

Primo Piano:

- **Riforma dei porti (Gazzetta del Sud)**

Dai Porti:

Trieste:

- **"...Treni e porti, patto di ferro..." (MF)**
- **"...Parte il treno che unisce Adriatico e Baltico..." (Informazioni Marittime)**
- **"...Waterfront di Trieste e Napoli in attesa della svolta..."**
(Corriere Marittimo)

Genova:

- **"...Riparazioni navali crescono tutti i porti solo Genova è ferma..."**
(La Repubblica GE)
- **"...Delrio porta Genova in Cina..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)**
- **"...Più sicurezza in porto per la vigilanza privata..." (Il Secolo XIX)**
- **"...Porto di Genova, la'ndrangheta anche tra i camalli..."**
(Il Fatto Quotidiano)
- **"...Dall'antica barcaccia alle concentrazioni: storie di rimorchiatori..."**
(Il Secolo XIX)

La Spezia:

- **"...Nuovo stop di dragaggi..." (The Medi Telegraph)**

Livorno:

- **"...Porto, il futuro è nell'alleanza..." (Il Tirreno)**
- **"...I traffici crescono ma l'occupazione no..." (Il Tirreno)**
- **"...Negri vende Gip la prua verso la Darsena Europa..."**
(Corriere Marittimo)

Gioia Tauro:

- **"...Non si possono consegnare a Gioia Tauro le aree della città..."**
(Gazzetta del Sud)

Focus:

- **Spagna, oggi il decreto sui porti (L'Avvisatore Marittimo)**

Il caso Messina-Milazzo torna in Parlamento

*Si chiede al Governo di "sciogliere" l' accorpamento con la Calabria e di creare l' **Autorità dello Stretto***

Lucio D' Amico Tutti intenti a coltivare beghe di Palazzo mentre la città non riesce ad avere interlocuzioni forti, su temi decisivi, con il Governo nazionale. Il caso dell' **Autorità portuale** è emblematico. Dove eravamo rimasti? Alla raccolta di firme lanciata da una parte del Pd e agli strepiti del governatore Crocetta pronto, a suo dire, alla guerra istituzionale con lo Stato pur di difendere le prerogative di Messina e dello Stretto. Ma a presentare un atto concreto è stata una deputata non messinese, la siracusana Stefania Prestigiaco, ex ministra del governo Berlusconi (è lei che fece diventare "port core" il porto di Augusta, per evidenti interessi elettoralistici).

Nei giorni scorsi, infatti, la parlamentare di Forza Italia ha presentato un ordine del giorno con il quale si impegna il Governo «ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a contrastare la crisi in atto nel comparto del **trasporto marittimo** e dei porti italiani, valutando la possibilità di rivedere gli accorpamenti delle **Autorità portuali**, così come da ultimo definiti dal decreto legislativo numero 169 del 2016». Il riferimento diretto è rivolto all' accorpamento Gioia Tauro-Messina, oltre che ovviamente alla difesa del ruolo di porto guida di Augusta rispetto a Catania. «Si è deciso - scrive Stefania Prestigiaco - che i porti di Augusta e Catania facciano capo all' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia orientale, mentre i porti di Messina e Milazzo, rientrando nell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Meridionale e dello Stretto, dovranno far capo alla sede centrale di Gioia Tauro. Si è deciso, quindi, a torto, di accorpere Augusta e Catania, due porti di natura profondamente diversa; uno è porto petrolifero, tra i primi in termini di esportazioni a livello italiano; l' altro, il porto di Catania, è un porto commerciale e un porto passeggeri, decidendo di trasferire tra l' altro la sede a Catania, che non è porto "core".». Ma è grave, secondo la Prestigiaco, anche l' accorpamento di Messina e Milazzo con Gioia Tauro e il fatto che una porzione rilevantissima della Sicilia, una delle tre Città metropolitane dell' Isola, non abbia più la propria sede di **Autorità portuale**. Oltretutto, secondo la parlamentare forzista, il presunto risparmio di spesa considerato tra i motivi principali della riforma "spending review" che ha determinato l'

-segue

accorpamento dei porti italiani, non produrrà alcun risultato concreto mentre quella che è scaturita è una situazione conflittuale tra i vari territori, con conseguenze negative sulle economie delle città portuali interessate. L' esatto contrario degli obiettivi della "riforma Delrio".

LO SCALO DI TRIESTE RAFFORZA IL PRIMATO CON SERVIZI FINO AL BALTICO

Treni e porti, patto di ferro

Le Fs Italiane guidano la corsa allo sviluppo delle attività intermodali sui principali assi nord-sud europei. Sui quali sono tante le acquisizioni tra imprese ferroviarie

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Sarà forse per la «cura del ferro» voluta dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio, o forse per lo scossone dato dalla presentazione della nuova ambiziosa divisione Mercitalia Logistics del Gruppo FS Italiane, sta di fatto che in Italia il business della ferrovia cresce e con esso anche gli appetiti degli investitori. L'ultimo incoraggiante segnale è stata la partenza a Trieste del primo treno per Kiel, in Germania, servizio che unisce il mar Mediterraneo al Baltico. Il collegamento è un anello di una più lunga catena che da Turchia e Grecia arriva fino a Göteborg, in Svezia. Il servizio intermodale a lunga percorrenza è promosso dal gruppo logistico turco Ekol e al quale contribuiscono le imprese ferroviarie del gruppo FS Italiane, la tedesca TX Logistik e la neo costituita Mercitalia Rail, attiva in Italia.

Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, a proposito di questo nuovo ponte ferroviario e marittimo, ha detto: «Il progetto ha una grande valenza perché espande il raggio d'azione del porto di Trieste a nord, verso i Paesi scandinavi e potenzialmente la Russia; a sud-est, oltre la Turchia, partner ormai consolidato dello scalo, anche verso l'Iran e altre destinazioni. Il collegamento conferma la grande vocazione ferroviaria di Trieste, centrale per l'intero sistema portuale italiano». Non è un caso, infatti, che il ministro Delrio alla presentazione del progetto Mercitalia delle Fs

Italiane, abbia esplicitamente citato il caso di Trieste come esempio di polo in cui il trasporto su ferro delle merci funziona bene. Questo scalo ha visto un incremento del 68% dei traffici ferroviari in due anni (127% nel solo 2015), per un totale di più di 7.600 treni movimentati nell'anno appena concluso. A ciò si aggiunge una serie di investimenti infrastrutturali, realiz-



Zeno D'Agostino

zati. Ell' Authority e da soggetti privati, fra i quali spicca il potenziamento dello scalo ferroviario di Campo Marzio (investimento da 70 milioni di euro).

Renato Mazzoncini, amministratore delegato del gruppo FS Italiane, alla presentazione della nuova divisione Mercitalia Logistics, ha detto che «la cooperazione tra le ferrovie e i porti sta funzionando bene» e ha poi sottolineato che «circa 700 milioni di euro sul totale dei progetti di ammodernamento della rete a cui sta lavorando Rfi sono dedicati proprio agli scali marittimi e ai terminal intermodali».

A proposito dei cosiddetti «porti

secoli», l'amministratore delegato Marco Gosso ha aggiunto che, «del miliardo e mezzo di euro previsto nel piano industriale 2017-2026 di Mercitalia Logistics, 100 milioni sono per i tre terminal intermodali che saranno realizzati assieme a Hupac a Milano Segrate, Piacenza e Brescia entro il 2021». La nuova strategia di sviluppo delle Fs Italiane nel cargo è fondata proprio sul potenziamento dei servizi di trazione ferroviaria sui grandi corridoi infrastrutturali europei, in primis il Reno Alpi (che interessa i porti liguri) e il Baltico-Adriatico (Trieste).

Ed è proprio su questi corridoi che transiterà in futuro la fetta più importante del business ferroviario. Non a caso cominciano a vedersi alcune importanti ope-

razioni d'acquisizione. L'ultima in ordine di tempo è stata quella delle ferrovie francesi Sncf che hanno messo le mani sul 45% dell'impresa ferroviaria svizzera BLS Cargo. Finora le ferrovie francesi erano attive nel comparto merci sul proprio mercato domestico, oltre che in Italia e Germania tramite la controllata Captrain. Sempre in Svizzera viene dato ormai per fatto anche il passaggio di Crossrail dal gruppo logistico Rhénus a SBB Cargo, quest'ultima controllata dalle ferrovie nazionali elvetiche. Entrambe le società oggetto di acquisizione sono attive in Italia, rispettivamente tramite Sbb Cargo Italia e Crossrail Italia. Altre operazioni di M&A sono attese nel corso dei prossimi mesi. (riproduzione riservata)

Informazioni Marittime

Trieste-Kiel-Goteborg, parte il treno che unisce Adriatico e Baltico

Parte da **Trieste** il primo treno che unisce i mari Adriatico e Baltico. La cerimonia di inaugurazione ufficiale del nuovo servizio intermodale a lunga percorrenza dallo scalo giuliano sulla direttrice **Kiel-Göteborg**, in arrivo e partenza via mare dalla Turchia e dalla Grecia, si è tenuta ieri presso il terminal EMT del Molo VI.

Il servizio promosso da **EKOL**, operatore logistico turco che ha acquisito di recente la partecipazione di maggioranza del terminal EMT, è stato avviato con successo da qualche settimana e rappresenta il primo collegamento operativo lungo il corridoio TEN-T Adriatico-Baltico.

La partenza è prevista ogni mercoledì alle ore 11 da Trieste con l'arrivo il giorno successivo a Kiel in Germania alle ore 13, per una distanza ferroviaria di 1.360 km coperta in 26 ore. Il carico prosegue poi via mare per ulteriori 234 miglia, per raggiungere la destinazione finale di Göteborg in Svezia nella mattinata di venerdì mattina, dopo 14 ore di navigazione.

“Questo progetto ha una grande valenza perché espande il raggio di azione del porto di Trieste a nord, verso i paesi scandinavi e potenzialmente la Russia; a sud-est, oltre la Turchia, partner ormai consolidato dello scalo, anche verso l'Iran e altre destinazioni. Il collegamento conferma la grande vocazione ferroviaria di Trieste, centrale per l'intero sistema portuale italiano, dimostrando che si può lavorare insieme al Governo, a RFI e agli operatori privati per sviluppare progetti che portino vantaggi competitivi in breve tempo”, ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino.

Il nuovo collegamento si inserisce nel contesto del crescente sviluppo del porto di Trieste, che ha visto un incremento del 68% di traffici ferroviari in due anni (+27% nel solo 2015), per un totale di più di 7600 treni movimentati nell'anno appena concluso, cui si è abbinata una serie di investimenti infrastrutturali, realizzati dall'Authority e da soggetti privati. La frequenza settimanale del servizio verrà a breve raddoppiata, dati i crescenti volumi di traffico, con la previsione di un potenziamento fino a 3 rotazioni ogni 7 giorni.

Alla realizzazione del progetto collaborano TX Logistik e Mercitalia Rail per la trazione ferroviaria, Alpe Adria e la stessa TX Logistik in qualità di MTO, e Stena Line cura la prosecuzione marittima fino a Göteborg.

All'inaugurazione sono intervenuti: Francesco Parisi, presidente della Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Ahmet Musul, amministratore delegato Ekol, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Robert Rydberg, ambasciatore di Svezia in Italia, Debora Serracchiani, presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Roberto Dipiazza, sindaco di Trieste, Dirk Claus, amministratore delegato del porto di Kiel e Pietro Mancuso, amministratore delegato di TX Logistik.

“Il porto di Trieste, anche grazie a questo collegamento, si conferma come uno dei più importanti scali d'Italia. L'unico che è riuscito in questo momento a concretizzare un sogno logistico fondamentale: essere il cardine tra nord e sud lungo il corridoio Adriatico-Baltico” ha annunciato Debora Serracchiani, presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

“Oggi si celebra l'inizio di un servizio intermodale che amplia notevolmente le prospettive di mercato del porto di Trieste, ponendolo realmente al centro di un sistema che collega il Nord Europa con l'Oriente e che dall'altro ha una profonda valenza simbolica, perché è il primo reale collegamento sul corridoio Adriatico-Baltico” ha sostenuto Francesco Parisi, presidente della Francesco Parisi Casa di Spedizioni.

“Nell'ambito della costante strategia espansiva di EKOL, siamo molto lieti di offrire un nuovo ponte intermodale che collega l'Estremo Oriente - la Turchia e l'Iran - con Trieste, il centro dell'Europa ma anche la Germania settentrionale, il Mar Baltico, la Scandinavia e la Russia. Un servizio efficiente in termini di tempo e anche ecologico, perché riduce il traffico sulle strade e le emissioni, e che potrà aprire nuove opportunità di business economico tra le aree che connette” ha affermato Ahmet Musul, amministratore delegato Ekol.

-segue

Per Robert Rydberg, ambasciatore di Svezia in Italia: "Nel contesto di nazioni che guardano al protezionismo e al chiudere le frontiere, è importante mostrare come il libero scambio sia una fonte importante di sviluppo economico, benessere e relazioni pacifiche. Questo nuovo collegamento è quindi il simbolo che un ponte tra i continenti europeo e asiatico è possibile e positivo".

"Mai come in questo momento - ha dichiarato Roberto Dipiazza, sindaco di Trieste - la nostra città vive una grande progettualità: Porto Nuovo, Porto Vecchio e anche EZIT mostrano come nonostante la crisi, Trieste stia guardando avanti e già lavorando per nuovi traguardi. L'impegno delle istituzioni deve essere quello di lavorare assieme nell'interesse del territorio. Solo così si può crescere e creare sviluppo e lavoro".

"Kiel e Trieste sono punti di partenza cruciali per i traffici marittimi verso la Scandinavia e la Turchia, e il collegamento ferroviario tra di loro rappresenta il metodo migliore per connettere questi due importanti hub logistici, e apre nuove incredibili potenzialità. Già il fatto che il servizio sia "tutto esaurito" mostra come ci sia interesse e ci fosse necessità di creare questo servizio" ha ribadito Dirk Claus, amministratore delegato del porto di Kiel.

"Questo progetto - ha concluso infine Pietro Mancuso, amministratore delegato di TX Logistik - mostra la collaborazione tra diverse realtà parte del gruppo Ferrovie Italiane e ha un concreto risvolto ecologico, togliendo dalle strade un gran numero di camion e riducendo quindi le emissioni nocive. Si tratta inoltre di un collegamento più efficiente, perché via intermodale le mete di partenza e arrivo sono collegate più rapidamente, permettendo così di soddisfare meglio le esigenze dei clienti".

Waterfront di Trieste e Napoli in attesa della svolta

TRIESTE- Situazioni diverse ma accomunate dalla necessità di dare finalmente seguito – con prospettive di vero sviluppo - a ciò che è stato bloccato per troppi anni. E' questa la similitudine più evidente tra i waterfront di Trieste e Napoli, emersa alla conviviale del Propeller Club triestino, che ha visto la partecipazione di docenti universitari e rappresentanti delle istituzioni su un tema particolarmente delicato per entrambe le città. Ad aprire la discussione **Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale**, che ha ripercorso la storia del “muro” che a Napoli divide il mare e la città e sottolineato la necessità di ricucire un rapporto, ad iniziare dal trasporto pubblico. «E' necessario definire funzioni strategiche, avere chiaro un modello di mobilità, avere sostenibilità economica. Tutto ciò – ha spiegato Spirito - significa legare il futuro del Porto a quello della città».

Un'improrogabile esigenza, quella di poter contare su una strategia, quella descritta anche da **Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, alla quale fa capo il porto di Trieste. Concentrando il suo intervento soprattutto sul Porto Vecchio, da trent'anni in attesa di essere recuperato ad un qualche utilizzo, D'Agostino ha chiarito che *«... prima di qualsiasi ragionamento la città dovrebbe dire in quale direzione vuole andare. L'intervento pubblico a Trieste deve dire ciò che non si può fare. In Porto Vecchio serve un atto che definisca che chi compra le aree abbia poi disponibilità dell'accesso al mare»*. All'architetto Francesco Krecic della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia è toccato spiegare che i vincoli architettonici non devono sempre essere visti come limitazioni, mentre a Giulio Bernetti, dirigente del Comune di Trieste (Area città e territorio) il compito di attrarre l'attenzione sulle questioni delle reti di sottoservizi e del trasporto pubblico, che sembrano essere oggi i due maggiori ostacoli alla fattibilità economica di un progetto di sviluppo dello stesso Porto Vecchio.

Ecco il superbacino. A Gioia Tauro

MASSIMO MINELLA

BENE ha fatto il presidente **del Authority** Paolo Signorini a suonare la sveglia sulle riparazioni navali a Genova. Il fatto è che la sua pur fodevole volontà di rimettere in moto pro-

getti paralizzati da anni rischia di essere tardiva rispetto alla concorrenza italiana. Mentre infatti Genova riprova a camminare, gli altri stanno già correndo. L'appuntamento con la gara per l'Ente Bacini arriverà in fondo, nella migliore delle ipotesi, in autunno. I progetti di crescita dei privati attendono risposte da anni.

SEGUE A PAGINA VII

Riparazioni navali crescono tutti i porti solo Genova è ferma

Gioia Tauro costruirà il superbacino, a Piombino i cassoni della Concordia, Napoli e Palermo rilanciano

«DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

El Blueprint di Renzo Piana si è appena bloccato nella gara per le aree ex Fiera (nessun vincitore alla competizione internazionale), figurarsi quando si tornerà a parlare di divisione fra nautica e industria, di tombamenti di aree eccetera.

Quindi conviene ancorarsi a questa unità istituzionale che ribadisce la volontà di rilanciare il settore industriale del porto, legandone anche i destini al riassetto dell'intero waterfront di levante. La speranza è che tutto questo non finisca per essere tardivo. Per rendersene conto, basta dare un'occhiata a quello che sta succedendo in giro per l'Italia. E non è necessario guardarsi troppo indietro perché le decisioni strategiche, in alcuni casi, sono fresche di oro. Un esempio? Meglio due. Il via libera del Senato al provvedimento sul Mezzogiorno porta al suo interno anche il piano di rilancio del porto di Gioia Tauro. Piano che poggia soprattutto sulla riconversione del personale che si concentrerà sul nuo-

vo polo delle riparazioni navali. Gli investimenti messi a bilancio per lo scalo calabrese, e che verranno gestiti da un'Agenzia ad hoc, prevedono infatti la costruzione di un nuovo superbacino che consentirà di riparare le grandi navi superiori ai 350 metri di lunghezza. Eccolo che torna, il superbacino, ma ben distante da Genova. Il nostro, la Lanterna lo regalò di fatto (un milione di dollari) a un imprenditore turco il cui gruppo ancora oggi lo utilizza alla grande, poco distante da Istanbul. Da allora tante promesse e zero fatti. Nel corso degli anni, il progetto del superbacino è stato galleggiante, poi in muratura, poi né l'uno né l'altro, chiudendo il ragionamento con un'ipotesi di ampliamento di uno dei bacini esistenti.

Ma se Gioia Tauro si prepara alla discesa in campo, c'è un altro porto più attivo che mai sul fronte delle riparazioni. Stiamo parlando di Piombino, porto che cresce, sul fronte industriale, con il supporto degli imprenditori genovesi. Ricordate la battaglia per la demolizione della Costa Concordia? La vinse Genova e tutta la Toscana insor-

se, rivendicando la demolizione per Piombino, perché più vicina al luogo del disastro e, a detta delle autorità locali, attrezzata per un'operazione di questo tipo. Si puntò invece su Genova, dando però al porto di Piombino la garanzia che dal business delle demolizioni non sarebbe stato escluso. Tutt'altro, proprio qui sarebbe nato il centro specializzato per le demolizioni delle navi militari, senza chiudere la porta al fronte commerciale. Insieme a imprenditori locali (il gruppo Neri) i gruppi genovesi Mariotti e San Giorgio costituirono allora la società Pim Piombino industrie marittime) che proprio ieri ha ricevuto i primi dodici cassoni galleggianti che vennero utilizzati per consentire il galleggiamento della Costa Concordia nel viaggio verso Genova. Cassoni in acciaio che la "Pim", che ha in concessione nel porto di Piombino l'area attrezzata per le demolizioni navali e per attività cantieristica, ha deciso di stoccare qui. «In questo momento siamo ancora nella fase delle autorizzazioni, e quando arriveranno i via libera l'azienda deciderà se avviare

a demolizione i cassoni oppure riciclarli o utilizzarli per altro lavorazioni. E comunque lavoro che arriva a Piombino — sottolineato il commissario **del Autorità portuale** Luciano Guerrieri — e più che altro il segnale dell'inizio di un'attività che nei prossimi mesi potrà decollare». E corto docollerà con gli stessi imprenditori genovesi che stanno facendo crescere anche il porto di Marsiglia, che a loro ha concesso i bacini più grandi dell'area portuale.

Ma la sfida italiana al business delle demolizioni prosegue anche in altri due scali: Napoli e Palermo. Nel porto siciliano, Pincantieri ha investito parecchi milioni di euro per rimettere a posto un bacino di carenaggio in grado di ospitare le grandi navi.

Altrettanto robusto l'intervento previsto nel porto di Napoli. Qui il presidente **Galleantha-city** Pietro Spirito, dopo aver reso operativo il comitato di gestione e nominato il segretario generale, ha subito rilanciato il tema del bacino. Sarà una struttura pubblica con investimenti privati, così da inserire lo scalo campano all'interno

- segue

del mercato delle riparazioni. Progetti concreti e subito operativi, insomma, mentre Genova riparte dall'apertura di un tavolo di confronto. Iniziativa legittima e obbligatoria, utile peraltro a rivendicare la professionalità degli addetti della Lanterna e la disponibilità delle imprese a investire. Ma occorre accelerare il più possibile i tempi, prima che sia troppo tardi, anche su questo versante del porto di Genova.

GIUGNO 2014 | L'ESPRESSO | 141

Con i finanziamenti del provvedimento sul Mezzogiorno si punterà sul settore industriale



GIOIA TAURO

Nel porto calabrese verrà costruito un superbacino galleggiante



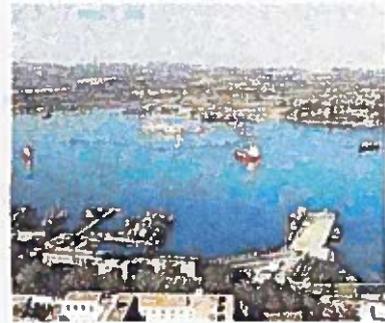
PIOMBINO

Nel porto toscano opera la "Pim" con imprenditori genovesi nel capitale



PALERMO

Fincantieri ha investito parecchio per il business delle riparazioni di grandi navi



NAPOLI

Il presidente [Ennio Morici](#), Pietro Spirito rilancia il nuovo bacino pubblico-privato



IL PRESIDENTE E IL SUPERBACINO

Sopra, il presidente [Ennio Morici](#) Paolo Signorini, a fianco l'addio a Genova del superbacino galleggiante



Il Secolo XIX

Delrio porta Genova in Cina

Il governo promuove il porto come terminale europeo della "Via della Seta"

GENOVA. Non succedeva da 10 anni che un ministro dei Trasporti italiano andasse in Cina: oggi e domani, nel quadro della visita del presidente Mattarella, Graziano Delrio incontrerà a Pechino l' omologo cinese, insieme al vicepresidente della Commissione nazionale per lo sviluppo (Ndr), i responsabili dell' aviazione civile e l' amministratore delegato della maggiore banca in Cina, la Icgc. Obiettivo - spiegano al ministero - è affermare il sistema italiano come partner concreto nell' ambito dell' iniziativa One Belt One Road (Obor, il megapiano di investimenti esteri avviato da Pechino nel 2014), provando a individuare gli interessi cinesi a investire nel sistema portuale e logistico italiano lungo quella che è stata definita "la Via della Seta del 21esimo secolo": uno snodo di corridoi logistici, porti e aree industriali che parte dalla Cina e attraversa tutto il continente euro - asiatico. Una posizione che era già emersa all' inizio di settembre nell' incontro bilaterale tra l' ex premier Matteo Renzi e il presidente cinese Xi Jin Ping, e ancora a margine dell' ultimo G20.

Delrio, per conto del governo Gentiloni, illustrerà la strategia per le infrastrutture e il Piano nazionale per la portualità, che ha riportato il ministero a un ruolo di coordinamento degli investimenti strategici.

Proprio per questo saranno portate all' attenzione dei cinesi possibili collaborazioni nei collegamenti aerei e nel settore infrastrutturale.

In particolare, secondo quanto risulta al Secolo XIX, la delegazione (con Delrio ci sarà il numero uno della Cassa depositi e prestiti Fabio Gallia, i vertici delle Ferrovie e i rettori dei Politecnici di Torino e Milano) starebbe valutando se proporre allo staff del ministro Li Shenglin i sistemi portuali di Genova e Trieste come strumenti strategici di alimentazione dell' Europa dei traffici provenienti dalla Cina.

Su questi due porti infatti pendono una serie di progetti di massima, elaborati appunto con i politecnici torinese e meneghino, con la società di consulenza PriceWaterCooper e la stessa Cdp, che riguardano il corridoio Reno -Alpi e Baltico Adriatico.

Ora, su Genova -Savona (primo porto d' Italia, sbocco dell' area più industrializzata d' Europa) l' idea sarebbe coinvolgere gli istituti finanziari cinesi che già lavorano nella One Belt One Road (a partire dalla Icgc) su un' opera passiva come la nuova diga foranea ma anche su un progetto di terminal unico nel bacino di Sampierdarena, creando una società che oltre l' orizzonte del 2021-22, anno di apertura del

- segue -

Terzo valico, unisca gli attuali terminalisti con le Ferrovie dello Stato, quelle svizzere (Sbb) e la Cdp. È un'ipotesi tutta da costruire, ma il mega-terminal partecipato dal governo elvetico di fatto aggancerebbe Genova al Corridoio Reno-Alpi, integrando le aspirazioni della Svizzera (la merce sul territorio nazionale deve passare solo su treno, secondo il disegno della ministro dei Trasporti Doris Leuthard) e permettendo a Genova-Savona di strappare quote ai porti del Nord Europa sul mercato della regione alpina e della Germania. Un affare da due miliardi di euro: per la Cina ci sarebbe l'opportunità di investire su un bacino portuale che affianca quattro dei maggiori terminalisti mondiali (gli stessi cinesi di Cosco, poi Apm, Psa e Msc) con l'impegno dello Stato italiano definito dalla realizzazione del Terzo valico e della Gronda autostradale (Dg Concorrenza permettendo).

La scelta del governo di presentare Genova-Savona sarebbe maturata anche d'intesa con la Regione Liguria della giunta Toti, che da tempo punta sul Corridoio Reno-Alpi in sintonia con Piemonte e Lombardia.

Il capitolo triestino è ancora più ambizioso, perché risponde alle aspirazioni europee di unificare i porti di Trieste e Capodistria, che nonostante una forte concorrenza hanno movimentato complessivamente poco più del totale della sola Spezia, ma che insieme, condividendo le infrastrutture alle loro spalle dedicate alla logistica, possono davvero diventare il porto della Germania sul Mediterraneo. Secondo gli studi, Trieste-Koper - unificata da una ferrovia di 6 chilometri andrebbe gestita da un'agenzia europea indipendente, avendo in Divaccia il suo snodo logistico. La località del Carso sarebbe collegata con una nuova ferrovia a Monfalcone e alla stessa Capodistria, secondo un progetto da anni accarezzato dagli sloveni. Valore totale 3 miliardi, che potrebbero sollecitare l'interesse cinese. L'intesa Italia-Slovenia è da tempo sollecitata dalla commissaria europea ai Trasporti, la slovena Violeta Bulc. Progetti coraggiosi, come richiesto in Cina. Se davvero emergeranno dalla carta, si saprà in pochi giorni.

SIMONE GALLOTTI, ALBERTO QUARATI

Delrio porta Genova in Cina / IL RETROSCENA

Genova - Il governo promuove il porto come terminale europeo della "Via della Seta". Missione con Mattarella: Adriatico e Mar Ligure al centro del dialogo.

Genova - **Non succedeva da 10 anni che un ministro dei Trasporti italiano andasse in Cina:** oggi e domani, nel quadro della visita del presidente Mattarella, Graziano Delrio incontrerà a Pechino l'omologo cinese, insieme al vicepresidente della Commissione nazionale per lo sviluppo (Ndr), i responsabili dell'aviazione civile e l'amministratore delegato della maggiore banca in Cina, la Icbc. **Obiettivo - spiegano al ministero - è affermare il sistema italiano come partner concreto nell'ambito dell'iniziativa One Belt One Road (Obor, il megapiano di investimenti esteri avviato da Pechino nel 2014),** provando a individuare gli interessi cinesi a investire nel sistema portuale e logistico italiano lungo quella che è stata definita "la Via della Seta del 21esimo secolo": uno snodo di corridoi logistici, porti e aree industriali che parte dalla Cina e attraversa tutto il continente euro-asiatico. Una posizione che era già emersa all'inizio di settembre nell'incontro bilaterale tra l'ex premier Matteo Renzi e il presidente cinese Xi Jin Ping, e ancora a margine dell'ultimo G20.

Delrio, per conto del governo Gentiloni, illustrerà la strategia per le infrastrutture e il Piano nazionale per la portualità, che ha riportato il ministero a un ruolo di coordinamento degli investimenti strategici. Proprio per questo saranno portate all'attenzione dei cinesi possibili collaborazioni nei collegamenti aerei e nel settore infrastrutturale. **In particolare, secondo quanto risulta al Secolo XIX, la delegazione (con Delrio ci sarà il numero uno della Cassa depositi e prestiti Fabio Gallia, i vertici delle Ferrovie e i rettori dei Politecnici di Torino e Milano) starebbe valutando se proporre allo staff del ministro Li Shenglin i sistemi portuali di Genova e Trieste come strumenti strategici di alimentazione dell'Europa dei traffici provenienti dalla Cina.** Su questi due porti infatti pendono una serie di progetti di massima, elaborati appunto con i politecnici torinesi e meneghino, con la società di consulenza PriceWaterCooper e la stessa Cdp, che riguardano il corridoio Reno-Alpi e Baltico-Adriatico.

-segue

Ora, su Genova-Savona (primo porto d'Italia, sbocco dell'area più industrializzata d'Europa) l'idea sarebbe coinvolgere gli istituti finanziari cinesi che già lavorano nella One Belt One Road (a partire dalla lcbc) su un'opera passiva come la nuova diga foranea ma anche su un progetto di terminal unico nel bacino di Sampierdarena, creando una società che oltre l'orizzonte del 2021-22, anno di apertura del Terzo valico, unisca gli attuali terminalisti con le Ferrovie dello Stato, quelle svizzere (Sbb) e la Cdp. **È un'ipotesi tutta da costruire, ma il mega-terminal partecipato dal governo elvetico di fatto aggancerebbe Genova al Corridoio Reno-Alpi, integrando le aspirazioni della Svizzera (la merce sul territorio nazionale deve passare solo su treno, secondo il disegno della ministro dei Trasporti Doris Leuthard) e permettendo a Genova-Savona di strappare quote ai porti del Nord Europa sul mercato della regione alpina e della Germania.** Un affare da due miliardi di euro: per la Cina ci sarebbe l'opportunità di investire su un bacino portuale che affianca quattro dei maggiori terminalisti mondiali (gli stessi cinesi di Cosco, poi Apm, Psa e Msc) con l'impegno dello Stato italiano definito dalla realizzazione del Terzo valico e della Gronda autostradale (Dg Concorrenza permettendo). La scelta del governo di presentare Genova-Savona sarebbe maturata anche d'intesa con la Regione Liguria della giunta Toti, che da tempo punta sul Corridoio Reno-Alpi insieme a Piemonte e Lombardia.

Il capitolo triestino è ancora più ambizioso, perché risponde alle aspirazioni europee di unificare i porti di Trieste e Capodistria, che nonostante una forte concorrenza hanno movimentato complessivamente poco più del totale della sola Spezia, ma che insieme, condividendo le infrastrutture alle loro spalle dedicate alla logistica, possono davvero diventare il porto della Germania sul Mediterraneo. **Secondo gli studi, Trieste-Koper - unificata da una ferrovia di 6 chilometri - andrebbe gestita da un'agenzia europea indipendente, avendo in Divaccia il suo snodo logistico.** La località del Carso sarebbe collegata con una nuova ferrovia a Monfalcone e alla stessa Capodistria, secondo un progetto da anni accarezzato dagli sloveni. Valore totale 3 miliardi, che potrebbero sollecitare l'interesse cinese. L'intesa Italia-Slovenia è da tempo sollecitata dalla commissario europeo ai Trasporti, la slovena Violeta Bulc. Progetti coraggiosi, come richiesto in Cina. Se davvero emergeranno dalla carta, si saprà in pochi giorni.

Il Secolo XIX

L' Italia in Cina candida Genova e Trieste nuove porte d' Oriente

LA MISSIONE di Stato dell' Italia in Cina, nel quadro della visita del presidente Sergio Mattarella, potrebbe vedere il ministro dei Trasporti Graziano Delrio proporre a Pechino i sistemi portuali di Genova e Trieste come strumenti strategici di alimentazione dell' Europa dei traffici provenienti dalla Cina.

PUNTI DI VISTA

PIÙ SICUREZZA IN PORTO PER LA VIGILANZA PRIVATA

MARZIO BIANCHI MARTINA

Ancora Genova, ancora il suo porto che torna agli onori della cronaca. Questa volta a farne le spese, come spesso accade, è una guardia giurata della Sicuritalia che durante l'espletamento del proprio servizio è stata travolta da una transenna mobile di plastica rigida. La dinamica, apparentemente semplice, presenta e rileva invece una criticità non giustificabile né dal punto di vista lavorativo né dal punto di vista della sicurezza.

Un trattore stradale, non fermandosi allo stop e all'alt richiesto dal servizio di sicurezza, accelerando in fase di ingresso presso il Varco Etiopia situato in via Lungo Mare Canepa, urta la transenna per poi sparire all'interno del porto.

L'addetta alla vigilanza viene trasportata al pronto soccorso di Villa Scassi con ematomi e contusioni. Ancora **Autorità Portuale**, che coordina l'appalto, ancora "non" sicurezza. Ma quale sicurezza se non puramente quella economica di una committenza insensibile alle necessità degli operatori che operano in ambito portuale o di una impresa che, non rispettando quanto previsto da norme contrattuali e

della sicurezza sul lavoro, si sovrappone.

Le condizioni ambientali nelle quali continuano a lavorare le guardie giurate insieme ai colleghi non armati, evidenziano criticità impensabili e inconcepibili: gabbiotti posizionati dal lato sbagliato della carreggiata rispetto al verso di marcia; gabbiotti con porte e finestre rotte; tempi medi per potersi recare in bagno per necessità fisiologiche che sfiorano l'ora prima che qualcuno possa dare il cambio al collega in servizio.

Impensabile che in uno Stato democratico come il nostro, con la tecnologia avanzata come la nostra, ci siano ancora accessi a luoghi sensibili e soggetti ad attività antiterrorismo presidiati da sbarre mobili di plastica che si muovono al primo soffio di vento e che obbligano la guardia giurata a rincorrerla.

Prima che possano verificarsi ulteriori e gravi incidenti chiediamo, pertanto, a voce alta che tutte le istituzioni e gli organi di controllo effettuino accertamenti capillari delle inumane condizioni lavorative cui sono costretti gli operatori della vigilanza privata nel suo complesso.

L'autore è Uiltucs Liguria

NORDISTI

Porto di Genova, la 'ndrangheta anche tra i camalli

» **GIANNI BARBACETTO**

Ormai lo abbiamo imparato. Al Nord, le cosche non sono un virus alieno, un contagio venuto da un altro mondo, un'infezione che non ha nulla a che fare con il tessuto sociale e produttivo di noi nordisti. Da Genova ci arriva l'ennesima conferma: perfino i camalli sono stati contagiati. Alcuni di loro si sono messi al servizio della 'ndrangheta che aiutano nel traffico di droga. I camalli sono gli scaricatori del porto di Genova. Figure mitiche che hanno fatto la storia della città e che mantengono un grande potere, con una Compagnia di mille soci e 30 milioni di fatturato.

Poi arriva un pentito di mafia e racconta. «Per fare arrivare i container, a un certo punto è stata scelta Genova, perché a Gioia Tauro i controlli erano spaventosi e si perdeva troppo. Per questo l'import della droga è stato spostato in Liguria. I nostri vertici volevano giocare sul sicuro». A parlare è Pietro Mesiani Mazzacuva, avvocato, cognato del boss Domenico Molè, 'ndrangheta della Piana. Mesiani Mazzacuva è un colletto bianco delle cosche, per conto delle quali gestisce in Liguria affari puliti, come due cliniche private a lui intestate. Ma a un certo punto, come raccontano Marco Grasso e Matteo Indice sul *Secolo XIX*, inizia uno scontro dentro i clan calabresi che arriva fino in Liguria. Il colletto bianco teme di finire come finiscono i perdenti delle guerre di mafia: con un paio di pallottole in corpo. Decide allora di collaborare con i magistrati. E racconta la grande svolta: lo spostamento dalla Calabria a Genova del baricentro del traffico. Troppo pericolosa, Gioia Tauro. Meglio il porto della Lanterna. Le navi cariche di cocaina partono dalla Colombia, porto di Barranquilla, transitano a Santo Domingo, fanno scalo ad Atene. Poi approdano a Genova. «La droga veniva prelevata all'interno dell'area portuale», racconta il colletto bianco pentito. «A Genova i Molè stavano facendo una ditta».

L'OPERAZIONE "Provvidenza", coordinata dal procuratore di Reggio Calabria Federico Cafiero de Raho, è quella che ha prodotto 33 arresti e sequestrato beni per

40 milioni di euro. A Milano ha portato in carcere il boss Antonio Piromalli, rampollo-manager di una famiglia pesante di 'ndrangheta che aveva messo le mani sull'Ortomercato. L'organizzazione aveva sviluppato business milionari tra Milano e gli Stati Uniti, dall'industria dell'ortofrutta alla moda. Grazie a una joint venture con la famiglia Gambino di New York, esportava negli Usa olio di sansa spacciato come pregiatissimo extravergine d'oliva. Una multinazionale degli affari sporchi e puliti con il cuore in Calabria e le società operative a Milano e Genova.

Con a disposizione anche qualche squadra di camalli: «Aprono i cardini dei container, smontano le porte completamente con un macchinario, non hanno nemmeno bisogno di rompere i sigilli», racconta Mesiani Mazzacuva. «Tutto avviene fra i moli. Quando sanno che arriva un carico si fanno mettere di turno e lo aprono loro. Poi mettono il carico nei sacconi lo cacciano fuori dalle recinzioni. O eludono i controlli in altro modo».

Preoccupati i leader dei camalli. «Di fronte a un carico di droga delle dimensioni che dicono di aver scoperto non può esserci la furbata d'un singolo. Il gruista è il primo che deve sapere quale contenitore è giusto, devono farsi trovare pronti lui che lo scarica e gli altri che stanno in banchina a metterci le mani sopra. Il terzo passaggio è quello all'uscita dal porto, dalla dogana, e anche lì serve un altro jolly perché i controlli oggi sono più precisi». Sì, senza tanti "jolly", genovesi o milanesi, la 'ndrangheta non sarebbe così potente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GAVARONE, DELLEPIANE & CO.: LE FAMIGLIE DEL PORTO

Dall'antica barcaccia alle concentrazioni: storie di rimorchiatori

Così i "barcassanti" sono diventati una potenza

ALBERTO GUARATI

IL PORTO di Genova a fine Ottocento è una realtà liquida. Intorno alle banchine corrono persone, merci, carri, navi, cammelli, confidenti, spedizionieri, marinai da ogni parte del mondo. Anche le attività di rimorchio non sfuggono al contesto. I *barcassanti*, ricevute notizie più o meno informali sulle navi che stanno per entrare in porto, si lanciano miglia al largo per agganciare velieri e vapori. La barcaccia è il mezzo di bordo che venne a lungo usato per far approdare i velieri alle banchine, e per questo fino a non molti anni fa i rimorchiatori erano detti così, e a Genova barcassanti erano appunto il loro equipaggio e armatori.

Stufi di una regata e una battaglia navale al giorno, i primi barcassanti si consorziano nel 1902 sotto l'insegna dei Rimorchiatori Genovesi, e otto anni dopo - nota l'esperto di storia della navigazione Pietro Berti - sono già 11 le unità armate. La Rimorchiatori riuniti nasce nel 1922, primo riassetto del consorzio dei barcassanti, fondatori le famiglie Bianchi, Bertorello, Bruzzone, Cichero, Dall'Orso, De Barbieri, Gavarone, Podestà, Pescetto, Roncallo e Vicini. Oggi gli azionisti della Rr sono rimasti le famiglie Gavarone e Dellepiane, con i cugini Gregorio Gavarone amministratore delegato dal 2001 e

Giovanni Dellepiane presidente dallo stesso anno e in precedenza amministratore delegato dal '79, nei primi anni affiancato da Pier Luigi Solari.

Dall'epoca dei barcassanti la Rr ha costruito il più grande gruppo mediterraneo nel settore dei rimorchiatori: negli anni Trenta gli investimenti per le unità di ultima generazione necessari a gestire i grandi transatlantici della Società Italia, nel dopoguerra l'avvento delle unità diesel, dagli anni Cinquanta l'espansione oltre il porto di Genova, con la Armarsarda di Cagliari, mentre ai vertici del gruppo siedono Angelo Pescetto, Attilio Bianchi, Giovanni Gavarone, Renato Cichero, Attilio Podestà.

Negli anni Ottanta la creazione della flotta d'altura, con la Finarge, nei Novanta l'estensione del servizio di rimorchio a Salerno, cui il decennio successivo sono seguite Malta, Norvegia, Colombia e Brasile. Fino, siamo nel 2014, all'ingresso nel 50% della Gesmar della famiglia Vitiello, e all'acquisizione lo scorso anno di Augustea, che porta la flotta del gruppo a 100 navi con presenza complessiva nei porti Ravenna, Trieste, Ancona, Ortona, Vasto, Termoli, Pescara, Augusta, Siracusa, Catania e Pozzallo. Con discrezione, questi armatori hanno scalato e poi ceduto il capitale degli acquirenti genovesi, e sono tutt'ora

presenti in Yarpa, la società di investimenti che riunisce le maggiori famiglie della città.

Il settore del rimorchio è in attesa del regolamento dedicato del Codice appalti, le vecchie concessioni per il servizio nei porti scadranno nei prossimi anni (a Genova nel 2020) e il fenomeno delle concentrazioni sta coinvolgendo inevitabilmente anche questo segmento delle attività portuali.

I genovesi Dellepiane sono una famiglia che ha un forte radicamento nell'ambito dell'edilizia e loro storia armatoriale si completa nella sin qui brillante esperienza di Rr.

Per quanto riguarda i Gavarone, l'esperienza armatoriale risale invece alla fine dell'Ottocento, quando la famiglia - fin qui costruttori navali a Varazze - acquista tre velieri in ferro, per avviare un'impresa di trasporto carichi secchi. Una vocazione, come ricorda lo stesso Gregorio Gavarone, che permane nel tempo: ancora oggi Rr arma due portacontainer e una rinfusiera. La famiglia rilevarono il Lloyd Mediterraneo negli anni Trenta, la loro nave "Grazia" è nel 1939 la perdita della flotta italiana sulle mine tedesche, con sei vittime tra l'equipaggio. Dal 1920 i Gavarone fondano a Molo Giano la Industrie Navali Società Anonima (Insa), che si occupa dell'allestimento dei maggiori transatlantici dell'epoca. Dopo

- segue

la guerra, e a seguito della scomparsa di Giovanni Gavarone padre di Gregorio, la famiglia abbandona progressivamente la navigazione per dedicarsi sempre più alle attività del rimorchio.

Il resto, è storia già raccontata.

(3 - Continua)

quarati@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

SALA ARMATORI AL GALATA DAL 2 MARZO

APRE al Galata la Sala degli Armatori: il progetto nasce da una stretta collaborazione tra l'Istituzione Mu.MA e l'Associazione Promotori del mare.



L'Anchor Handling Tug Supply "A. H. Varazze" consegnato nel 2014 a Finarge

ARCHIVIO RR

La Spezia, nuovo stop ai dragaggi

La Spezia - Carabinieri e Capitaneria di Porto hanno posto nuovamente sotto sequestro la porzione di fondale antistante il Molo Fornelli e il relativo cantiere dei lavori di dragaggio.

La Spezia - Carabinieri e Capitaneria di Porto hanno posto nuovamente sotto sequestro la porzione di fondale antistante il Molo Fornelli e il relativo cantiere dei lavori di dragaggio, all'interno del porto mercantile spezzino, nell'ambito delle indagini per inquinamento ambientale disposte dalla Procura.

L'operazione è avvenuta stamani. Nel gennaio dello scorso anno, il pubblico ministero Luca Monteverde, aveva disposto un primo sequestro dell'area, ritenendo che le attività di dragaggio avessero cagionato un deterioramento e una compromissione significativa delle acque del golfo. L'attività di dragaggio prevedeva l'utilizzo di panne ancorate al fondo ma, in realtà, secondo quanto constatato dalla magistratura, l'ancoraggio non sarebbe mai stato posto in opera, determinando un'importante fuoriuscita di fanghi. Nel 2015 si era registrato, inoltre, in concomitanza con i lavori eseguiti al Molo Garibaldi, una sospetta moria di mitili. Il Tribunale del riesame aveva annullato il sequestro preventivo del Molo Fornelli alla fine di gennaio 2016: decisione, quest'ultima, annullata di recente dalla Corte di Cassazione. Da qui la decisione del sostituto procuratore Luca Monteverde di disporre nuovamente il sequestro.

RONCALLO: «AVVIATE PRATICHE PER INTERRUZIONE CONTRATTO CON L'AZIENDA»

«Prendiamo atto di questo nuovo sequestro, ma nel frattempo abbiamo avviato le pratiche per l'interruzione dei rapporti contrattuali con l'azienda impegnata in quei dragaggi». **Così la presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale, Carla Roncallo, interviene sul sequestro bis dei fondali compiuto questa mattina nel porto mercantile spezzino.** I lavori di dragaggio sono fermi da un anno, quando l'inchiesta per inquinamento ambientale coordinata dal pm Luca Monteverde sfociò nel primo sequestro delle aree e del cantiere. «Dovremmo comunque fare altri dragaggi in altre aree portuali, mentre sulla zona interessata dal sequestro non ci sono grandi esigenze al momento», aggiunge Roncallo

Porto, il futuro è nell'alleanza

Livorno-Piombino in testa per passeggeri e camion ■ PARADISI E ZUCHELLI IN CRONACA

PORTI » L'INCONTRO AL TIRRENO

Livorno e Piombino alleati per decollare

La riforma obbliga le "nozze", i due scali l'hanno anticipata

di Enrico Paradisi
▶ LIVORNO

"Prove tecniche" di dialogo. Ieri al convegno sulla portualità organizzato dal Tirreno nella sala conferenze del giornale, un po' nello spirito di una legge di riforma dei porti che metterà insieme Livorno e Piombino sotto un'unica autorità di sistema. «Abbiamo fatto dialogare sindaci Pd e sindaci M5s, tecnici e imprenditori in un salotto elegante e con toni pacati», ha detto il direttore Luigi Vicinanza nelle conclusioni, dopo aver moderato il dibattito insieme al vicecapocronista Mauro Zucchelli. È fissando l'appuntamento al prossimo anno si è augurato di trovarsi a coniugare non più verbi al futuro: «Non "faremo", bensì "facciamo" o anzi "abbiamo fatto"».

Forfait all'ultimo momento del sottosegretario Silvia Velo, trattenuta a Roma da impegni di partito, la "guest star" è stato Massimo Provinciali, segretario generale in proroga dell'Authority livornese. Oltre ai sindaci Filippo Nogarini (Livorno), Massimo Giuliani (Piombino) e Lorenzo Bacci (Collesalveti) più l'ex sindaco Alessandro Cosimi e l'ex vice Bruno Picchi, in platea era seduta buona parte dell'imprenditoria, portuale e non: Roberto Alberti (presidente nazionale degli spedizionieri Fedespedi), Enrico Bonistalli (numero uno degli agenti marittimi Asamar), Piero Neri (alla testa del gruppo di famiglia), Enzo Raugel (che guida la Compagnia portuale) e Marco Dall'i (al timone di Cilip), il presidente confindustriale Alber-

to Ricci con il direttore Umberto Paoletti, Maria Gloria Giani (presidente Propeller), l'ex presidente Toremar Angelo Roma e da Piombino Maurizio Campari (Stmp). Non basta: l'elenco continua con la prefetta Anna Maria Manzoni, il senatore Marco Filippi e, in casa Pd, il segretario comunale Federico Bellandi e il consigliere Jari De Filicata, senza dimenticare il comandante dell'Accademia navale contrammiraglio Pierpaolo Ribuffo, la presidente di Confesercenti Mariastella Caggaro, il direttore delle Dogane Giovanni Cassone, il tenente colonnello Mario De Cunzolo della Gdf, il gran maestro onorario del Grande Oriente Massimo Bianchi...

Provinciali, incalzato da Vicinanza, ha subito messo in chiaro il superamento della concorrenza tra porti avanzati dalla legge 84 («che pure ha dato enormi risultati»), ripartendo invece dalla sinergia tra scali. Tradotto: c'è complementarità tra Livorno e Piombino, «da allargare anche ai territori circostanti». Fra i dati positivi della riforma c'è lo snellimento degli ingranaggi decisionali: in luogo del vecchio comitato portuale, ecco il nuovo team composto dal presidente dell'Authority più tre esperti di provata competenza in rappresentanza del territorio: per Provinciali, almeno in "laboratorio" funziona. Così come il pericolo di ritrovarsi di fronte ad una sovrapposizione di tecnici è scongiurato dal mandato che avranno dai territori. Ma, da una parte, il sindaco piombinese Giuliani sostiene che si sia già intrapre-

so un cammino propositivo verso la riforma, e che si debba insistere sulla complementarità e sussidiarietà reciproca («due porti da intendersi come una banchina estesa per poter accogliere e fare traffici diversi») e, dall'altra, l'assessoria livornese Francesca Martini ha posto il problema del «controllo democratico» o meglio della legittimazione democratica di un comitato solo tecnico. Servirà un grande impegno - dice - per non allontanarsi dalle finalità socioeconomiche e dalle ricadute sui territori, nell'ottica di rafforzare comunque il rapporto tra porto e città. «Si è stemperato il vecchio comitato portuale a 22 membri - le ha replicato Provinciali - e ha ragione Nogarini quando diceva che un sindaco contava uno su 22, ma questo schema garantisce il controllo democratico».

Il punto è che Livorno e Piombino sono più di quanto pensano di essere: un mix che produce 10 milioni di passeggeri, con posizioni leader sulle autostrade del mare o sui traffici specializzati come auto nuove e forestali. Con Collesalveti che, per bocca del sindaco Bacci, rivendica un ruolo come retroporto.

Un "porto tandem" che deve dialogare di più. Come? Intanto ci sono da completare le infrastrutture a mare a Livorno (Darsena Europa) e a terra per Piombino (la 398) - ha spiegato Provinciali - Poi c'è da fuggire da tentazioni dirigiste che delle merci e parlarsi: bisognerà avere orecchio molto attento ai mercati, e l'organismo di partenariato (sindacati e imprendi-

tori) qui sarà vitale per proporre critiche costruttive, esigenze e necessità, svincolato com'è dai processi decisionali».

E le ruggini tra Comune di Livorno e Authority? Provinciali finisce per derubricarle a fumo più che sostanza: «Alla fine il Prg portuale è stato portato in fondo e con gli assessori Aurigi e Belais, si lavora bene quindi c'è dialogo non separazione concettuale».

«Porto, i traffici crescono ma l'occupazione no» L'allarme del sindacato

Angella: la grande finanza nei terminal non mi entusiasma, al fondo inglese chiederemo di continuare i piani di Tdt

► LIVORNO

Il porto è in crescita, dicono i dati **Eu Authority**, mai così tanti contenitori, mai così tante auto nuove, mai così tanti prodotti forestali. Eppure il sindacato sembra piuttosto restio a brindare: parola di Simone Angella, dirigente della Filc Cgil e ora in segreteria al fianco del nuovo leader della Camera del lavoro, Fabrizio Zannotti.

«Ci sono crisi che attendono risposte, come quella dei lavoratori Lucarelli, al momento in cassa integrazione, che attendono da casa l'imminente chiusura. Esistono realtà precarie, come quella degli interinali di Intempra, i quali, benché adeguatamente formati, non sono stati assorbiti dai terminalisti. Resta, poi, il nodo degli accosti 14 G e F, assegnati in occupazione temporanea, rispetto ai quali i lavoratori non hanno certezza del futuro e vivono di autorizzazioni trimestrali e, negli ultimi tempi, alcune aziende hanno lamentato cali di fatturato e disdetti unilaterali e contratti integrativi, azioni a cui ci siamo opposti».

Il porto però non è fatto di soli portuali.

«In porto insistono realtà come quella della Porto 2000, do-

ve, da tempo, i lavoratori della Filcams Cgil si battono per una stabilizzazione dei precari, riconfermati ogni anno, da molti anni, ma senza certezze e l'azienda lega possibili soluzioni all'assegnazione del bando: necessario per legge sì, ma gestito poi in modo discutibile. Il porto è anche Grandi Molini: lì combattiamo per mantenere i livelli occupazionali nonostante la crisi dell'azienda che a Livorno si è abbattuta più ferocemente che altrove».

Il porto è anche molto altro...

«Ad esempio, il porto è costituito da tutte quelle aree in attesa di riqualificazione: lì sono stati persi posti di lavoro, come quelli della Trinseo, e non ancora recuperati. E poi il porto sono i bacini: sono in attesa di ripartire, e possono dare una risposta occupazionale da non sottovalutare, in quanto cantieristica navale e refitting sono una filiera in crescita e a Livorno non ancora adeguatamente sviluppata. Non basta: intorno al porto gravitano imprese di logistica e movimentazione, alcune operano correttamente mentre in altre i lavoratori, pur facendo attività che insistono nel contratto della logistica, sono inquadriati come operatori delle pulizie. In tali realtà possiamo intervenire difficilmente: sono i lavoratori stessi che

preferiscono non rivolgersi al sindacato per paura di perdere il posto di lavoro. Ecco perché non ci sentiamo in grado di stappare lo spumante».

Ma ve la prendete con l'Authority o con la controparte imprenditoriale?

«Con entrambe. Hanno responsabilità importanti soprattutto per il fatto che il porto negli ultimi anni non si è mosso come quella grande comunità che eravamo abituati a conoscere: è un valore che deve essere recuperato. **L'Authority portuale** chiediamo di aiutarci per restituire al porto, in carenza di spazi, tutte quelle aree che oggi risultano abbandonate».

Superata la soglia degli 800mila teu, eppure non mancano campanelli d'allarme relativi a una frenata...

«Gli scenari cambiano velocemente: ci sono compagnie di navigazione, magari fra quelle ritenute più forti al mondo, che franano nel giro di settimane. L'economia finanziaria sta entrando prepotentemente nel mondo dei trasporti marittimi e portuali, con tutte le criticità conosciute dalla crisi Lehman Brothers in poi. Se non si dà respiro all'economia, valorizzando il potere d'acquisto attraverso i salari, potenziando il welfare e rendendo stabile il lavoro, una nuova crisi non col-

pirà soltanto i porti, primo termometro dell'economia, ma si abatterà anche sulle famiglie che sono riuscite a resistere alla prima ondata di austerità».

L'ingresso del fondo britannico Infracapital in Tdt segna una svolta. Secondo voi sindacato, in che direzione? E confermeranno l'attenzione del gruppo Negri verso la Darsena Europa o si limiteranno ad un orizzonte di breve termine di valorizzazione del capitale finanziario anziché di investimento industriale?

«Non guardiamo con favore alla finanziarizzazione del terminal, ma non abbiamo la sfera di cristallo. La nuova società ci incontrerà a giorni, dopo le nostre numerose sollecitazioni».

Chiedendo cosa?

«Che il piano Tdt venga portato avanti in ogni sua parte, compreso l'impegno sulla Darsena Europa».

Pesa anche l'incognita politica del destino di Enrico Rossi dopo la rottura in casa Pd: pensa che avrà conseguenze sull'impegno della Regione negli investimenti portuali?

«Gual a confondere il piano istituzionale con quello politico. Livorno e Piombino sono due aree di crisi complessa che insistono su unico territorio e tutte le istituzioni impegnarsi per aiutare i lavoratori a sopravvivere fino al rilancio».

(MLZ)

Negri vende Gip e punta la prua verso la Darsena Europa

LIVORNO- Gip ha firmato l'accordo con Infracapital, il fondo anglo-francese che attraverso il controllo di Associated British port gestisce 21 porti in Gran Bretagna. L'accordo, sottoscritto dall'imprenditore genovese Luigi Negri socio di maggioranza di Gip insieme ai soci di minoranza le famiglie Schenone e Cerruti, ha sancito la cessione del 95% delle quote societarie dei genovesi al Fondo internazionale, **operazione che comporta il passaggio dell'80% della partecipazione del Terminal livonese Darsena Toscana, il 65% del Terminal Container Sech e il 30% di Genova Voltri sotto i colori della Union Jack. Infracapital ha riconfermato alla guida della banchina labronica l'amministratore delegato, Luca Becce. Le motivazioni** che hanno portato Luigi Negri al "refitting" societario dei principali Terminal container del Mar Tirreno è da ricercare nella visione delle strategie future che richiederanno investimenti di grande peso che hanno reso necessario l'intervento di un Fondo di investimenti perché tutto si sposta sui piani dei grandi player globali, anche nel settore della terminal, come per lo shipping. **Per Livorno l'obiettivo futuro è senza dubbio la Darsena Europa un project financing per il quale saranno necessari 300 milioni euro, Anche se sulle banchine labroniche gli operatori comincia a guardare con preoccupazione ai ritardi negli step in programma. che si stanno accumulando. Ma quella della Darsena Toscana non è l'unica partecipazione che Gip ha nel porto di Livorno, infatti è anche all'interno di Cilp (Compagnia Impresa Lavoratori portuali) per il 25% che divide paritariamente con il gruppo della famiglia labronica Fratelli Neri. Tuttavia questi equilibri rimangono invariati perché alcuni mesi fa Negri aveva costituito la Gip 2.0 proprio per non toccare questi equilibri.**

Ma nel cantiere di Gip vengono cedute anche le partecipazioni sulle banchine genovesi: Sech, Terminal Container porto di Genova per il quale l'obiettivo imminente è l'unificazione con il terminal Bettolo operazione che richiederà 100 milioni di euro. Genova che VTE dal 1998 fa parte del gruppo PSA International leader mondiali nella gestione dei terminal container con sede a Singapore.

«Non si possono consegnare a Gioia Tauro le aree della città»

«Che fosse un' anomalia che un' amministrazione portuale si trovasse a gestire aree urbane era risaputo e più volte lo avevamo denunciato. Oggi uno dei tanti nodi irrisolti di questa città viene però prepotentemente al pettine, rischiando di avere effetti disastrosi». A sostenerlo è il movimento Cambiamo Messina dal basso. «Una nuova sede individuata in Gioia Tauro - sostengono i rappresentanti del movimento politico accorintiano - rischia di trovarsi presto nelle condizioni di doversi occupare dell' arredo urbano della Passeggiata a mare, della manutenzione dei marciapiedi di viale della Libertà e della destinazione d' uso dell' area fieristica. Riteniamo che la sede e, ancor prima, il perimetro di competenza della nuova Autorità di sistema portuale sarebbero dovuti discendere da logiche di strategia di sviluppo delle aree, pensando, con la mente sgombra da campanilismi, in termini di rilancio occupazionale della cantieristica, di sviluppo del turismo marittimo, di una concorrenza leale e non distruttiva, del rispetto della continuità territoriale e, soprattutto, della possibilità di riunire finalmente lo Stretto e il suo sistema di collegamento marittimo sotto un' unica cabina di regia. Oggi invece, pagando il prezzo di questioni irrisolte da decenni, siamo costretti a mischiare le tematiche portuali a quelle di sviluppo urbanistico delle aree più pregiate della città. Finché i perimetri rimarranno quelli oggi arrogati dalla nostra Authority - insiste Cambiamo Messina dal basso - , non sarà possibile ragionare serenamente del futuro di questa città.

Per tutto ciò riteniamo che il commissario dell' Autorità portuale di Messina De Simone, prima che avvenga il passaggio incombente dalle Autorità portuali a quelle di sistema portuale, abbia il dovere morale di segnalare formalmente la grave violazione dei diritti dei messinesi perpetrate dal Decreto Ministeriale del 1994 che ha esteso la circoscrizione dell' Autorità portuale ad aree non portuali, ma indispensabili allo sviluppo socio economico della città, quali: la villetta Sabin, il Baby Park, il lungomare Belfiore, le aree concesse per attività ludiche e commerciali, l' ex-Gazometro, la Fiera, la Passeggiata a Mare e diverse strade urbane. Il Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, pertanto, prima di dare attuazione alla nuova Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale, Jonio e dello Stretto,

-segue

dovrà ridimensionare la circoscrizione territoriale portuale di Messina riconsegnando alla città le aree non portuali».

Spagna, oggi il decreto sui porti

Sindacati internazionali pronti a mobilitarsi anche in Italia

La riforma del lavoro portuale riacende gli animi sulle barchine spagnole dopo una settimana di calma apparente. Il ministero della Promozione ha deciso di approvare oggi il decreto regale, senza attendere il confronto coi sindacati e terminalisti, previsto per la prossima settimana. E i sindacati spagnoli hanno risposto con l'annuncio di tre settimane di sciopero nel prossimo marzo. Un'escalation, rispetto ai tre giorni di sciopero che erano stati indetti e poi ritirati sette giorni fa.

Ma la questione spagnola ha coinvolto nelle ultime settimane anche la comunità internazionale dei lavoratori portuali, che si è esposta direttamente, soprattutto con le federazioni sindacali Ife e Idc, contro il modo in cui è stata presentata la nuova legge. Sono state annunciate azioni nei porti di tutto il mondo e adesso il rischio è che ci possano essere limitazioni ai traffici di merce spagnola anche al di fuori della Spagna.

Anche il sindacato italiano Filt-Cgil ha risposto all'invito dell'Ife a inviare una lettera di protesta al ministro della Promozione e delle Infrastrutture, Itigo de la Serna Hernaez. Nella lettera, firmata dal segretario generale della Filt-Cgil di Genova, Giacomo Santoro, viene lamentato che il ministero non abbia accolto le proposte presentate dalla parte sociale e che abbia deciso di agire in maniera unilaterale. «In tempi - scrive Santoro - ma una lettera dello stesso modello è stata inviata anche da decina di sindacalisti di tutto il mondo - di generale sfiducia nei confronti di governi e istituzioni, iniziative come questa confermano i cittadini europei nella convinzione che l'Europa sociale abbia fallito». Il sindacalista chiede l'interruzione del processo legislativo e il ritorno al tavolo negoziale, altrimenti «noi faremo qualsiasi azione legittima che possa essere richiesta per appoggiare i lavoratori spagnoli».

La confederazione Idc (International dockworkers council), gui-

data in questo periodo dal sindacalista spagnolo Jordi Aragunde, è andata ancora più nel dettaglio, chiedendo il rispetto della Convenzione 137 dell'Ilo (International labor organization) e non escludendo «azioni per influenzare la movimentazione di merci spagnole, nel caso l'accordo (fra governo e sindacati, ndr) non fosse raggiunto».

Il ministro de la Serna aveva bloccato l'approvazione del decreto, prevista nel consiglio dei ministri di venerdì 17 febbraio. I sindacati avevano a loro volta annullato gli scioperi previsti per il 22, 24 e 26 febbraio, ma questa settimana la situazione è di nuovo precipitata. I sindacati hanno aperto il tavolo con i terminalisti, con cui si sono incontrati martedì e mercoledì scorso senza arrivare a una conclusione. Si incontreranno ancora la prossima settimana. Ma nel frattempo i sindacati hanno indetto nove giorni di sciopero parziale nel corso di tre settimane, a partire dal prossimo 6 marzo.

Intanto il governo ha deciso di andare avanti per conto proprio, annunciando che l'approvazione del decreto è all'ordine del giorno del consiglio dei ministri di oggi. Il decreto dovrà poi essere convalidato dal Parlamento. «Capisco - ha avvertito ieri il ministro de la Serna, confermando per oggi l'approvazione del decreto - che i sindacati facciano il possibile per mantenere il loro status quo. Ma questo potrebbe avvenire soltanto al costo di provocare un salasso al portafoglio degli spagnoli, con una multa di 134.000 euro al giorno e uno sciopero che danneggerà l'economia spagnola». Il ministro ha aggiunto che questo decreto è «il massimo della flessibilità» consentita dalla Commissione europea, dopo una negoziazione «durissima». De la Serna ha insistito sul fatto che, a partire da questo momento, sindacati e terminalisti hanno un anno di tempo per effettuare gli aggiustamenti necessari all'interno della procedura di negoziazione collettiva.

Alberto Ghiera