

## Primo Piano:

- **Sistemi informatici Assoporti (Italia Oggi)**

## Dai porti

### Trieste:

**"...Si della commissione Trasporti del Senato a D'Agostino presidente dell'Authority ..."** (Il Piccolo)

### Venezia:

**"...Delfino tra i canali..."** (Corriere della Sera)

### Genova:

**"...L'inchiesta spaventa il futuro del porto..."** (La Repubblica GE, Corriere della Sera)

**"...Lavori finiti fra cinque anni..."** (La Repubblica GE)

**"...Fondazione Carige con Torino..."** (La Repubblica GE)

**"...Pochi sviluppi a Genova aspettando Blueprint..."** (Il Sole 24 Ore)

### Livorno:

**"...Porto 2000 si aprono le buste..."** (La Nazione)

**"...Pasticcio a Livorno..."** (La Provincia)

**"...Aree in cerca di padrone..."** (Il Tirreno)

**"...Salta il comitato portuale su Lucrelli..."** (La Nazione LI, Il Tirreno)

### Napoli:

**"...Grand Tour Shipping and the law..."** (Il Sole 24ore.com)

### Messina:

**"...Ecopass, il mistero irrisolto..."** (Centonove)

**"...Acquario e non solo focus sulla falce..."** (Gazzetta del Sud)

### Palermo:

**"...Run with Autism, la prima edizione al Foro italico..."** (Palermo Today)

Sta partendo (con molti che frenano) la piattaforma logistica che darebbe le ali all' Italia

## Serpentoni di Tir regolati da 4.0

*Sconfigge il nero, agevola le aziende, crea occupazione*

Pignataro Maggiore (Caserta), interno notte.

Un commando di 12 rapinatori incappucciati e armati di kalashnikov fa irruzione a bordo di due Tir in un impianto industriale del gruppo Getra. È un' azienda specializzata nella produzione di colossali trasformatori elettrici per alta tensione, un gioiello che esporta oltre il 70% del prodotto, recentemente gratificato da una visita del premier Matteo Renzi. Lavora rame di primissima scelta, un metallo oggi particolarmente prezioso. I rapinatori chiudono in uno stanzone i venti operai del turno di notte salvo uno che viene costretto a caricare sui Tir, col muletto, venti bobine di rame dal valore di 3 milioni di euro. Dopo due ore di lavoro indisturbato, i due Tir ripartono. I sequestrati si liberano e danno l' allarme. In pochi minuti l' imprenditore, Marco Zigon, mobilita perfino il Viminale. Niente. I Tir si sono volatilizzati. Come fossero ciclomotori senza targa, se ne perde ogni traccia. Com' è possibile che due bestioni della strada spariscano?

«Manca il necessario controllo del territorio e del traffico, e in questo senso quest' episodio di qualche anno fa è illuminante. È impensabile che veicoli da trasporto di queste dimensioni non siano tracciati, visto che ormai ognuno di noi lo è», osserva con l' ironia che non gli manca Rodolfo De Dominicis, un ingegnere aeronautico campano (anche lui, ma è un caso) - fluenti capelli bianchi, quattro telefonini sulla scrivania - che da qualche anno, su incarico del ministero dei Trasporti, sta guidando una rivoluzione. Consiste nella creazione di un sistema digitale potentissimo, che già in parte funziona (la sperimentazione procede da mesi) e permette di sapere precisamente dove si trovano e che fanno i mezzi da trasporto merci che circolano in Italia: una specie di vigile urbano elettronico con cento occhi e cento braccia, capace di coordinare al meglio gli spostamenti di tutti i mezzi, dai porti alle stazioni, dagli interporti ai valichi, dalle navi ai treni e soprattutto ai Tir, aumentarne l' efficienza, ridurre attese, code, sprechi e inquinamento, un po' come fanno i controllori di volo con gli aerei. «Un esempio? Semplice», spiega De Dominicis. «Poniamo che una grande portacontainer attracchi in un porto e che dieci container debbano essere prelevati e trasportati a trecento chilometri di distanza. Oggi, i Tir arrivano in porto a buon senso, sulla base di ruolini di marcia tradizionali, per cui magari devono attendere ore per lo scarico dei contenitori e sostare su piazzali ingolfati, con gru in esercizio a pieno carico, partendo poi tutti insieme e

## - segue

---

incolonnandosi per ore sulle strade. Domani, con la nostra piattaforma, ciascun momento di questo traffico sarà organizzato telematicamente in modo da ridurre tempi morti, attese, soste e code e ottimizzare il lavoro di ciascuno».

In definitiva, liberando ricchezza: l'obiettivo economico del progetto è infatti strepitoso, aumentare il Pil fino a 15 mld all'anno creando centomila nuovi posti di lavoro.

«Si può fare, ma bisogna stringere», commenta laconico De Dominicis. Che infatti prepara, per fine anno, un aumento di capitale della società pubblica - si chiama Uirnet - di cui è amministratore delegato e che sta appunto realizzando questa «Piattaforma logistica nazionale» alla quale, entro un paio d'anni, dovranno agganciarsi tutti gli operatori del traffico merci nel nostro Paese.

Gli effetti della piattaforma sul trasporto merci in Italia (una vera e propria rivoluzione digitale) li dettaglia uno studio di The European House Ambrosetti. Si potrà innanzitutto recuperare (in parte potenziando i traffici grazie alla riorganizzazione dei flussi, e in parte facendo riemergere il nero) un mancato gettito fiscale da 11 mld all'anno. Il caos attuale (che gli automobilisti di tutta Italia ben conoscono) determina infatti oggi un minor flusso di circa 2,6 milioni di container all'anno rispetto alle potenzialità di mercato. Il fatturato perso dalle imprese della logistica per questi disservizi si stima tra i 4,6 e i 6,5 miliardi di euro medi all'anno il che si proietta in una mancata attivazione nel sistema economico nazionale di un valore tra 10,8-15,3 miliardi di euro l'anno, con evidenti ricadute occupazionali.

«Ipotizzando il recupero delle quote di mercato dell'Italia sui valori del 2005, si può stimare un volume di 24 milioni di container movimentati nei nostri porti al 2030, che rappresenta un raddoppio rispetto ai valori attuali», spiega De Dominicis: «A livello più generale, gli interventi per la funzionalità del sistema logistico, sono una leva strategica per sostenere anche l'export. Ad ogni giorno di ritardo nel transito di un prodotto corrisponde una flessione del commercio di almeno l'1% nell'arco di un anno. Riportando questo valore sull'Italia, ogni giorno di ritardo determina un danno sul commercio internazionale di quasi 8 miliardi di Euro l'anno. La nostra piattaforma, aiutando la maggiore e migliore sincronizzazione dei flussi informativi e delle procedure, contribuisce a ridurre sensibilmente i tempi di attraversamento che oggi in Italia sono tra le 2 e le 3 volte superiori alla media dei Paesi esteri comparabili».

Stime a casaccio? Tutt'altro: «Questo che dico è supportato dai risultati della sperimentazione in corso da circa 2 anni su alcuni nodi, tra cui i porti di Genova e La Spezia». Tutto pronto, allora? Mica tanto. La zavorra del progetto è data dalla sua caratteristica di base: deve coinvolgere e mettere d'accordo una quantità di soggetti diversi.

Se qualcuno fa il furbo e si dissocia o rema contro, si rallenta ogni decisione. E nel torbido dell'attuale disservizio, pescano in molti, non solo i trafficanti di prodotti contraffatti e i rapinatori di quei due Tir di Pignataro con i tanti loro colleghi. Ma comunque la Uirnet, pur essendo il soggetto attuatore unico per legge, ha voluto e dovuto aprire la propria compagine sociale a un parlamentino di soggetti, che oltretutto hanno cofinanziato i 50 milioni finora investiti sul progetto: i 21 principali Interporti italiani, poi aziende tecnologiche importanti come la Selex, Telespazio, Autostrade, Telecom Italia, Almaviva, Insis, Sinelec e Vitrociset, oltre ad **Assoport** e all'AP di Ravenna e a varie associazioni di trasporto (Fai Service, Confapi Trasporti, Anita servizi, Confartigianato Trasporti Servizi, Transportounito Fiap, Cna-Fita, Assotir).

Oggi siamo al dunque, nonostante il fitto fuoco di sbarramento di alcune «lobby».

Entro l'anno si deve chiudere la gara in project financing di servizi, che finalmente affiderà la gestione della piattaforma. In pole position, il raggruppamento attualmente promotore formato da HP Enterprise Services Italia S.r.l., Vitrociset S.p.A. e Fai Service Società Cooperativa.

Obiettivo, avviare i lavori entro l'anno.

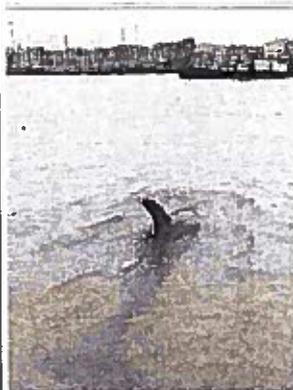
SERGIO LUCIANO

## **Si della commissione Trasporti del Senato a D'Agostino presidente dell'Authority**



La nomina di Zeno D'Agostino a presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale con sede a Trieste, e che a breve includerà anche il porto di Monfalcone, ha avuto l'ok della Commissione Trasporti del Senato. La stima per il manager travalica gli schieramenti politici, il che è testimoniato dal fatto che D'Agostino ha raccolto 15 voti favorevoli, 1 contrario e 1 astenuto. Il parere è solo consultivo, ma

comunque obbligatorio. Anche alla Commissione Trasporti della Camera è stata svolta la relazione sulla nomina, ma il voto è slittato alla settimana prossima. A quel punto tutti i passaggi previsti saranno finalmente stati superati e D'Agostino, che è commissario straordinario dal 17 febbraio 2015, finalmente potrà insediarsi alla Torre del Lloyd come presidente. Domani frattanto si riunirà, in questo caso realmente per quella che sarà l'ultima volta della sua storia incominciata con la legge del 28 gennaio 1994, il Comitato portuale. Il principale punto all'ordine del giorno riguarda il bilancio di previsione 2017 che a norma di legge deve essere votato entro il 31 ottobre.



NELLA LAGUNA

## Stupore a Venezia Delfino tra i canali

di **Alessandro Russello**

**C'**è una nuova attrazione tra i canali di Venezia: un delfino. Due giorni fa deve aver deciso di esplorare la Laguna e si è spinto fino alla Giudecca. Forse a caccia di seppie. Le foto sono tutte per lui.

a pagina 23



## Il cetaceo in città

## L'attrazione tra i canali di Venezia Il delfino che esplora la Laguna

di **Alessandro Russello**

**S**e non gli hanno dato ancora un nome, la sua storia ha certo un titolo: il piccolo delfino sulla rotta delle grandi navi. Oddio, tanto piccolo non è: maschio adulto, 3 metri di «stazza». Nulla contro quella da 200 dei bestioni che tagliano il bacino con migliaia di turisti che fotografano San Marco. Da due giorni le foto sono tutte per lui. Entrato dalla bocca di porto del Lido senza la concorrenza dei condomini del mare, si è spinto fino al canale della Giudecca lasciandosi immortalare come una star. Un «laguna carpet» con cento video virali. Un delfino a Venezia. Non è un delfino innamorato, non l'ha spinto la marea. Dicono gli esperti del Museo di Storia naturale di Venezia che è a caccia di seppie. Le stesse che i veneziani pescano e

mettono in tavola. Un delfino a Venezia. Dove non si sa bene se sia lui l'intruso o non sia fuori posto molto di ciò che galleggia nell'acqua fragile della città più bella del mondo. Diventata Disneyland. Dove un delfino è doppiamente al suo posto: nel suo elemento naturale, l'acqua, e nel teatrino che è la città dei turisti. Da oggi anche delfinario. La natura nell'artificio. Dove tutto si confonde: il vero e il falso, i pesci che nuotano e quelli di vetro di Murano che i cinesi copiano affondando il *made in Italy*. Un delfino a Venezia non si vedeva da anni. Intelligente, con un udito che lo tiene lontano dalle imbarcazioni, affronta gli umani senza paura. Gli umani lo monitorano fino all'imbrunire. Oggi forse riapparirà. Anche se per il calendario è giorno di «bestioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Escort e mazzette sul Terzo valico l'inchiesta spaventa il futuro del porto

> Decapitati i vertici Cociv, i cantieri non si fermano. La lente della Procura sulla qualità dei lavori



Una galleria di cantiere per i lavori per realizzare il Terzo Valico

GIUSEPPE FILETTO

**L**o chiamavano il "mozzarellaro" e quando arrivava da Afragola, negli uffici del Cociv di via Renata Bianchi, a Cornigliano, sapevano che non portava soltanto mozzarelle di bufala. Antonio Giugliano consegnava buste bianche, bello gonfio come mozzarelle, ma piene di banconote. E muto come un pesce per non farsi sentire dalle intercettazioni ambientali, con le dita delle mani aperte indicava "dieci". Non sapeva che i militari della Guardia di Finanza avevano installato una microcamera fissa, ben nascosta. Diecimila euro? Una tranche che secondo le indagini del Nucleo di Polizia Tributaria avrebbe tappato le bocche di Pietro Paolo Marcheselli e Maurizio Dionisi, direttore generale il primo, responsabile degli affidamenti e degli approvvigionamenti di Cociv il secondo.

SEGUE A PAGINA 11

Inchiesta Domiciliari al figlio di Monorchio, indagato Lunardi jr

## Appalti, escort e mazzette: 35 arresti per le Grandi opere

Soldi ed escort per gli appalti delle Grandi opere: 35 arresti. Coinvolti anche i figli di Lunardi e Monorchio. alle pagine 20 e 21

# Soldi ed escort per gli appalti, 35 arresti

Corruzione, nel mirino le Grandi opere: la linea Tav Milano-Genova, la Salerno-Reggio e il «Mover» di Pisa Sabbia usata al posto del cemento. Indagato il figlio di Lunardi, in cella quello di Monorchio: «È innocente»

ROMA Tre grossi progetti per la realizzazione d'infrastrutture sarebbero stati condizionati da un'intesa fra funzionari pubblici e imprenditori privati: la realizzazione di un tratto dell'alta velocità fra Milano e Genova (Terzo valico di Giovi), quella del collegamento fra l'aeroporto e la stazione centrale di Pisa (Pisa Mover) e l'ammodernamento di un lotto autostradale della Salerno-Reggio Calabria (Rc-Scilla).

Per questa ipotesi sono stati eseguiti ieri 35 arresti fra Roma, Genova, Milano e altre città, per reati che vanno dall'associazione per delinquere finalizzata alla corruzione alla turbativa d'asta e un caso di concussione. Fra gli arrestati c'è anche Giandomenico Monorchio, figlio di Andrea, ex Ragioniere dello Stato. Mentre Giuseppe Lunardi, figlio dell'ex ministro ai Lavori pubblici del governo Berlusconi, inda-

gato a piede libero, fa sapere di non aver ricevuto «alcun avviso di garanzia» e di poter dimostrare la propria estraneità.

Per chiudere un occhio sull'esecuzione dei progetti e addirittura sulla qualità dei materiali utilizzati, il direttore dei lavori del consorzio pubblico otteneva dall'imprenditore di turno lavori e subappalti per imprese collegate a se stesso o alla sua famiglia. Tra le persone finite in carcere il direttore dei lavori della tratta Giampiero De Michelis e l'imprenditore Riccardo Gallo, considerati fra i promotori del sistema. Mentre i finanziari del Gico, coordinati dalla Procura di Genova, hanno arrestato il presidente del Cociv Michele Longo e il suo direttore generale Pietro Paolo Marcheselli.

Complessivamente l'operazione «Amalgama» suggerisce un salto di qualità delle organizzazioni nel mettere in atto

meccanismi di corruzione nelle opere pubbliche. Per cominciare la mazzetta nel senso classico era stata sostituita dalla meno rischiosa capacità di veicolare lavori (appalti). E in un caso si è arrivati a retribuire un funzionario con una escort in cambio dei favori ricevuti.

Ma non è tutto. Perché cambiano anche gli attori di questa intesa corruttiva che da accordo bilaterale evolve in patto a tre. «Anche il linguaggio utilizzato ci dice che la dimensione prevalente nei rapporti è quella corruttiva. Qui troviamo un piccolo atlante della corruzione» dice il procuratore aggiunto responsabile dei reati contro la Pubblica amministrazione Paolo Ielo, che assieme al collega della Dda Michele Prestipino e al pm Giuseppe Cascini ha coordinato il lavoro dei carabinieri del comando provinciale guidato dal

generale Antonio De Vita. Durante la conferenza stampa di presentazione dell'operazione sottolineano due effetti collaterali immediatamente percepibili del patto illecito: l'alterazione del meccanismo della concorrenza e, in questo caso specifico, l'azzeramento della qualità dell'opera con «la sabbia utilizzata nella produzione del cemento» e il calcestruzzo che somiglia a colla ma anche, in molti casi, con la violazione della sicurezza sul lavoro.

In serata il commento di Andrea Monorchio alla vicenda: «Come dice quel vecchio proverbio, male non fare, paura non avere. Sì, certo, mio figlio è stato arrestato, ma sono gli altri ad avere colpe e responsabilità precise. Purtroppo, come spesso accade, c'è la tendenza a voler coinvolgere tutti».

**Maria Sacchettoni**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L'inchiesta

● Sulle eventuali irregolarità legate alle Grandi opere stanno indagando due Procure: quella di Roma e quella di Genova. Alcuni soggetti sono coinvolti in entrambe le indagini

● Nel caso di Genova si indaga per concussione, corruzione e turbativa d'asta, nell'ambito dell'opera Terzo valico. A Roma (dove oltre che sul Terzo valico, gli occhi sono puntati su un lotto della A3 Salerno-Reggio e sul People Mover di Pisa) le accuse vanno dall'associazione per delinquere alla concussione, turbativa d'asta, tentata estorsione

● Tra gli arrestati c'è Giandomenico Monorchio, figlio dell'ex Ragioniere dello Stato Andrea Andrea. Indagato a piede libero Giuseppe Lunardi, figlio

di Pietro, ex ministro ai Lavori pubblici

# 6,2

miliardi il costo complessivo del Terzo valico, la linea ad alta velocità che consentirà di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le linee del Nord Italia

## Consegna

Le mille tonnellate di cemento pagate nel 2010 (di cui circa 122.000) nell'ambito della gara a 12,2 miliardi per l'alta velocità tra Milano e Genova

# Terzo valico, corre la tangente decapitati i vertici del Cociv

Quattordici arresti nell'operazione "Arca di Noè". Allarme di Cozzi "I lavori a Cravasco potrebbero non essere stati fatti a regola d'arte"

«DALLA PRIMA DI CRONACA  
GIUSEPPE FILETTO

**I**l consorzio, general contractor del Terzo Valico per conto di Rfi, in cambio affidava appalti a Giugliano, titolare della "Giugliano Costruzione Metalliche". Che con una differenza di soli 35 euro di ribasso rispetto al concorrente, si aggiudicava l'appalto di 2 milioni e 500 mila euro per la fornitura di centine, supporti metallici per la realizzazione della galleria di Cravasco e l'innesto della galleria Polcevera. "Missione compiuta... secondo le indicazioni ricevute!", esclama Piersandro Tagliabus, membro del comitato tecnico del consorzio.

Così gli appalti finivano agli "amici", che venivano istruiti come presentare le offerte, prima dell'apertura delle buste o dell'iter delle gare sulle piattaforme on-line. I dirigenti di Cociv "marmellavano" in cambio

di mazzette.

«Tanto da ritenere che i lavori della galleria di Cravasco potrebbero non essere stati fatti a regola d'arte», afferma il procuratore capo di Francesco Cozzi. Fino a quando la magistratura genovese ha aperto l'inchiesta "Arca di Noè" (perché ci salivano in tanti) che si intreccia con quella di Mafia-Capitale. Ieri, all'alba, oltre 250 militari delle Fiamme Gialle, coordinati dal colonnello Maurizio Cintura, hanno bussato alle porte di 14 soggetti, tutti arrestati e posti ai domiciliari. Sono state compiute ben 55 perquisizioni:

presso le abitazioni delle persone raggiunte da misura cautelare, le sedi del Cociv e delle imprese coinvolte. Decapitati i vertici del consorzio.

I pm Paola Calleri e Francesco Cardona Albini, coordinati dall'aggiunto Vincenzo Calia, alla "cricca" contestano la corruzione, la turbativa d'asta e la

concussione a Michele Longo ed Ettore Pagani, rispettivamente presidente o direttore generale del consorzio; a Giampiero De Michellis, ex direttore dei lavori della tratta ad alta velocità Genova-Milano; a Domenico Gallo, imprenditore calabrese, principale fornitore di materiali edili per la grande opera. Quest'ultimo, sarebbe soprattutto il "consigliere", quello che indicava quali imprese far lavorare. Scrive il gip: "...Imponendole con metodi di intimidazione mafiosa..."

Questi 4 indagati sono comuni alle due inchieste, Roma e Genova. Sul filone ligure la Procura aveva chiesto altri 12 arresti, il gip Cinzia Perroni ne ha concessi 10. Ai domiciliari, oltre i 4 citati, sono finiti: Pietro Paolo Marcheselli, dg del Cociv fino al 21 ottobre del 2014, quando si è dovuto dimettere in seguito ad una condanna del Tribunale di Firenze per traffi-

co di rifiuti. Marcheselli viene sostituito da Pagani, ma rimane in ambito Cociv come coordinatore interno.

Misure cautelari anche per Dionisi, Antonio e Giovanni Giugliano (padre e figlio), Giuseppe Petrellese (factotum del Giugliano), Andrea Ottolin (responsabile del procedimento per le gare sul Terzo Valico); Giuliano Lorenzi e Antonio Parri, responsabili della verifica sulle esclusioni delle offerte; Giulio Frulloni (coordinatore settore costruzione di Cociv); Marclano Ricci, amministratore della "Europa '92, ditta specializzata in scavi.

Nessuno dei dipendenti del consorzio (costituito al 64% da Impregilo, al 33% da Condotte Acque e per il 5% da Civ) è genovese, ma tutti lavorano sul versante ligure del passante ad alta velocità. Anche se Cociv dice di ritenersi parte lesa ed annuncia la costituzione di parte civile in un eventuale processo.



**Il progetto** Fs conferma la conclusione dei lavori fra la fine del 2021 e l'inizio del 2022. L'opera è vitale per spostare i container al Nord

## Lavori finiti fra cinque anni La macchina non si ferma per "salvare" i porti liguri

MASSIMO MINELLA

I cantieri non si fermano e la fine dei lavori del Terzo Valico resta confermata per il 2021. Proprio lunedì scorso, alla vigilia della bufera giudiziaria che si è abbattuta sui vertici del general contractor Cociv (a maggioranza Salini Impregilo) era stato l'amministratore delegato di Fs, Renato Mazzoncini, a confermare il rispetto dei tempi, nonostante la complessità di un'opera che corre in gran parte in galleria, sotto gli Appennini, per unire la Liguria al Basso Piemonte e da qui proseguire la sua corsa verso Milano e poi ancora più su, lungo la direttrice del corridoio ferroviario che conduce fino a Rotterdam. Il Terzo valico dei Giovi, infatti, altro non è che il primo anello del corridoio che unisce via treno Me-

diterraneo e Mare del Nord e dalla sua realizzazione dipende quasi esclusivamente il destino della portualità genovese e ligure. Rispetto all'offerta di spazi prossima al raddoppio nell'Alto Tirreno e a una domanda che si annuncia sostanzialmente ferma per il prossimo quinquennio, la portualità ligure rischia di implodere su se stessa, dando vita a una battaglia sui prezzi per accaparrarsi la merce che andrà inevitabilmente a incidere sul costo del lavoro. Genova crescerà con calata Bettolo e il Multipurpose e Vado con la piattaforma Muersk, e piani di sviluppo sono programmati anche al Vte di Pra' Voltri e alla Spezia. Unica alternativa, far crescere i volumi aprendosi ai mercati esteri. Ma come? Sfruttando appunto l'enorme potenzialità offerta dal Terzo Valico su cui i porti di Genova

e di Savona potranno (dovranno) far correre i loro container fino al Nord Europa. Ecco perché anche un solo giorno di ritardo rispetto ai tempi di consegna dell'opera può avere effetti molto negativi sull'economia e sul lavoro.

«Il terzo valico — ha spiegato l'ad di Fs Mazzoncini — è il cantiere più delicato tra quelli dei corridoi europei in costruzione sul territorio italiano, ma ad oggi è confermato il cronoprogramma che prevede la conclusione dei lavori tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022».

La delicatezza a cui fa riferimento il manager non è solo collegata alla complessità dell'opera, ma anche al suo impatto sull'ambiente. In un territorio fragile come quello interessato dalla grande opera resta prioritaria l'attenzione al territorio e ai suoi abitanti. «C'è il problema dell'a-

mianto — dice Mazzoncini — Siamo arrivando a regime, cioè 4.500 persone che ci lavorano. Al netto di problemi di percorso i tempi di completamento dell'opera sono confermati». La "decapitazione" dei vertici del consorzio non ferma comunque il lavoro degli operai impegnati nei cantieri distribuiti fra le due regioni. D'altra parte, a consentire che la macchina organizzativa non subisca intoppi c'è fondamentalmente il flusso di denaro garantito dai finanziamenti dei singoli lotti costruttivi (6, per un costo complessivo di 6,2 miliardi di euro).

Anche il quarto lotto è stato finanziato dal Cipe per cui si può procedere senza intoppi fino alla fine. Ora, però, andrà verificata la qualità dei lavori svolti da parte delle aziende coinvolte nell'inchiesta. E questo potrebbe richiedere tempo.

L'ALLEANZA VIA AL PROGETTO CON LA COMPAGNIA DI SAN PAOLO

## Fondazione Carige con Torino

**A** LLEANZA fra la Fondazione Carige e la Compagnia di San Paolo. L'ente un tempo azionista di Banca Carige ha necessità di individuare un partner con cui condividere progetti di sostegno sul territorio e trova nella Compagnia il soggetto ideale, spiega il presidente Paolo Momigliano. Già presente e radicata in Liguria, la Compagnia potrà ora mettere a punto con la Fondazione un piano coordinato di intervento. Si tratta di un progetto pilota in Italia seguito con attenzione dal Mef.

MASSIMO MINELLI A PAGINA VII



Il presidente Paolo Momigliano

L'ACCORDO L'ENTE GUIDATO DA PAOLO MOMIGLIANO STRINGE UN PATTO CON LA COMPAGNIA DI SAN PAOLO

## Genova-Torino, il nuovo asse delle Fondazioni

MASSIMO MINELLA

**S**ARÀ una sorta di progetto-pilota, quello appena ufficializzato fra la Fondazione Carige e la Compagnia di San Paolo. Un'alleanza sull'asse Genova-Torino per governare nel miglior modo possibile il sostegno a un territorio, quello ligure, in cui la presenza della mano pubblica è sempre meno evidente, mentre cresce la richiesta di attenzione al sociale, alla cultura, all'arte. Paolo Momigliano, presidente dell'ente che ha ceduto il governo della Banca alla famiglia Malacalza (realizzando un ottimo affare) riflette su un'operazione che darà i suoi primi frutti già in questi due ultimi mesi di 2016.

Un salvagente per la Fondazione questa alleanza con un colosso come la Compagnia, presidente Momigliano?

«Intanto un progetto che farà da apripista a livello nazionale per tutte quelle fondazioni bancarie piccole o in difficoltà che potranno consorzarsi o trarre sinergie da alleanze con altri enti. Se la realtà è troppo piccola, infatti, al fine i costi rischiano di superare le erogazioni. Per questo il Mef guarda con molto interesse a questo progetto che fa appunto da apripista nel

Paese».

Voi che strada seguirete? Consorzio o sinergia?

«Gli statuti offrono ampie possibilità da questo punto di vista. Ciò che è fondamentale è poter far decollare una collaborazione con la Compagnia e con il Piemonte».

Quale sarà il vostro valore aggiunto?

«La capacità di mettere a fattor comune con loro la no-

stra conoscenza del territorio per indirizzare al meglio le iniziative di sostegno. Per noi è un po' come cambiare pelle, non saremo più solo un soggetto erogatore, ma useremo le nostre competenze per individuare i bisogni di questo territorio e li trasferirò alla Compagnia, ovviamente insieme ai rappresentanti genovesi nei consigli dell'ente torinese».



**MOMIGLIANO**  
Il presidente della Fondazione Carige Paolo Momigliano ha siglato l'accordo con Torino

Eviterete duplicazioni di interventi in questo modo...

«Non soltanto questo. Noi abbiamo una capacità propositiva e il fatto di poter contare su quella erogativa della Compagnia sarà importante. Potremmo essere il tramite per evitare duplicazioni, come diceva lei, ma anche per dare una visione complessiva delle esigenze del territorio ligure».

### L'INIZIATIVA

Si tratta di un progetto pilota a cui il ministero dell'Economia guarda con grande interesse

### LA SINERGIA

Eviteremo duplicazioni ma andremo anche a individuare i migliori progetti da sostenere

Partirete il prossimo anno?

«L'alleanza diventerà organica nel 2017, ma noi partiremo con i bandi pubblici già entro la fine di questo mese. Parte delle risorse del 2016 ancora a nostra disposizione potranno essere sfruttate da questa sinergia. Insomma, ci potrebbero già essere progetti comuni in questo 2016».

C'è però una bella differenza fra voi e la Compagnia di San Paolo in fatto di erogazioni in Liguria. Voi avete messo a disposizione un milione di euro per il 2016, la Compagnia 12.

«Non ne farei una questione di somma algebrica. La Compagnia opera principalmente in Piemonte, ma è molto presente anche in Liguria, con percentuali in crescita. Con questo accordo noi siamo però in grado di individuare con la Compagnia quei progetti che meritano di essere sostenuti, senza doppioni o senza dimenticanze».

E allora anche le erogazioni potrebbero crescere, magari già dal 2017?

«Certo, con un'azione incisiva si potrebbero anche destinare più fondi alla Liguria. Dipende però tutto dalla qualità dei progetti che si riescono a mettere in campo. Ma ci proveremo».

FOCUS CITTÀ

## Pochi sviluppi a Genova aspettando «Blueprint»

Concorso per dare vita al waterfront di Piano Nuove costruzioni solo ad Albaro e Boccadasse

di Paola Pierotti

► Nella città di Renzo Piano non ci sono gru. A Genova, simbolo di vitalità dopo la riqualificazione dell'area portuale negli anni '90, e culla di tanti studi professionali affermati in Italia e all'estero, i progetti di rigenerazione urbana e di sviluppo immobiliare sono grandi assenti. Non c'è lavoro per progettisti e costruttori e gli investitori istituzionali, come fondi e banche private, pretendono un rendimento del 7-8% considerando che qui il rischio è maggiore rispetto a location più sicure come Milano. A Genova non sono mancati i grandi annunci, primo tra tutti quello della Piazza del Mediterraneo firmato dagli olandesi di UnStudio, da anni fermo sulla carta.

Sotto i riflettori in questi mesi c'è il piano di riqualificazione del fronte mare a partire dalle aree a ridosso del quartiere fieristico: questo è il tema del concorso Blueprint lanciato prima dell'estate per trovare una soluzione complessiva per sviluppare un'idea messa a punto dallo stesso Renzo Piano. «Abbiamo una disponibilità governativa di 15 milioni, erogata dal Mihact e in

delibera al Cipe, oltre a una concreta manifestazione di interesse da parte di Invimit», spiega Stefano Franciolini, presidente di Spim, la società pubblica che si occupa di promuovere il patrimonio del comune. Parallelamente alla fase concorsuale rivolta ai progettisti contiamo di conferire i cepti di Spim e del Comune in un solo fondo immobiliare, con il sostegno dello Stato per poter realizzare le infrastrutture e le parti propedeutiche alle iniziative private. L'operazione vale 150 milioni, dovremo coprirne 50 con il pubblico, mentre la restante quota sarà carico dei privati». Franciolini confida in «un disegno imprenditoriale che guardi al futuro, e non una semplice iniziativa immobiliare. La soluzione dovrà avere una capacità di rendimento e i privati dovranno essere parte attiva del processo di trasformazione urbana». Spim ha già iniziato un road show di presentazione del progetto, dalla Russia ad Astana, «in Cina andrà presto il sindaco - commenta Franciolini - Intanto abbiamo in programma due tappe a Roma, con un risvolto politico, e una a Milano, rivolta soprattutto a costruttori e investitori». Complessivamente Spim ha un patrimonio che supera i 300 milioni, ha già sviluppato il comparto del mercato ortofrutticolo trasformandolo da struttura mercatale in centro logistico agro-alimentare e prima della crisi aveva realizzato con successo la conversione dell'antico monastero delle suore domenicane con un mix di uffici e alloggi.

Tra le nuove costruzioni fanno eccezione le Torri Faro, alcune palazzine con poche decine di alloggi nella zona di Albaro e un intervento a Boccadasse in un'area che era

occupata dall'ex deposito dell'azienda dei trasporti. Le Torri Faro - che raggiungono i 18 e 20 piani e contano 145 appartamenti vista mare - sono un progetto di nuova edificazione a ridosso del nuovo quartier generale Msc Crociere da poco disegnato dallo studio 5+1AA. Nella zona di Albaro, invece, quartiere residenziale del levante genovese, si distinguono alcune iniziative per una cinquantina di alloggi complessivi: tre operazioni sono praticamente ultimate e una in un'area ex Telecom è partita da poco. Una di queste è sviluppata dall'impresa Costruzioni spa, storica azienda genovese guidata oggi da Filippo Delle Piane (che è anche presidente dell'Ance locale) e conta 22 alloggi in classe A. L'azienda di Delle Piane ha avviato anche un altro cantiere nella popolosa Sestri Ponente per altri 40 alloggi. «I lavori del primo complesso, gestiti per conto di investitori locali, saranno ultimati la prossima settimana e sono già stati venduti cinque alloggi. La seconda operazione invece - spiega il costruttore - è già terminata ed è quasi completamente allocata con prezzi che oscillano intorno ai 2.400-2.600 euro/mq. In entrambi i casi abbiamo investito in termini di efficienza energetica». A Boccadasse lo studio di Giuseppe Galasso ha firmato per Abitcoop il progetto di riconversione di un'area che era occupata dal deposito dell'Amt. «Una novantina di appartamenti con tagli variabili e modulabili da 50 a 100 mq e 220 box, in vendita inizialmente a cifre dell'ordine dei 4.300 euro/mq al piano terra, fino a 7.000 euro/mq all'ultimo piano - spiega l'architetto - ora sul mercato con una riduzione di circa il 30%».

di Paola Pierotti

## LIVORNO Porto 2000 Si aprono le buste

**COMPLETATA** la composizione della commissione di gara incaricata di individuare i privati che si aggiudicheranno il 66% della società controllata da **Autorità portuale** ed ente camerale che gestisce a Livorno l'accoglienza ai crocieristi. Designato anche il commissario Silvio Bianchi Martini, ordinario di economia aziendale a Pisa. La commissione si riunirà per la prima volta domani per verificare la regolarità delle offerte (con l'apertura delle buste) e il rispetto delle disposizioni generali.

**PORTO LIVORNO 2000** STATO AGITAZIONE

## Stazione marittima, prosegue lo sciopero I dipendenti contro il Gruppo Greco

**LO SCIOPERO** dei dipendenti della stazione marittima di Livorno proseguirà anche nei prossimi giorni, a causa della mancanza di risposte sia da parte del Gruppo Greco, che detiene la concessione della struttura, che della proprietà, la Porto di Livorno 2000. Se da una parte il Gruppo Greco nega ogni forma di confronto sulle problematiche sollevate dai lavoratori in merito alle retribuzioni, dall'altra la proprietà scrolla le spalle con noncuranza: «Mentre eravamo in presidio siamo stati ricevuti dalla direzione della Porto 2000 – raccontano Filcams Cgil, Uiltucs e Fisascat – siamo stati convocati dalla proprietà e sono

emersi due elementi fondamentali: che il titolare della concessione non paga regolarmente i canoni e che non risponde neanche alla dirigente dell'azienda con cui ha maturato il debito».

**MA DEBITI** Venus, l'azienda del Gruppo Greco che gestisce la concessione, ne ha anche con i lavoratori, che a metà ottobre hanno riscosso metà della busta di agosto: «Di fronte a questo dato la direzione di Porto 2000 ha espresso rammarico – proseguono i sindacati – ma niente di più, perciò non abbiamo nessun impegno concreto per migliorare le condizioni di questi lavoratori, perciò lo sciopero andrà avanti».

La struttura inaugurata lo scorso anno non ha alimentato nessuna nave

# Banchina elettrificata: pasticcio a Livorno

Tecnologia poco conveniente e superata ormai dal Gnl che si sta affacciando nel panorama mondiale

I dubbi erano sorti già in fase di progettazione. Poi si è arrivati, a novembre dello scorso anno all'inaugurazione, "prelettando" la nave militare Carlo Bergamini, adattata all'occorrenza, con le criticità rimaste. E che si sono confermate nel corso dell'anno. Perché l'unica banchina elettrificata presente a Livorno, alla banchina Sgarallino, finora è rimasta inutilizzata. Nessuna nave passeggeri, nonostante gli oltre 600 attracchi, è stata alimentata dall'impianto di erogazione da terra di energia elettrica. Una struttura costata 3,5 milioni, realizzata dall'Autorità portuale con il cofinanziamento del Ministero dell'Ambiente (60%) e della Regione Toscana (20%). Problemi di adeguamento alle nuove normative ambientali, criticità legate ai costi da sostenere per gli armatori per l'adeguamento delle navi, vicissitudini burocratiche "all'italiana" per il passaggio formale dell'impianto dall'Authority alla società Porto 2000. Qualche timido segnale, con richiesta di informazioni, c'è stato: Norwegian Cruise e Carnival, infatti, avevano manifestato la volontà di utilizzare l'elettificazione, ma non avrebbero mai avuto il via libera. Quello del cold ironing è da sempre stato un tema molto discusso e dibattuto, proprio in considerazione dei tanti dubbi sull'applicazione e sugli effettivi benefici. A quanto pare, infatti, una banchina come quella di



Livorno potrebbe alimentare una sola nave, e se si considerano tutte quelle che contemporaneamente sono ormeggiate nel porto, il beneficio sarebbe ridotto. Inoltre oggi si è affacciato nel panorama della portualità il Gnl, il cui impiego come carburante per le navi è considerato il vero futuro. Con l'elettificazione che quindi sarebbe già in gran parte superata.

Anche Civitavecchia da tempo è coinvolta in questo dibattito. C'è un progetto del 2009 di Enel Auhortiy

(all'epoca guidata dal presidente Fabio Ciani) e Fincantieri, presentato all'Unione Europea. Ci sono state richieste da più parti per la realizzazione della struttura ma anche tante riserve e dubbi; e c'è una prescrizione Via per la nuova darsena traghetti e servizi che però, in vista proprio di un'idea che appare sempre più superata, sia dal mercato che dalla vigente normativa europea e dalla sproporzionalità dei costi, potrebbe anche essere ridiscussa. Lasciando magari spazio al Gnl.

27/10/2016

**URBANISTICA** » GRANDI VENDITE IMMOBILIARI

## Aree in cerca di padrone in vista del nuovo Prg

Le Fs tornano a offrire l'ex stazione San Marco a prezzo scontato. La Spil sonda il mercato per Paduletta, l'Enel per la centrale. E il business ora parla anche russo

di **Mauro Zucchelli**  
LIVORNO

È ormai una valanga: centinaia di migliaia di metri quadri di grandi aree-chiave che finiscono sul mercato con il nuovo Prg in avanzato stato di "gravidanza". Tutte nella zona nord della città, tutte con avvisi pubblici a caccia di potenziali investitori.

Stiamo parlando principalmente di tre tasselli d'un puzzle territoriale in cerca d'autore: 1) quasi 13 ettari della centrale Enel che l'Enel ha messo in vendita in via Salvatore Orlando; 2) 82.421 metri quadri in pugno alla Spil, controllata dal Comune di Livorno col 61%, fra la superstrada Fi-Pi-Li e la Sponda Est della Darsena Toscana; 3) 68mila metri quadri dell'ex stazione ferroviaria di San Marco, pressoché di fronte al leone sopra la porta di San Marco.

Il primo affare è sulla rampa di lancio grazie ai buoni uffici di Nomisma che ha pubblicato sul Tirreno un annuncio pubblico: riguarda la centrale anni '60 ma anche l'area di ricerca attigua, nei pressi dell'ex Motofides (Pierburg). **Authority** ha apposto il «vincolo preordinato all'esproprio», spiega **Claudio Vanni**, dirigente di Palazzo Rosciano che si occupa del Prg portuale. Tradotto: c'è da aprire un confronto con eventuali investitori perché è **Authority** che ha in mano la matita della programmazione urbanistica. «Siamo sul Canale Industriale e abbiamo in programma - rincarare Vanni - di intervenire con il consolidamento della banchina ma per utilizzare l'accesso occorrerebbe arretrare la linea di banchina "mangiando" una parte di terreno. Non solo: proprio lì passano i tubi che arrivano alla raffineria Eni».

Desti scalpore che, secondo quanto riferisce il "Corriere della sera", vi sia un interesse di Amazon per l'acquisizione di centrali Enel in modo da trasformarle in "server farm" a

servizio delle proprie attività nel Sud Europa. Ma c'è un "ma", anzi due: da un lato, il riferimento sarebbe a tre centrali in Piemonte e non a quella livornese; dall'altro, l'impianto di via Salvatore Orlando è finito nel mirino per le emissioni inquinanti.

Quanto a Paduletta, la Spil ha messo in homepage sul proprio sito un «avviso esplorativo per manifestazione di interesse finalizzata ad interventi di valorizzazione del complesso immobiliare sito in Livorno, via Galvani, denominato "la Paduletta"». Al presente l'area, inclusi 19mila metri quadri coperti suddivisi fra uffici e sette capannoni, sono affittati fino al 2028 alla Cilp (Compagnia portuale più Neri-Negri): rappresentano "zolle d'oro" a ridosso del porto.

E l'ex stazione San Marco? Era nata per volere del granduca a metà Ottocento: sarà una giunta M5s a recuperare la "Leopolda" labronica? In realtà, la questione è sul tavolo di Palazzo Civico fin dal 2008; e se allora (e poi anche due anni più tardi) le Fs, tramite la Ferservizi, avevano messo inutilmente in vendita queste 66 particelle catastali a quasi 15 milioni di euro, adesso la cifra minima per farsi avanti è stata alquanto scontata: appena più di 9,5 milioni di euro, c'è tempo fino al 2 dicembre.

Ma il sindaco **Filippo Negrini** giura che c'è qualcosa che si sta muovendo, anche se non vuol scoprire le carte: «Stiamo avendo contatti con grossi gruppi interessati alla questione, per ora non posso dire altro».

Ce ne sarebbe già a sufficienza per spalancare gli occhi. Ma se per questo tritico di grandi ritagli di proprietà fondaria è in corso una esplicita operazione di scouting a caccia di manifestazioni di interesse, va detto che in quel quadrante di estrema periferia è ben più ampio il ventaglio di aree ex-qualcosa.

L'ultimo esempio? I 113.860

metri quadri dello stabilimento chimico che la multinazionale Trinseo ha chiuso pochi mesi fa, praticamente in un battito di ciglia, a un passo dalle banchine delle "autostrade del mare" in fondo a via Galvani.

Ma basta girare lo sguardo per incrociare altre due "aree fantasma", anch'esse nel cuore del porto: l'una è l'ex fabbrica di lavorazione di prodotti surgelati Giofio & Calcagno, 27mila metri quadri di superficie con 7mila metri quadri di celle frigo quasi nuove (e 80 metri di banchina a ridosso del terminal Sintermar); l'altra è l'ex Carbochimica.

Ma qui per la striscia da 10mila metri quadri dove era prevista la realizzazione della centrale a biomasse potrebbe essere una vendita giudiziaria a far voltare pagina a questo specchio di porto.

Non è l'unico: le aste giudiziarie riguardano anche una porzione del fabbricato che in anni lontani ospitava la fabbrica Ginori in via Filzi (valore di mercato 6 milioni) così come due lotti di terreno edificabile in località Vecchia Fornace lungo lo Scolmatore con asta via web a partecipazione telematica e annunci anche in lingua russa (base d'asta 2,8 milioni di euro in un caso e 1,9 nell'altro).

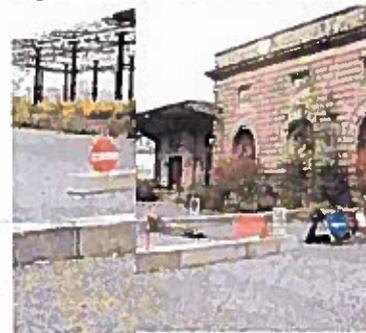
L'ultimo flash lo andiamo a scovare a est del fascio di binari della linea tirrenica: in fondo a via Enriquez c'è l'emblema dei guai dell'industria livornese nell'era delle multinazionali Chiusa nel 2006 la Delphi, chiusa nove anni dopo la Trw che occupava l'altra metà dei 190mila metri quadri, 60mila dei quali coperti, della vecchia fabbrica Spica. Un doppio fantasma al posto di due delle principali stabilimenti labronici del tempo che fu.



Il vecchio accesso ai binari dell'ex stazione di tecnobanca (Marzi Pentafoto)



Ex stazione San Marco: il fabbricato principale, uno dei magazzini e le erbacce fra i binari (Marzi Pentafoto)



- segue

➔ **STABILIMENTI CHIUSI E TERRENI EDIFICABILI: ECCO GLI ALTRI REBUS**



**TRINSEO**  
L'ingresso dello stabilimento che in zona portuale la multinazionale Trinseo ha chiuso alcuni mesi fa nel giro di pochissimi giorni (Marzi Pentafoto)



**SCOLMATORE**  
È in ballo in queste settimane la vendita giudiziaria di due terreni edificabili lungo lo Scolmatore nei pressi di via dei Canali: asta telematica e annunci anche in russo

**TRW E DELPHI**  
L'ex sede della Spica, dagli anni '90 doppio stabilimento delle due multinazionali statunitensi Delphi e Trw: il primo ha chiuso nel 2006, il secondo nove anni dopo



## A caccia di acquirenti per la centrale Enel

Affidata a Nomisma l'esplorazione del mercato. In ballo il destino di 126mila mq nel cuore di un porto che ha fame di spazi

► LIVORNO

L'Enel l'ha annunciato già da tempo: non ha nessuna intenzione di rimettere in pista la centrale livornese di via Salvatore Orlando. Fin qui niente di nuovo, così come non è una novità la manifestazione della volontà di trovare sul mercato un acquirente per questo complesso industriale che risale agli anni 60, ha con sé anche un'area sperimentale del settore ricerca e vale qualcosa come 126mila metri quadri con una banchina che si affaccia in porto.

La novità sta nel fatto che adesso il dado è stato tratto: nel senso che Nomisma è stata incaricata di sondare il mercato per raccogliere manifestazioni d'interesse.

Non è una operazione semplice: siamo nel cuore del porto industriale ma la banchina è assai malmessa. Anzi, è nei programmi di Amazon, l'appalto per ottenerne il consolidamento. La fine dell'attività di Enel e l'intenzione di cedere il fabbricato apre però una questione grande come una casa: gli spazi di banchina sono una risorsa scarsa e c'è una tale fame di aree che l'Authority si è messa a studiare ipotesi, sempre tenendo ben ferma la predisposizione del "vincolo preordinato all'esproprio" su questo (grosso) spicchio di porto. Così grosso che, parlando in astratto, al di là della praticabilità di fondali e accessi, stiamo parlando di una estensione che ne farebbe un terminal medio-grande fra quelli presenti nel nostro scalo.

Non è però questo l'unico



La centrale Enel di via Salvatore Orlando (Marzi Pentafoto)

» Amazon punta gli occhi su impianti Enel (in Piemonte) per alimentare i propri maxi-server energivori

aspetto da prendere come riferimento: c'è da considerare anche che nel passaggio da una attività all'altra sarebbe necessario provvedere alla bonifica, onere tutt'altro che lieve.

Cosa vuol farne l'Authority? È ancora presto per dirlo, e non solo perché Palazzo Rosciano vive una fase particolare, in attesa che si risolva il re-

» Anche gli operatori del settore cellulosa sono in cerca di ulteriori banchine il rebus delle bonifiche

bus del toto-nomina, dopo il lungo interregno del commissariamento. Dal quarder generale dell'istituzione portuale si vuol capire cosa arriverà dal mercato: chi si farà avanti. Possibile che Amazon, che ha mostrato interesse per alcuni centrali Enel in Piemonte, possa gettare lo sguardo anche sul complesso immobiliare livor-

nese? Chissà se l'Authority vorrà andare avanti nella strategia dell'elettrificazione delle banchine per ridurre lo smog: se sì, si porrà l'esigenza di garantire un approvvigionamento di energia elettrica sufficiente. Esattamente lo stesso motivo che ha calamitato l'attenzione degli uomini di Amazon sulle centrali Enel per alimentare i loro server così energivori.

C'è però da mettere nel conto pure qualcos'altro. Ad esempio, il fatto che l'espansione dei traffici commerciali relativi ai prodotti forestali stanno conoscendo una fase di crescita e Livorno è uno dei poli di questo genere di merceologia portuale nel Sud Europa. Già in passato, un operatore ha ottenuto un ritaglio extra delle aree Enel per poter soddisfare il proprio fabbisogno di spazio di banchina.

Si andrà in questa direzione? Non è un segreto che gli operatori del settore cellulosa abbiano fatto pressione sull'Authority per avere altra banchina così da poter fronteggiare i prossimi sviluppi attesi per i loro traffici. Al tempo stesso, è un problema che hanno anche altri generi di traffico marittimo: la coperta è troppo corta per dare risposta a tutti quanti chiedono.

È chiaro che un eventuale passaggio di mano delle aree attualmente in mano all'Enel è talmente rilevante che obbligherà l'Authority che verrà - quella del sistema Livorno-Plombino - a mettere sulla rampa di lancio un nuovo piano attuativo e ridisegnare la mappa di assetti e utilizzi in quella zona. (m.s.)

# Salta il comitato portuale su Lucarelli Il sindaco Nogarin scrive al prefetto

*Manca il numero legale; boicottaggio di Asamar e Industriali*

**PER LA SECONDA** volta consecutiva il comitato portuale convocato dall'Authority sulla concessione temporanea del lato sud del molo Italia è andato sotto il numero legale. Sono mancati i rappresentanti degli operatori, parte dei sindacati e anche esponenti delle istituzioni, che ritengono il comitato ormai fuori causa per l'approvazione avvenuta ormai da tempo della riforma portuale. La riunione premeva molto oltre che al terminalista Lucarelli anche al sindaco Filippo Nogarin, che per due volte si è presentato a palazzo Rosciano.

**E CHE IERI** ha inviato una lettera al prefetto, Annamaria Manzo-

## LA RABBIA

«E' grave che per due volte non si sia raggiunto il quorum per la riunione»

**- LIVORNO -** ne, chiedendole la convocazione urgente di un tavolo prefettizio per affrontare il tema della crisi occupazionale alla società Lucarelli Terminal Livorno. «E' gravissimo che per due volte non si sia raggiunto il quorum necessario a far tenere la seduta del Comitato portuale - ha commentato amareggiato il sindaco in una nota stampa -. In ballo c'è il destino di oltre 50 lavoratori di un'azienda che per 6 anni ha fatto utili ma che ora rischia di chiudere l'attività».

**DA QUI** la decisione del sindaco di rivolgersi sia al ministro dei Trasporti Graziano Delrio per sollecitare la nomina dei vertici dell'Authority, sia al prefetto, per trovare al più presto «una soluzio-

ne e scongiurare la chiusura di un'altra azienda sul territorio livornese». Perché allora il boicottaggio da parte degli operatori con in primo piano l'Asamar (Associazione agenti marittimi) e l'Associazione industriali - al comitato portuale? Perché la concessione a Lucarelli, sostengono, è contraria alle indicazioni del piano regolatore e aprirebbe una pericolosa "deregulation" proprio nel delicato momento del passaggio delle competenze tra Authority portuale e Authority portuale di Sistema.

**PER QUEST'ULTIMA**, il ministro Delrio ha assicurato che i nomi dei presidenti sono già stati scelti e sono attualmente all'esame - di legge - delle commissioni parlamentari.

A.F.

- segue

## LA NOMINA DEI VERTICI

IL SINDACO HA DECISO DI RIVOLGERSI SIA AL MINISTRO DEI TRASPORTI GRAZIANO DELRIO PER SOLLECITARE LA NOMINA DEI VERTICI **DELL'AUTORITÀ PORTUALE** DI LIVORNO



INVOLTO Cristiano Lucarelli, a sinistra, al vertice della società Lucarelli Terminal Livorno



### A rischio il destino di oltre 50 persone

«IN BALLO - ha scritto il sindaco Filippo Nogarini - c'è il destino di oltre cinquanta lavoratori di un'azienda che per 6 anni ha fatto utili ma che ora rischia di chiudere l'attività»



### Il nodo

VIENE messa in discussione la legittimità della convocazione del Comitato portuale in attesa della nomina del presidente



### «Deregulation»

SECONDO le associazioni la concessione a Lucarelli, sostengono, è contraria alle indicazioni del piano regolatore e aprirebbe una pericolosa "deregulation"



### La nomina

IL MINISTRO Delrio ha assicurato che i nomi dei presidenti sono già stati scelti e sono attualmente all'esame - di legge - delle commissioni parlamentari

## Sos Lucarelli, salta di nuovo il comitato portuale e il sindaco Nogarini si rivolge alla prefetta

Il forfait di una sfilza di esponenti delle forze sociali aveva fatto saltare già pochi giorni fa la seduta del comitato portuale dedicata al caso del terminal dell'ex bomber amaranto Cristiano Lucarelli (foto sopra). Ieri il bis: a quanto è dato sapere, all'ora convenuta erano



presenti nel salone di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, soltanto il commissario **Ciriaco Gallanti**, la rappresentante delle Fs Mirella Bologna e il sindaco Filippo Nogarini (foto in basso). Dunque, anche in questo secondo tentativo il comitato portuale non ha raggiunto il numero minimo dei presenti per poter essere valido. È stato proprio il sindaco M5s

livornese a reagire in modo duro a questo nuovo forfait. Secondo quanto annunciato da una nota ufficiale di Palazzo Civico, Nogarini ha inviato ieri pomeriggio una lettera alla prefetta Annamaria Manzoni: siccome a Palazzo Rosciano è andato a vuoto, ecco che bussa al Palazzo del Governo per chiedere - viene sottolineato - «la convocazione urgente di un tavolo prefettizio per affrontare il tema della crisi occupazionale alla società Lucarelli

Terminal Livorno».



Del resto, era stata la prefetta Tiziana Costantino, nell'ultimo problema affrontato prima dell'avvicendamento, a indicare una possibile soluzione.

«È gravissimo che per due volte non si sia raggiunto il quorum necessario a far tenere la seduta del Comitato portuale», commenta amareggiato il sindaco Nogarini. «In ballo - tiene a sottolineare - c'è il destino di oltre

50 lavoratori di un'azienda che per 6 anni ha fatto utili ma che ora rischia di chiudere l'attività».

Da qui - viene spiegato - la decisione del sindaco di rivolgersi sia al ministro Graziano Delrio che alla prefetta per «trovare al più presto una soluzione e scongiurare la chiusura di un'altra azienda sul territorio livornese».

## Grand Tour | Shipping and the law: a Napoli confronto internazionale su crociere ed economia del mare

Shipping and the law: a Napoli confronto internazionale su crociere ed economia del mare Senza categoria L' economia legata al mare ha un peso sempre più rilevante sull' economia del Paese e del Sud in particolare. L' Italia, dopo anni, sta varando una riforma del sistema portuale che dovrebbe rilanciare la competitività dell' offerta. A Napoli confronto internazionale in questi giorni tra operatori e Governo, nell' ambito di Shipping and the law. Emerse potenzialità e criticità di un sistema che deve ancora affrontare molti nodi importanti. Di seguito le note della DIRE su Shipping and the law. (DIRE) Napoli, 26 ott. - L' impatto economico delle crociere in Europa e' di 17 miliardi di euro, una cifra che vede la ricaduta maggiore sull' Italia, dove il peso del settore sul suo Pil tocca quota 4 miliardi di euro. Nel 2015 30 milioni di crocieristi hanno navigato nel Mediterraneo e di questi la quota piu' consistente, undici milioni, ha scelto di fare tappa in Italia. Sono questi alcuni dei dati emersi oggi nel corso della seconda e ultima giornata della VII edizione di Shipping and the Law, in corso a Napoli, organizzato da Francesco Saverio Lauro. In primo piano, nella sessione di apertura, c' e' stato infatti il mercato crocieristico con la partecipazione

delle tre maggiori compagnie che operano nel Mediterraneo: Msc, Costa e Royal Carribean. "Il Mediterraneo - ha spiegato Leonardo Massa, country manager per l' Italia di Msc - e' l' area di core business per noi e infatti la nuova ammiraglia Msc Meraviglia viaggera' proprio qui dal giugno 2017 con le sue crociere di sette giorni. Siamo sempre attenti agli eventi geopolitici che spesso ci costringono a variare le rotte, ma siamo anche pronti ad accettare nuove sfide, come quella che dal 2017 ci portera' a Saranda, in Albania". Tra i temi emersi anche la correlazione diretta, espressa attraverso i dati di Banca d' Italia, tra dotazione infrastrutturale degli scali e movimentazione dei passeggeri delle crociere, un tema che ha spostato il confronto anche sul porto di Napoli che nel 2017 dovrebbe perdere 300mila crocieristi: "L' Italia - ha sottolineato infatti Ana Karina Santini, manager per lo sviluppo dei porti del Med di Royal Carribean - è un asset strategico per la nostra compagnia, ma temiamo le dinamiche difficili della catena di soggetti coinvolti nei luoghi su cui investiamo. Nel Mediterraneo il settore cresce ma devono crescere anche le infrastrutture e i porti per poter accogliere i turisti, per questo abbiamo

The screenshot shows the website interface for 'Il Sole 24 Ore'. At the top, there's a navigation bar with the site's name and search options. Below that, a large banner image shows a cruise ship at sea with the text 'Grand Tour' overlaid. The main article title is 'Shipping and the law: a Napoli confronto internazionale su crociere ed economia del mare'. To the right of the article is a calendar for October 2016, with the 26th highlighted. Below the article, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. The page also includes a 'POST RICEVUTI' section with a small thumbnail and text.

## - segue

---

bisogno di un interlocutore valido e deciso che abbia iter sicuri, tempi certi". Un' esigenza a cui ha risposto Ivano Russo, del ministero delle Infrastrutture: "Con la riforma che stiamo attuando - ha spiegato - non avremo piu' 24 porti che vanno in giro per il mondo a presentare offerte risibili agli occhi dei grandi operatori internazionali di merci e passeggeri, ma potremo competere meglio in un quadro di coordinamento nazionale. Stiamo lavorando anche sulle infrastrutture, come a Palermo, dove dopo vent' anni abbiamo posto le precondizioni per costruire il terminal crociere, ma anche a Civitavecchia dove il mese prossimo partono i lavori per il nuovo terminal e lavoriamo anche per migliorare i porti di Livorno e La Spezia, senza dimenticare le nuove destinazioni: nel 2017 anche Taranto avrà i primi attracchi di crociere". Una delle prospettive per Napoli potrebbe essere anche quella di "proseguire il lavoro iniziato alla fine degli anni '90 - ha spiegato Francesco Saverio Lauro - quando da presidente dell' **autorita' portuale** aprii la zona del Beverello alla citta', apriamo la darsena Borbonica e iniziamo i lavori sul molo San Vincenzo per creare un approdo per grandi yachts e piccole navi da crociera. Il lavoro che avviai doveva proseguire anche con le indicazioni di Stefano Boeri comprendeva anche attivita' ricreative e per il tempo libero che avrebbero vivacizzato l' area **portuale** turistico-passeggeri sita ad occidente del porto per 16 ore al giorno e che potrebbe essere ripreso perche' lo scalo sia sempre piu' strettamente legato alla citta'". E la necessita' di un rapporto piu' stretto con la citta'-scalo e' stato sottolineato anche da Massimo Brancaleoni, vicepresidente di Costa Crociere: "La misura del valore dell' impatto delle crociere su un territorio non si misura solo in scali, ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Museo di Capodimonte. Napoli deve pero' ancora arricchire il bouquet delle esperienze da proporre ai crocieristi". Sul tema, l' assessore al mare del Comune di Napoli Daniela Villani ha lanciato l' idea di "un tavolo tra l' amministrazione comunale e gli operatori delle crociere e gli altri attori coinvolti per un' offerta sempre migliore. Penso allo scalo come una prima vetrina di Napoli, coinvolgendo le nostre eccellenze come ad esempio gli artigiani di San Gregorio Armeno, sia alla stazione Marittima che ai vicini giardini di Molosiglio".

La seconda giornata di Shipping and the Law ha poi preso in esame anche le trasformazioni tecnologiche in atto nel confronto su "Shipping e Big Data in the Era of Digitalization", che ha trattato del crescente uso della gestione di dati digitali e analisi delle prestazioni a distanza, con particolare riferimento alla sicurezza informatica e alla proprieta' dei dati nello shipping. Presieduta dall' esperto del settore Philippe Holthof e dal presidente di ATENA- Associazione Italiana di Tecnica Navale Alberto Moroso, vedrà gli interventi di Carmelo Cartalemi, Senior Engine Portfolio Manager di Winterthur Gas & Diesel, e Mikael Sandberg, Wärtsilä Digitalization Team Member e, tra i panelist: il CEO LGR di Navigazione Leonardo Rondinella, il CEO di Perseveranza SpA di Navigazione Umberto D' Amato; Marcel van Haaren, Senior Sales Manager di Alfa Laval Exhaust Gas Cleaning; Luigi Abbruzzese, Innovation Manager IEMLab e Alessandro Pescetto, Sector Manager Marine Software Solutions and Ship Performance Monitoring di Rina SpA. I lavori della mattinata sono terminati con la sessione "Looking to the Future", presieduta dal presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma Andrea Garolla di Bard. Alla discussione sulle prospettive dello shipping e le sfide nel futuro per le nuove generazioni di armatori hanno partecipato: il decano degli armatori italiani Peppino D' Amato, presidente di Perseveranza SpA di Navigazione; Giacomo Gavarone, commercial manager di Rimorchiatori Riuniti S.p.A; Lorenzo Maticena di Caronte & Tourist; Yannis Triphillis. I lavori si concludono con una mock mediation e una mock arbitration, ovvero la simulazione di una mediazione e di un arbitrato marittimo, con un collegio arbitrale d' eccezione di cui faranno parte il presidente della LMAA-London Maritime Arbitrators' Association Clive Aston e il suo past president Christopher Moss e il noto solcitor londinese Peter Jago, partner MFB, mentre il ruolo di mediator sara' interpretato da Jonathan Lux, mediatore di Stone Chambers. Le parti interpretate da Leonardo Rondinella, CEO di LGR di Navigazione e Yannis Triphillis, membro del comitato esecutivo Hellenic Chamber of Shipping Lawyers e saranno assistite dagli avvocati David Pitlarge di Hill Dickinson LLP e dall' avvocato Francesco S. Lauro, Studio Legale Lauro.

---

MESSINA

## Ecopass, il mistero irrisolto

*La Ragioneria provinciale dello Stato, chiede lumi al Comune di Messina sul rendiconto del 2015. Ma restano le anomalie della gestione Accorinti*

La sezione provinciale della tesoreria dello Stato è tornata a chiedere lumi al Comune di Messina sulla rendicontazione delle somme introitate tramite la tassa dell' Ecopass. La richiesta è riferita alla rendicontazione dei conti giudiziari 2015. Ma su questo pasticcio della giunta Accorinti continuano ad addensarsi nuove nubi.

È stato ammesso in commissione consiliare, presente il segretario generale Antonio Le Donne, che oltre la convenzione sottoscritta con l'impresa Caronte & Tourist non esistono altri accordi con altre imprese di **trasporto marittimo** come la Meridiano per i collegamenti con Reggio Calabria e nemmeno con le Ferrovie dello Stato.

In pratica dal 2013 la materia è stata lasciata "dormiente" nei cassetti. Fino a quando, prima la Corte dei Conti, poi la tesoreria provinciale dello Stato, non hanno chiesto spiegazioni, quest'ultima restituendo la contabilità al Comune ritenendola "non congrua".

Dai carteggi richiesti dai consiglieri, saltano fuori comunicazioni e accordi datati nel tempo della giunta Buzzanca, non si sa se poi tradotti in incassi, con il Comune di Reggio Calabria: il 50% delle somme. E restano senza risposte le richieste avanzate al comune di Villa San Giovanni che ha incassato il 35% delle quote, nonostante la convenzione fosse scaduta dal 2013.

Un mistero al quale si aggiunge un altro enigma: a che titolo nella somma forfettaria pagata dalla Caronte & Tourist al comune dirimpettaio sono conteggiati anche gli introiti per la tratta di Messina - Salerno che nulla ha a che vedere con il territorio di Villa? Un gruppo di avvocati è al lavoro per cercare di dirimere la matassa amministrativa-contabile, sulla quale si innesta ora la polemica sulla destinazione delle somme incassate, due milioni di euro l'anno in media, cifra oggi scesa a un milione e cento.

Il dirigente della Viabilità, l'ingegnere Mario Pizzino, ritiene "illegittimo" che le somme provenienti da Eco pass, per un importo di 500mila euro, siano state destinate, attraverso una delibera dell'assessore Sergio De Cola, ad altri settori come i Lavori Pubblici. Un fatto 9. Consiglio metropolitano, il rinvio è servito. Le elezioni slittano al 20 gennaio. All'origine, errori legati al voto ponderato ma anche le frizioni

## - segue

---

interne alla maggioranza 10. A.A.A. Siracusa svendesi Ecco il Piano finanziario che prevede di incassare 30 milioni 10. Un Picciotto a 5 Stelle Fervono le trattative a Messina per il post-Accorinti 11. Servizi aggiuntivi, welcom in Sicilia Ecco società e cooperative che si occuperanno di sbigliettamento, parcheggi, bookshop e visite guidate 13. Diocesi di Messina, habemus arcivescovo Il Papa sceglie il sacerdote siracusano Giovanni Accola, ignorando le indicazioni dei porporati che il segretario Antonio Le Donne, responsabile unico della gestione dell' eco taxa per nomina governativa, non ritiene incongruo: "sempre lavori pubblici sono".

Eppure, proprio per la mancanza di fondi, il Dipartimento diretto dall' assessore Gaetano Cacciola non ha potuto espletare la gara per dotare il Comune delle macchinette "Ecopass", come quelle in uso nei caselli autostradali, per gestire in proprio il servizio di riscossione: manca la copertura finanziaria che l' ingegnere Pizzino ha indicato in 800mila euro. Le macchinette andrebbero posizionate in aree regolamentate dall' autorità portuale e permetterebbero un monitoraggio completo dei flussi di traffico.

Oggi in commissione Cultura

## Acquario e non solo Focus sulla Falce

Ospiti l' **Autorità portuale** il prof. Josè Gambino e l' ing. Domenico Amato

Si tornerà a parlare di Zona Falcata, oggi, in commissione Cultura a Palazzo Zanca. Il presidente della commissione consiliare, Piero Adamo, ha convocato per l' occasione i vertici dell' **Autorità portuale**, che faranno il punto sugli interventi in corso, ma anche i "padri" di due progetti diversi su un' idea suggestiva, che potrebbe rappresentare la vera svolta per l' area della Falce: l' acquario dello Stretto. Ci saranno, dunque, il prof. Josè Gambino, docente universitario di Geografia, che nelle scorse settimane ha rilanciato la proposta dell' Acquario nella Falce, idea in cui crede fortemente; e l' ing.

Domenico Amato, uno dei professionisti (gli altri sono l' ing.

Manlio Marino e l' arch. Barbara Trimboli) di localizzare l' Acquario negli attuali serbatoi di Eurobunker, tra la Lanterna del Montorsoli e l' area dell' ex degassifica Smeb.

Proprio Piero Adamo, intanto, interviene esprimendo «vivo compiacimento per il completamento dei lavori straordinari di ammodernamento del bacino galleggiante dell' Arsenal. Ancora una volta si conferma l' eccellenza delle maestranze messinesi nel settore e si rinnova una tradizione propria della città e della Falce nonché uno storico

rapporto con la Marina Militare e le altre ramificazioni del Ministero della Difesa che si auspica possa crescere e rinforzarsi nel tempo. Non vi è dubbio che il settore della cantieristica navale, in tutte le sue articolazioni, può e deve tornare trainante per la nostra asfittica economia: la ricchezza della città è storicamente sempre venuta dal mare e, pertanto, ogni iniziativa che va in questa direzione deve determinare la massima attenzione ed il massimo apprezzamento e sostegno da parte della Politica».3.

## "Run with Autism", la prima edizione al Foro Italico

26 ottobre 2016 12:32 Condivisioni Domenica

27 novembre, alle 9 in punto, dal Parco della Salute al Foro italico di Palermo, partirà un'onda di persone per la prima grande festa per l'Autismo a Palermo. La "Run with Autism". Una manifestazione, alla sua prima edizione, organizzata da Vivi Sano Onlus in collaborazione con associazioni di genitori autistici, il Comune di Palermo, l'Autorità Portuale e l'ACSI Sicilia Occidentale. L'evento ha il patrocinio della FIA Fondazione Italiana per l'Autismo e della Presidenza dell'ARS. I volontari dell'ASD Sicurezza Stradale Sicilia garantiranno la sicurezza dei partecipanti. È un evento aperto a tutti coloro che vorranno condividere un'esperienza piacevole spendendo in salute il proprio tempo libero con il nobile scopo di facilitare l'integrazione sociale delle persone con disabilità intellettivo relazionale. I bambini e i ragazzi autistici parteciperanno alle attività insieme ai compagni di scuola e genitori. Avranno così l'opportunità di mettersi alla prova attraverso la pratica di attività ludico-motoria, un reale mezzo di inclusione sociale. Vivi Sano Onlus organizzerà anche un piccolo 'Blu Village', uno spazio dove le associazioni di genitori e il servizio HUB Autismo dell'ASP di Palermo

potranno promuovere attività e servizi per l'autismo. La 'Run' si svilupperà su un percorso di 1,5 km. con partenza dal Parco della Salute, di fronte la Porta Felice, naturale sbocco del Cassaro sul mare in uno dei tratti più belli del waterfront palermitano. L'evento non inficerà lo scorrimento veicolare sul tratto interessato. La manifestazione avrà inizio alle ore 9 con la partenza della gara podistica sulla distanza di 7,5 km (sul percorso piano di 1,5 km da ripetere 5 volte). A seguire avrà inizio la passeggiata ludico-motoria di 1,5 km. Un corteo di bici chiuderà la manifestazione ripetendo il percorso due volte dando vita alla pedalata solidale condivisa dalle associazioni cittadine di bikers. Run with Autism è aperta a tutti. La quota di partecipazione è di 6 euro (comprende un ricco pacco gara). Il ricavato della manifestazione verrà devoluto alle associazioni dei genitori di autistici partner della manifestazione. Iscrizioni per i primi 1300 partecipanti su [www.acsisiciliaoccidentale.it](http://www.acsisiciliaoccidentale.it) o direttamente presso la Delegazione Area Metropolitana Sicilia Occidentale dell'ACSI in via Leonardo da Vinci, 17 a Palermo. Il secondo appuntamento, che concluderà 'Run with Autism', si svolgerà il 8 gennaio 2017 con il Baskin (basket integrato) che dalle ore 9:30 coinvolgerà i bambini disabili e normodotati in un torneo che tende a sviluppare nuove capacità di comunicazione mettendo in gioco la creatività dei più piccoli. Contatti: 091 6827715 334 8703074 [info@vivasano.org](mailto:info@vivasano.org) [siciliaoccidentale@acsi.it](mailto:siciliaoccidentale@acsi.it). Attendere un istante: stiamo caricando la mappa del posto... Caricamento in corso...