines. Nel solo mese di settembre sono stati movimentati 385 mezzi rotabili per un totale di 6.441 tonnellate.

Dal prossimo 24 ottobre, la Grimaldi Lines, utilizzando la medesima linea ro-ro che scala il porto di Taranto, avvierà anche un traffico contenitori.

Taranto, traffico in ripresa in nove mesi



Traffici nel porto di Taranto in ripresa. Nei primi nove mesi di quest'anno, informa l'Autorità portuale, l'incremento totale della movimentazione merci è stato del 17,6 per cento (+2,88 milioni di tonnellate merce). La movimentazione di rinfuse è aumentata del 17,4% (+2.265.817 tonnellate). Per le merci varie l'incremento è stato del 18,3% (+614.450 tonnellate). Le navi arrivate e partite dal porto sono state 1,679 unità (+75 rispetto al 2015).

Nel trimestre luglio-settembre si registra una crescita dell'8,6 per cento, coerente con il trend positivo mantenuto quest'anno, seppur influenzata inoltre da una leggera flessione nel mese di agosto (-12,8%). Nel mese di settembre si è registrato un incremento totale dei traffici nel porto di Taranto pari al 21,4 per cento, per un totale di 1.904.426 tonnellate movimentate (+335.627 tonnellate). L'incremento maggiore ha interessato la movimentazione di merci varie, che hanno visto un aumento del 45,3 per cento (+131.201 tonnellate). Anche il traffico di rinfuse ha registrato un aumento rispetto al 2015, pari al +16% (+ 204.426 tonnellate).

Dal 19 settembre è attivo nel porto di Taranto anche un traffico ro-ro operato dalla Grimaldi Lines, a cui si aggiungerà il 24 ottobre, sulla stessa linea, un servizio container. Nel solo mese di settembre sono stati movimentati 385 mezzi rotabili per un totale di 6.441 tonnellate.

Sì a Salerno e Catania, no a Messina -Milazzo: la logica da "due pesi due misure"

Per dirla alla Calderoli sarebbe davvero una solenne "porcata"!

Sarebbe una grave ingiustizia.

Anzi, ancora di più. Come direbbe il leghista Calderoli nei bei tempi andati, una solenne "porcata". Escludere Messina dalla possibilità di avere una deroga per mantenere la piena autonomia dell' Authority Messina -Milazzo in una fase cruciale per il futuro del porto e dell' intera Città metropolitana, verrebbe interpretato come un atto di prevaricazione, irragionevole e per di più iniquo. Se le voci che arrivano da Roma, e che confermerebbero la volontà del ministro Delrio di non concedere la proroga all' **Autorità portuale**, venissero confermate, assisteremmo al l' ennesima dimostrazione del famigerato detto "due pesi due misure". Da un lato, verrà accordata la deroga per il porto di Salerno, che eviterà così di finire, almeno per tre anni, accorpato a Napoli. Dall' altro, i porti di Messina e Milazzo saranno fagocitati da Gioia Tauro, la capofila dell' **Autorità** di sistema che vede nello stesso calderone le realtà portuali dello Stretto (Messina, Reggio e Villa) assieme agli altri porti calabresi.

Ma c' è di più. Sempre secondo la logica del "due pesi due misure", si assisterà a quanto in fondo tutti già sapevano: il "golpe" di Catania nei confronti di Augusta, con il porto etneo che

guiderà per due anni il Distretto della Sicilia orientale, per poi passare il testimone a quello della provincia siracusana.

Salerno e Catania "pesano" evidentemente più di Messina e Milazzo. Nonostante i numeri dicano l' esatto contrario.

Nonostante i porti di Messina e Milazzo, conti alla mano, siano più strategicamente rilevanti, e più produttivi, di quelli, pur importanti, della città campana e del capoluogo etneo. Ma c' è un peso specifico che il nostro territorio non ha. Ed è quello rappresentato dalla capacità di certi politici di essere molto più influenti rispetto ad altri. Catania ha il sindaco Enzo Bianco. Salerno è la città del presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca. Messina e Milazzo, in questo caso, sembrano non essere difesi e tutelati da nessuno.

Discorsi del genere erano, e dovrebbero essere, roba della Prima Repubblica. Le riforme non si fanno per "favorire" qualcuno, le decisioni non si prendono per non scontentare qualcuno. Ma De Luca non

- segue

avrebbe mai permesso che si facesse uno "sgarbo" alla sua Salerno e De Luca conta, eccome se conta, nell' interlocuzione diretta con Matteo Renzi e il suo Governo. E pensate che Bianco non si fosse messo in moto per difendere il ruolo di Catania? E Bianco conta, eccome se conta, nel Partito democratico.

Dell' **Autorità portuale** di Messina -Milazzo, eccezion fatta per gli interventisti alcuni movimenti, associazioni e organizzazioni (CapitaleMessina e Confindustria) e di rarissime voci di deputati (Beppe Picciolo, capogruppo all' Ars di Sicilia Futura), pare non interessi niente a nessuno. Per ragioni geopolitiche, si preferisce nascondere la testa sotto la sabbia come gli struzzi, e non vedere le conseguenze disastrose che l' immediato accorpamento con Gioia Tauro provocherebbe nel momento in cui a Messina si stanno giocando le sorti del Piano regolatore **portuale**, delle bonifiche e della riqualificazione della Zona falcata, degli appalti di ristrutturazione della cittadella fieristica e del nuovo grande porto di Tremestieri. Addirittura il ministro Delrio avrebbe già deciso di nominare un commissario straordinario (il napoletano Annunziata), al posto diAntonino De Simone, il cui lavoro da presidente e ora da commissario è stato unanimemente apprezzato. Le mani sui nostri porti. Il danno e la beffa. E tutto in un silenzio surreale.3(l.d.

)

Tremestieri e promessa dell' autorizzazione per il dragaggio

La sabbia che lo scirocco ha portato la scorsa settimana all' ingresso del porto di Tremestieri, è ancora lì in attesa dell' autorizzazione regionale per le operazioni di dragaggio dei fondali. E forse qualcuno attende che l' approdo diventi inutilizzabile prima di concedere il nulla osta all' avvio degli interventi per i quali ci sono i soldi e l' autorità portuale ha già un contratto aperto con la ditta. La solita barzelletta alla quale siamo stati abituati dalle Istituzioni che, invece, dovrebbero garantire il funzionamento della struttura. Mesi addietro l' assessore alle politiche del mare Sebastiano Pino aveva chiesto, rivolgendosi anche alla Prefettura, di snellire le procedure che ogni volta si perdono nei meandri della burocrazia regionale e dietro le promesse della politica. L' approdo di Tremestieri avrebbe bisogno periodicamente di manutenzione. L' assessore regionale al Territorio, il messinese Maurizio Croce, aveva annunciato il rilascio dell' autorizzazione già all' inizio di questa settimana. Ma da Palermo non è arrivato alcun nulla osta. Intanto i traghetti cominciano ad avere i primi problemi nelle manovre di attracco alla seconda invasatura.

MESSINA - CRONACA, PORTO TREMESTIERI



Siracusa, Aldo Garozzo nominato nella Commissione Infrastrutture Logistica e trasporti di federmanager nazionale

La Giunta Esecutiva di Federmanager, la federazione dei dirigenti delle aziende industriali aderenti a Confindustria, nella riunione del 13 ottobre a Roma ha deliberato la nomina dell' associato siracusano Aldo Garozzo nella Commissione Infrastrutture, Trasporti e Logistica che ha il compito di approfondire le tematiche del settore per l' elaborazione di position paper e proposte legislative da sottoporre alle istituzioni competenti. La federazione di Siracusa esprime soddisfazione per la nomina che premia le professionalità di alto livello dell' associazione nel territorio e si dichiara sempre pronta e disponibile a fornire il proprio contributo e supporto nella proposta di sviluppo sociale e crescita economica sostenibile nel tempo. " Azioni queste - afferma il presidente Antonino Amato - che si inseriscono nel progetto strategico di rilancio della nostra Federazione che si propone di presidiare a livello nazionale le principali aree tematiche di politica economica ed industriale. Il territorio di Siracusa, ma anche tutto il mezzogiorno d' Italia che ha nel Dott. Garozzo l' unico rappresentante nella Commissione, auspica che nel quadro delle tematiche da trattare, possano essere messe a frutto le esperienze maturate con brillanti risultati, prima come manager industriale e successivamente come Presidente dell' **Autorità portuale** di Augusta e Vice presidente nazionale di Assoportli, per esprimere valutazioni e proposte concrete e fattibili in ordine alle politiche nazionali ed Europee". Riproduzione riservata © - Termini e Condizioni.

Porto, commissione tecnica valuterà opere da realizzare: sindacati revocano sciopero

Porto, commissione tecnica valuterà opere da realizzare: sindacati revocano sciopero

Di Marzo 20 ottobre 2016 18:38 Condivisioni

Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di **PalermoToday**. Sarà una commissione tecnica composta dai sindacati, i dipendenti dell'area Tecnica, dal presidente e dal segretario generale dell'**Autorità Portuale di Palermo** e Termini Imerese e il provveditorato regionale opere pubbliche, ad apportare le modifiche alle due convenzioni stipulate fra l'**Autorità Portuale** e lo stesso Provveditorato e che di fatto hanno assegnato a quest'ultimo il compito di unica stazione appaltante per tutte le opere da realizzare nei due scali. A deciderlo stamani è stato il Comitato portuale di **Palermo**, l'organo composto oltre che dai rappresentanti dei lavoratori anche da **Autorità portuali** armatori, e istituzioni coinvolte nella gestione del porto, che ha il compito di programmare le politiche di sviluppo dei porti di **Palermo** e Termini Imerese. Da qui la decisione dei sindacati di sospendere in attesa degli sviluppi della vicenda, lo sciopero che era stato indetto per il prossimo 28 ottobre, proprio per protestare

contro le convenzioni con cui sono stati demandati al Provveditorato, per un triennio, i compiti di stazione appaltante per tutte le opere di grande infrastrutturazione superiori ai due milioni di euro, (comprese quelle già avviate), precedentemente assegnate ai lavoratori dell'**Autorità portuale**. "Compito - spiegano dalla Filt Cgil, Fit Cisl Reti, Uiltrasporti - da sempre svolto con competenza dai dipendenti dell'**Autorità** che si sono visti così sottrarre senza alcun motivo uno dei ruoli fondamentali dell'area tecnica dell'ente portuale, peraltro ricoperto già con la garanzia, sul fronte della legalità e trasparenza assicurate dal coordinamento del Comitato portuale. La revoca potrebbe portare a lunghi contenziosi che vedrebbero l'**Autorità portuale** soccombere. Il compito della commissione tecnica dunque - concludono i sindacati - sarà quello di esaminare e proporre le possibili modifiche alle convenzioni per trovare il giusto equilibrio fra i ruoli degli enti coinvolti, sperando si possano trovare serenità sia per i lavoratori dell'**Autorità portuale di Palermo** e Termini Imerese, sia per il rilancio del futuro degli scali dove sono attese opere di grande rilievo". I più letti di oggi 1.

Dragaggio porto Savellettri: avviata procedura per sbloccare finanziamenti regionali



FASANO – L'Amministrazione comunale di Fasano vuole procedere al dragaggio del porto di Savellettri, sbloccando i 507mila euro che la Regione Puglia aveva già concesso al Comune nel 2008 e di cui erano stati spesi soltanto 25mila euro. «Questo importante finanziamento giaceva inspiegabilmente ancora nelle casse regionali – afferma il sindaco Francesco Zaccaria – e non certamente per inerzia dell'Ente pugliese.

Il fatto incomprensibile è che nessuno, da Fasano, si era peritato in questi 8 anni di richiederne l'effettiva erogazione per spenderli nelle operazioni di dragaggio. Anzi – soggiunge Zaccaria – se non avessimo avuto la ferrea volontà di mettere mano all'annosa questione, studiando approfonditamente le “carte” con l'assessore Leonardo Deleonardis, il Comune rischiava di perdere il finanziamento. Invece, ci siamo attivati e, grazie anche ai buoni uffici del consigliere regionale Fabiano Amati, in questi giorni abbiamo avuto la rassicurazione circa la destinazione del finanziamento ancora al nostro Comune».

La giunta-Zaccaria ha, quindi, deliberato la volontà di dragare il porto di Savellettri, partendo proprio da quei fondi destinati dalla Regione a tale scopo «ma mai utilizzati – sottolinea Leonardo Deleonardis, assessore comunale a Porti e Demanio marittimo -; col sindaco abbiamo da subito cercato di capire cosa potessimo fare per sbloccare la situazione e adesso possiamo, finalmente, guardare con serenità al futuro del porto di Savellettri.

Le problematiche legate alle difficoltà e, spesso, all'impossibilità di attracco dei pescherecci si trascinano da anni – sottolinea l'assessore Deleonardis – creando veri e propri disagi ai nostri pescatori ed anche a quegli operatori che utilizzano imbarcazioni da diporto. Per questo, con la delibera appena approvata, chiediamo alla Regione un primo stanziamento di 30mila euro all'incirca per far effettuare i rilievi batimetrici nell'area portuale e, poi, procederemo alla redazione del progetto di dragaggio ed alla richiesta degli altri 450mila euro rimasti nelle casse regionali. Ma non solo.

Con la stessa delibera – annuncia l'assessore Deleonardis – chiediamo all'Ente pugliese un ulteriore stanziamento, oltre quello di otto anni fa, poiché da stime approssimative effettuate da esperti di settore, il dragaggio completo dei fondali di Savellettri comporta almeno un costo, in media, doppio rispetto ai fondi regionali destinati a Fasano nel 2008. In ogni caso, siamo soddisfatti di aver riaperto la partita – sottolinea Deleonardis – scongiurando la definitiva perdita dei 500mila euro che la Regione aveva riconosciuto al nostro Comune».

Di quello stanziamento, soltanto 25mila euro erano stati richiesti alla Regione nel 2011 e spesi dal Comune per l'effettuazione delle operazioni di campionamento ed analisi dei sedimenti marini del porto di Savellettri. Ma adesso, a cinque anni di distanza, si rende necessaria un'altra analisi di campionamento delle acque portuali, al fine di individuare la zona più interessata dal fenomeno dell'insabbiamento dei fondali, rispetto alle zone con fondali rocciosi, e procedere, quindi, ad un primo intervento di dragaggio.

«Confidiamo nell'accoglimento della nostra proposta – afferma l'assessore Deleonardis – al fine di ricevere ulteriori finanziamenti dalla Regione, in modo da poter completare i lavori di dragaggio nel porto di Savellettri. Intanto, entro l'inizio della prossima estate, vogliamo predisporre le prime operazioni di dragaggio con quei fondi regionali del 2008 che interesseranno una parte dell'area portuale».

Il Tirreno

PROGETTI E POLEMICHE

Il porto alla Bellana toglie la vista mare

■ È notizia di questi giorni che l'assessore Aurigi voglia portare avanti il progetto del nuovo approdo destinato alla nautica sociale da realizzarsi alla Bellana: il progetto, che il Consorzio Nautico livornese ha commissionato alcuni anni fa all'ingegner Ceccolini, prevede 1250 posti barca, circa 900 posti auto in parcheggio multipiano, quasi 200 posti auto a raso ricavati nella nuova viabilità interna, un polo di manutenzione per la nautica da diporto e una passeggiata a mare lunga un chi-

lometro sino alla diga della Vegliaia. Numeri accattivanti e prospettive di sviluppo non possono farci dimenticare, tuttavia, che stiamo parlando della trasformazione di una delle aree potenzialmente più suggestive e significative del nostro lungomare, per la quale, solo poche settimane fa, era stato presentato un progetto di riqualificazione nell'ambito di un bando recentemente promosso dalla presidenza del consiglio: invocando principi di sostenibilità, alta qualità architettonica degli interventi e capacità di innescare processi di inclusione sociale, si prospettava infatti la creazione di un'area pedonale affacciata sullo specchio d'acqua della Bella-

na, fortemente integrata con i giardini del viale a mare, secondo una visione nettamente in contrasto, pertanto, con quella di un porto attorno al quale sono destinate a gravare un migliaio di barche, altrettante automobili, oltre ad aree per il rimessaggio e la manutenzione. Al di là di questa evidente incongruenza, sintomatica di una visione non unitaria della città, il progetto del nuovo approdo prevede la completa chiusura dello specchio d'acqua tra la Vegliaia e il lungomare, con la costruzione di un muraglione notevolmente elevato in altezza, sotto al quale troverebbero posto le superfici coperte a servizio esclusivo del porto; in altre paro-

le, portandoci sulla Terrazza Mascagni, tutta l'area compresa tra la Vegliaia e la costa sarebbe preclusa allo sguardo a causa di una sorta di "ignobile interrompimento". La grande valenza paesaggistica di quest'area, che appartiene a tutta la città, non può essere compromessa da 1250 imbarcazioni; se lo scopo, condivisibile, deve essere quello di liberare il circuito dei fossi medicei per restituire questi spazi alla cittadinanza, ritengo sia indispensabile che le autorità competenti, prima di avallare o sponsorizzare il progetto di un ente privato, prendano in seria considerazione una ridistribuzione delle imbarcazioni negli approdi esistenti.

Stefano Ceccarini

La Città di Salerno

AGROPOLI Uno yacht superlusso ha fatto sosta ieri mattina nella rada nel porto di Agropoli.

AGROPOLI Uno yacht superlusso ha fatto sosta ieri mattina nella rada nel porto di Agropoli. Si tratta dell' Ocean Pearl, un' imbarcazione di lusso ideata dai prestigiosi Cantieri Navali **Rodriquez**. L' Ocean Pearl ha una lunghezza di 41 metri e può accogliere al suo interno un massimo di 12 ospiti. Lo yacht, di colore grigio e con forme arrotondate, con il suo design futuristico è un' opera d' arte nautica: la luce naturale entra dai grandi finestrini esterni e funge da elemento d' arredo, creando un mix di sfumature e colori davvero incantevole.

Al suo interno gli ospiti possono godere della presenza di 5 suite, arredate ai massimi livelli per offrire uno stile di vita da nababbi, nonostante si sta in alto mare.

Cosa molto interessante e degna di nota, è che tutti gli arredi e le finiture, anch' esse di grande qualità, provengono dall' estro del produttore italiano Cassina, che con questo ha voluto esprimere il lusso Made in Italy anche nell' universo navale di più alto livello. A completare l' opera, l' innovativo design esterno con particolari in ceramica. La barca è di proprietà di otto armatori milionari. Nei prossimi giorni dovrebbe fare tappa a Capri.

Regolamento chiaro, certezza e semplificazione delle procedure **Presentate nuove norme sui dragaggi** **«una riforma che era attesa da anni»**

ROMA - All'Auditorium del ministero dell'Ambiente in via Capitan Bavastro a Roma, si è svolto ieri mattina il seminario "Escavi e gestione dei sedimenti: da problema a opportunità. La nuova disciplina dei dragaggi". Organizzato dal ministero dell'Ambiente per illustrare la nuova normativa per le operazioni di dragaggio nei porti italiani, l'incontro è stato aperto dalla sottosegretaria Silvia Velo.

«Un pacchetto di interventi, due regolamenti e una modifica normativa - ha ricordato la sottosegretaria - che porteranno a superare le difficoltà tecniche e operative riscontrate in questi anni nella realizzazione delle opere di dragaggio. La riforma, un insieme di provvedimenti che ha visto il suo compimento con la pubblicazione sulla

(continua a pagina 2)



Illustrata la nuova normativa per il dragaggio nei porti italiani

Presentate nuove norme

Gazzetta Ufficiale del 6 Settembre del due regolamenti, definisce, finalmente, un quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure: in sintesi una normativa che affronta in maniera organica la questione dei dragaggi nelle varie tipologie dei porti italiani».

«Si tratta - ha continuato Velo - di un percorso di riforma atteso da anni che va nella direzione della semplificazione normativa senza trascurare il principio della massi-

ma precauzione ambientale e che favorisce l'utilizzo delle migliori

tecnologie disponibili per l'esecuzione degli interventi, a dimostrazione che sviluppo e sostenibilità ambientale possono e, anzi, devono coesistere».

«Un lavoro di 18 mesi - ha concluso la sottosegretaria - che si inserisce nella riforma complessiva del sistema portuale italiano portata avanti dal Governo e realizzato grazie alla collaborazione tra tutti gli Enti coinvolti: ministeri dell'Ambiente, dei Trasporti, della Salute, oltre a Regioni e comunità scientifica, Ispra, Iss e Cnr.

Sono poi seguiti gli interventi di Luigi Merlo, consigliere per la portualità e la logistica del Mit; Andrea Vaiardi, vice capo Ufficio legislativo del "Matim"; Laura D'Aprile, dirigente per le bonifiche ed il ri-

sanamento dello stesso ministero. Giuseppe Italiano, dirigente per la difesa del mare, sempre del Matim; David Pellegrini, ricercatore dell'Ispra e in rappresentanza di Cnr e Iss; Luca Marchesi, presidente Associazione agenzie regionali e provinciali per la protezione ambien-

te e Donatella Spano, coordinatrice della Commissione Ambiente ed energia della Conferenza delle Regioni».

Quindi le considerazioni di due dirigenti del ministero dell'Ambiente, Gaia Checcucci e Maria Carmela Giarratano.

Al ministro Gian Luca Galletti sono state invece affidate le conclusioni del seminario che è stato moderato dal giornalista Marco Frittella.

Dragaggi nei porti: al via la nuova normativa

Semplificazione e innovazione tecnologica per tutela ambiente

(ANSA) - GENOVA, 20 OTT - Semplificazione normativa, trasparenza delle procedure e utilizzo delle migliori tecnologie per le operazioni di dragaggio nei porti commerciali e turistici d'Italia. E' questo, in sintesi, l'obiettivo della complessa riforma dei dragaggi portata avanti dal sottosegretario all'Ambiente, Silvia Velo, e presentata oggi durante il Convegno "Escavi e gestione dei sedimenti: da problema a opportunità", che si è svolto oggi a Roma nella sede del Ministero dell'Ambiente.

Con la pubblicazione degli ultimi provvedimenti in Gazzetta Ufficiale, è entrata definitivamente in vigore la nuova normativa che punta a superare le difficoltà tecniche e operative riscontrate, negli ultimi anni, nella realizzazione delle opere di dragaggio nelle varie tipologie dei porti italiani e nella gestione e riutilizzo del materiale dragato. Si tratta di due regolamenti, il primo nelle aree portuali e marino-costiere che ricadono all'interno dei 39 Siti di interesse Nazionale (SIN), il secondo che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree SIN, a cui si aggiunge una modifica normativa che prevede che la tutela delle acque e del suolo avvenga attraverso l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili, analizzando il materiale da trattare caso per caso e nell'ottica della massima sostenibilità ambientale.

"Questa riforma, in linea con il primo capitolo della recente riforma portuale - ha dichiarato il sottosegretario Silvia Velo - consentirà la manutenzione e l'adeguamento dei fondali dei nostri porti secondo criteri di trasparenza e di tutela ambientale, con l'obiettivo di rendere le nostre infrastrutture portuali sempre più competitive, anche in termini turistici, rispetto allo sviluppo dei traffici internazionali".

La concentrazione di troppi poteri in un solo soggetto può creare problemi di coordinamento

Appalti, l'Anac fa da paciere

L'Authority ha ruolo precontenzioso. Decisioni impugnabili

di EUGENIO PISCINO
e CARMINO CESARANO

Il nuovo codice dei contratti pubblici (dlgs 18 aprile 2016 n. 50) ha ridefinito la funzione «precontenziosa» dell'Anac, volta alla composizione e alla prevenzione delle controversie in materia di procedure di affidamento dei contratti pubblici.

L'art. 211 disciplina due distinti procedimenti, genericamente qualificati come «precontenziosi», rimessi alla competenza dell'Autorità.

La stessa disposizione stabilisce la proponibilità del ricorso giurisdizionale avverso le determinazioni conclusive del precontenzioso (i pareri e le «raccomandazioni» vincolanti dell'Autorità), con ciò riconoscendo la loro natura provvedimentale.

Il riconoscimento esplicito dell'impugnabilità delle decisioni dell'Anac smentisce la tesi sulla alternatività alla tutela giurisdizionale dei rimedi previsti dall'art. 211.

La disciplina di cui all'art. 211 fonda la propria ratio nell'impostazione di fondo dell'intero impianto del nuovo codice, che attribuisce all'Anac ampi poteri di intervento e di controllo nel sistema dei contratti pubblici. I poteri paragiurisdizionali

dell'Anac, però, non risultano privi di controindicazioni e inducono a una riflessione sulla complessiva «tenuta» del sistema:

I) la concentrazione di poteri normativi, sanzionatori, amministrativi, contenziosi in un unico soggetto potrebbe risultare inopportuna;

II) l'Autorità potrebbe essere caricata di un'ulteriore funzione, che potrebbe spostare l'attenzione dal compito precipuo della regolazione generale del settore.

In sintesi le principali novità possono così riassumersi:

a) è fissato il termine di 30 giorni dalla richiesta per la pronuncia del parere precontenzioso;

b) è ridefinito il perimetro soggettivo dell'efficacia vincolante del parere che «obbliga le parti che vi abbiano preventivamente acconsentito»;

c) è prevista l'impugnabilità del parere dinanzi al giudice amministrativo.

Il contenuto della norma può schematizzarsi in due ipotesi distinte, considerate da altrettanti commi ed entrambe le fattispecie prevedono uno specifico e puntuale potere di intervento dell'Anac, in riferimento a singole procedure «di gara», allo scopo di verificarne la legittimità e di porre rimedio ai vizi event-

ualmente rilevati ed accertati. In entrambi le fattispecie è specificato che l'atto dell'Autorità è comunque sottoposto al sindacato del giudice amministrativo.

A) Nella prima fattispecie, la determinazione dell'Anac consegue ad una richiesta di parte ed è finalizzata a definire una possibile controversia (o anche una lite già in atto).

La possibile funzione di «filtro» è indiscutibile ed è presumibile l'effetto deflativo del contenzioso che il legislatore si era prefisso.

B) Nella seconda fattispecie, invece, la determinazione dell'Anac non interviene necessariamente su richiesta di parte, né è collegata ad una «controversia» o alla esistenza di una «questione»; ma, in assenza di una puntuale riserva di impulso di ufficio, è prevedibile che l'intervento dell'Autorità, in riferimento a particolari procedure, sarà originato dalle segnalazioni dei soggetti direttamente coinvolti nella vicenda.

La fattispecie del comma 2, pertanto, concerne il potere officioso dell'Anac di rilevare le illegittimità compiute dalle stazioni appaltanti nel corso delle attività di affidamento dei contratti, attivando un inedito procedimento di «autotutela doverosa», pre-

sidato da una pesante sanzione pecuniaria ricadente, direttamente, sul competente dirigente responsabile della stazione appaltante.

Potrebbe configurarsi in tal caso una peculiare forma di «controllo collaborativo» dell'Autorità, incentrato sul potere, anche officioso, di adottare atti di «raccomandazione vincolante», finalizzati al ripristino della legalità violata, attraverso l'imposizione dell'esercizio doveroso di una particolare forma di autotutela obbligatoria delle stazioni appaltanti.

Il rapporto tra le due diverse ipotesi regolate dall'art. 211 non è stato ben delineato dalla disposizione: tale carenza potrebbe originare un problema di coordinamento sistematico, poiché il procedimento precontenzioso di cui al comma 1, originato dalla iniziativa di una parte interessata alla risoluzione o prevenzione di una controversia, potrebbe trasformarsi, di fatto, in un'attività di controllo officioso dell'Anac sulla correttezza e legittimità della procedura (ai sensi del comma 2).

Pagina a cura
DELL'ASSOCIAZIONE
ASFEL E DEL GRUPPO
KIBERNETES