

Primo Piano:

- **I porti guardano a Pechino** (Il sole 24 Ore, Il Nautilus, Ansa, Avvisatore Marittimo, A&F, The Medi Telegraph, La Repubblica)
- **Grave lo stallo sui porti** (Il giornale, Corriere Marittimo, Ferpress, Informazioni Marittime, Trasporto Europa, Il Secolo XIX, Città della Spezia, La Nazione, L'Avvisatore Marittimo)
- **Busta paga più magra per i presidenti dei Porti**(Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste -Kiel/Göteborg..." (LA Gazzetta Marittima)

Genova:

"...focus sul comparto delle riparazioni navali..."(Il Nautilus)

"...Genova, al voto in ordine sparso..." (Italia Oggi)

Livorno:

"...Livorno-Piombino, così nasce il tandem..." (Il Tirreno.it)

"...Darsena Light..." (La Gazzetta Marittima, La Nazione LI)

"...L'LTM al rilancio della stazione passeggeri al Galvani..."
(La Gazzetta Marittima)

"...Dal Tar arriva il no all'esproprio delle aree di Scotto..."
(Il Tirreno, La Nazione)

"...Affitto del pontone Dakota lo Stato riuole un milione..."
(Il Tirreno)

"...I bacini e la gara..." (La Nazione)

Piombino:

"...Dimentica la valigia: scatta allarme bomba al porto..." (La Nazione LI)

Ancona:

"...Giampieri, la strategia dei 6 porti..." (QN Economia & Lavoro)

Napoli:

"...Completato Comitato di Gestione per Napoli-Salerno..."
(La Gazzetta Marittima)

Augusta:

"...L'inchiesta sull'appalto al porto di Augusta..." (Giornale di Sicilia)

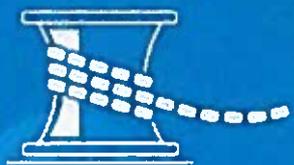
"...Cinquecento studenti in corteo per difendere l'Authority portuale..."
(Giornale di Sicilia)

"...Augusta e Catania al palo da mesi..." (La Sicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 25, 26 e 27/2/2017



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Altre notizie di porti italiani

I porti italiani guardano a Pechino

Delrio: un gruppo di lavoro con la banca Icbc studierà come finanziare i progetti

di Rita Fatiguso

Il tema del giorno è stato la logistica, e non poteva essere diversamente. Di Chongqing, la megalopoli cinese che allunga i tentacoli infrastrutturali dal centro della Cina all'Europa, Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture, al seguito della visita ufficiale presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha visitato l'enorme area di sviluppo di Longjiang, confermando poi di aver illustrato ai cinesi nella capitale - in primis il vice della National Development and Reform Commission (Ndr) Ning Jizhe e il ministro dei Trasporti - le opportunità del sistema portuale italiano, in vista di accordi coordinati tra i vari scali.

D'ora in poi, come è noto, il ministero gestirà il coordinamento dei porti a seguito del varo della tanto sospirata riforma. In lizza ci sono soprattutto quelli dell'Alto Adriatico con Trieste che nell'ultimo anno - ha detto il ministro - ha fatto passi da gigante gestendo l'arrivo del carico di ben 7.200 treni, ma ci sono anche Venezia e Genova, specie Vado Ligure, entrato già nell'area di China Cosco Shipping.

Italia come porta di accesso tra Est e Ovest, quindi, punto di arrivo e smistamento del traffico dal mare alla terra, anche se sul potenziale porto offshore di Venezia per il cui progetto il bando è stato appena vinto da China Communications Construction

Company (Cccc), la questione non potrebbe essere più complicata. Una rottura di carico (separazione di un carico completo in tante partite per il proseguimento del trasporto su due o più mezzi più piccoli, come avviene in una procedura standard di transito) a Venezia, in offshore, sarebbe complicata da gestire. Con il cambio della guardia ai vertici dell'autorità portuale si vedrà.

Graziano Delrio ha reso noto che si è creato in Industrial and Commercial Bank of China (Icbc) - di cui ha incontrato il chairman Yu Ming - un gruppo di lavoro proprio per capire come finanziare e gestire progetti sull'Italia. Il ministro ha detto che, invece, non si è parlato nell'incontro con la banca cinese prima al mondo per capitalizzazione di borsa del progetto Rosco che prevede la riconversione di tutto il parco bus italiano con autobus ibridi e il rinnovamento della flotta treni di FS, 500 treni. Un'ipotesi possibile vedrebbe l'utilizzo della formula del leasing, a condizione che i fornitori siano cinesi, ad esempio Byd per gli autobus e Crre per i treni, tanto per fare qualche nome. Ma Delrio ha escluso la questione.

È invece probabile che si profili un discorso in termini di collaborazione anche con Cassa depositi e prestiti, in un'ottica di reciprocità. Icbc infatti punta ad ampliare il suo portafoglio di attività internazionali e ha mostrato uno specifico interesse per l'Italia. «Italia e Cina vogliono individuare

progetti concreti, coniugare gli aspetti finanziari con quelli di esecuzione, rimuovere i potenziali ostacoli e difficoltà che ancora frenano in Italia l'afflusso di capitali dalla Cina», ha puntualizzato il ministro. Si studia la possibilità dunque «di sviluppare progetti congiunti in questo settore con enti e imprese cinesi, che hanno un forte interesse ad aumentare la loro proiezione al di fuori della Cina e che nel nostro Paese possono trovare interessanti opportunità sia dal punto di vista commerciale e finanziario sia da quello della condivisione del know how e delle capacità gestionali».

C'è poi il tema dell'Amministrazione cinese per l'Aviazione Civile dell'ulteriore sviluppo delle relazioni aeronautiche tra Italia e Cina. Bisogna aprire altre rotte, lo chiedono scali cinesi, Shenyang e Lanzhou, e italiani come Bari, ad esempio. Le controparti vogliono entrambe l'ampliamento dei collegamenti diretti tra i due Paesi, a condizioni di reciprocità, anche per favorire i flussi turistici in crescita, con l'aumento delle frequenze, la diversificazione degli aeroporti di destinazione dei voli in entrambe le direzioni, l'apertura del mercato a nuovi operatori. Devono migliorare anche le condizioni operative sull'aeroporto di Pechino, la richiesta di Alitalia di ottenere migliori condizioni per l'industria aeronautica italiana per procedure più rapide e semplici di rilascio delle certificazioni sugli aerei sono in cima alla lista delle richieste.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Migliaia di posti di lavoro. Sono quelli che scomparirebbero negli Stati Uniti se, per una rappresaglia commerciale, la Cina allungasse ad Airbus le sue commesse con la Boeing

179

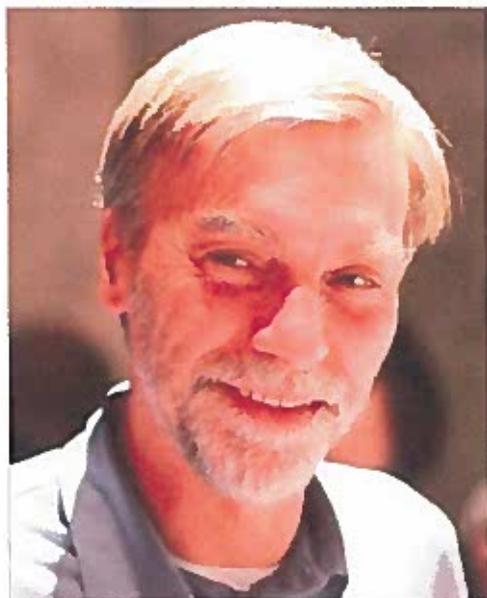
Non solo per mare. Servono nuove rotte aeree per collegare scali minori come Bari in Italia e Shenyang e Lanzhou in Cina



Incontro a tre. Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, con il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio (s) e il segretario del partito comunista cinese di Chongqing, Sun Zhengcai

Il Nautilus

Delrio in Cina: “I nostri porti sono pronti”



CHONGQING – L'Italia c'è e i nostri porti sono pronti per diventare il terminale della “nuova via della seta”, un gigantesco progetto della Cina per ampliare le rotte e gli scambi verso l'Europa. Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio che si trova a Chongqing per una serie di colloqui di carattere commerciale.

Il ministro ha ricordato che le realtà portuali dell'Adriatico del nord (Trieste e Venezia) e di Genova e Vado ligure sono pronte ad accogliere container cinesi, sottolineando di aver spiegato ai suoi interlocutori cinesi che “l'Italia è una cerniera tra l'Europa dell'est e dell'ovest, una sorta di molo europeo”.

A dimostrazione dell'importanza dell'exporto cinese, Delrio ha ricordato che la sola Chongqing (33 milioni di abitanti) movimentata 4,5 milioni di Teu. L'Italia sei milioni. E, per fare un altro esempio, il mancato ingresso di container fa perdere all'Italia miliardi di introiti fiscali.

Italia-Cina: Delrio, grande interesse a potenziale rete porti

Ministro a Pechino in ambito visita del presidente Mattarella



(ANSA) - PECHINO, 24 FEB - L'Italia come porta di ingresso e di uscita per l'Europa e come "cerniera tra Europa occidentale e orientale" nell'ambito della Nuova via della Seta: è quanto ha illustrato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio negli incontri avuti a Pechino con le controparti al Ministero dei Trasporti e alla Commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme cinesi. L'iniziativa, a margine della visita di Stato del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, ha registrato "un grande interesse. I miei obiettivi - ha spiegato il ministro raggiunto telefonicamente dall'ANSA a Chongqing, altra tappa della visita del Capo dello Stato - erano di avere rapporti più stretti e scambi di esperienze con la Cina, e mostrare la particolarità dell'Italia come risorsa per l'ingresso e l'uscita dall'Europa". Sotto questo aspetto, i porti del mar Ligure e dell'Alto Adriatico possono offrire alla Cina l'attuazione della strategia "One Belt One Road" (la Nuova via della Seta) sia sul versante marittimo sia su quello ferroviario, oltre alla possibilità di investimenti infrastrutturali e di sviluppo di progetti congiunti e collaborazioni in ambito aereo. Tra i temi discussi, c'è stato quello delle connessioni aeree, con una nuova individuata da Nanchino. "A Chongqing c'è un volo per Roma, ma parliamo di una realtà di 35 milioni di abitanti. In generale, lo scopo è aumentare le destinazioni e non solo su Roma o Milano. E' importante, in modo da fare dell'Italia il punto di approdo di milioni di turisti destinati a essere più numerosi con la classe media che cresce". Delrio, all'Amministrazione cinese per l'Aviazione civile, ha rimarcato la reciprocità e l'apertura del mercato a nuovi operatori. In tale contesto, ha sostenuto la richiesta di Alitalia di ottenere migliori condizioni operative sull'aeroporto di Pechino. Altro argomento è quello del turismo crocieristico. Delrio ha menzionato l'accordo da 1,5 miliardi di dollari appena siglato da Fincantieri in Cina per la costruzione di due navi, più altre quattro in opzione: insomma, "c'è una grande prospettiva, con Venezia come hub". Sul futuro, "ci siamo dati appuntamento a maggio per conferenza sulla connettività tra Ue e Cina di Trieste. Ho invitato il mio omologo, ad esempio, a verificare di persona le procedure di sdoganamento e la nostra riforma sulla digitalizzazione delle procedure". Sempre di investimenti, il ministro Delrio ha parlato con l'ad di ICBC, la più grande banca mondiale per attivi totali, che punta ad ampliare il portafoglio di attività internazionali, includendo anche l'Italia.

Italia-Cina: Delrio, l' Italia c'è, i nostri porti sono pronti

Il ministro tra Pechino e Chongqing per la "nuova via della seta"



(ANSA) - CHONGQING, 25 FEB - L'Italia c'è e i nostri porti sono pronti per diventare il terminale della "nuova via della seta", un gigantesco progetto della Cina per ampliare le rotte e gli scambi verso l'Europa. Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio che si trova a Chongqing per una serie di colloqui di carattere commerciale. Il ministro ha ricordato che le realtà portuali dell'Adriatico del nord (Trieste e Venezia) e di Genova e Vado ligure sono pronte ad accogliere container cinesi, sottolineando di aver spiegato ai suoi interlocutori cinesi che "l'Italia è una cerniera tra l'Europa dell'est e dell'ovest, una sorta di molo europeo". A dimostrazione dell'importanza dell'exporto cinese, Delrio ha ricordato che la sola Chongqing (33 milioni di abitanti) movimentata 4,5 milioni di Teu. L'Italia sei milioni. E, per fare un altro esempio, il mancato ingresso di container fa perdere all'Italia miliardi di introiti fiscali.

Accordo con CSSC e Carnival

Fincantieri, al via prime cruiser made in Cina

Shanghai. Nei giorni in cui la dirigenza vola in Australia in vista della gara per l'appalto militare della Royal Australian Navy, Fincantieri firma un *memorandum of agreement* con China State Shipbuilding Corporation (CSSC) e Carnival Corporation per la costruzione di due navi da crociera, più quattro in opzione, e saranno le prime unità di questo genere realizzate in Cina per il mercato cinese. In particolare, le parti hanno firmato il memorandum per conto della joint venture tra Fincantieri e CSSC Cruise Technology Development Co., Ltd

(CCTD), della joint venture tra Carnival Corporation e CSSC, e del cantiere di Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd (SWS). Le navi saranno costruite presso il cantiere di SWS, sito del gruppo CSSC. Il loro design sarà basato sui gusti specifici dei clienti cinesi per il nuovo brand crocieristico cinese della joint venture tra Carnival Corporation, CSSC e CIC Capital, che si occuperà anche di operare le unità. La prima consegna è prevista per il 2023. Una commessa preliminare da circa 1,5 miliardi di dollari per le prime due navi e aggiorna le intese annunciate lo scorso 23 settembre, formulate in una prima joint venture quasi tre anni fa, tra CIC Capital, CCTD e SWS, finalizzate allo sviluppo e alla crescita dell'industria crocieristica cinese. A firmare il memorandum sono stati l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono (foto a sinistra), Michael Thamm (a destra), CEO di Carnival Asia e del gruppo Costa, e Wu Qiang (al centro), presidente di CSSC. La cerimonia di firma ha avuto luogo oggi a Pechino, presso la Grande Sala del Popolo, a margine del 4° Business Forum Italia-Cina, alla presenza del presidente della Repubblica
segue in ultima pagina

Fincantieri

Italiana Sergio Mattarella e di quello della Repubblica Popolare Cinese Xi Jinping. Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: «Guardare allo scenario globale significa cercare di allargare i propri confini, porre le basi per far crescere ulteriormente le prospettive d'affari e accedere anche ai mercati più complessi. Senza un simile impegno non c'è possibilità di restare competitivi nel medio e lungo periodo». «Questa operazione dimostra inoltre il nostro impegno nell'aiutare la Cina a diventare uno dei primi mercati cruise, come previsto dal suo piano quinquennale di sviluppo economico», ha aggiunto Arnold Donald, CEO di Carnival Corporation

villaggio
globale**Temasek**
"Puntiamo
sull'Europa
per il rilancio
di Singapore"Eugenio Occorsio
a pagina 12

Singapore, la crisi che non ti aspetti

Temasek: "Ci salverà l'Europa"

LA CITTÀ-STATO HA IL TASSO DI CRESCITA PIÙ BASSO DEL SUD EST ASIATICO PER LA BATTUTA D'ARRESTO DELLO SHIPPING, DEL PETROLIO, DEI RAPPORTI CON LA CINA. MA LIM BOON HENG, A CAPO DEL FONDO SOVRANO, RASSICURA: "PUNTIAMO SULL'ESPANSIONE INTERNAZIONALE"

Eugenio Occorsio

Singapore

Lim Boon Heng, classe 1947, dal 2013 carismatico presidente di Temasek dopo quasi quarant'anni da parlamentare e ministro, definisce così la politica di investimenti del fondo sovrano di Singapore, uno dei più potenti del mondo: «Siamo investitori generazionali. Di ogni società in cui entriamo guardiamo la sostenibilità finanziaria che ambientale, la proiezione globale, la capacità di proiettare un messaggio positivo sulle generazioni future». Con questi principi, Boon Heng ha avviato nel 2014 l'espansione internazionale del Temasek, che fino allora aveva investito quasi unicamente in compagnie locali. Ora invece il fondo, che ha investimenti complessivi finora di 200 miliardi di dollari, ha aperto uffici a Londra e New York, avviato un'intensa attività di scouting coordinata da un panel di esperti di tutti i continenti (per l'Italia c'è Gabriele Galateri), e ha iniziato a prendere quote in società soprattutto europee. Si è affacciato per la prima volta in Italia l'anno scorso rilevando il 14% di Moncler, l'azienda di plumini di lusso fondata da Remo Ruffini. «Continueremo a effettuare selettivi investimenti in Europa e anche in Italia». I settori sono diver-

si: il fashion ma anche tanti altri - dall'alimentare e ospitalità all'arredamento - purché in possesso, oltre alle caratteristiche di cui si diceva, di un valido potenziale di crescita e profittabilità nonché di una solida proiezione all'export «preferibilmente verso questa parte del mondo». L'esempio più curioso fra quelli che ci vengono forniti dallo staff del chairman riguarda i produttori di componenti per auto della casa più solida, dalla Bmw alla Mercedes, che insomma possono contare su un mercato sicuro e globale.

L'arrivo sul nostro mercato del Temasek non è passato inosservato da chi è alla ricerca di un partner globale forte. In tanti hanno negoziato per una partnership a vario titolo con questo mega fondo (il presidente preferisce definirlo una «società di investimenti che ogni anno paga un dividendo al governo di Singapore»): Technogym, Benetton, Bionmi, Intesa (per la cessione di Allfunds, la piattaforma di fondi comuni in joint-venture con Santander), perfino Mps bussò a questa porta nella sua questua internazionale. La nuova vocazione globale di Temasek è confermata dal fatto che per la prima volta quest'anno terrà una convention in Europa, oltre alle tre del calendario tradizionale di Pechino, Mumbai e Singapore (probabilmente in luglio «ma non è facile orientarsi in quest'anno così pieno di elezioni in Europa»). La sede naturale era Londra, ma ora vogliono vedere come andrà la Brexit.

L'accelerazione è funzionale al rilancio dell'economia di Singapore. Dagli uffici del Temasek in Orchard Street la vista non è deprimente: febbrile viavai di massa, traffico massiccio ancorché ordinatissimo, skyline mozzafiato di grat-

taceli e soprattutto di cantieri per costruirne di nuovi, shopping mall rutilanti. Eppure la crescita del Pil è da qualche anno ridotta a livelli più europei che asiatici: nel 2016 è stata dell'1,8% mentre tutt'intorno l'Indonesia è cresciuta del 5,1, la Malesia del 4,3, le Filippine del 6,8, la Thailandia del 3, l'India del 7,6, il Vietnam del 6,1, la Cambogia del 6, il Myanmar del 5%, il Bangladesh del 4,5, la Cina poi in frenata del 6,7%. Anche se la base di partenza è diversa (il Pil pro capite di Singapore è di 40mila dollari, della Cambogia di 3500, del Vietnam di 2160, della Cina di 5900), la forbice si restringe e il gap preoccupa le autorità della città-stato. A causarlo, un mix di circostanze sfavorevoli: la crisi mondiale dello shipping di cui Singapore è una delle due principali basi mondiali alla pari con Amburgo (Rotterdam è distanziata), i bassi corsi del petrolio che hanno tagliato le commissioni sulle transazioni (Singa-

pore è con Londra e Chicago il riferimento globale per il trading in questa come in altre materie prime), l'andamento altrettanto calante dell'industria dei semiconduttori (altro punto di forza dell'economia locale), il rallentamento della Cina e il contemporaneo raffreddamento delle relazioni d'affari con Pechino che vuole a tutti i costi promuovere la sua base finanziaria di Hong Kong. Ma anche delle relazioni tout court visto che Pechino non perde occasione per basimare la vicinanza fra Singapore e Taiwan (i due Paesi sono legati fin dal 2003 da un accordo di libero commercio) e gli ha recentemente bloccato per mesi nel porto di Hong Kong una fornitura di veicoli blindati per l'esercito di Taipei. «Una crisi risolta con fatica

sa diplomazia ma che porta alla luce un fattore di debolezza per Singapore, i cui uomini d'affari hanno crescenti difficoltà nelle relazioni economiche con Pechino», ricorda William Choong, ricercatore dell'Institute for Strategic Studies di Singapore. Come se non bastasse, è aperta la questione fra Cina e Filippine sulla territorialità, e quindi sui diritti di navigazione commerciale, nel Mar cinese meridionale dove a fianco di Singapore che appoggia la rivendicazione di Manila e ottiene in cambio diritti scontati, si è schierata perfino Washington. Né va dimenticato che Singapore è stato uno dei cinque membri fondatori dell'Ascan e inoltre ospita il segretariato dell'Apac, due mercati comuni del sud-est asiatico nati in esplicita concorrenza alla Cina.

In tutta quest'incertezza, per non dire di ripari il governo di questa isola-città-Stato sta promuovendo un inserimento internazio-

nale diverso da quello cui si era abituati dai tempi del "porto franco" cui gli inglesi concessero l'indipendenza nel 1965. Le tasse restano molto basse - progressive quelle sulle persone fisiche fino a un massimo del 20%, fra il 13 e il 15% quelle sulle società - ma il segreto bancario e i conti cifrati sono stati aboliti e l'Ocse ha cancellato l'altro anno Singapore dalla black-list (l'ultimo parlamento che deve ratificare il provvedimento è quello italiano). Criteri ulteriori di trasparenza e compatibilità con gli standard occidentali sono stati inseriti nella corporate governance. E il governo sta investendo massicciamente in progetti infrastrutturali, dalle ferrovie a una nuova autostrada che taglierà da nord a sud l'isola, fino a un'ennesimo ampliamento del

- segue

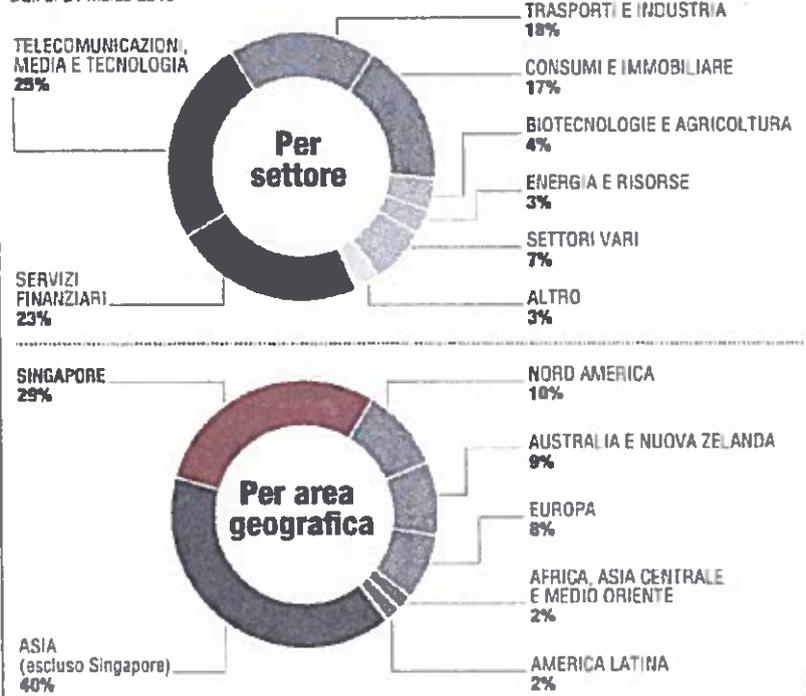
porto container di Jurong: «L'allargamento delle politiche di bilancio sarà la vera novità da seguire quest'anno», spiega Selena Ling, economista dell'ufficio di Singapore della Oversea-Chinese Banking Corp. «Il Paese, con un ampio surplus di bilancio e un rapporto deficit-Pil dello 0,2%, ha grossi margini di spesa, ma finora era bloccato come le altre economie dell'area dalle rigide ristrettezze di budget introdotte dopo la crisi del 1997».

Anche sulla politica monetaria sono in vista novità in un'ottica di rafforzamento: «Dopo anni di interessi a zero, c'è il pericolo di un indebolimento della valuta che qui è un problema - spiega Tamara Henderson, analista della Bloomberg Intelligence basata a Singapore - per cui probabilmente avremo un graduale rialzo dei tassi, calibrato perché non diventi un altro elemento di depressione».

INTELLIGENZA ECONOMICA

GLI INVESTIMENTI DI TEMASEK

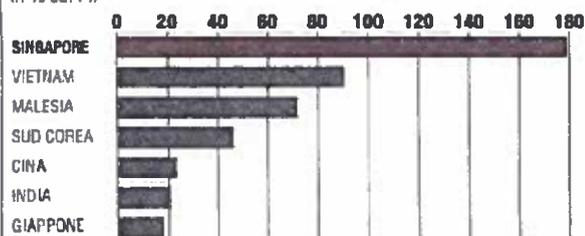
Dati al 31 marzo 2016



(I PERSONAGGI)

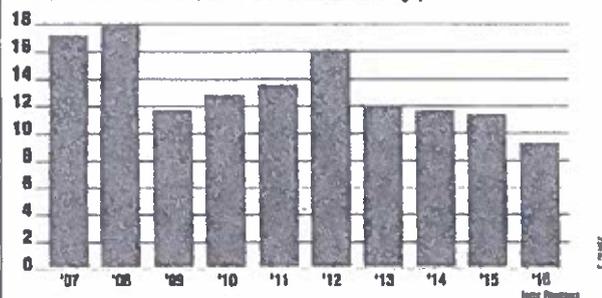
L'IMPORTANZA DEL COMMERCIO

In % sul Pil



IL CALO DEGLI INVESTIMENTI A SINGAPORE

Investimenti delle aziende, in miliardi di dollari di Singapore



Tony Tan (1), dal 2011 presidente della Repubblica di Singapore; **Heng Swee Keat** (2), ministro delle Finanze, che ha annunciato una carbon tax che minaccia l'industria petrolifera del Paese; **Vivian Balakrishnan** (3), ministro degli Esteri, impegnato a risolvere le molte controversie con la Cina che minacciano la ripresa economica di Singapore

- segue

[IL CASO]

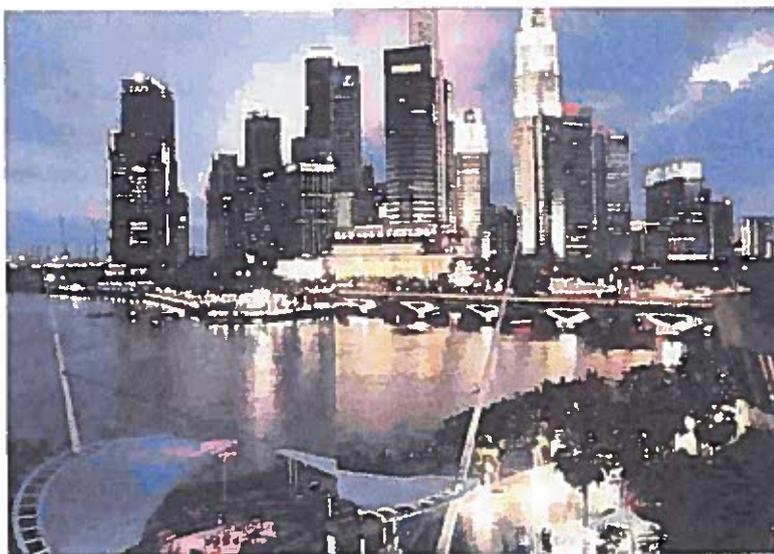
Il porto ampliato artificialmente numero uno dell'intermodalità

A Singapore lo chiamano trans-shipment, da noi si potrebbe tradurre con "intermodalità". È il trasferimento dei container o del loro contenuto da un mezzo di trasporto a un altro, da una nave al treno o al trasporto su terra, o anche all'aereo. Singapore, primo a pari merito con Amburgo per tonnellaggio è invece il primo punto di trans-shipment del mondo. Al secondo posto c'è Hong Kong, al terzo Shanghai, in una classifica che vede al nono posto Gioia Tauro, forte della sua posizione baricentrica fra il Pacifico e l'indiano ma soprattutto dell'efficienza delle colossali infrastrutture portuali, nonché alla funzionalità dei collegamenti stradali a partire dal Johor-Singapore Causeway, il ponte (non più lungo di mille metri) costruito nel 1923 dagli inglesi che collega la città-Stato a Johor Bahru, in Malesia. Il porto di Singapore, anzi sarebbe meglio definirlo il sistema portuale, attraverso cui passa un terzo di tutto il petrolio commerciato nel mondo, si amplia continuamente perché incessante è lo scavo di nuovi bacini e il riempimento con "reclaimed land", terra di riporto, delle banchine. L'intero Pasir Panjang, la zona più meridionale del porto, è stato realizzato negli ultimi quattro anni.

© RIPRODUZIONE PERENNA

Un'immagine di Marina Bay, il cuore degli affari di Singapore

Lim Boon Heng, presidente del fondo Temasek



The Medi Telegraph

Delrio: «Genova e Trieste porta d'ingresso per la Cina in Europa»

Pechino - Proporre l'Italia come porta d'ingresso per l'Europa delle merci e delle rotte crocieristiche provenienti dall'Asia e ribadire il suo ruolo di cerniera di raccordo nei collegamenti e nella logistica tra Oriente e Occidente. Questi i principali obiettivi dei colloqui che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha avuto con i suoi omologhi presso il Ministero del Trasporto (MOT) e la Commissione Nazionale per lo Sviluppo e le Riforme della Repubblica Popolare Cinese (NDRC), tenutisi a Pechino a margine della visita di Stato del Presidente Mattarella. Delrio ha illustrato ai suoi interlocutori cinesi i vantaggi che i porti italiani del Mar Ligure e dell'Alto Adriatico possono offrire alla Cina per l'attuazione della sua strategia «One Belt One Road» sul versante marittimo e ferroviario. Sempre di investimenti il Ministro Delrio ha parlato con l'Amministratore Delegato di ICBC, la più grande banca mondiale per attivi complessivi, che ambisce ad ampliare il suo portafoglio di attività internazionali ed ha mostrato uno specifico interesse per il nostro Paese

Container-crociere Genova raddoppia la via della seta

La missione cinese del ministro Delrio mette al centro il ruolo che può svolgere la Liguria

MASSIMO MINELLA

L'autostrada del mare su cui far correre la merce sono la carta in più che l'Italia può giocare a livello internazionale sul fronte economico. E di questo autostrada i caselli da cui far transitare ricchezza e lavoro sono sostanzialmente due, Genova per il Tirreno e Trieste per l'Adriatico. Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio vola in Cina per sostenere la cura del ferro e dell'acqua, l'unica in grado di far guarire l'Italia, che di salute non se la pensa tanto bene. Per questo i porti e le ferrovie sono i terminali di un'offensiva che può rivelarsi vitale per il sistema Paese.

Proporre quindi l'Italia come porta d'ingresso per l'Europa delle merci e delle rotte crocieristiche provenienti dall'Asia e ribadire il suo ruolo di cerniera di raccordo nei collegamenti e nella logistica tra Oriente e Occidente sono i compiti che il Paese affida principalmente alla portualità. Ovvio che il ruolo di Genova, indicato da Delrio come il porto d'Italia debba giocare da protagonista. Delrio incontra i suoi colleghi al ministero del Trasporto insieme alla commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme della Repubblica Popolare Cinese a Pechino a margine della visita di stato del presidente Sergio Mattarella.

IL PERSONAGGIO



IL MINISTRO

Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio e a fianco container nel porto di Genova. La missione cinese del ministro è funzionale a gettare le basi per uno sviluppo dei traffici su l'evanescente delle merci e su quello dei passeggeri

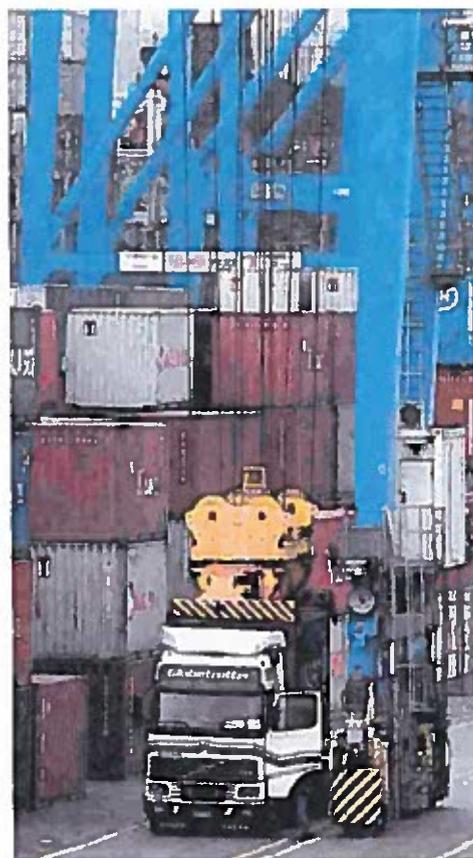
Delrio illustra i vantaggi che i porti italiani del mar Ligure e dell'alto Adriatico possono offrire alla Cina per l'attuazione della sua strategia "one belt one road" sul versante marittimo e ferroviario, evidenziando le significative riforme introdotte dal piano nazionale della portualità e della logistica in termini di semplificazione dei controlli e delle procedure doganali, di velocizzazione del trasferimento delle merci dalle navi alla ferrovia, di razionalizzazione nella gestione delle infrastrutture portuali e nelle decisioni sugli investimenti ad esso dedicati. Inoltre, i porti italiani possono fare affidamento sul collegamento a una rete ferroviaria sviluppata e moderna che dall'Italia si proietta verso le

diverse aree dell'Europa.

Non è un caso che in preparazione del viaggio in Cina, sia arrivato qui il presidente del **Belcanton**, portuale del sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini. Un viaggio, il suo, teso a gettare le basi per una crescita progressiva delle relazioni commerciali con la Cina, che ha nel porto di Genova uno dei suoi primi interlocutori. Non si tratta quindi di aprire una rotta che, nel fatti, è già di per sé operativa, ma di far crescere un legame che può generare ulteriore traffico e spingere i mercati asiatici a fare maggiore affidamento nella portualità italiana. Una sfida complessa, ma ampiamente alla portata di Genova e degli altri scali.

Un focus specifico è stato

dedicato al tema degli investimenti infrastrutturali e alla possibilità di sviluppare progetti congiunti in questo settore con enti e imprese cinesi, che hanno un forte interesse ad aumentare la loro proiezione al di fuori della Cina e che nel nostro paese possono trovare interessanti opportunità sia dal punto di vista commerciale o finanziario sia da quello della condivisione del know how o delle capacità gestionali. Sempre di investimenti, infine, il ministro Delrio parla con l'amministratore delegato di Icbc, la più grande banca mondiale per attivi complessivi, che ambisce ad ampliare il suo portafoglio di attività internazionali ed ha mostrato uno specifico interesse per il nostro paese.



GRASSO: «ORA SCEGLIERE IL PORTO PIÙ ADATTO»

L'Italia sbarca in Cina «Via della Seta è grande opportunità»

Le nuove «vie della seta», vale a dire i corridoi ferroviari e marittimi che uniranno la Cina all'Europa e al Medio Oriente rappresentano per l'Italia e per il gruppo Fs in particolare, una grande opportunità. Lo ha spiegato l'ad di Rfi, Maurizio Gentile, nel corso del convegno Limes «L'Italia e le vie della seta» organizzato in coincidenza con il viaggio in Cina del presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Oggi, ha spiegato Gentile, «le attività all'estero del gruppo Fs costituiscono il 13% dei ricavi complessivi, ma l'obiettivo è raggiungere il 23% nel 2026»: si tratta di una crescita che si svilupperà seguendo alcune linee, tra cui quella di proporsi come General Contractor, con la capacità di realizzare ferrovie soprattutto nei Paesi con forti gap infrastrutturali. Una direttrice che dunque «ben si sposa con il progetto vie della seta».

Ma un'occasione da non perdere è anche la via della seta marittima che, ha spiegato il presidente dell'Autonomia di Venezia Paolo Costa, «tratta il 95% del traffico tra l'Europa ed estremo oriente». L'Italia, ha spiegato, «si trova sul percorso che garantisce il costo minimo di trasporto e logistico sulla relazione Europa-Cina, purché si accetti di sfruttare il nodo marittimo alto Adriatico, combinando l'offerta del porto di Venezia con quella di Koper-Trieste». Il Presidente della Repubblica ha sottolineato che l'Italia intende concorrere alla costruzione della via della seta e intraprendere una collaborazione autenticamente a tutto campo con la Cina, auspicando anche



Un container viene caricato su un camion nel porto cinese di Tianjin

che proseguano una politica di progressiva apertura economica che faciliti l'accesso degli operatori stranieri al mercato cinese». Lo ha ricordato il presidente del Senato Pietro Grasso al convegno promosso dalla Rivista Italiana di Geopoliti-

tica Limes «L'Italia e le vie della seta». «A me sembra che questo sia il momento, non più rinviabile, di operare delle scelte di merito: è necessario individuare un porto italiano che diventi il terminale del

grande progetto, lavorando sulla connessione delle reti di trasporto e infrastrutturali. Questa è un'occasione cruciale di sviluppo economico e di consolidamento del rilievo geopolitico del Paese», ha sottolineato

LA RIFORMA CHE NON PARTE

«Grave lo stallo sui porti»

La denuncia del presidente degli spedizionieri Laghezza

Non si sono fatte attendere le prime reazioni all' articolo pubblicato ieri nella nostra pagina in cui, raccogliendo la denuncia del senatore Rossi, abbiamo rappresentato lo stato dell' arte del porto della Spezia e di quello di Carrara, fermi al palo in attesa che la regione Toscana compia gli atti amministrativi necessari al completamento delle nomine per rendere la nuova Autorità di Sistema operativa. Ora è il presidente degli spedizionieri della Spezia nonché uomo di vertice di **Confetra** e **Fedespedi**, Alessandro Laghezza a intervenire. «Assistiamo ad una totale noncuranza - afferma Laghezza - degli interessi delle comunità che sui porti operano. Il prolungato stallo nella governance del porto di La Spezia, prima per una riforma incompleta, quindi per l' inchiesta giudiziaria che si è abbattuta sull' Autorità portuale, e ora per una inaccettabile inadempienza da parte delle istituzioni competenti, ha già provocato gravi danni con conseguenze anche occupazionali che non tarderanno a palesarsi. Sulla integrazione con Marina di Carrara, che avrebbe dovuto essere attuata a tappe forzate proprio per ricreare anche a La Spezia quel clima positivo che negli anni passati è stato all' origine del "miracolo portuale spezzino", continua a incombere il silenzio della Toscana

e senza il completamento dei nuovi organi di governance, in particolare il Comitato di gestione, **ALESSANDRO LAGHEZZA** il presidente degli spedizionieri spezzini lancia l' allarme sulla (noncuranza di chi dovrebbe far funzionare il porto) la nuova Autorità portuale di sistema è e resta un' anatra zoppa». Insomma ora mai non si tratta più di ritardi, bensì di un palese disinteresse della Toscana, che, evidentemente più attenta a vicende politiche nazionali che al funzionamento produttivo del suo territorio, sta da mesi bloccando l' operatività dei porti di La Spezia e Marina di Carrara.

«Peraltro - conclude Laghezza - anche il dibattito che si è acceso a livello nazionale e le critiche piovute sulla riforma, che oggi appare abbandonata a sé stessa anche dal ministero competente, sono più che giustificate; con 6 porti ancora senza presidente, anche quelli che hanno superato la inquietante fase di indicazione del nuovo vertice, non funzionano perché le nomine dei Comitati di gestione sono sospese fra le incertezze politiche, scelte spesso inadeguate e l' alea Anac, ovvero il parere di compatibilità sul conflitto di interesse che è stato affidato all' Autorità di vigilanza sulla corruzione. Del tutto al palo poi

restano gli organi che teoricamente dovrebbero dare voce agli operatori di settore, per non parlare del tavolo centrale di coordinamento della portualità che oggi è solo un fantasma».

PAst.

LA SPEZIA, LAGHEZZA: "LA RIFORMA DEI PORTI È ABBANDONATA A SÉ"

LA SPEZIA - Ormai non si tratta più di ritardi, bensì di un palese disinteresse della Toscana, che, evidentemente più attenta a vicende politiche nazionali che al funzionamento produttivo del suo territorio, sta da mesi bloccando l'operatività dei porti di La Spezia e Marina di Carrara; a tutt'oggi le Istituzioni politiche toscane, in primis il Comune di Marina di Carrara, ma anche la Regione Toscana, che dovrebbe essere il garante dell'operazione, non hanno indicato i rappresentanti nel Comitato di gestione della nuova Autorità portuale di sistema di fatto congelando la governance e impedendo il processo di integrazione, già complesso di per sé, dei due porti. Il j'accuse è di Alessandro Laghezza, presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia, nonché uomo di vertice di Confetra e Fedespedi. "Assistiamo ad una totale noncuranza - afferma Laghezza - degli interessi delle comunità che sui porti operano. Il prolungato stallo nella governance del porto di La Spezia, prima per una riforma incompleta, quindi per l'inchiesta giudiziaria che si è abbattuta sull'Autorità portuale, e ora per una inaccettabile inadempienza da parte delle istituzioni competenti, ha già provocato gravi danni con conseguenze anche occupazionali che non tarderanno a palesarsi. Sulla integrazione con Marina di Carrara, che avrebbe dovuto essere attuata a tappe forzate proprio per ricreare anche a La Spezia quel clima positivo che negli anni passati è stato all'origine del "miracolo portuale spezzino", continua a incombere il silenzio della Toscana e senza il completamento dei nuovi organi di governance, in particolare il Comitato di gestione, la nuova Autorità portuale di sistema è e resta un'anatra zoppa". "Peraltro - conclude Laghezza - anche il dibattito che si è acceso a livello nazionale e le critiche piovute sulla riforma, che oggi appare abbandonata a sé stessa anche dal ministero competente, sono più che giustificate; con 6 porti ancora senza presidente, anche quelli che hanno superato la inquietante fase di indicazione del nuovo vertice, non funzionano perché le nomine dei Comitati di gestione sono sospese fra le incertezze politiche, scelte spesso inadeguate e l'alea Anac, ovvero il parere di compatibilità sul conflitto di interesse che è stato affidato all'Autorità di vigilanza sulla corruzione. Del tutto al palo poi restano gli organi che teoricamente dovrebbero dare voce agli operatori di settore, per non parlare del tavolo centrale di coordinamento della portualità che oggi è solo un fantasma".

Laghezza (spedizionieri): nel "congelatore" della Toscana i porti di La Spezia e Marina di Carrara

(FERPRESS) – La Spezia, 24 FEB – “Ormai non si tratta più di ritardi, bensì di un palese disinteresse della Toscana, che, evidentemente più attenta a vicende politiche nazionali che al funzionamento produttivo del suo territorio, sta da mesi bloccando l’operatività dei porti di La Spezia e Marina di Carrara; a tutt’oggi le Istituzioni politiche toscane, in primis il Comune di Marina di Carrara, ma anche la Regione Toscana, che dovrebbe essere il garante dell’operazione, non hanno indicato i rappresentanti nel Comitato di gestione della nuova Autorità portuale di sistema di fatto congelando la governance e impedendo il processo di integrazione, già complesso di per sé, dei due porti”.

Questo il j’accuse di Alessandro Laghezza, presidente dell’Associazione spedizionieri di La Spezia, nonché uomo di vertice di Confetra e Fedespedi, in una nota stampa.

“Assistiamo ad una totale noncuranza – afferma Laghezza – degli interessi delle comunità che sui porti operano. Il prolungato stallo nella governance del porto di La Spezia, prima per una riforma incompleta, quindi per l’inchiesta giudiziaria che si è abbattuta sull’Autorità portuale, e ora per una inaccettabile inadempienza da parte delle istituzioni competenti, ha già provocato gravi danni con conseguenze anche occupazionali che non tarderanno a palesarsi. Sulla integrazione con Marina di Carrara, che avrebbe dovuto essere attuata a tappe forzate proprio per ricreare anche a La Spezia quel clima positivo che negli anni passati è stato all’origine del “miracolo portuale spezzino”, continua a incombere il silenzio della Toscana e senza il completamento dei nuovi organi di governance, in particolare il Comitato di gestione, la nuova Autorità portuale di sistema è e resta un’anatra zoppa”.

“Peraltro – conclude Laghezza – anche il dibattito che si è acceso a livello nazionale e le critiche piovute sulla riforma, che oggi appare abbandonata a sé stessa anche dal ministero competente, sono più che giustificate; con 6 porti ancora senza presidente, anche quelli che hanno superato la inquietante fase di indicazione del nuovo vertice, non funzionano perché le nomine dei Comitati di gestione sono sospese fra le incertezze politiche, scelte spesso inadeguate e l’alea Anac, ovvero il parere di compatibilità sul conflitto di interesse che è stato affidato all’Autorità di vigilanza sulla corruzione. Del tutto al palo poi restano gli organi che teoricamente dovrebbero dare voce agli operatori di settore, per non parlare del tavolo centrale di coordinamento della portualità che oggi è solo un fantasma”.

Informazioni Marittime

Laghezza (spedizionieri): "I porti di La Spezia e Marina di Carrara nel 'congelatore' toscano"



Le istituzioni toscane sono oggi un vero e proprio "congelatore" per le attività (e le aspirazioni) dei porti di **La Spezia** e **Marina di Carrara**. L'accusa arriva da **Alessandro Laghezza**, presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia, nonché uomo di vertice di Confetra e Fedespedi. "Ormai - chiarisce Laghezza - non si tratta più di ritardi, bensì di un palese disinteresse della Toscana, che, evidentemente più attenta a vicende politiche nazionali che al funzionamento produttivo del suo territorio, sta da mesi bloccando l'operatività dei porti di La Spezia e Marina di Carrara; a tutt'oggi le Istituzioni politiche toscane, in primis il Comune di Marina di Carrara, ma anche la Regione Toscana, che dovrebbe essere il garante dell'operazione, non hanno indicato i rappresentanti nel Comitato di gestione della nuova Autorità portuale di sistema di fatto congelando la governance e impedendo il processo di integrazione, già complesso di per sé, dei due porti".

"Assistiamo ad una totale noncuranza - aggiunge Laghezza - degli interessi delle comunità che sui porti operano. Il prolungato stallo nella governance del porto di La Spezia, prima per una riforma incompleta, quindi per l'inchiesta giudiziaria che si è abbattuta sull'Autorità portuale, e ora per una inaccettabile inadempienza da parte delle istituzioni competenti, ha già provocato gravi danni con conseguenze anche occupazionali che non tarderanno a palesarsi. Sulla integrazione con Marina di Carrara, che avrebbe dovuto essere attuata a tappe forzate proprio per ricreare anche a La Spezia quel clima positivo che negli anni passati è stato all'origine del 'miracolo portuale spezzino', continua a incombere il silenzio della Toscana e senza il completamento dei nuovi organi di governance, in particolare il Comitato di gestione, la nuova Autorità portuale di sistema è e resta un'anatra zoppa".

"Peraltro - incalza Laghezza - anche il dibattito che si è acceso a livello nazionale e le critiche piovute sulla riforma, che oggi appare abbandonata a sé stessa anche dal ministero competente, sono più che giustificate; con 6 porti ancora senza presidente, anche quelli che hanno superato la inquietante fase di indicazione del nuovo vertice, non funzionano perché le nomine dei Comitati di gestione sono sospese fra le incertezze politiche, scelte spesso inadeguate e l'alea Anac, ovvero il parere di compatibilità sul conflitto di interesse che è stato affidato all'Autorità di vigilanza sulla corruzione. Del tutto al palo poi - conclude Laghezza - restano gli organi che teoricamente dovrebbero dare voce agli operatori di settore, per non parlare del tavolo centrale di coordinamento della portualità che oggi è solo un fantasma".

Laghezza lancia l'allarme sul porto della Spezia

Il presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia chiede che la regione Toscana indichi i rappresentanti nel Comitato di gestione della nuova Autorità Portuale di Sistema Mar Ligure Orientale. La mancata indicazione dei nomi da parte della Regione Toscana e del Comune di Marina di Massa sta congelando il governo dell'ASP Mar Ligure Orientale che deve gestire i porti della Spezia e di Marina di Carrara, impedendo anche l'integrazione tra i due scali. Lo denuncia Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini: "Assistiamo ad una totale noncuranza degli interessi delle comunità che sui porti operano. Il prolungato stallo nella governance del porto di La Spezia, prima per una riforma incompleta, quindi per l'inchiesta giudiziaria che si è abbattuta sull'Autorità Portuale, e ora per una inaccettabile inadempienza da parte delle istituzioni competenti, ha già provocato gravi danni con conseguenze anche occupazionali che non tarderanno a palesarsi.

Sulla integrazione con Marina di Carrara, che avrebbe dovuto essere attuata a tappe forzate proprio per ricreare anche a La Spezia quel clima positivo che negli anni passati è stato all'origine del 'miracolo portuale spezzino', continua a incombere il silenzio della Toscana e senza il completamento dei nuovi organi di governance, in particolare il Comitato di gestione, la nuova Autorità Portuale di Sistema è e resta un'anatra zoppa".

Laghezza amplia lo sguardo oltre i due porti tirrenici: "Anche il dibattito che si è acceso a livello nazionale e le critiche piovute sulla riforma, che oggi appare abbandonata a sé stessa anche dal ministero competente, sono più che giustificate; con sei porti ancora senza presidente, anche quelli che hanno superato la inquietante fase di indicazione del nuovo vertice, non funzionano perché le nomine dei Comitati di gestione sono sospese fra le incertezze politiche, scelte spesso inadeguate e l'alea Anac, ovvero il parere di compatibilità sul conflitto di interesse che è stato affidato all'Autorità di vigilanza sulla corruzione. Del tutto al palo poi restano gli organi che teoricamente dovrebbero dare voce agli operatori di settore, per non parlare del tavolo centrale di coordinamento della portualità che oggi è solo un fantasma".

SPEDIZIONIERI

Porto della Spezia, Laghezza attacca la Toscana e la riforma Delrio

LA SPEZIA. «Ormai non si tratta più di ritardi, bensì di un palese disinteresse della Toscana, che, evidentemente più attenta a vicende politiche nazionali che al funzionamento produttivo del suo territorio, sta da mesi bloccando l'operatività dei porti della Spezia e Marina di Carrara. A tutt'oggi le istituzioni politiche toscane, in primis il Comune di Marina di Carrara, ma anche la Regione Toscana, che dovrebbe essere il garante dell'operazione, non hanno indicato i rappresentanti nel Comitato di gestione della nuova **Autorità portuale** di sistema di fatto congelando la governance e impedendo il processo di integrazione, già complesso di per sé, dei due porti». Le parole sono quelle di Alessandro Laghezza, presidente dell'associazione spedizionieri della Spezia, nonché uomo di vertice di Confetra e Fedespedi. «Assistiamo ad una totale noncuranza - afferma Laghezza - degli interessi delle comunità che sui porti operano. Il prolungato stallo nella governance della Spezia, prima per una riforma incompleta, quindi per l'inchiesta giudiziaria che si è abbattuta **sull'Autorità portuale**, e ora per una inaccettabile inadempienza da parte delle istituzioni, ha già provocato gravi danni».

"Nel "freezer" della Toscana i porti di Spezia e Marina di Carrara"

Il presidente degli spedizionieri Laghezza sollecita il Comune apuano e la Regione a nominare i rappresentanti della nuova Ap.

La Spezia - "Ormai non si tratta più di ritardi, bensì di un palese disinteresse della Toscana, che, evidentemente più attenta a vicende politiche nazionali che al funzionamento produttivo del suo territorio, sta da mesi bloccando l'operatività dei porti della Spezia e Marina di Carrara. Ad oggi le istituzioni politiche toscane, in primis il Comune di Carrara, ma anche la Regione Toscana, che dovrebbe essere il garante dell'operazione, non hanno indicato i rappresentanti nel Comitato di gestione della nuova Autorità portuale di sistema di fatto congelando la governance e impedendo il processo di integrazione, già complesso di per sé, dei due porti". Il j' accuse è di Alessandro Laghezza, presidente dell'associazione spedizionieri spezzina, nonché uomo di vertice di Confetra e Fedespedi. "Assistiamo ad una totale noncuranza - afferma Laghezza - degli interessi delle comunità che sui porti operano. Il prolungato stallo nella governance del porto della Spezia, prima per una riforma incompleta, quindi per l'inchiesta giudiziaria che si è abbattuta sull'Autorità portuale, e ora per una inaccettabile inadempienza da parte delle istituzioni competenti, ha già provocato gravi danni con conseguenze anche occupazionali che non tarderanno a palesarsi". Laghezza nel suo intervento si sofferma sul merito della integrazione con Marina di Carrara: "Avrebbe dovuto essere attuata a tappe forzate proprio per ricreare anche alla Spezia quel clima positivo che negli anni passati è stato all'origine del "miracolo portuale spezzino". Ma continua a incomber il silenzio della Toscana e senza il completamento dei nuovi organi di governance, in particolare il Comitato di gestione, la nuova Autorità portuale di sistema è e resta un'anatra zoppa". "Peraltro - conclude Laghezza - anche il dibattito che si è acceso a livello nazionale e le critiche piovute sulla riforma, che oggi appare abbandonata a sé stessa anche dal ministero competente, sono più che giustificate; con sei porti ancora senza presidente, anche quelli che hanno superato la inquietante fase di indicazione del nuovo vertice, non funzionano perché le nomine dei Comitati di gestione sono sospese fra le incertezze politiche, scelte spesso inadeguate e l'alea Anac, ovvero il parere di compatibilità sul conflitto di interesse che è stato affidato all'Autorità di vigilanza sulla corruzione. Del tutto al palo poi restano gli organi che teoricamente dovrebbero dare voce agli operatori di settore, per non parlare del tavolo centrale di coordinamento della portualità che oggi è solo un fantasma". Venerdì 24 febbraio 2017 alle 09:36:52

L'ALTERNATIVA

IL SERVIZIO DI TRASPORTO TURISTICO È STATO QUINDI ASSEGNATO A TRE AZIENDE DI FIRENZE, PERUGIA E GROSSETO

IL PRESIDIO

IERI I LAVORATORI DEL CONSORZIO HANNO MANIFESTATO DI FRONTE AI VARCHI DI USCITA DEL PORTO DI LIVORNO

LE CONSEGUENZE

I SINDACATI LAMENTANO POSSIBILI RICADUTE SIA SULLA TENUTA DEI LIVELLI OCCUPAZIONALI SIA SULLA SICUREZZA DEL SERVIZIO

Siluro degli spedizionieri «La Toscana ci affossa»

Laghezza: «Porti bloccati per le mancate nomine»

— LA SPEZIA —

«ORMAI non si tratta più di ritardi, bensì di un paese di disinteresse della Toscana, che, evidentemente più attenta a vicende politiche nazionali che al funzionamento produttivo del suo territorio, sta da mesi bloccando l'operatività dei porti della Spezia e Marina di Carrara». È un siluro in piena regola, quello scagliato dal presidente degli spedizionieri spezzino Alessandro Laghezza all'indirizzo del governatore della Regione Toscana Enrico Rossi (nella foto a sinistra) e del sindaco di Carrara, Angelo Zubbani, colpevoli di non aver ancora nominato i rispettivi rappresentanti in seno al comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale. Laghezza, uomo di vertice anche di Confetra e Fedespedi, non usa mezzi termini, sottolineando come «Le istituzioni politiche toscane stanno congelando la governance e impedendo il processo di integrazione, già complesso di per sé, dei due porti. «Lo stallo della governance ha già provocato gravi danni con conseguenze

anche occupazionali che non tarderanno a palesarsi. Sulla integrazione con Marina di Carrara continua a incombere il silenzio della Toscana e senza il completamento dei nuovi organi di governance, in particolare il Comitato di gestione, la nuova **Autorità portuale** di sistema è e resta un'anatra zoppa». Nel mirino del presidente degli spedizionieri anche la riforma nazionale dei porti: «Oggi appare

abbandonata a sé stessa anche dal ministero competente: con 6 porti ancora senza presidente, anche quelli che hanno superato la inquietante fase di indicazione del nuovo vertice, non funzionano perché le nomine dei Comitati di gestione sono sospese fra le incertezze politiche, scelte spesso inadeguate e l'Anac, ovvero il parere di compatibilità sul conflitto di in-



Il presidente Alessandro Laghezza

L'ANALISI

«Senza una governance la nuova **Authority** è un'anatra zoppa»

teresse che è stato affidato all'Autorità di vigilanza sulla corruzione. Del tutto al palo poi restano gli organi che teoricamente dovrebbero dare voce agli operatori di settore, per non parlare del tavolo centrale di coordinamento della portualità che oggi è solo un fantasma». Proprio nei giorni scorsi, sullo stesso tema delle mancate nomine era stato il senatore ligure Maurizio Rossi ad attaccare il comportamento adottato dalle istituzioni toscane.

LO SCALO DELLA SPEZIA

Laghezza: «Porto bloccato dalla Toscana»

Il presidente degli spedizionieri: «Stallo sulla governance per inadempienza»

«Onnai non si tratta più di ritardi, bensì di un palese disinteresse della Toscana, che, evidentemente più attenta a vicende politiche nazionali che al funzionamento produttivo del suo territorio, sta da mesi bloccando l'operatività dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, a tutt'oggi le Istituzioni politiche toscane, in primis il Comune di Marina di Carrara, ma anche la Regione Toscana, che dovrebbe essere il garante dell'operazione, non hanno indicato i rappresentanti nel Comitato di gestione della nuova **Autorità portuale** di sistema di fatto congelando la governance e impedendo il processo di integrazione, già complesso di per sé, dei due porti».

Il j'accuse è di Alessandro Laghezza, presidente dell'Associa-

zione spedizionieri di La Spezia, nonché uomo di vertice di Confetra e Fedespedi.

«Assistiamo ad una totale noncuranza - afferma Laghezza - degli interessi delle comunità che sui porti operano. Il prolungato stallo nella governance del porto di La Spezia, prima per una riforma incompleta, quindi per l'inchiesta giudiziaria che si è abbattuta su **l'Autorità portuale** e ora per una inaccettabile inadempienza da parte delle istituzioni competenti, ha già provocato gravi danni con conseguenze anche occupazionali che non tarderanno a palesarsi. Sulla integrazione con Marina di Carrara, che avrebbe dovuto essere attuata a tappe forzate proprio per ricreare anche a La Spezia quel clima positivo che negli anni passati è

stato all'origine del "miracolo portuale spezzino", continua a incomberare il silenzio della Toscana e senza il completamento dei nuovi organi di governance, in particolare il Comitato di gestione, la nuova **Autorità portuale** di sistema è e resta un'anatra zoppa».

«Peraltro - conclude Laghezza - anche il dibattito che si è acceso a livello nazionale e le critiche piovute sulla riforma, che oggi appare abbandonata a sé stessa anche dal ministero competente, sono più che giustificate; con 6 porti ancora senza presidente, anche quelli che hanno superato la inquietante fase di indicazione del nuovo vertice, non funzionano perché le nomine dei Comitati di gestione sono sospese fra le incertezze politiche, scelte spesso inadeguate e l'alca Anac,

ovvero il paere di compatibilità sul conflitto di interesse che è stato affidato all'Autorità di vigilanza sulla corruzione. Del tutto al palo poi restano gli organi che teoricamente dovrebbero dare voce agli operatori di settore, per non parlare del tavolo centrale di coordinamento della portualità che oggi è solo un fantasma».

Intanto a La Spezia c'è stato un nuovo sequestro dei fondali interessati dai dragaggi «Prendiamo atto di questo nuovo sequestro, ma nel frattempo abbiamo avviato le pratiche per l'interazione 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.

DUBBI SULLA PARTE VARIABILE DELL'INDENNITÀ, ESPOSTA AL RISCHIO DI RICORSI

Busta paga più magra per i presidenti dei porti

Dirigenti e segretari generali avrebbero stipendi maggiori rispetto a quelli dei loro vertici

IL RETROSCENA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Il ministero dei Trasporti ha emanato pochi giorni fa il decreto sulle indennità previste per i presidenti di Autorità di sistema portuale, rivisto a seguito di alcuni rilievi della Corte dei conti: come atteso, il corrispettivo è di 170 mila euro lordi l'anno - a spanne circa 7.000 euro netti al mese - cui si aggiunge una quota variabile di 60 mila euro lordi annuali, ottenibile tramite il raggiungimento di determinati obiettivi.

Cambia quindi il sistema rispetto ai presidenti delle vec-

chie Autorità portuali, che erano divisi in due fasce in base alla dimensione dei porti, quella maggiore con un tetto massimo fino a 220 mila euro lordi l'anno, quella minore fino a 180 mila euro lordi l'anno, al quale si aggiungevano altre maggiorazioni ora soppresse, come quelle relative all'esercizio dell'attività fuori dal Comune di residenza.

Il regolamento pare abbia fatto sorgere alcune obiezioni tra i presidenti di Adsp: la prima è che la quota fissa risulta inferiore alla fascia più bassa della vecchia indennità del presidente di Authority, che gestiva un unico porto a fronte dei due o più sotto responsabilità degli attuali numeri uno delle Adsp.

Non c'è contestazione sulle cifre, comunque di tutto rispetto: tuttavia, è stato segnalato che numerosi saranno i casi in cui segretari generali e dirigenti a fine carriera guadagneranno più dei loro presidenti, ma senza il peso dell'ultima firma sugli atti e con la prospettiva di liquidazione e pensione.

Il secondo aspetto è relativo alla parte variabile: i criteri dovrebbero essere fissati dal ministero, ma ancora non si conoscono con chiarezza. Inoltre, sembrerebbe che l'attribuzione dell'ammontare della somma debba passare per il voto del comitato di gestione.

Doppio rischio, quindi: la quota variabile potrebbe infatti finire al centro di una contesa

politica - si ponga il caso in cui al momento della votazione dello stipendio il rappresentante del sindaco e quello della Regione, di schieramenti opposti, abbiano incorso una vertenza, senza dimenticare che gli stessi neo-presidenti una pur tenue colorazione politica ce l'hanno. Ancora: il presidente potrebbe trovare l'assegnazione della quota variabile non rispondente al suo effettivo operato, decidendo il ricorso.

Dubbi che saranno sottoposti ai rappresentanti del ministero a inizio della prossima settimana, quando ci sarà un nuovo incontro con i presidenti, per fare il punto sull'uscita dei decreti attuativi a partire dalle piante organiche.

BY NICH DALCUNIDIRITT RICERVAI

INAUGURATO IL SERVIZIO INTERMODALE DALLA TURCHIA

Trieste - Kiel/Göteborg

Già pienamente operativo il collegamento di Ekol

TRISTE - Mercoledì scorso, presso il terminal EMT del Porto Nuovo di Trieste, ha avuto luogo la cerimonia di inaugurazione ufficiale del nuovo servizio intermodale a lunga percorrenza sulla direttrice Kiel-Göteborg, per il trasporto di contenitori, semirimorchi e casse mobili, in arrivo e partenza via mare dalla Turchia e dalla Grecia, avente come origine ed destinazione il mercato dell'area baltica.

Il servizio promosso da EKOL, operatore logistico turco che ha acquisito di recente la partecipazione di maggioranza del Terminal EMT (segue a pagina 4)



Zeno D'Agostino

Trieste - Kiel Göteborg

del Molo VI, è stato avviato con successo da qualche settimana e rappresenta il primo collegamento operativo lungo il corridoio TEN-T Adriatico-Baltico.

Alla realizzazione del progetto che unisce Trieste e il porto di Kiel in Germania, collaborano TX Logistik e Mercitalia Rail per la trazione ferroviaria, Alpe Adria e la stessa TX Logistik in qualità di MTO, e Siena Line cura la prosecuzione marittima fino a Göteborg in Svezia.

I saluti introduttivi sono stati tenuti da Francesco Parisi, presidente Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Ahmet Musul, amministratore delegato Ekol e Zeno D'Agostino, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Sono intervenuti alla cerimonia: Robert Rydberg, ambasciatore di Svezia in Italia; Debora Serracchiani, presidente Regione Friuli Venezia Giulia; Roberto Di Piazza, sindaco di Trieste; Dirk Claus, amministratore delegato Porto di Kiel; Pietro Mancuso, amministratore delegato TX Logistik.

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 ieri sera 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, da poco nominato 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 attirare 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.

Una risposta alle recenti polemiche sulla localizzazione di un progetto per un Parco del mare è venuta dal suo proponente (la prima versione risale al 2004), Antonio Paoletti, di recente rieletto alla Camera di commercio che ora comprende, assieme a quello di Trieste, anche il territorio di Gorizia.

Giovanni Fraziano, docente al Dipartimento di Ingegneria ed Architettura dell'Università di Trieste, ha spiegato come, nel corso degli anni, il waterfront del capoluogo giuliano sia stato "un po' tutto", cercando analogie con realtà anche completamente diverse e generando per questo enormi equivoci nelle valutazioni.

«E' importante separare le parti del waterfront triestino - ha detto Fraziano - e credo che non si possa

non considerare strategie e prospettive. Molte scelte potranno essere procrastinate, ma non a lungo».

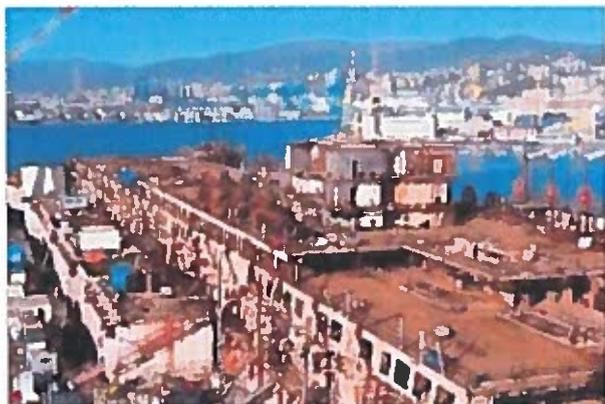
Massimo Clemente (dirigente CNR all'Università Federico II di Napoli) e Paolo Giordano (professore al Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale dell'Università degli Studi della Campania «Luigi Vanvitelli») hanno riportato gli interventi sulla realtà partenopea. Il primo ripercorrendo l'esperienza di "laboratorio" e promozione di processi collaborativi portata avanti dal Gruppo Friends of Molo San Vincenzo, il secondo descrivendo le varie parti del waterfront napoletano e illustrando il concetto di "periferia in città".

I saluti alla conviviale sono stati portati dal presidente del Propeller Club di Napoli, nonché presidente nazionale, Umberto Masucci il quale, nel ricordare che l'appuntamento avrà una sua fondamentale prosecuzione il 30 marzo proprio a Napoli, ha auspicato che i due Club possano essere presi ad esempio di best practice e che il Propeller possa continuare ad essere motore per lo sviluppo.

Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Club di Trieste, dopo i saluti iniziali e la proposta di alcuni elementi da dibattere, ha tratto le conclusioni concentrando l'intervento sul Porto Vecchio: «Quell'area è un unicum sul territorio e come tale deve essere trattata anche per quanto riguarda i progetti di sviluppo, che necessitano quindi di interventi integrati e di una strategia complessiva».

Il Nautilus

Porto di Genova: focus sul comparto delle riparazioni navali



GENOVA – Si è tenuto nei giorni scorsi a Palazzo San Giorgio, sede dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, un incontro sul futuro del comparto delle riparazioni navali del porto di Genova. Alla riunione hanno partecipato, oltre al presidente dell’AdSP Paolo Emilio Signorini, il sindaco di Genova Marco Doria, l’assessore regionale a Porti e Infrastrutture Edoardo Rixi, le imprese del comparto associate a Confindustria e i rappresentanti dei lavoratori.

E’ la prima volta dopo molti anni che tutti gli attori del comparto si siedono allo stesso tavolo con l’obiettivo di condividere e mettere in atto tutte le azioni necessarie a potenziare le riparazioni navali del porto di Genova e a renderle ancora più competitive sul piano internazionale.

Dopo una discussione articolata e costruttiva, tutti i soggetti hanno convenuto sulla necessità di procedere in tempi rapidi alla definizione della gara di Ente Bacini con l’auspicio che l’affidamento dei cinque bacini di carenaggio possa concludersi positivamente entro l’autunno e vedere la partecipazione di realtà imprenditoriali dirilievo che possano ridare slancio alle attività e all’occupazione. Inoltre si è deciso di procedere in tempi brevi anche con i primi interventi legati al Blue Print, lavorando sulla razionalizzazione e sull’ampliamento di alcuni spazi a terra per realizzare a breve un nuovo accosto O dedicato al comparto preservando gli specchi acquei esistenti.

Ciò consentirà di fornire rapidamente alcune risposte che il settore attende da anni e che contribuirebbero a migliorare la qualità del lavoro e dei servizi offerti. I partecipanti alla riunione si sono dati appuntamento per il 10 marzo p.v. in vista della successiva imminente prima riunione del Comitato di Gestione dell’AdSP, dove il Presidente Signorini conta di mettere all’ordine del giorno la documentazione per l’avvio della procedura di assegnazione dei bacini.

La vigilia elettorale è analizzata da Massimo Righi, direttore del quotidiano Secolo XIX

Genova, al voto in ordine sparso

Per il momento non sono certi neanche i candidati sindaci

Con Palermo, Genova è la più grande città che, tra maggio e giugno, andrà al voto per il rinnovo del Comune. Una città che conosce bene il direttore del Secolo XIX, Massimo Righi, 50 anni, ligure di Santa Margherita (Ge), avendola raccontata in lungo e in largo, col suo giornale, dove ha cominciato da giovanissimo: «Fra un po' fanno 30 anni», ci ride su, al telefono. L' uomo giusto per provare a capire che cosa succederà alle amministrative: se cioè il M5s si prenderà la città del suo fondatore, se il centrodestra farà il bis, dopo aver conquistato la Regione o se, viceversa, il Pd possa sperare di ricominciare da qui.

Domanda. Direttore, cinque anni fa, con Marco Doria, la sinistra alzava qui una delle prime bandiere arancioni.

Risposta. Quell' esperienza è un capitolo chiuso.

Lo stesso Doria, da mesi, ritardava l' annuncio di una ricandidatura: il quadro politico era completamente cambiato. Poi la maggioranza è andata in pezzi.

D. A Genova furono le divisioni piddine a favorire Doria.

R. Alle primarie, Roberta Pinotti sfidò Marta Vincenzi, uscente, e lui fece il terzo incomodo.

Giova ricordare che Doria, discendente di una storica famiglia, era appoggiato da due anime molto influenti: un gruppo di intellettuali stimati, come lo scrittore Silvio Ferrari, un passato nel Pci, o come l' economista Luca Beltrametti, e un pezzo di Genova popolare, quella di don Andrea Gallo. E poi lui era il nuovo.

D. Perché è fallita quell' esperienza?

R. Per una volta, prima di quello che non ha funzionato, proviamo a capire se si può salvare qualcosa.

D. Prego.

R. La sua giunta ha dovuto fronteggiare una fase di riduzione forte dei trasferimenti agli enti locali e, ciò nonostante, ha tenuto in ordine i bilanci. Ha avviato la messa in sicurezza dell' area a maggior rischio di alluvioni. Sul piano dei diritti, ha aperto per primo alle unioni civili. Senza dimenticare che il governo cittadino non ha avuto il minimo sbuffo giudiziario, in un momento in cui spuntano inchieste come funghi.

- segue

D. E cos' è andato male?

R. Molti gli rinfacciano un certo attendismo, una carenza di decisionismo. Sulla «Gronda» (il raddoppio dell' autostrada Genova-Savona, che consentirebbe di decongestionare il tratto cittadino, ndr), Doria non ha spinto. Un po' come per la storia della ferrovia costiera.

D. Spieghiamola.

R. Il potenziamento della rete attuale, separando il traffico dei treni regionali e metropolitani da quello dei convogli a lunga percorrenza.

Opera integralmente finanziata con oltre 600 milioni, con la partenza dei cantieri nel 2011 e da terminare nel 2016. Ma i tempi non sono stati minimamente rispettati: siamo ancora a poco più di un terzo dei lavori e si prevede di finire nel 2021, se va bene. Una sorta di monito per chiunque verrà eletto alle prossime comunali a non mollare la presa.

D. E va lento il rifacimento del «fronte mare» genovese, il cui contenitore, Blueprint, è stato disegnato da un grande genovese, come Renzo Piano.

R. Per riempire quel guscio era stato scelto un concorso internazionale di idee, ma nessuno dei 76 progetti che hanno partecipato per rifare questi 100 mila metri quadri fra l' ex sede Ansaldo e Piazzale Kennedy, ha raggiunto il punteggio richiesto. Ecco, in quel caso il sindaco avrebbe dovuto dire: «Ora abbiamo una strada alternativa che ci consente di non perdere ulteriore tempo».

D. Il progetto di Piano era già rallentato.

R. Certo, c' erano 70 milioni annunciati per partire nel 2015, con **Autorità portuale**, Regione e Comune assieme.

Tra i primi interventi si sarebbe dovuta realizzare la nuova Torre piloti, abbattuta nella tragedia della Jolly Nero nel 2013. Ma si è preferito attendere la nuova **Autorità** di sistema **portuale**, dopo la riforma del settore. **Autorità** che, di fatto, oggi è ancora al palo.

D. Ossia?

R. Ha un presidente dall' ottobre scorso ma non ha ancora un board e non riesce ancora a fare la rivoluzione a cui è attesa.

D. In mezzo a una crisi economica piuttosto dura.

R. La crisi occupazione che ha colpito tutto il Nord-Ovest, qui ha raggiunto picchi più elevati: Genova ha tassi di crescita pari a una città del Sud.

D. Il porto soffre.

R. Anche se è ancora il più importante d' Italia, c' è la concorrenza di Rotterdam. Il ritardo del Terzo valico, che dovrebbe collegarlo al Nord più prossimo, non aiuta. Di nuovo: i lavori non li fa il Comune, ma avrebbe dovuto pretendere che si procedesse spediti D. In questo quadro, la politica come si prepara alla scadenza elettorale?

R. Lo scenario è quello di molte divisioni.

D. Andiamo per ordine.

R. La sinistra e il Pd qui sono divisi da tempo.

D. Si è visto nel 2015, quando Raffaella Paita è stata sconfitta.

R. La somma dei voti a sinistra, in quelle regionali, avrebbe potuto far vincere la candidata dem ma, come ricorderà, Sergio Cofferati, sconfitto alle primarie, abbandonò il partito e il civitano Luca Pastorino volle correre da solo.

D. Quella sinistra si alleerà al Pd per Genova?

R. Ce n' è un pezzo che, sul modello del Campo progressista di Pisapia, è disposta a farlo. Un altro, invece, non ne vuol sapere, avendo accolto anche molti fuoriusciti grillini, sta pensando a candidare

- segue

Lorenzo Fazio, un genovese che ha fondato la casa editrice Chiare Lettere ed è tra i padri del Fatto quotidiano. E a questo progetto di lista civica potrebbero aggiungersi anche gli ex grillini.

D. E il Pd?

R. Sconta ancora alcune divisioni dure, che erano quelle fra bersaniani e renziani. Da un anno e mezzo c'è un commissario, il deputato renziano David Ermini, ma le tensioni restano. Paradossalmente la candidatura del ministro della Giustizia, Andrea Orlando, spezzino, alla segreteria nazionale, potrebbe mantenere dentro il partito iscritti e voti che stavano per uscire.

D. Si fa fatica a trovare un candidato, ho letto che ci sarebbero addirittura otto nomi.

R. Si vuole cercare il candidato che eviti le primarie. Si parla molto di Luca Borzani, presidente della fondazione Palazzo Ducale, che fu assessore col sindaco Giuseppe Pericu: lui stesso qualche mese fa ha detto no con una lettera pubblica, ma qualcuno continua a insistere con il suo nome.

D. Era tornato anche il nome della Pinotti.

R. Che era un nome giusto, essendo di Area Dem, la corrente del suo collega di governo Dario Franceschini, e quindi assai forte in questo momento nel Pd. Ma è stata lei a declinare l'invito.

D. In tutto questo il M5s?

R. È stato il partito più forte in città, sia nel 2013, alle politiche, sia nel 2015, alle regionali. Ma in questi anni le divisioni non sono mancate.

R. Vale a dire?

D. Dei cinque consiglieri comunali, sotto i simboli grillini ne è rimasto solo uno. Il candidato sindaco Paolo Putti, di matrice ambientalista, se n'è andato all'inizio di quest'anno, ma la rottura c'era stata quando Grillo aveva scelto un altro nome, Alice Salvatore, per la candidatura alle regionali. Eppure, nel 2012, Putti sfiorò il ballottaggio.

D. C'è una battuta che circola a Milano. E cioè che Grillo non voglia vincere nella città dove vive, perché le eventuali difficoltà di governo si ritorcerebbero contro il M5s tutto e lui non si vuol ritrovare le proteste sotto casa, a Sant'Ilario.

R. Circola anche qui a Genova. La verità è che il fondatore del M5s, come abbiamo scritto anche noi, vuole archiviare l'esperienza dei meet-up, dei gruppi di base, che in città ha raggiunto un migliaio di partecipanti e quindi un forte radicamento popolare, scegliendo sistematicamente la via del web.

E per le candidature ha dettato un «metodo Genova», ribattezzato anche «taglia correnti».

D. Ossia?

R. Per candidarsi, i potenziali consiglieri e presidenti di municipio (altrove circoscrizioni, ndr) devono esprimere al candidato sindaco preferito il loro sostegno preventivo e presentare i nomi dei futuri assessori. Obiettivo: realizzare, a priori, un gruppo coeso.

D. Nessuna Chiara Appendino alle viste, ossia un nome autorevole su cui puntare?

R. No, deciderà il web.

E fra i 21 candidati che ci sono già, cinque paiono poter arrivare fino in fondo. Ma si parla di uno soprattutto.

D. Chi è?

R. Luca Pirondini, un professore d'orchestra del Carlo Felice, il teatro dell'opera. Lui potrebbe farcela. Sarà curioso, nel caso, per il Comune e anche per il teatro, piegato da seri problemi di bilancio.

- segue

D. E il centrodestra?

Tutti avevamo sottovalutato Giovanni Toti, considerandolo un catapultato dall'alto. Invece è diventato governatore...

R. Ha saputo fare il grande tessitore: non dimentichiamo che ha in maggioranza Liguria popolare, ossia l'evoluzione sul territorio di Ncd-Ap, che a Roma è al governo col Pd. Non solo, Toti s'è preso anche Savona, con Ilaria Caprioglio, che ha tirato fuori dal cilindro lui. Potrebbe fare il tris con Genova.

D. Con quale candidato?

R. Recentemente ha detto che le primarie non saranno necessarie e ha smentito che il candidato debba essere necessariamente un «non politico».

Qualcuno ha pensato subito a Edoardo Rixi.

D. L'assessore regionale allo Sviluppo economico, leghista. R. Già vicesegretario federale, cioè nazionale, del Carroccio, il quale però tentenna: fa capire di non averne voglia, ma potrebbe stare alla finestra, aspettando di vedere il nome di Forza Italia. D. In caso di ballottaggio con M5s, non sarebbe meglio un centrista? R. Dipende. Perché la questione migranti ha acceso un certo dibattito anche all'interno della sinistra, non ce lo nascondiamo. Lo sollevò Simone Regazzoni, l'ex-portavoce di Raffella Paita. Così com'è probabile che molti elettori di Centrosinistra voterebbero Grillo. D. Facciamo anche le altre ipotesi: un secondo turno Centrosinistra-Centrodestra? R. Difficile e anche un po' enigmatico: la sensazione è che i grillini non andrebbero a votare per questo ballottaggio. D. Viceversa, fra M5s contro Centrosinistra? R. Una parte dell'elettorato di Centrodestra si riverserebbe sul Centrosinistra, temendo che i pentastellati vogliano bloccare i progetti di sviluppo esistenti. D. Beh, contro il Terzo valico e contro la Gronda sono sempre stati. E siamo tornati allo sviluppo, direttore, che cosa potrebbe far ripartire Genova? R. I drive di una ripresa potrebbero essere un paio. Uno è l'innovazione: Genova è sede dell'Istituto italiano di tecnologia-lit e ha dato i natali a molte start-up, mentre agli Erzelli, nel quartiere di Cornigliano, entro il 2021 è previsto il completamento di un parco tecnologico sede di 80 aziende con quasi 10 mila addetti. D. L'altro fattore di crescita? R. Il turismo. Genova nel 2016 ha registrato tassi di crescita, in termini di occupazione alberghiera, piuttosto elevati, tra i più alti in Europa: a fine anno era arrivato all'11%. Un certo turismo nazionale, spaventato dalle vicende terroristiche, ha riscoperto la città. D. E poi c'è il porto. R. Quello è un rilancio atteso. Per questo, chiunque venga a governare questa città non può permettersi di perdere tempo: scelga quali progetti mandare avanti e quali accantonare. E lo dica chiaramente fin da subito: Genova non merita di diventare una città di incompiute. twitter @pistelligoffr © Riproduzione riservata.

GOFFREDO PISTELLI

Livorno-Piombino, così nasce il tandem

Al Tirreno il confronto sul nuovo assetto dei due scali che hanno scelto la collaborazione anticipando la riforma

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. E 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 Nogarin (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 Raugeri e Marco Dalli

(Compagnia portuale), il presidente confindustriale Alberto Ricci coil direttore Umberto Paoletti, Maria Gloria Giani (presidente Propeller), l' ex presidente Toremar Angelo Roma e da Piombino Maurilio Campari (Stmp). Non basta: l' elenco continua con la prefetta Anna Maria Manzone, il senatore Marco Filippi, il comandante dell' Accademia navale contrammiraglio Pierpaolo Ribuffo, la presidente di Confesercenti Maristella Calgaro, il direttore delle Dogane Giovanni Cassone, il tenente colonnello Mario De Cunzolo della Gdf, il gran maestro onorario Goi Massimo Bianchi...Per Provinciali 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. Ma, da una parte, il sindaco piombinese Giuliani sostiene che si sia già intrapreso un cammino propositivo verso la riforma, e che si debba insistere sulla complementarità e sussidiarietà reciproca e, dall' altra, l' assessora livornese Francesca Martini ha posto il problema del «controllo democratico» o meglio della legittimazione democratica di un comitato solo tecnico. «Si è

- segue

stemperato il vecchio comitato portuale a 22 membri - le ha replicato Provinciali - e ha ragione Nogarin 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. 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».

ENRICO PARADISI

Porto, Livorno e Piombino alleati per decollare

Livorno, grande partecipazione al convegno organizzato dal Tirreno: la riforma obbliga le "nozze", i due scali l' hanno anticipata

LIVORNO. "Prove tecniche" di dialogo, 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 . E 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 Nogarin (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 Raugeri (che guida la Compagnia portuale) e Marco Dalli (al timone di Cilp), il presidente confindustriale Alberto Ricci con il direttore Umberto Paoletti , Maria Gloria Gianì (presidente Propeller), l' ex presidente Toremar Angelo Roma e da Piombino Maurilio Campari (Stmp). Non basta: l' elenco continua con la prefetta Anna Maria Manzone , il senatore Marco Filippi e, in casa Pd, il segretario comunale Federico Bellandi e il consigliere Jari De Filicaia , senza dimenticare il comandante dell' Accademia navale contrammiraglio Pierpaolo Ribuffo , la presidente di Confesercenti Maristella Calgaro , 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 avanzato 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

- segue

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 intrapreso 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'assessora 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 - lo ha replicato Provinciali - e ha ragione Nogarin 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 dirigistiche delle merci e parlarsi: bisognerà avere orecchio molto attento ai mercati, e l'organismo di partenariato (sindacati e imprenditori) 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».

ENRICO PARADISI

Piattaforma Europa?

Ora si parla di Darsena Light

FIRENZE - Nella "tempesta imperfetta" che sta squassando il Pd, le scelte del governatore della Toscana Enrico Rossi sembrano trovare poco appoggio della base del partito. E a noi che di politica non ci occupiamo,

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Piattaforma Europa?

tutto sommato poco ci frega. Ovvero: poco ci fregerebbe se, insieme alle convulsioni del Pd toscano, non girasse anche la voce che il promesso impegno di Rossi e della sua giunta al grande progetto della Piattaforma Europa sta subendo un silenzioso ridimensionamento. Tanto che ormai a Firenze si parla, più che di Piattaforma Europa, di "Darsena Light", ovvero "leggera".

Il collegamento del criterio di "Light" allo scontro nel Pd toscano

sembra però più una scusa che una realtà. Di fatto, a metterci in curcio da 40 contro le aspirazioni livornesi è arrivata anche la Corte dei Conti Ue che nella relazione dei suoi revisori dei conti per il 2016 spara a palle incatenate contro i terminal container italiani esistenti sostenendo che già oggi il loro "tasso di utilizzazione per i container è nettamente al di sotto della media mondiale, che è del 67%". Alcuni dei progetti che sono stati anche co-finanziati dalla Ue, secondo la Corte dei conti europea sono quasi inutilizzati o comunque fortemente sotto-utilizzati; e vengono portati ad esempio sia Taranto che Augusta

e Cartagena (Spagna).

Il report della Ue stigmatizza anche i tanti progetti di investimenti simili in porti vicini. Vengono citati tra questi i progetti di terminal container di Savona, Genova, La Spezia, e Livorno, per i quali vengono indicati tassi di utilizzazione rispettivamente del 20% per Savona, del 77% per Genova, del 74% di La Spezia e del 65% per Livorno.

A girare il coltello nella piaga è arrivato poi il già più volte citato libro del professor Sergio Bologna ("tempesta perfetta sui mari") recentemente presentato sotto l'egida di Fedespediti. Bologna, che di recente ha scritto un articolo anche

per la nostra testata sullo stesso tema, sottolinea come buona parte dei terminal container siano ancora scarsamente produttivi e stiano diventando "preda" delle più grandi compagnie di navigazione, che a loro volta cercano di appropriarsi dell'intera catena della logistica. Non tanto però da sborsare cifre ritenute illogiche, come i quasi 400 milioni di euro che sarebbero necessari per l'intera Piattaforma Europa di Livorno (sempre ammesso che non diventino di più per l'eventuale, temuto "taglio" dei finanziamenti della Regione Toscana). Da qui il tentativo, con il ridimensionamento della "Darsena Light", di salvare il salvabile. Se c'è un salvabile.

Spunta la «Piattaforma Light» Rivoluzione silenziosa sui terminal

Ecco cosa accade nel nostro scalo: le imprese diventano internazionali

- LIVORNO -

IL PROFESSOR Bologna, noto studioso delle problematiche logistiche nazionali e internazionali, ha parlato nel suo più recente libro di "tempesta perfetta", non solo per l'armamento ma anche per i terminal container. E quanto sta avvenendo nel nostro porto, con l'ingresso dei potenti Fondi d'investimento anglo/francesi in Darsena Toscana, ne è una riprova. Ma allargando un po' lo sguardo, le cronache degli ultimi mesi hanno visto che il porto sta subendo una rivoluzione che è silenziosa solo per le istituzioni: non certo per gli operatori, né per i lavoratori. Tanto che al di fuori delle istituzioni c'è già chi parla di "Piattaforma Light" per quel grande progetto della Piattaforma Europa proprio sul realismo di chi si è affacciato e si sta affacciando sulle nostre banchine. Angelo Roma, attento osservatore degli eventi, sembra ne sappia di più: egli avrebbero già chiesto alcuni pareri in tema.

Ho parlato di rivoluzione: e non potrei chiamare in altro modo la "internazionalizzazione" di buona parte delle imprese che storicamente erano nate da livornesi intraprendenti: e che sono state comprate o "partecipate" dai grandi gruppi. **Giuliano Gallant** ha inquadrato il tema sul ritorno di interesse su Livorno, e in parte ha forse ragione. Ma in parte bisogna anche riconoscere che molte



ESPERTI Angelo Roma, a sinistra, e l'ex presidente dell'Autorità Portuale Giuliano Gallant

LA COMPETIZIONE La sfida mondiale impone una finanza di elevata caratura

delle imprese vendute o partecipate hanno aperto ai compratori perché consapevoli che oggi non bastano più le finanze familiari e qualche "assist" delle banche locali.

LA SFIDA mondiale impone una finanza mondiale, o almeno con le spalle molto allargate. Si veda Lorenzini con Msc, Ltm di Renzo Conti con il gruppo Onorato,

Sintermar con Grimaldi e ora il Tdt con la liquidità - dicono davvero enorme - di Infracapital/InfraVia.

PARE SIA LEGITTIMO chiedersi, a questo punto, che tipo di futuro prossimo si prospetti per il Tdt dei Fondi, e più in generale per la piattaforma Europa, completa o "light" che diventi. Gli osservatori più attenti sostengono che sarebbe un errore continuare a credere che la piattaforma Europa - o anche la sola Darsena Europa - debba puntare ai contenitori. Quello che al porto manca oggi è un sistema di aree che faccia svi-

I NOMI Lorenzini con Msc, Ltm di Renzo Conti con il gruppo Onorato

luppare la grande vocazione delle Autostrade del mare, mentre per i containers la stessa Corte dei Conti UE - l'abbiamo già citata - ricorda che a breve Voltri ospiterà le 18 mila teu, mentre anche nella migliore delle ipotesi la piattaforma Europa dovrà fermarsi (tra dieci anni...) alle 14 mila. Quando arriverà a palazzo Rosciano Corsini - se arriverà - ci sarà tanto da studiare. E forse anche da cambiare. **Antonio Fulvi**

DOPO L'INGRESSO DEL GRUPPO ONORATO CON LA MAGGIORANZA DI AGEMAR LIVORNO

L'TM al rilancio della stazione passeggeri al Galvani

Prime decisioni già prese nel nuovo consiglio d'amministrazione presieduto da Achille Onorato

MILANO - L'operazione LTM del gruppo Onorato sta andando avanti a ritmo accelerato. Il gruppo armatoriale che ha rilevato il 75% dell'Agemar, la principale componente dell'azionariato del terminal sulla Darsena 1 di Livorno, ha già tenuto la sua prima riunione di consiglio, nominando alla presidenza Achille Onorato, già amministratore delegato di Moby Lines e ormai diventato la "punta di diamante" dell'intero conglomerato dei brand. L'operazione sarà registrata a breve anche nell'elenco imprese della Camera di Commercio locale. Non sono invece ancora del tutto ufficializzati i suoi obiettivi. Il che lascia aperto il campo delle supposizioni e delle analisi.

(segue in ultima pagina)



L'TM al rilancio

L'azionariato di Agemar, società controllata dalla CSA genovese, ha subito svariati cambiamenti nel corso degli anni. Nel 2012, dopo una lunga serie di indiscrezioni che

davano per probabile l'ingresso in Agemar di Lucarelli, la Compagnia portuali cedette proprio ad Agemar una importante quota della sua partecipazione. Il gruppo guidato da Amighetti e Selmi avrebbe pagato ai portuali 4,5 milioni di euro, di cui solo 2 milioni in cash essendo il resto della cifra dovuto per varie pendenze.

Pur mantenendo come soci di

minoranza in LTM - si dice - ancora Renzo Conti e in parte i portuali, l'Agemar è oggi di fatto una società della galassia Onorato. Con grandi potenzialità per quanto riguarda sia le banchine in concessione, tutta la parte nord-ovest della Darsena 1, sia dell'immobile immediatamente all'esterno del varco Galvani, utilizzato per anni da LTM come

vero e proprio terminal passeggeri per i traghetti ro/pax. Il che lascia presupporre che a seconda di come andrà a finire la gara in corso per la privatizzazione della "Porto 2000" dell'Authority portuale e della Camera di Commercio, il gruppo Onorato si sia voluto mettere al vento con un importante asset nel porto. In vista - facile supporto - di continuare lo scontro in alto con l'altro grande gruppo dei r/r e ro/pax che ha importanti progetti su Livorno, la holding Grimaldi.



Il Tar di Firenze ha annullato il vincolo espropriativo sulle aree di Ngi

Dal Tar arriva il no all'esproprio delle aree di Scotto

di **Giulio Corsi**
LIVORNO

Le aree portuali utilizzate dall'impresa Scotto per movimentazione e stoccaggio delle rinfuse solide alimentari e forestali nella zona contigua all'ex terminal Marchi, non saranno espropriate come invece aveva deliberato una variante al regolamento urbanistico del Comune di Livorno.

Lo ha deciso il Tar di Firenze che ha annullato la variante che individua

un'area edificata di 19 mila metri quadri di proprietà della società Ngi, facente capo all'imprenditore portuale **Giorgio Neri**, e data in affitto alla Scotto, su cui, a richiesta dell'**Autorità Portuale**, era stato apposto un vincolo espropriativo.

Secondo Comune e Port Authority, l'espropriazione sarebbe stata funzionale a razionalizzare le destinazioni d'uso del territorio portuale. Ma il Tar, accogliendo le tesi di Scotto e Ngi, difese dagli avvocati **Luciano Canepa**, **Roberto Righi**, **Alberto Morbidelli** e **Andrea Pontenani**, ha annullato il vincolo per due motivi.

Il primo perché delle aree

da espropriare non si era data precisa rappresentazione se non riferita ad un generico "miglioramento della accessibilità e operatività delle banchine portuali".

Ma è soprattutto il secondo motivo che rappresenta un principio giuridico importante: l'assenza di effettiva necessità o sussistenza dei presupposti dell'espropriazione.

«Infatti - spiega l'avvocato **Canepa** - non essendoci in

conciliabilità della proprietà privata con la destinazione d'uso del compendio portuale, la destinazione stessa ben

può essere attuata dal soggetto privato che nella zona opera da anni».

«In altre parole - continua **Canepa** - non ha senso espropriare delle aree portuali per realizzare una zonizzazione del porto quando la zonizzazione è stata realizzata direttamente dal privato che nella stessa zona è titolare di concessione demaniale a lunga scadenza, concessione che fu assentita dall'**Autorità Portuale** "in modo pienamente corrispondente alla riorganizzazione funzionale del porto"».

» Il tribunale amministrativo ha annullato la variante del Comune richiesta dall'**Autorità Portuale**

CRIPROD. TONDI RASERVATA

Giorgio Neri prevale sull' Authority Il Tar bocchia la richiesta di esproprio

Anche il Comune viene bacchettato dal tribunale di Firenze

-LIVORNO-
SE NON un segnale che va a pezzi, certo una sentenza importante e critica su almeno un aspetto del piano regolatore portuale, proprio in tempi nei quali il porto viene ridisegnato a colpi di acquisizioni da parte di armatori, fondi d'investimento e "catene" varie. Una sentenza che "bacchetta" uno dei pochi provvedimenti sul porto presi concordemente da **Autorità portuale** e Comune, su altri temi portuali decisamente l'un contro l'altro armati. A intervenire sulla variante al regolamento urbanistico del Comune, che per richiesta **Autorità portuale** e con l'ok della Regione aveva posto un vincolo d'esproprio a un'area del porto di proprietà privata della NGI (dell'imprenditore portuale Giorgio Neri) - area adiacente al Marchi terminal - è stata la sentenza del TAR di Firenze pubblicata due giorni fa (n.289/2017). Il TAR, presidente Armando Pozzi, consiglieri Bernardo Massari e Gianluca Bellucca, ha annullato il vincolo espropriativo in questione condannando anche Comune e Autorità portuale a pagare alla ricorrente circa 6 mila euro a titolo di spese di giudizio. La tesi sostenuta dal Comune e **Autorità portuale** sulla necessità dell'esproprio dell'area privata NGI era che il provvedimento fosse funzionale a razionalizzare le destinazioni d'uso del territorio portuale. Tesi contestata dalla difesa di Scotto e NGI, composta dagli avvocati Luciano Campeggi, Roberto Righi, Alberto Morbidelli e Andrea Pontenari,



“ Senza presupposti

NON c'è inconciliabilità tra quanto viene svolto dal privato rispetto alla pianificazione

secondo i quali l'esproprio non avrebbe comportato alcun specifico miglioramento della accessibilità ed operatività delle banchine; e perché l'esproprio non è necessario in quanto non sussiste inconcili-

abilità tra quanto viene svolto da tempo dal privato proprietario o concessionario su quelle aree rispetto alla destinazione d'uso della pianificazione.

ENTRAMBE le tesi sostenute dalla difesa sono state accolte dal TAR. In altre parole non ha senso espropriare delle aree portuali per realizzare una zonizzazione del porto quando la stessa zonizzazione è già stata realizzata dal privato che ha su parte di quell'area non di proprietà una concessione demaniale a lunga scadenza, concessione data dall' Authority in modo corrispondente alla riorganizzazione funzionale del porto.
 Antonio Fulvi

La lunga concessione



NERI ha una concessione demaniale a lunga scadenza, data dall' Authority

SOLDI E GIUSTIZIA » L'INCHIESTA

Affitto del pontone Dakota lo Stato rivuole un milione

Questa la richiesta fatta dalla Corte dei Conti nei confronti di **Roberto Piccini**, all'epoca presidente **dell'Autorità portuale**, e due funzionari pubblici

di **Federico Lazzotti**
LIVORNO

Il pontone Dakota, la chiatta noleggiata **dall'Autorità portuale** e mai utilizzata tra il 2009 e il 2010, torna a galla.

Lo fa distanza di quasi cinque anni dalla sentenza con la quale il giudice per l'udienza preliminare aveva prosciolti gli ex vertici **dell'Authority**, a cominciare da **Roberto Piccini**, da tutte le accuse: abuso d'ufficio, falso e soppressione di documenti. La nuova vita processuale della chiatta della discordia è stata svelata nella relazione del procuratore regionale della Corte dei Conti **Angelo Lupi** che ha fatto il punto sull'attività del 2016.

Scrive il magistrato a pagina undici del dossier presentato nei giorni scorsi a Firenze: «Di rilievo è stato anche il giudizio a carico dei vertici dell'Autorità portuale di Livorno - danno richiesto 910 mila euro - per l'inutile noleggio di un pontone gal-

leggiante dapprima destinato a una banchina dove non poteva tecnicamente essere impiegato e poi dirottato su altra dove è comunque rimasto sostanzialmente non utilizzato».

Al centro del giudizio che si **dovrebbe** chiudere entro l'anno lo stesso Piccini e due funzionari **dell'Autorità portuale** che nel caso in cui venissero condannati dovrebbero restituire quasi un milione di euro allo Stato. «Fare commenti - spiega l'avvocato che difende uno dei funzionari - è prematuro».

Eppure già il giudice per l'udienza preliminare che aveva prosciolti i tre indagati, nelle motivazioni era stato durissimo. «La vicenda che si occupa del noleggio del pontone Dakota - scriveva - è costellata in più momenti da passaggi che, valutati in un'ottica di trasparenza e di efficienza dell'azione amministrativa, evidenziano profili di allarmanti criticità e che sicuramente meritano la piena atten-

zione della magistratura contabile, già investita della vicenda e in attesa della definizione del procedimento penale». In sostanza anche se il reato non c'è, è stato comunque sprecato denaro pubblico.

Al centro degli accertamenti, ora anche della Corte dei Conti, i due anni di noleggio della chiatta. Con il primo provvedimento, il numero 23 del 9 febbraio 2009, l'Autorità bandiva una gara mediante procedura urgente per «fornitura a noleggio di un pontone galleggiante per le navi Roro». Peccato che fosse troppo grande e ingombrante per l'acceso 54, come dissero sia la Capitaneria che i piloti del porto. E per questo venne trasferito alla Calata Tripoli, in concessione alla società Ltm che a sua volta non l'ha mai utilizzato non sapendo che farsene. Ma nonostante questo scarso utilizzo e altrettanta scarsa utilità durante il primo anno di noleggio, il contratto venne rinnovato anche

per altri dodici mesi «con ulteriore spreco di denaro». Soldi finiti nelle casse della Safim di Genova, società che in due anni ha incassato 910.200 euro, soldi che adesso la Corte dei Conti chiede ai dirigenti **dell'Authority**.

«Risulta evidente - scrive il giudice - la carenza di un adeguato ed apprezzabile parere tecnico», e alla luce dei risultati delle prove compiute «mina alla base i presupposti di legittimità del provvedimento con il quale il presidente (Piccini) ebbe a indire la gara negoziata per il noleggio del pontone». E infine: «Ulteriore e rilevante lacuna della procedura attiene all'assoluta opacità e carenza di idonea istruttoria in riferimento alle modalità con le quali con il provvedimento si è giunti a determinare in 650 mila euro la base di prezzo su cui procedere. Su questo aspetto vi è stato un imbarazzante rimpallo di responsabilità tra i vertici **dell'Authority** e la dottoressa **Ilaria Nicoletti**, capo area acquisti e contratti dell'Ente».

- segue



Il pontone Dakota abbandonato tra il 2009 e il 2010 dopo essere stato affittato dall' **autorità portuale**

Nel processo penale prosciolti i tre indagati da tutte le accuse

Sergio Migheli, dirigente finanziario dell' **Autorità Portuale** nel 2009, l'ex presidente **Roberto Piccini** e l'allora segretario **Giorgio Gionfriddo** sono stati prosciolti in udienza preliminare nel luglio del 2012 da tutte le accuse penali a loro carico: abuso d'uffici, falso e soppressione di documenti. Secondo il pubblico ministero **Massimo Mannucci**, invece, il noleggio del pontone, effettuato con una procedura d'urgenza sarebbe stato chiesto perché

la Compagnia di cui Piccini per anni è stato al vertice rischiava in quel periodo di perdere buona parte del traffico di auto perché la società **Sintermar** stava per comprare quella stessa chiatta. Nello stesso periodo, alla Calata Pisa, accosto 54, si era invece aperta l'emergenza **Tirrenia**: **Unicoop** aveva appena conquistato i traghetti ma per farli sbarcare aveva bisogno di una piattaforma.

IL COMMENTO

di SERGIO LANDI



I BACINI E LA GARA

EGREGIO Antonio Fulvi, sulla ricanda Gara Bacini, che era finita nel dimenticatoio di una città sonnacchiosa, si sono risvegliati rumori e recriminazioni. Lo scopo sembra quello di ripartire ogni volta daccapo per lasciare le cose come stanno. Livorno continuerebbe a navigare sul fondo della stagnazione. Siamo al punto. La AP ha indetto una gara i cui contorni sono definiti nel Bando "Compendio Bacini". Non si contempla né l'accosto 75 né le aree prospicienti delle villette le cui concessioni si dice siano esposte alle condizioni volubili del mercato ed ai suoi prezzi "avari". Invece di pensare al passato che poteva essere e non è o rimettere tutto in ballo, dopo il dissequestro del bacino Galleggiante, si faccia la gara e si consenta ai soggetti che hanno dichiarato interesse, di presentare i propri piani e la propria offerta. Meglio se si vorrà prevedere una clausola di salvaguardia dei lavoratori disoccupati livornesi nello spirito dell'accordo di programma sull'area di crisi. A Danzica penseranno ai disoccupati polacchi. Noi dobbiamo pensare a Livorno che ha bisogno di lavoro e nuova formazione professionale per sperare che il futuro sia migliore del passato.

per Vertenza Livorno

PIOMBINO

Dimentica la valigia: scatta allarme bomba al porto

- PIOMBINO -

ALLARME bomba al porto ieri pomeriggio alle 16.30. Il dispositivo di sicurezza è scattato quando è stata notata una valigia abbandonata nei pressi della biglietteria. Il porto di Piombino è considerato uno degli obiettivi sensibili per il terrorismo ed è ancora in vigore il livello di allerta due, cioè «preparazione a rispondere al rischio di attacco imminente». Così in pochi minuti l'area è stata evacuata e il personale di sicurezza dell'Autorità Portuale insieme alle forze di Polizia e alla Guardia Costiera ha messo in atto tutti i dispositivi previsti.

IN MODO abbastanza rapido però la situazione si è risolta perché la valigia era stata dimenticata da un passeggero che aveva fatto il biglietto e si era diretto all'imbarco del traghetto. Resosi conto di aver dimenticato il bagaglio, l'uomo, un cittadino italiano, è tornato alla ricerca della valigia alla biglietteria e lì si è trovato di fronte uno spiegamento di agenti, uomini delle vigilanza e Guardia Costiera. Ha così spiegato che la valigia era la sua e dopo le verifiche l'allarme è rientrato. L'episodio dimostra comunque la reattività del sistema di sicurezza che si è subito attivato.

FOCUS LOGISTICA MARE E TERRITORIO



Giampieri, la strategia dei 6 porti «Crediamo nella blue economy per il futuro della costa adriatica»

Ancona, Pesaro, Falconara, San Benedetto, Pescara e Ortona: il presidente della nuova Autorità dell'Adriatico centrale dovrà occuparsi di sei bacini strategici.

Maria Gloria Frattagli
ANCONA

NON può essere guidato da vecchi schemi economici e non può contare solo sulle forze del traffico commerciale e turistico. Gli scali portuali dopo anni trascorsi a essere 'repubbliche' di se stessi, sono parte fondamentale delle città. E Rodolfo Giampieri, presidente della nuova Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale a poche settimane dal suo insediamento ha lanciato un input ben preciso: «Dobbiamo collaborare con le Amministrazioni».

Presidente, un tempo i porti facevano il bello e il cattivo tempo delle città, ora si ritrovano a chiedere collaborazione

na. Cosa è cambiato?
«Le ragioni di questa nuova necessità sono tutte nella riforma della portualità che ha l'obiettivo di mettere nella prima pagina dell'interesse economico di un territorio la risorsa mare. In quest'ottica è chiaro che anche il ruolo delle Autorità si va modificando. Sono molto più imprese di un tempo e diventano fondamentali nella ripresa di territori fortemente colpiti dalla crisi».

Ancona, Pesaro, Falconara, San Benedetto, Pescara e Ortona, sei porti con caratteristiche spesso diverse da loro e territori che hanno cercato di occuparsi in leadership. Difficile mettere d'accordo su una strategia unitaria?

«L'elemento di competizione è unico, c'è una semplificazione negli iter autorizzativi e i campanillismi vanno superati. Per rendere l'idea stiamo lavorando sodo per risolvere un problema sul porto di Pesaro, che porta con sé un grande investimento privato, seccando tempi che sarebbero stati molto più lunghi. In altri tempi ci sarebbe voluto almeno un anno. I vecchi comitati portuali erano composti da 27-28 persone mentre oggi c'è una spartizione di ruoli che è chiara: tra pubblico e privato non c'è più commi-

«I porti sono molto più imprese di un tempo e diventano fondamentali nella ripresa di territori fortemente colpiti dalla crisi».

RODOLFO GIAMPIERI
presidente

stione di decisioni. Tutti dovranno fare la loro parte...
«Tutti dovranno contribuire alla strategia comune che porterà crescita dei territori stessi e crescita dell'occupazione».

Ma i porti come fanno a integrarsi con le città se spesso si sono creati un loro territorio inviolabile?
«Innanzitutto c'è bisogno di infrastrutture. Devono essere raggiungibili, devono avere una viabilità scorrevole e puntare su investimenti che abbiano mercati di riferimento. Dobbiamo poi creare delle infrastrutture utili».

Cosa sono le infrastrutture?
«Se sta pensando all'informatizzazione che brucerà posti di lavoro si sbaglia. In una portualità contemporanea c'è bisogno di comunicare velocemente, di attrarre con altrettanta velocità, di muoversi, di spaziosizzare il territorio sul quale il porto si trova. Quindi ripercorrere la storia, scoprire tutte le parti che riportano al passato e riscoprire, laddove possibile, che il porto diventi anche occasione di passeggiata».

A proposito di infrastrutture, c'è molto da fare non solo su gomma, ma anche su rotaia...
«Lo sviluppo dell'intermodalità è

un punto fermo. Il prossimo anno qui ad Ancona arriveranno i binari fino alla banchina e abbiamo avviato un ascolto a tutto campo delle persone nel mio caso rappresentate da Legambiente e Italia Nostra».

Lei ora governa 215 chilometri di costa. Quali è la sua impressione?

«Che questi 215 chilometri siano un'unica banchina, che lavoriamo insieme, che crediamo nella blue economy e che l'obiettivo è creare nuovi posti di lavoro».

C'è un ritorno della confederazione e a dirlo sono i mercati. Anche nel suo territorio è così?
«Assolutamente sì. La qualità premia e molte aziende stanno tornando sui loro paesi rispetto a delocalizzazioni che sembravano miracolose».

NON PIÙ REPUBBLICHE SEPARATE

In basso Rodolfo Giampieri presidente della nuova Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale da poco tempo.



FOCUS LOGISTICA LE INFRASTRUTTURE CRUCIALI

La rivoluzione dell'Interporto Polo strategico di emergenza pronto a soccorrere le imprese

Trenta le aziende che hanno trovato sede nel centro direzionale di Jesi, oltre 250 gli addetti. Il nuovo progetto cercherà di sanare i buchi di bilancio.

Sara Ferreri
JESI (Ancona)

L'INTERPORTO delle Marche, alle prese con non poche difficoltà già dalla sua progettazione (anni '90), è destinato a cambiare volto. Giorni decisivi per l'infrastruttura nata per sviluppare l'intermodalità del Centro Italia. L'estate scorsa, dopo 17 anni ai vertici, l'ex assessore provinciale e comunale Roberto Pesaresi, ha lasciato la presidenza della società che per il 63% è della Regione Marche. Ma dopo poche settimane, cambiato il cda, è emerso un buco di dieci milioni con gli stipendi dei dipendenti a rischio. Ora sono rimasti in

cinque e avranno per sei mesi un orario ridotto fino a che il nuovo progetto non decollerà. A sanare le difficoltà di bilancio è stata l'Asur che ha acquistato per 15 milioni la palazzina all'uscita dello svincolo della superstrada, tra Jesi e Monsano.

IL PROGETTO è pronto: portare qui, pur mantenendo l'intermodalità, 118, Protezione civile e il deposito farmaci e materiali sanitari. Praticamente un polo logistico dell'emergenza che andrebbe ad aggiungersi alla struttura di scambio per trasporti intermodali, inaugurata quasi nove anni fa e collegata con il Porto di Ancona, l'aeroporto Sanzio di Ancona Falconara e posto in prossimità della Strada statale 16 Adriatica e dell'autostrada A14, della ferrovia Roma-Ancona e della Statale 76 della Val d'Esino. L'ex assessore provinciale Roberto Pesaresi ha ricostruito le tappe: «Quando nel 1999 l'allora presidente della giunta regionale, Vito D'Ambrosio, mi invitò a gui-

dare l'interporto, mi invitò anche a buttare le chiavi se non fossi riuscito a risolverne le sorti. Oggi consegna una struttura perno intermodale dell'Italia centrale. Entro l'anno ospiterà il nuovo 112 e 118 e il prossimo diverrà polo della logistica assistita». I tempi si sono allungati anche per il sistema e la nevicata che hanno colpito le Marche impegnando le scinzioni regionali.

LA QUESTIONE in questi giorni è sul tavolo della giunta Ceriscioli. Gli obiettivi sono stati raggiunti - aveva aggiunto Pesaresi - il raccordo alla linea ferroviaria e all'autostrada, il riconoscimento nel 2013 di infrastruttura di interesse comunitario, la piena operatività. Sono 30, ad oggi, le aziende che hanno trovato sede nel centro direzionale, oltre 250 gli addetti, 800 i mezzi che entrano ed escono ogni giorno, 150 le coppie di treni gestiti ogni anno, in crescita il lavoro intorno all'entrata ed uscita dei cereali, 54 gli ettari di proprietà su cui sono stati fatti investimenti per 53 milio-



PROGETTO ANCORA DA COMPLETARE

Cinque-
quattro
ettari a
disposizione
e 53
milioni
investiti.
Per fare
un polo
distributi-
vo.

ni di euro. Entro l'anno - aveva annunciato il presidente a cui è succeduta poi Federica Masci - dovrebbero prendere il via il polo unico regionale della protezione civile e il polo logistico sanitario regionale per razionalizzare un sistema che attualmente costa 40 mezzini. E tutte le aree, ha assicurato la Regione, saranno occupate. Tra i progetti prossimi, anche il polo distributivo dei prodotti siderurgici, un corridoio tra Italia e porti del Vietnam, il Polo Halal Trade Center. Ad oggi sono circa 300 le aziende che trasportano le loro merci attraverso l'Interporto.

Completato comitato di gestione per Napoli-Salerno



Pietro Spirito

NAPOLI - Si è svolta nella sede dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Centrale la prima riunione del comitato di gestione, in cui è stato preso atto della designazione da parte del sindaco di Salerno del suo rappresentante, Nino Criscuolo. E' stato così completato il comitato stesso. Il presidente Spirito ha riferito anche dei contatti con il sindaco di Napoli e con la Soprintendenza sulla progettazione del waterfront, compresa la nuova stazione marittima al Deverello e la ristrutturazione degli ex magazzini generali. E' stato, inoltre, sottolineato che diventa necessario mettere a disposizione del porto di Salerno tutte le energie e le competenze dell'Autorità di

(segue in ultima pagina)

gico sarà affrontato nella prossima riunione del Comitato.

"Prosegue - ha sottolineato il presidente Pietro Spirito - il lavoro dell'AdSP per dare impulso da un lato alle decisioni per il porto di Napoli, fermo da troppo tempo e per consentire dall'altro al porto di Salerno di non perdere quel vantaggio competitivo che è stato acquisito dal buon lavoro svolto negli anni passati. Entro le prossime due settimane completeremo il lavoro di approfondimento e di perfezionamento del Piano Operativo, per disporre di quel quadro di indirizzo strategico necessario a definire le priorità lungo le quali ci muoveremo nei prossimi anni".

Comitato di gestione

sistema per garantire una continuità operativa adeguata, in attesa della formalizzazione del decreto sulla autonomia amministrativa, per dare impulso agli investimenti prioritari per la competitività.

Il Comitato ha proseguito la discussione sul Piano Operativo, che sarà presentato alle forze economico-sociali e dopo un passaggio con i soggetti istituzionali, sarà approvato nella prossima seduta del Comitato, fissata per il 3 marzo prossimo. Sono state infine analizzate le situazioni creditorie, per tenere sotto monitoraggio il rispetto degli impegni da parte dei soggetti concessionari, e sono state infine approvati i primi due atti concessori, con la decisione da parte del Comitato di inquadrare il percorso decisionale delle procedure in corso da lungo periodo per condurle a deliberazione conclusiva. Tale inquadramento di carattere strate-

indagini. Ieri l'interrogatorio del titolare della Tecnass arrestato per corruzione, il legale della difesa: «Molte criticità emerse nella ricostruzione della pubblica accusa»

L'inchiesta sull'appalto al porto di Augusta, l'imprenditore: non ho pagato tangenti

Contestata la consulenza da 33 mila euro pagata a Malta

Negato l'intervento per corrompere uno dei componenti della commissione di gara. Dopo aver concluso la sua deposizione Gaetano Nunzio Miceli è tornato nella sua abitazione dove si trova agli arresti domiciliari.

Gaetano Scariolo O OO Ha risposto alle domande del gip del tribunale, rigettando tutte le accuse Gaetano Nunzio Miceli, 57 anni, l'ingegnere siracusano arrestato la settimana scorsa dai militari della Guardia di finanza con l'accusa di corruzione. Secondo la ricostruzione dei magistrati della Procura di Siracusa, Francesco Paolo Giordano e Tommaso Pagano, l'imprenditore, titolare della Tecnass, avrebbe circuito un componente della commissione gara dell'Autorità portuale di Augusta, Roberto Adorno, architetto, per vincere un appalto relativo ad un progetto di valutazione ambientale di oltre 1 milione e 800 mila euro ottenuto poi, a parere degli inquirenti, con un ribasso di 751 mila euro. Nella mattinata di ieri, al palazzo di giustizia di viale Santa Panagia, l'imprenditore è stato sentito dal giudice per le indagini preliminari del tribunale, Giuseppe Tripi, lo stesso che ha firmato il provvedimento di custodia cautelare chiesto dai magistrati. «Il mio assistito - spiega Bruno Leone, difensore

dell'imprenditore siracusano - ha risposto a tutte le domande del gip, evidenziando molte criticità emerse nella ricostruzione della pubblica accusa, chiarendo la sua posizione».

La versione dell'imprenditore Uno degli elementi chiave dei magistrati è la convergenza di interessi tra il proprietario della Tecnass ed il presunto corrotto. Da quanto hanno fatto sapere gli inquirenti, nel corso della conferenza stampa tenutasi sette giorni fa nella biblioteca del tribunale di Siracusa, sarebbe stato proprio Gaetano Nunzio Miceli ad inserire Roberto Adorno in quella commissione, che poi avrebbe decretato la vittoria dell'impresa siracusana nell'appalto. Una tesi del tutto sconfessata dalla difesa dell'indagato, per la quale la formazione dei componenti della commissione avverrebbe attraverso procedure segrete che investono l'ordine professionale ed un notaio. Mentre il primo provvede a stilare una rosa di nomi, il secondo procede al sorteggio delle buste chiuse. Insomma, a parere dell'

- segue

imprenditore e del suo collegio difensivo non ci sarebbero le condizioni per manovrare dall' esterno la composizione della giuria di ga ra. «Nessuna consulenza» I magistrati ed i militari della Guardia di finanza, che nell' operazione «Port Utility» hanno iscritto nel registro degli indagati altre 15 persone, tra cui soci della Tecnass, sono certi che l' imprenditore siracusano si sia sdebitato con il professionista pagandogli una consulenza di 330 mila euro. Una somma, che, a parere dell' accusa, sarebbe stata una tangente, transitata attraverso conti stranieri, riconducibili a Malta dove Gaetano Nunzio Miceli avrebbe altri interessi imprenditoriali. Anche questa versione è sconfessata dalla difesa, per cui successivamente alla gara finita nel mirino delle Fiamme gialle, il presunto corrotto «avrebbe svolto attività professionali commissionate da altri per le quali si è avvalso della collaborazione della società di Miceli a cui ha corrisposto dei soldi». Insomma, da quanto sostenuto dall' indagato non ci sarebbe stata alcuna tangente versata dall' ingegnere della Tecnass, anzi sarebbe stato il professionista a pagare l' impresa in modo regolare e trasparente. Un interrogatorio complesso quello che si è svolto nel palazzo di giustizia di Siracusa e poco dopo aver concluso la sua deposizione Gaetano Nunzio Miceli è tornato nella sua abitazione dove si trova agli arresti domiciliari.

Le indagini sulla vicenda, come hanno fatto sapere gli inquirenti, non sono ancora chiuse, in quanto sotto osservazione sarebbero finiti altri appalti per i lavori al porto commerciale di.

TRASPORTI. Insieme al sindaco hanno partecipato alla protesta numerose autorità. Il sindacato ha annunciato l'imminente organizzazione di uno sciopero generale

Augusta, cinquecento studenti in corteo per difendere l' Authority portuale

OOO "Giù le mani dal nostro porto". E' uno degli slogan che ha accompagnato, ieri mattina, il corteo studentesco organizzato per dire no allo "scippo" della sede di Augusta dell' Authority di sistema portuale a favore di Catania, decisa dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio su richiesta del presidente della Regione, Rosario Crocetta.

Oltre cinquecento studenti dei due istituti superiori di Augusta, vale a dire "Ruiz" e "Megara" si sono dati appuntamento alle 8,30 in piazza Fontana, da dove è partita la manifestazione pacifica che ha attraversato la Borgata per risalire fino in piazza Duomo, dove sul sagrato della chiesa Madre si sono susseguiti vari interventi.

È intanto la battaglia non si ferma. Per martedì prossimo è in programma una riunione tra i sindacati per organizzare uno sciopero generale nelle prossime settimane, visto il silenzio del Governo nazionale e di quello regionale.

"Vogliamo dare un messaggio forte a chi crede di potere prendere decisioni scavalcando le leggi - ha detto Gregory Giuliano rappresentante dell' istituto «Ruiz» - per cui abbiamo deciso di essere qui per far vedere che ci siamo e vogliamo essere ascoltati. Siamo stanchi di guardare al futuro come qualcosa di grigio e di non vedere una possibilità, questa manifestazione sta a significare una voglia di cambiamento non indifferente".

"Le legge è chiara, l' Authority portuale deve rimanere ad Augusta - ha aggiunto Josef Inzirello, rappresentante dei licei "Megara" - ed è questa l' ultima cosa che ci rimane e non ce la possono togliere. Se oggi molti di noi hanno scelto di non andare al bar o uscire a passeggiare con la fidanzata ed essere qui non è per non andare a scuola, ma è perché c' è ancora bisogno di manifestare quell' ideale in cui ancora crediamo, che si chiama giustizia".

Don Palmiro Prisutto, nella doppia veste di insegnante e arciprete di Augusta, noto per le sue battaglie sociali, ha detto di con dividere l' iniziativa. "D' accordo a difendere il porto - dice - ma lo voglio bonificato in senso morale e materiale".

Alla manifestazione sono intervenuti il sindaco Cettina Di Pietro, la presidente del Consiglio comunale

Lucia Fichera, la presidente di Assoportoro, Marina Noè, per la Cgil-Filc l' insegnante del "Ruiz" Lorena Crisi e per la Cisl il segretario provinciale Paolo Sanzaro, che hanno ringraziato i ragazzi per la "bella iniziativa che ha dimostrato la loro maturità", così come ha fatto anche il parlamentare regionale Enzo Vinciullo, presente insieme ad alcuni consiglieri comunali di Augusta e Siracusa. (*cEsA*)

Porti, Augusta e Catania al palo da mesi Delrio accelera per nominare Annunziata

TONY ZERMO CATANIA. È da quasi un anno che il presidente dell' **Autorità portuale** di "Sistema del Mare Jonio" non viene nominato. Anzi è stato «indicato», ma non è ancora operativo, come spiegheremo appresso. Oggi i porti di Catania e di Augusta continuano a marciare ciascuno per i fatti propri, del tutto scollegati, e vengono amministrati dal commissari straordinari, cioè l' ammiraglio Nunzio Martello, comandante della Capitaneria di Catania, e il capitano di vascello Antonio Donato, comandante della Capitaneria di Augusta. E nonostante l' efficiente attività di governo **portuale** dei commissari con le stellette, la mancata nomina del presidente dell' **Autorità** di sistema è un danno notevole per trasporti e commerci. Dal ministero è arrivata una disposizione in base alla quale i commissari, in attesa delle nuove nomine, debbono svolgere soltanto «l' ordinaria amministrazione». E come fai a programmare, a stringere accordi commerciali, ad attrarre crociere, fare lavori urgenti, se puoi fare soltanto l' ordinaria amministrazione?

Il presidente della Regione Rosario Crocetta, come sapete, è contrario agli accorpamenti, basta vedere quello che è successo per le

Camere di commercio del sud-est, per cui finora non ha voluto controfirmare nessuna nomina ministeriale riguardante i porti. E la novità più recente è che il ministero, su sollecitazione dello stesso governatore, avrebbe congelato per due anni le scelte per l' **Autorità** di sistema: in pratica dopo due anni di transizione la leadership passerebbe da Catania ad Augusta, che nel frattempo, se deve avere ultimato i lavori di ampliamento dei piazzali, sarebbe competitiva nel Mediterraneo. Ma sembra che il ministero, e dunque Graziano Delrio, voglia che comunque l' **Autorità** di sistema parta con la nomina del presidente, il quale a sua volta nominerà il segretario generale e due coordinatori, uno a Catania e l' altro ad Augusta.

Dicevamo che la nomina del presidente dell' **Autorità** di sistema sarebbe stata fatta da Delrio nella persona del presidente del **porto** di Salerno Andrea Annunziata, di cui si parla molto bene. Ma su questa nomina Crocetta ha traccheggiato e non ha firmato la sua condivisione, nessuno capisce bene perché. Ha un suo candidato? O non vuole altre grane con Augusta e con i politici siracusani?

Oppure ancora vuole resistere alla decisione del ministro Delrio, che comunque ha competenza esclusiva in merito? Delrio è in Cina con il presidente Sergio Mattarella, ma dicono che sia intenzionato a portare al primo Consiglio dei ministri la nomina di Annunziata a presidente dell' **Autorità portuale** di

- segue

sistema Catania Augusta. Nel frattempo ci sono degli autorevoli pontieri (l'assessore regionale ai Trasporti Giovanni Pistorio?) che stanno cercando di fare incontrare Annunziata con Crocetta in modo da smussare eventuali spigoli.

Annunziata sta bene anche a Enzo Bianco, sindaco della città metropolitana. Bisogna solo convincere Crocetta che la nomina di Annunziata e l'Autorità di sistema a Catania per i primi due anni non complicherà troppo i suoi rapporti con la provincia di Siracusa e con deputati combattivi e ascoltati come ad esempio Vincenzo Vinciullo. Comunque l'accorpamento dei porti deve partire, altrimenti fallisce la riforma Delrio.

Un'altra grana per il ministro arriva dal sistema portuale Messina -Milazzo. Un odg dell'ex ministro Stefania Prestigiacomo (tra l'altro, forse, candidata del centrodestra a presidente della Regione) chiede al governo di «rivedere l'accorpamento dei porti» affinché Messina e Milazzo non siano aggregati al porto calabrese di Gioia Tauro (noto per i container pieni di cocaina), ma vadano a far parte con Reggio Calabria dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto.

Il porto di Messina vanta 8 milioni di passeggeri trasportati l'anno (studenti e lavoratori pendolari) e Milazzo ha un movimento di tre milioni di tonnellate l'anno di carburante. Da soli non è che siano il massimo, ma insieme a Reggio Calabria potrebbero avere un notevole peso.

In sostanza i porti del sud-est hanno bisogno di una forte ripartenza perché un giorno qualcuno dovrà spiegare perché i porta container da migliaia di Teu che dall'Asia entra nel Mediterraneo attraverso il Canale di Suez non si fermano mai in Sicilia, ma preferiscono allungare il viaggio di altri cinque giorni per arrivare ai porti del Nord Europa. Mattarella e Delrio hanno detto ai cinesi che i porti siciliani sono pronti per accogliere le flotte cinesi. Purtroppo non è vero.

Isole Eolie

Tassa di sbarco «Sì all' aumento»

Federalberghi accoglie con favore l' ok della Camera. Gli introiti destinati alla tutela dell' ambiente, alla viabilità e alla polizia locale

Salvatore Sarpi Lipari Federalberghi isole minori della Sicilia accoglie con favore la definitiva approvazione alla Camera, nell' ambito del decreto Milleproroghe, della norma che consente di elevare fino ad un massimo di cinque euro il contributo di sbarco nelle isole minori. «Riteniamo - ha dichiarato il presidente, Christian Del Bono - che è anche il massimo esponente della Federalberghi Eolie - che questa rappresenti uno strumento attraverso il quale i piccoli Comuni possano da una parte far fronte ai tagli nei trasferimenti statali e regionali subiti negli ultimi anni e dall' altra possano utilizzarne gli introiti per avviare interventi pianificati e programmati tesi a migliorare l' offerta e i servizi sul territorio. Pur non essendo, in linea di massima, normalmente favorevoli all' elevazione o all' introduzione di nuove forme di tassazione, è del tutto evidente, che nel caso di specie ci si trovi di fronte ad un' evoluzione di pensiero rispetto all' eventuale adozione della tassa di soggiorno: strumento iniquo che incide esclusivamente sulle strutture ricettive regolari presenti sul territorio. Il presidente Del Bono, che plaude all' importante ruolo di sensibilizzazione svolto dall' Amministrazione di Lipari e in particolare dal sindaco Marco Giorgianni verso i rappresentanti politici nazionali affinché si desse alle isole minori questa possibilità, conclude, comunque, con un monito ai Comuni. «Non si abusi della tassa di sbarco e la si impieghi effettivamente per migliorare il decoro, le infrastrutture e i servizi in favore dei visitatori e dei cittadini». Il gettito della tassa nel Comune di Lipari sarà destinato a raccolta dei rifiuti, salvaguardia ambientale, viabilità e polizia locale. Con l' aumento (da 1,50 a 2,50 euro e nei mesi da maggio a settembre sino a 5 euro) si presume di incassare circa 2 milioni di euro.

SALVATORE SARPI

Lavoro portuale la Spagna cambia le regole e si sciopera



MADRID – I portuali spagnoli non mollano e il Governo ritira il decreto per continuare le trattative con i sindacati. I portuali spagnoli non accettano la riforma della legge sui porti e con il motto “se toccano uno toccano tutti”, attraverso la rete, sui social network, da un porto all’altro, hanno allargato il fronte della protesta. Il Governo spagnolo attraverso un decreto legislativo intende conformare la legislazione nazionale alle normative dell’Unione europea in materia di lavoro portuale.

Una sentenza della Corte di Giustizia europea, nel lontano 2014, aveva stabilito che la legge spagnola non era conforme alle norme europee sul lavoro portuale e l’anno scorso la stessa Ue aveva intimato il Governo spagnolo di uniformarsi per evitare di incorrere in sanzioni. Intanto, lo scorso anno, il Parlamento europeo ha approvato nel pacchetto c.d. “trilogo” il regolamento per aumentare la trasparenza finanziaria nei porti e creare condizioni eque per l’accesso ai servizi tecnico-nautici in tutti gli scali degli Stati membri.

Tale regolamento, vincolante per gli Stati europei, si applicherà a oltre 300 porti inclusi nelle reti di trasporto compresi i “core network e le comprehensive network”; coinvolge il 96% di tutte le merci e il 93% di tutti i passeggeri in transito nei porti Ue. In altre parole, gli Stati membri, pur vincolati dal regolamento, restano liberi di decidere come organizzare questi servizi, nel rispetto delle norme della Corte di Giustizia Ue.

L’intervento/richiamo dell’Ue sulla Spagna si fonda sul fatto che il Governo iberico è venuto meno agli obblighi del Trattato sul funzionamento dell’Ue concernente la libertà di stabilimento (articolo 49), avendo obbligato i terminalisti che operano nei porti spagnoli a partecipare a una Sociedad Anonima de Gestion de Estibadores Portuarios (Sagep); sostanzialmente i terminalisti non hanno avuto la possibilità di rivolgersi al mercato per assumere proprio personale.

La proposta di riforma del Governo spagnolo, che dovrà essere adottata nelle prossime settimane, per evitare le sanzioni a partire del prossimo aprile, prevede la revoca dell’obbligo per le imprese di partecipare alla Sagep, la liquidazione di quest’ultime o la trasformazione in uffici per il lavoro, e l’abolizione del registro dei lavoratori portuali (si parla di 6156 iscritti). Nel nuovo decreto di riforma è previsto un periodo di transizione di tre anni in cui i terminalisti sarebbero obbligati a mantenere nel primo anno il 75% del livello di occupazione dei portuali della Sagep, nel secondo il 50% e il 25% nel terzo anno.

Da qui le motivazioni dello sciopero annunciato di febbraio; il decreto è stato bloccato e gli scioperi solo per il momento revocati, con la promessa però che se la trattativa con il ministero non dovesse dare esiti positivi, altri nove giorni di astensione dal lavoro a marzo, in modo discontinuo per causare il maggior disagio possibile ai porti nazionali ed internazionali. I disagi nei porti iberici si attueranno dal 6 al 24 marzo 2017 per contestare il progetto di legge del Governo che cambia le regole sulle compagnie portuali e contro le norme Ue.

Abele Carruezzo