

Primo piano:

• **Riforma Portuale**

(Ferpress, Il Messaggero, La Repubblica GE, Tempo stretto, Il Cittadino-dimessinas.it, Il Secolo XIX, Euromerci)

Dai porti:

La Spezia:

"...Porto la Spezia e intermodalità..." (Euromerci)

Livorno:

"...Porto 2000..." (Il Tirreno, La Nazione)

"...Contestato il comitato portuale ..." (La Nazione LI)

"...Il Futuro del Terminal gnl: focus in Fortezza ..." (La Nazione LI)

"...Quella gara contro Livorno..." (La Nazione LI)

"...Mozione Darsena Europa: il Pd dice sì, M5s contrario ..." (Il Tirreno)

"...Piano di riconversione al via, LA firma al Mise il 20 ottobre ..." (La Nazione LI)

Civitavecchia:

"...Intesa San Paolo: al porto di Civitavecchia il convegno "L'economia del Mare"..." (Ferpress)

Bari:

"...Delrio: Sudest non falliranno i Pm? Pensino a fare indagini..." (lagazzettadelmezzogiorno.it)

Gioia Tauro:

"...No a centro prima accoglienza in porto ..." (Gazzettadelsud.it)

Catania:

"...Crociere: al via da Catania il Fam trip per operatori..." (Il Tirreno)

Palermo:

"...Marina, visita dell'ammiraglio Martinez..." (Giornale di Sicilia)

"...Continua la stagione turistica le navi da crociera fino a Natale..." (Il Tirreno)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Abruzzo: D'Alessandro, firmato accordo con Regione Lazio per porti Pescara e Ortona

(FERPRESS) – Roma, 12 OTT – La Regione Lazio ha deliberato ieri l'intesa con la Regione Abruzzo per il passaggio dei porti di Pescara e Ortona dall'autorità portuale di Ancona a quella di Civitavecchia.

“Esprimo soddisfazione per questo ultimo tassello che si aggiunge al precedente lavoro e che oggi ci vede in dirittura d'arrivo – ha dichiarato Camillo D'Alessandro, consigliere delegato ai Trasporti – fermo restando che mancano alcuni passaggi ora in capo al Ministero”.

“E' evidente – ha proseguito D'Alessandro – che continuerà la nostra azione in Conferenza delle Regioni e presso il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio, ora non più come un solo desiderio dell'Abruzzo ma come un grande progetto di due Regioni che vogliono dare vita all'autorità portuale dei due mari. Ci troviamo di fronte a una svolta storica che, se si concluderà come riteniamo, garantirà all'Abruzzo il diritto al futuro”.

Porto, una poltrona per due

►Dopo la prima scrematura, via i nomi di Cozzoli, Moscherini e Luciani. Favorito Di Majo. Anche Monti tra i candidati che hanno superato il primo esame, ma per altre destinazioni

AUTHORITY

Nomine per le Autorità di Sistema Portuale. Delrio dà il via libera alla seconda scrematura di candidati. Sono giorni caldissimi per il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in cima alla lista dei pensieri di Graziano Delrio le nomine per i nuovi presidenti dei porti d'Italia, fra le quali quella per Molo Vespucci è una delle più ambite e attese. Andiamo per gradi, perché la scelta sarà elaborata e certosina. Dopo il boom delle nominations, 334 inviate alla call scaduta ad inizio settembre, Delrio e i suoi collaboratori hanno effettuato una prima selezione, con circa 200 curriculum depennati in un paio di settimane. Negli ultimi giorni invece è arrivata la cernita numero due, visto che adesso sul tavolo del Mi-

nistro sarebbero rimaste soltanto 35 proposte. Fra queste, due sarebbero quelle che interessano più da vicino il contesto locale. In lizza, e a questo punto favorito per la poltrona numero 1 del porto di Civitavecchia c'è Francesco Maria Di Majo, avvocato specialista del settore marittimo dal pedigree decisamente importante, da ieri presente anche lui al "Sailing to Rome" di Fiumicino, la Fiera Internazionale sull'Economia del Mare. Fra i selezionati non ci sarebbe invece un altro nome accostato allo scalo locale nelle scorse settimane, quello di Vito Cozzoli, Capo di Gabinetto dell'ex ministro dell'Ambiente, Federica Guidi. Niente da fare anche per le due candidature locali di Gianni Moscherini ed Enrico Luciani, mentre per Pasqualino Monti si apre

una partita diversa. L'ex Commissario dell'Autorità Portuale sarebbe entrato fra i "magnifici 35", ma ovviamente con chances a dir poco risicate di tornare a Molo Vespucci. Una "minestra riscaldata" che, salvo clamorosi colpi di scena, non verrà servita sul tavolo di Civitavecchia. Per Monti invece rimangono vive le piste di Livorno, Genova e Napoli, con porte aperte anche per le poltrone di Segretario Generale. Nella bagarre per lo scalo campano però ci sarebbero le forti resistenze del presidente della Regione Vincenzo De Luca che caldeggia altri nomi. Dalla Pisana invece il presidente Nicola Zingaretti attende a giorni l'indicazione di Delrio sul nome da condividere per il porto civitavecchiese.

Pierluigi Cascianelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La sede dell'Autorità portuale

Gallanti: "Io escluso? Pronto a sfidare chiunque"

TRENTASETTE contro uno. Trentasette sarebbero i nomi di manager, professionisti e docenti che avrebbero superato la prima selezione fra i trecento "autocandidati" alle presidenze delle quindici nuove autorità di sistema portuale. Uno è l'escluso, eccellente, se si considera che è il più longevo fra i presidenti di autorità portuale, Giuliano Gallanti, oggi commissario dell'authority di Livorno dopo un mandato da presidente, ma in passato per otto anni alla guida di Palazzo San Giorgio e poi, per altri otto, addirittura al vertice di Espo, l'associazione dei porti europei. Il nome di Gallanti non figura infatti in un'alista che da qualche tempo ha preso a circolare e che rappresenterebbe

una sorta di "short list" dentro alla quale il ministro dei Trasporti Graziano Delrio andrà a scegliere i quindici nuovi presidenti, ma da cui potrebbe uscire anche qualche segretario generale. Il criterio individuato dal dicastero è stato quello delle "autocandidature", chi ritiene di avere titolo manda il suo nominativo a Roma, il ministro valuta, sceglie e poi chiede l'intesa ai vari presidenti di Regione. Se l'intesa arriva, il gioco è fatto. Molto più semplice e diretto del farraginoso meccanismo della vecchia legge, che prevedeva unaterna scelta dagli enti locali, l'indicazione del ministro fra uno dei tre e l'intesa del prescelto da parte della Regione. Insomma, una sorta di "X Factor" dei moli, con la

marca di autocandidati e il lavoro dei giudici (in questo caso quelli del ministero dei Trasporti) a compiere la prima scrematura. Adesso si taglierà ancora fino ad arrivare a mettere a posto ogni singola casella. Ricorsi permettendo perché proprio Gallanti, che potrebbe essere escluso dalla lista, minaccia battaglia. Intanto fa parlare il suo curriculum, 77 anni, laurea alla Cattolica, avvocato amministrativista, presidente di Genova, dei porti europei e di Livorno, di cui oggi è commissario. L'amministratore più longevo dei porti italiani, ed europei, in sella ininterrottamente dal 1996, da quando cioè si scelse il primo presidente dell'autorità portuale

di Genova, dopo due anni di commissariamento che avevano segnato la cesura con il vecchio Consorzio Autonomo del Porto, cancellato per legge nel '94. Gallanti, all'epoca, era alla guida del Consiglio Regionale della Liguria, vecchi o comunista mai pentito, era transitato nel Pds, senza però rinnegare la sua fede comunista. «Sono uno degli ultimi, ma non cambio la mia idea — spiega — Lascio che a parlare sia il mio curriculum. Io escluso comunque? Lo vedremo. Sono pronto a sfidare singolarmente tutti quanti i candidati che verranno scelti dal ministro Delrio, anche in inglese e in francese, se vogliono. Non ci sto proprio a farmi mettere in un angolo e saprò far valere le mie ragioni, nel caso questa esclusione sarà confermata. Mi dicano il motivo, sono vecchio?

Il bando non dava un limite temporale, quindi attendo che qualcuno mi dia spiegazioni». Il cerchio, in effetti, sembra stringersi sui prossimi presidenti, a cominciare da Genova. Il candidato su cui tutti sono pronti a scommettere è Paolo Emilio Signorini, che infatti compare in questa ufficiosa lista di 37 selezionati. Già al ministero dei Trasporti, Signorini è oggi segretario generale della Regione. Ma nell'elenco c'è un altro nome noto a Genova, quello di Luigi Cocchi, avvocato amministrativista fra i più conosciuti in città e che nel caso si dovesse puntare su Signorini per la presidenza, più d'uno vorrebbe vedere come segretario generale.

(massimo minella)



LE IMMAGINI e i servizi sulla portualità genovese e nazionale giunta ormai a un punto di svolta con la nascita delle nuove autorità portuali di sistema varate dal consiglio dei ministri sul nostro sito genova.repubblica.it



GIULIANO GALLANTI
Attuale commissario dell'autorità portuale di Livorno

politica

Proroga Autorità Portuali, D' Uva in pressing sul ministro Delrio: "Messina penalizzata dalla riforma"

"La città deve mobilitarsi affinché il Governo conceda la proroga di 36 mesi per mantenere l'autonomia dell' Autorità Portuale di Messina. Dobbiamo fare pressing, adesso, perché le scelte scellerate di Palazzo Chigi non danneggino, ancora una volta, i cittadini messinesi". E' con questo duro affondo che il PortaVoce del Movimento 5 Stelle, Francesco D' Uva, ha presentato un' interrogazione al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Non vogliamo davvero credere che il Ministero conceda ad altre Autorità Portuali quella stessa proroga che, per Messina, potrebbe invece essere rifiutata - ha continuato il deputato - ed è per questo che mi sono impegnato, in prima persona, affinché dai piani alti giunga una risposta definitiva". Come spiegato in più occasioni dal parlamentare, la città di Messina "ha già subito grandi penalizzazioni a seguito della Riforma delle Autorità Portuali, che non ha mai tenuto conto delle peculiarità della zona né della proposta avanzata di costituire un' AP dell' Area Metropolitana dello Stretto". La negazione della proroga, sostiene D' Uva, "rappresenterebbe l'ennesimo smacco che Messina non merita. Il Governo chiarisca subito che decisione intende prendere".

Documento a firma del portavoce Gianfranco Salmeri

CapitaleMessina segnala i primi effetti negativi della soppressione dell'Autorità Portuale di Messina

Come avevamo previsto, si iniziano già a vedere gli effetti deleteri per il nostro territorio della riforma del Governo che prevede la soppressione dell'Autorità Portuale di Messina. Infatti, come si può leggere oggi sul principale quotidiano cittadino, la procedura del bando internazionale per la gestione e valorizzazione della Cittadella Fieristica è stata bloccata dal Ministero, in attesa di definire chi dovrà gestire quell'area, se un commissario, in caso di proroga o il presidente dell'Autorità di Gioia Tauro in caso di immediata applicazione della riforma Delrio. A questo punto, dando ormai per scontata la soppressione dell'autonomia dell'Autorità portuale di Messina, si impongono una serie di considerazioni politiche su quelle che sono le peculiarità del nostro territorio. L'Autorità Portuale di Messina, diversamente da altre realtà, non gestisce solo aree e impianti portuali, ma amministra per conto dello Stato alcune delle zone più pregiate della nostra città come la Fiera per l'appunto, la cortina del porto o la zona Falcata, il destino delle quali, dal momento dell'attuazione dell'accorpamento, verrà deciso a Gioia Tauro. CapitaleMessina ritiene inaccettabile che porzioni così importanti della nostra città vengano amministrate altrove, e ribadisce ancora una volta la necessità che le forze politiche cittadine intervengano sul Ministro Delrio affinché conceda la proroga di trentasei mesi all'Autorità Portuale di Messina, condizione indispensabile perché si definiscano, in loco, i percorsi del bando per la Cittadella fieristica e la riqualificazione della zona falcata. Crediamo che almeno questo sia doveroso nei confronti della nostra città. Nella foto Gianfranco Salmeri.

PUNTI DI VISTA

PORTI, ORA UN CONFRONTO PER RECUPERARE TEMPO

LUCA MAESTRIPIERI □ ETTORE TORZETTI

Lo sviluppo della portualità sul nostro territorio è vincolato alla riforma approvata lo scorso luglio dal Consiglio dei Ministri, sulla quale il sindacato torna a chiedere un confronto con le istituzioni senza tralasciare anche il tema delle aziende che danno lavoro nel settore marittimo portuale. A breve la riforma della portualità affronterà la partita dei presidenti, il tempo stringe. La questione degli accorpamenti è un tema delicato che va discusso nel dettaglio per definire tutta una serie di questioni, a partire dal mantenimento di ruoli e competenze delle singole Autorità Portuali. Come Cisl e come Fit abbiamo ripetuto fino alla noia a tutti i nostri interlocutori la necessità di avviare un ragionamento complessivo sulle infrastrutture, bloccate dai ritardi che hanno rallentato lo sviluppo del nostro scalo determinando problematiche sulla competitività della portualità stessa. Salutiamo positivamente l'approvazione della delibera sulle concessioni inerenti le aree San Giorgio, Spinelli e Bettolo. Tuttavia le difficoltà di rinnovo delle concessioni rallentano gli investimenti e, in tutta

prendono le tempistiche diverse fra gli scali italiani, che nel caso genovese ci vedono penalizzati. Riteniamo occorra fin da subito aprire un confronto con l'Autorità portuale sulle problematiche che riguardano il lavoro, avendo come primo obiettivo lo sviluppo, gli investimenti, l'occupazione e il reddito delle lavoratrici e dei lavoratori dell'insieme della portualità. La nuova Legge vuole incentivare un sistema maggiormente in grado di creare occupazione e sviluppo economico, per questo motivo non possiamo assolutamente più perdere tempo.

La Fit Cisl a suo tempo aveva votato contro il bilancio in Autorità Portuale proprio perché in ritardo sugli investimenti. Abbiamo lanciato segnali precisi manifestando il nostro dissenso, sia sui ritardi che sul mancato impiego delle risorse stanziata dalla Comunità Europea: ora chiediamo un confronto serio per recuperare il tempo perso ed essere pronti a fronteggiare le sfide che, per la nostra portualità, non possono più attendere.

Gli autori sono segretario generale Cisl Genova e segretario generale Fit Cisl Liguria

Varata la riforma della governance portuale

A fine luglio, il consiglio dei ministri ha approvato in via definitiva il decreto legislativo di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali. Dopo più di 20 anni dall'emanazione della legge n. 84/94, dopo anni e anni di dibattiti, di convegni, di discussioni in parlamento, è stata finalmente ridisegnata dal governo la governance dei porti con il passaggio dalle attuali 24 Autorità portuali alle 15 nuove Autorità di sistema portuale (con sede rispettivamente a Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro,

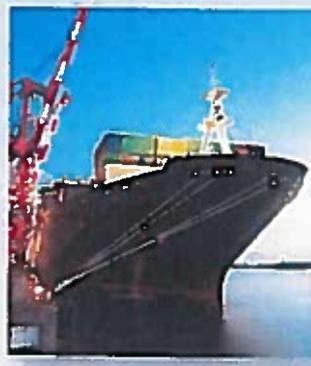


Il ministro Graziano Delrio

Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste) che coordineranno 57 porti di rilievo nazionale. Come sottolineato dallo stesso ministro Delrio, al quale va il merito di aver spinto sull'acceleratore per quanto possibile per raggiungere questo complicato obiettivo, "il provvedimento punta a restituire competitività ai porti italiani attraverso, da un

lato, la razionalizzazione dei centri decisionali con un presidente manager, con ampia facoltà decisionale, scelto dal ministro dei Trasporti d'intesa con le Regioni interessate e comitati di gestione più snelli, ristretti a poche persone, da tre a cinque (il numero dei componenti a livello nazionale passerà da 336 a circa 70, ndr), e, dall'altro lato, la semplificazione amministrativa con l'istituzione di due sportelli, uno doganale e uno amministrativo, rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi svolti da 23 differenti soggetti". In questo nuovo assetto i rappresentanti degli operatori e delle imprese faranno parte degli organismi di partenariato della risorsa mare con funzioni consultive.

Il provvedimento approvato si inserisce nelle politiche e nelle azioni intraprese dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il Piano strategico nazionale per il rilancio della portualità e della logistica. "Le azioni previste dal decreto - ha continuato Delrio - consentiranno ai porti italiani di diventare un sistema più capace di creare occupazione e sviluppo economico. Azioni nel segno di una forte semplificazione e di una nuova governance che ridisegnano il sistema portuale italiano sul modello dei maggiori porti europei. E' prevista, inoltre, una forte centralizzazione delle scelte strategiche, che eviti la competizione tra porti vicini e stimoli invece la cooperazione affinché i porti italiani si collochino in un asse europeo. Quindi una riorganizzazione che porterà 'efficacia' al sistema paese, con l'Italia che deve mettersi nelle condizioni di interpretare pienamente la sua vantaggiosa geografia come molo a sud dell'Europa, al centro del Mediter-



raeo". Come sottolinea un comunicato del ministero dei Trasporti, la semplificazione delle procedure sia per facilitare il transito di merci e passeggeri sia per l'adozione dei Piani regolatori portuali, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del ministero sono i principi centrali del decreto.

Un decreto che ora dovrà essere completato con le iniziative messe in moto dal ministro Delrio per quanto riguarda lo sviluppo dell'intermodalità, le azioni che deve portare avanti rete ferroviaria italiana-Rfi per il superamento dei colli di bottiglia ("Sull'ultimo miglio ferroviario continua l'attuazione del contratto di programma Rfi, capitolo Ultimo miglio porti" ha detto il ministro), il disegno di legge sugli interporti (in discussione al Senato), nell'ottica di dotare finalmente il paese di una "rete logistica intermodale". Un obiettivo essenziale, la cui mancata realizzazione è costata molto al paese in termini di efficienza e sviluppo. ■

Sarà la volta buona?

di Stefano Morelli

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

E' stato approvato il 28 luglio scorso il decreto per la semplificazione, la razionalizzazione e la riorganizzazione dei porti. Decreto che ha riformato la legge sui porti, la famosa "84" che risale al 1994. Questa riforma è stata condivisa anche dalla maggioranza delle associazioni che rappresentano il mondo portuale e logistico nazionale. Ora occorre che nella delicata fase di attuazione della riforma vi sia una ampia collaborazione e condivisione soprattutto per quanto riguarda il ruolo fondamentale della agenzia delle dogane, deputata alla semplificazione mediante la gestione "full digital" automatizzata di procedure, documentazioni e autorizzazioni per una maggiore celerità di trasferimento delle merci lungo la catena logistica, unitamente allo sportello unico doganale.

L'obiettivo della riforma è quello di sostenere la portualità, al fine di costituire un sistema competitivo in grado di creare mag-



giore occupazione e sviluppo economico, mediante semplificazione ed efficienza con una nuova "governance"; alcune azioni sono già operative come il potenziamento dello sdoganamento in mare e l'incremento del fast corridor.

Gli indirizzi e gli obiettivi della riforma e del Piano strategico nazionale della logistica sono fattori irrinunciabili per proporsi come competitori dei grandi hub portuali del nord Europa e del sud del Mediterraneo e non ultimo per le sfide globali in atto

Panoramica del porto di Rotterdam. La riforma portuale ci permetterà di recuperare il "nostro" traffico che passa dai porti del nord?



giore occupazione e sviluppo economico, mediante semplificazione ed efficienza con una nuova "governance", con 57 porti di rilevanza coordinati da 15 "ASP", Autorità di sistema portuale, che saranno guidate da un "board" snello e da presidenti con una ampia facoltà decisionale. Prevista una centralizzazione delle scelte strategiche per evitare la competizione tra porti vicini. Il provvedimento approvato si inserisce nelle politiche e nelle azioni del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il rilancio della portualità e della logistica, previste dal Piano strategico nazionale approvato definitivamente il 7 agosto 2015. Il Piano fissa obiettivi e misure per le seguenti azioni: semplificazione, competitività, accessibilità, integrazione del sistema logistico, potenziamento delle infrastrutture, innovazione, sostenibilità, certezza delle risorse, coordinamento nazionale,

come il raddoppio del canale di Suez, il gigantismo navale, la necessità di attrarre investimenti; in questo contesto il governo sta promuovendo semplificazioni su escavi e dragaggi dei fondali, miglioramento dei collegamenti ferroviari, revisione di progetti superati e individuazione con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di progetti strategici, accelerazione di cantieri con fondi nazionali ed europei; nella legge di stabilità 2016 è stata autorizzata la spesa al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la concessione di incentivi per il trasporto merci via ferrovia e via mare, "ferrobonus e marebonus", inoltre sono state previste riduzioni e/o esenzioni dal pagamento delle tasse di ancoraggio e delle accise nei porti di transhipment. Ci sono i presupposti per un cambio di marcia e di rotta ... che sia la volta buona?

Porto della Spezia e intermodalità

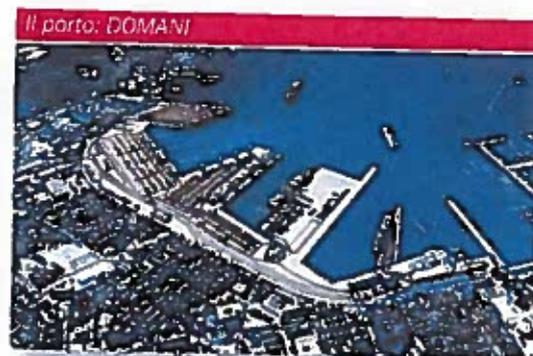
Nello scalo sono previsti interventi infrastrutturali che porteranno entro il 2020 la sua capacità a due milioni di teu e miglioreranno ulteriormente la già alta vocazione ferroviaria per i trasporti terrestri.

di Eugenio Muzio

Su Euromerci (n. 4, aprile 2016, pag. 39) è stata effettuata una disamina del porto di Trieste in un contesto che ha lo scopo di presentare le più importanti realtà portuali italiane con reali possibilità di svolgere un ruolo primario nel paese specie con l'ambizione di servire non solo il territorio italiano ma anche i bacini di traffico

ni. Nella realtà esistono situazioni che potrebbero modificare notevolmente l'attuale ripartizione dei traffici. Premesso che molte delle rotte utilizzate sono da e per il Far East e obbligatoriamente utilizzano il Canale di Suez, il recente suo raddoppio offre nuove possibilità ai porti mediterranei se adeguatamente strutturati e attrezzati.

standard europei presenti nei porti del nord Europa. A nostro giudizio, l'obiettivo dovrebbe essere quello di offrire servizi adeguati ai bacini di traffico italiani ma anche a quelli altrettanto importanti ubicati a ridosso delle Alpi. Se il "sistema Italia" saprà cogliere con i giusti interventi le opportunità prima citate si aprirà per i nostri porti una nuova



al nord delle Alpi. Il tutto nella convinzione, come già spesso sottolineato su Euromerci, che attualmente i grandi interscambi di merce su scala mondiale sono appannaggio pressoché esclusivo dell'intermodalità con il container. Iso utilizzato nelle varie tipologie esistenti in funzione della merce trasportata. Abbiamo già evidenziato che in ambito europeo i porti del North Range sono la meta privilegiata delle nuove grandi navi da 20 mila teu, e oltre, e che questi porti con relazioni di traffico molto efficienti attualmente servono quasi tutti i paesi europei. Questa realtà potrebbe sembrare punitiva per i porti del Mediterraneo, in particolare per i porti italia-

Porti che, grazie anche a un aumento di efficienza dei servizi, potrebbero offrire prestazioni adeguate in una realtà che può consentire di ridurre il transit time di navigazione di circa quattro giorni rispetto al North Range. Ovviamente, per tradurre questa riduzione dei tempi di navigazione da un'opzione potenziale a una realtà, occorre che tutto il sistema al servizio dei traffici sia reso efficiente in maniera adeguata. Ci riferiamo non solo alle attività portuali, ma anche a una funzionalità doganale comparabile con quella dei paesi più avanzati e, soprattutto, a un sistema di trasporto ferroviario dai porti ai luoghi di carico/scarico delle merci che rispondano agli

standard europei presenti nei porti del nord Europa. A nostro giudizio, l'obiettivo dovrebbe essere quello di offrire servizi adeguati ai bacini di traffico italiani ma anche a quelli altrettanto importanti ubicati a ridosso delle Alpi. Se il "sistema Italia" saprà cogliere con i giusti interventi le opportunità prima citate si aprirà per i nostri porti una nuova stagione indubbiamente positiva. In questo articolo si intende illustrare la realtà attuale e futura del porto della Spezia indubbiamente uno dei più importanti e dinamici in Italia caratterizzato già da una significativa vocazione ferroviaria.

Il porto della Spezia, a prescindere dalle infrastrutture dedicate al transhipment, è il secondo porto italiano per la movimentazione del container. Nel 2015, sono stati movimentati ben 1.300.442 teu, risultato praticamente analogo al 2014. Il traffico intermodale del porto è essenzialmente costituito da container marittimi movimentati nei due

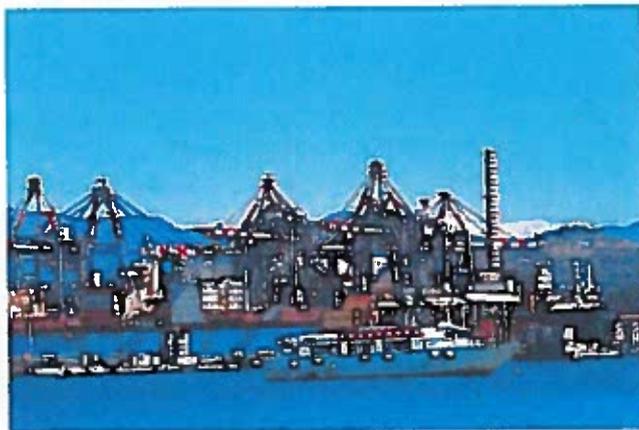
Euro Merce

terminal di La Spezia Container Terminal (L-SCT) e nel Terminal del Golfo (TDG). I mercati di riferimento dei traffici attestati a La Spezia sono i paesi asiatici con una quota del 44,0%; le Americhe con il 24,8%; i paesi africani con il 19,5%; i paesi europei con il 9,3%; l'Oceania con il 2,4%. Comples-

sivamente, il porto dispone di una superficie operativa di 575 mila mq, di cui 312 mila sono a disposizione delle strutture intermodali, quali LSCT (molo Fornelli e Terminal Ravano per 270 mila mq) e TDG (per 42 mila mq). Dispone, inoltre, di un'infrastruttura ferroviaria di 17 km che permette anche la connessione con il terminal di Santo Stefano Magra, elemento indispensabile quale polmone del porto per un rapido smaltimento dei container e il loro successivo rilancio verso le destinazioni finali.

Il terminal LSCT. La struttura in concessione al gruppo Contship Italia è indubbiamente l'elemento più importante delle attività intermodali effettuate nel porto spezzino. Nel 2015, sono stati movimentati 1.196.071 teu con un incremento del 7,8% sul 2014. Questi risultati collocano LSCT come uno dei più importanti terminalisti container in Italia.

Il molo Fornelli dispone di 1.138 m di banchina e di un pescaggio di 14 m che permette l'attracco di navi fino a 15 mila teu. Queste caratteristiche lo rendono particolarmente idoneo alla gestione dei grandi traffici transoceanici. È equipaggiato con nove gru portainer, di cui 7 post-panamax, con gru da piazzale gommate e su rotaia nonché carrelli gommati per la movimentazione da piazzale. Il terminal è anche dotato di



cinque binari ferroviari che permettono la formazione di oltre 200 treni alla settimana. Nel 2013, sono stati movimentati oltre 116 mila carri ferroviari che hanno attestato al 27% la quota di traffico servito con l'intermodale strada-rotaia. Questo risultato colloca LSCT a una percentuale tra le più elevate in Italia e con 276 mila teu trasportati risulta essere il leader in Italia come utilizzo portuale/intermodale della ferrovia. Contship Italia, controllante di LSCT, è anche proprietaria della società Sogemar, il più importante operatore intermodale container italiano che giornalmente effettua connessioni ferroviarie con i più importanti inland terminal del nord Italia e anche con il centro e il sud del paese.

LSCT al molo Fornelli opera con navi che collegano La Spezia al Far East con i più importanti porti della Cina, con la Malesia, con Singapore, con la Corea del Sud, nonché con India, Pakistan e Sri Lanka. Inoltre, vi sono grandi collegamenti con i più importanti porti degli Usa lato Atlantico e lato Pacifico nonché coi Canada, il Messico, Panama e le isole Bahamas. Infine LSCT è collegata anche nel Medio Oriente con Egitto, Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi.

Il terminal del Golfo, in concessione alla società armatoriale Gruppo Tarros, è utilizzato al 75% per i traffici di

quest'ultima e solo al 25% per armatori terzi. Il terminal è attrezzato con una gru portainer, con una seconda gru mobile della portata di 100 t e di numerosi fork lift per la movimentazione di piazzale. È dotato di due binari per l'inoltro di treni di container via ferrovia. L'implan-

to nel 2015 ha movimentato 104 mila teu con una flessione del 7,7% rispetto all'anno precedente essenzialmente in conseguenza delle situazioni di crisi in molte aree della sponda sud del Mediterraneo. TDG, tramite la sua controllante Tarros, è particolarmente specializzata nelle connessioni marittime con 20 porti di 11 paesi della sponda sud del Mediterraneo. Inoltre, Tarros tende sempre più a proporsi sul mercato non solo come un armatore ma anche come un operatore intermodale per tutta la catena dal luogo di carico a quello di scarico e viceversa per prestazioni door to door. In questa veste è anche un utilizzatore del servizio ferroviario. Tarros dispone anche, tramite la controllata Nora, di un'area di 100 mila mq a S. Stefano Magra nella quale offre il trattamento di superfici metalliche, riparazioni e stoccaggio container.

Area di S. Stefano Magra. A soli otto km, nell'entroterra, è presente un'area di un milione di mq di proprietà FS Logistica che è stata trasformata in un territorio logistico al servizio del porto. Attualmente, vi sono insediate oltre dieci aziende specializzate in attività collaterali ai traffici container. Dal 2013, è stata concessa in gestione all'Autorità portuale un'area di 300 mila mq, sulla quale sono state concentrate tutte le attività di verifica e controllo connesse

Euro Merce



con il trasporto ferroviario, comprese le attività della dogana, della guardia di finanza, ecc. Questo consente una fluidificazione massima per accelerare il transit time dei container.

Per ottimizzare ulteriormente il traffico, l'Autorità portuale ha dato vita a una nuova società di manovra ferroviaria denominata Rail Shunting Company che esegue in forma consortile tutte le manovre in porto e le tradotte fra il porto e il retroporto di S. Stefano Magra nel quale arrivano e partono i treni completi per le varie destinazioni.

Il futuro del porto. L'Autorità portuale ha dato avvio a un importante piano di ampliamento delle infrastrutture per complessivi 200 mila mq circa, che si completerà nel 2020, per modernizzare e ampliare il potenziale ricettivo dei moli con particolare riferimento a quelli dedicati alle attività intermodali. In particolare:

- Molo Fornelli: prolungamento di circa 150 m con un'ulteriore area disponibile di 18 mila mq e nuovi fondali con pescaggio 15 m. Con questi lavori il terminal potrà ospitare in contemporanea due navi da 15 mila teu;
- Marina di Canaletto: prolungamento del terminal Ravano fino al Molo Fornelli con conseguente tombamento e la creazione di una nuova banchina di 495 m e un'estensione totale di 90 mila mq. Anche in questo caso il nuovo molo avrà un pescaggio di 15 m e potrà ospitare navi fino a 15 mila teu;
- l'accoppiata dei lavori di ampliamento e modifica infrastrutturale del Molo Fornelli con il congiungimento Fornelli-Ravano-Marina di Canaletto porterà il porto della Spezia a disporre di un potenziale di due milioni di teu;
- per gli importanti lavori prima indicati è previsto l'impegno finanziario del Gruppo Contship per complessivi 300 milioni di euro di cui oltre 150 per le infrastrutture portuali;
- Gruppo Tarros-Terminal del Golfo: prolungamento del molo di 76 m e aumento dell'area di 11.500 mq. E' in previsione anche il tombamento dell'area mare fra il Terminal del Golfo e il molo Enel che aumenterà ulteriormente il potenziale. Per la realizzazione degli interventi vi è l'impegno del Gruppo a finanziamenti per 105 milioni di euro di cui 45 per le infrastrutture portuali;
- Infrastruttura ferroviaria: l'Autorità portuale è anche impegnata in una ristrutturazione completa del sistema ferroviario portuale con riprogettazione dei fasci binari esistenti. L'obiettivo è di puntare a un potenziale del 50 % di traffico instradato via ferrovia;
- S. Stefano Magra: è già stata realizzata la nuova recinzione doganale nell'area retroportuale destinata a Centro unico dei servizi portuali. Sono previsti inoltre lavori di sviluppo della piattaforma logistica intermodale per offrire al mercato servizi e prestazioni ancora più confacenti alle esigenze.

Conclusioni. Questo articolo si è proposto l'obiettivo di dare una panoramica del porto della Spezia nelle sue varie componenti del settore intermodalità con un'analisi della situazione attuale e delle sue proiezioni future. Dimostra in modo palese che La Spezia ha tutte le carte in regola per continuare a ricoprire il secondo posto in Italia per quanto attiene la movimentazione del container con una vocazione unica per l'instradamento ferroviario e con accorgimenti tecnico/normativi che la pongono in una posizione che sempre più sarà di interesse del mondo armatoriale e dell'economia italiana. L'auspicio è che una volta terminati i lavori sull'infrastruttura ferroviaria della linea di collegamento fra S. Stefano Magra e Firenze con le nuove sagome e i nuovi moduli, di competenza Rfi e previsti entro il 2018, La Spezia possa competere per divenire anche un porto per traffici con origine/destino i bacini a nord delle Alpi. ■

L'ALTRO CASO » LO SCONTRO SULLA PORTO 2000

Il sindaco a Provinciali «Mai chiesto favori»

La replica dopo la rivelazione del messaggio sulla promozione del dipendente:
«Quel nome? Ho soltanto preso atto di quanto mi aveva detto al telefono»

► LIVORNO

«Massimo Provinciali è molto astuto: è riuscito a spostare i riflettori da una sua oggettiva incompatibilità, certificata da un ente autorevole e indipendente, a una frase contenuta in un messaggio, la cui interpretazione è tutt'altro che oggettiva». È ancora: «In quel messaggio mi sono limitato a prendere atto di quanto mi era stato comunicato via telefono, e cioè che un dipendente dell'Autorità portuale sarebbe stato presto promosso e inserito in un gruppo di lavoro sul progetto Darsena Europa. Un gruppo, ed ecco la vera sostanza del messaggio, che mi auguravo potesse lavorare in sinergia con gli uffici comunali per modificare il piano presentato dalla Ocean Shipping. È vero, ho utilizzato un linguaggio poco consonante, ma non pensavo sarebbe finito sui giornali». Detto questo, «il mio giudizio, resta: quel piano era pessimo e il fatto che l'abbia certificato anche la corte dei conti dell'Unione europea mi rincuora».

Filippo Nogarin reagisce così: ieri ha affidato a una nota inviata dal suo portavoce la replica al numero due dell'Autorità portuale. Massimo Provinciali, che ha letto al Tirreno alcuni

dei messaggi che il sindaco gli aveva inviato lo scorso anno. Uno in particolare, ricevuto da Provinciali il 7 agosto, in cui il sindaco faceva riferimento alla promozione di un dipendente di Palazzo Rosciano.

I toni tra i vertici dei due principali enti della città, il Comune e l'Autorità che governa il porto, sono iniziati a salire dopo che L'Anac (l'autorità anti-corruzione) ha definito incompatibili gli incarichi ricoperti da Provinciali a Palazzo Rosciano e alla Porto 2000. Nel successivo scambio di battute è venuto fuori il gelo.

Due giorni fa Nogarin ha dichiarato che in vita sua non ha «mai chiesto la promozione di nessuno e certo non l'ho fatto mandando un sms a Provinciali». Questo è il messaggio che aveva inviato il 7 agosto: «Iniziamo a dialogare: il signor X (il nome è stato tenuto al riparo da Provinciali) diventa quadro A, viene inserito nel gruppo di lavoro della Darsena Europa e revisionerà completamente quel cesso di piano presentato da Osc in armonia con gli uffici del Comune».

Sindaco, questa non è una richiesta di promozione?

«Assolutamente no»

Allora cos'è?

«In quel messaggio prende-

vo atto di una comunicazione che mi era stata fatta da Massimo. Quello che manca è infatti la telefonata precedente tra me e Provinciali, che mi chiedeva di ricominciare a dialogare, di non prenderci "a sportellate". Eravamo nella fase del documento Osc, avevo fatto delle dichiarazioni su quelle 200 pagine costate 200.000 euro, una vergogna».

Quel messaggio però può far pensare altro.

«Scusi ma che credibilità ha un sindaco che non ha alcuna autorità in Autorità Portuale che non viene considerato durante i comitati portuali, che regolarmente ha votato uno contro 23: secondo lei davvero mi posso permettere di chiedere la promozione di qualcuno? Ma dai, sono cose fantasiose. Stiamo togliendo dai riflettori il vero problema: l'incompatibilità di Provinciali sancita dall'Anac. Ora lui sta pensando di far apparire qualcosa di diverso con una campagna del fango. E questo non fa bene alla città. Mi dispiace ma a questo gioco non ci sto: non ho mai chiesto in vita mia un favore per nessuno».

Quel nome da dove è saltato fuori?

«Non è un nome che è uscito da me, era uscito dalla telefo-

nata con Provinciali. Mi era stato fatto un ragionamento complessivo, sarei stato ben contento di mettere gli uffici del Comune a disposizione per revisionare il quadro della Darsena Europa. Il problema, ripeto, non è il nome: è l'incompatibilità di Provinciali, che lo avevo già sollevato e che ora sta generando problemi enormi in virtù delle gare in corso».

A proposito di incompatibilità: proprio Provinciali ha sottolineato che lei è presidente della Fondazione Lem, «che deve avere 150 mila euro dal Comune».

«Provinciali legga piuttosto cosa ha scritto l'Anac e ci dia una risposta anche su Alp. Perché l'incompatibilità è anche lì, dove ha ricoperto il ruolo di controllore e di controllato. Questo è accaduto nel porto di Livorno».

Ma al Lem lei si tirerà indietro o no?

«No. Se il Comune deve qualcosa lo darà. Oltretutto, a proposito di attenzione al territorio, ricordo che l'Autorità è uscita dalla Fondazione Lem e la Porto 2000 ha ridotto la sua quota. Questi sono i fatti, il resto sono chiacchiere».

Juna Goti

© RIPRODUZIONE È vietata

Il segretario generale è molto astuto: è riuscito a spostare i riflettori gettando fango

Ho usato un linguaggio poco consonante, ma il mio giudizio sul piano di Osc resta negativo

- segue



10 ottobre Filippo Nogarin:

“ In vita mia non ho mai chiesto la promozione di nessuno e certo non l'ho fatto mandando un sms a Massimo Provinciali. In quel messaggio ho semplicemente chiesto l'apertura di un tavolo tecnico di confronto costante tra **Autorità portuale** e Comune sul progetto **Darsena Europa**



11 ottobre Massimo Provinciali:

“ Questo è il messaggio che mi ha inviato il 7 agosto dello scorso anno «Iniziamo a dialogare: XXX diventa quadro A, viene inserito nel gruppo di lavoro della Darsena Europa e revisionerà completamente quel cesso di piano presentato da Osc in armonia con gli uffici del Comune»



«Provinciali sposta i riflettori su di me Ma la sua incompatibilità è oggettiva»

«**MASSIMO** Provinciali è molto astuto: è riuscito a spostare i riflettori da una sua oggettiva incompatibilità, certificata da un ente autorevole e indipendente, a una frase contenuta in un messaggio, la cui interpretazione è tutt'altro che oggettiva». Così il sindaco di Livorno, Filippo Nogarini, replica alle accuse mosse a mezzo stampa dal segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno. «In quel messaggio mi sono limitato a prendere atto di quanto mi era stato comunicato via telefono - spiega il sindaco -. E cioè che un dipendente dell'Ap sarebbe stato presto promosso e inserito in un gruppo di lavoro sul progetto Darsena Europa. Un gruppo, ed ecco la vera sostanza di quel messaggio, che mi auguravo potesse lavorare in sinergia con gli uffici comunali per modificare il piano presentato dalla Ocean Shipping». «È vero - ammette Nogarini -, ho utilizzato un linguaggio poco consono, ma si trattava di un messaggio che non pensavo sarebbe finito sui giornali. Ma il mio giudizio, resta: quel piano era pessimo e il fatto che l'abbia certificato anche la corte dei conti dell'Unione europea mi rincuora. Aggiungo: quel piano di 200 pagine è costato 200mila euro; mille euro a pagina. Una vergogna di cui si sono resi conto anche a Bruxelles».

Contestato il Comitato portuale Un'altra grana per l'Authority

Scontro sulla concessione a Ltl. Toto-presidente: quasi fatta per Becce

LIVORNO
ALLA "GRANA" della condanna di incompatibilità comminata dall'Anac- l'anticorruzione- a Massimo Provinciali per la Porto 2000, e all'attesa ormai farragosa di indiscrezioni e gossip per la "governance" della Port Authority sta per aggiungersi un altro carico di polemiche: legato alla convocazione del comitato portuale da parte di Gallanti. Rinvio a lunedì prossimo, il comitato ha all'ordine del giorno oltre ad alcuni adempimenti di ordinaria amministrazione anche la comunicazione relativa a una concessione, sia pure temporanea, sul molo Italia al terminalista Lucarelli. Concessione che l'Asamar ha già contestato duramente in base al principio che il comitato è ormai decaduto e che il molo Italia (foto sud) deve essere riservato alle crociere e ai forestali come da piano regolatore. Siamo di fronte a interpretazioni contrastanti sul piano delle norme. La concessione a Ltl si afferma da parte dell'Asamar - è fortemente sostenuta dal sindaco Negrini, che ha anche ottenuto il rinvio del comitato portuale perché vuole esserci a supportare il terminalista. Da parte dell'Authority si è provato a fare il Pontio Pilato, invano. E secondo l'Asamar, si starebbe decidendo in aperto contrasto con quanto fu già deciso per la Cotnav, che in pratica s'è trovata la por-



COMMISSARIO L'avvocato dei porti Giuliano Gallanti, ancora al timone (ma in scadenza) dell'Authority Portuale di Livorno

ta sbarrata: tanto che sul lato sud del molo Italia è già piazzato un pontone che dovrebbe facilitare le manovre del terminalista Lucarelli. Polemica strumentale? Un portavoce Asamar ha riferito che attraverso Federagenti è stato anche interrogato il direttore generale del MIT Puija, che avrebbe confermato la sua recente circolare che vieta ogni atto concessorio nelle more dell'interregno in corso tra Authority portuale- decaduta- e Authority di sistema portuale che però non

ha ancora la "governance". L'ennesimo pasticcio, che certo non aiuta il porto. Come non aiutano i dubbi sulle possibili incompatibilità (decreto legislativo 8/04/ 2013 n.39, art.9) che colpirebbero almeno due dei candidati ricevuti dal governatore Rossi per la governance Livorno-Piombino, cioè Becce e l'avvocato genovese Rossi. Sui nomi dei quali pare si sia scatenata la rissa interna al Pd tra livornesi e piombinesi. Rissa che il Pd livornese smentisce però in maniera categorica: «In

nessun modo intendiamo condizionare con logiche lottizzatorie una scelta che deve consegnarci un attore principale del futuro sviluppo dell'area livornese. In in serata - indiscrezioni dell'ultima ora dalla Regione - si sarebbe raggiunta la quadra proprio sul manager Becce.

SI CONTINUA a disquisire anche su Porto 2000 e relativa gara. I sindacati interni Cisl e Uil hanno ieri diramato una nota che chiede chiarezza e una veloce decisione sulla copertura degli incarichi con-

NOTIZIA DELL'ULTIMORA
Si sarebbe raggiunta l'intesa sul manager gradito alla minoranza Pd

testati a Provinciali. La commissione esaminatrice delle tre offerte a ieri non c'era e il rinvio a lunedì dell'apertura delle buste potrebbe slittare, sulla base delle indicazioni attese da Pupa su richiesta di Massimo Provinciali. Sul quale, scontro con il sindaco a parte, continuano a correr voci che lo vorrebbero candidato alla segreteria generale dell'Authority di sistema di Genova e Savona. Promozione non da poco, se davvero così fosse.

A.F.

IL CONVEGNO ORGANIZZATO PER MARTEDI PROSSIMO DAL COMANDO GENERALE DELLE CAPITANERIA

Il futuro del Terminal gnl: focus in Fortezza

IL TERMINALE offshore della Olt lavora ormai da un paio d'anni, puntino all'orizzonte a nord della Gorgona. E adesso si comincia ad entrare nel vivo delle strategie prossimo-future, grazie all'impegno del comando generale delle Capitanerie, con focus in che sugli aspetti normativi, tecnologici e sulle opportunità socio-economiche dell'utilizzo del gas Gnl in campo navale. Il punto è in programma per martedì prossimo nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia, in un workshop organizzato dal 6° reparto (Sicurezza della Navigazione) del comando generale delle Capitanerie e dalla società Olt Offshore Lag Toscana. Tema dichiarato: un'occasione di confronto sull'utilizzo del Gnl come combustibile per il trasporto marittimo, con gli operatori internazionali e locali direttamente interessati. Va anche aggiunto che nel frattempo l'Italia, per recepire le direttive europee, ha avviato un suo programma di rete delle "stazioni" del Gnl per le navi: il terminale

Olt di Livorno è praticamente pronto a trasformare una delle sue fiancate in stazione di rifornimento per bettoline (ma anche per navi medie da rifornire) mentre ad Oristano è in avanzata fase di autorizzazione la prima "stazione" navale. Altre seguiranno, anche a Livorno dove si guarda all'area dei

RETE DELLE STAZIONI L'offshore livornese per rifornire bettoline e navi

costieri.

IL PROGRAMMA dei lavori prevede i saluti istituzionali alle 10: il convegno è ospite dell'Autorità Portuale con l'ammiraglio (Cp) Luigi Giardino, responsabile del 6° reparto (sicurezza) del comando generale, che sarà presidente dei lavori. Sarà lo stesso ammiraglio Giardino a relazionare come primo intervento, seguito dal direttore generale della vigilanza sulle



LNG La piattaforma offshore di Olt lavora ormai da un paio di anni

Autorità portuali del ministero, dottor Enrico Maria Pujia, ad illustrare le direttive nazionali. Seguirà l'intervento di Gilberto Dialuce, del ministero dello sviluppo economico. Nelle riprese dopo una breve interruzione relazioneranno Massimo provinciali, segretario generale dell'Autorità del porto e Benjamin Scholz, esperto europeo nel settore delle navi gassiere.

I LAVORI proseguiranno nel pomeriggio sul tema della filiera logistica del Gnl e sulle sue opportunità economiche. Sono iscritti a parlare Dario Soria, direttore di Assocostieri, Alessandro Fino (amministratore delegato Olt Toscana Offshore) Claudio Evangelisti (ad di Gas & Heat) Francesco Franchi (Eni Costiero Gas) Peter Fowles (LNG strategy di Carnival Corporation) e Pier Filippo Di Peio (ad LNG Med Gas Terminal).

A.F.

L'INTERVENTO

di **BRUNO TAMBURINI**
Lega Nord Livorno

QUELLA GARA CONTRO LIVORNO



L'ALTRO giorno il bravissimo Dottor Fulvi ha evidenziato il ritardo nella effettuazione delle gare relative alla Piattaforma Europa ed alla Porto 2000 e confesso che la cosa non mi preoccupa più di tanto. La prima è importante, ma dispiegherà i suoi effetti positivi soltanto in tempi lunghi, mentre sulla seconda, sono stato sempre contrario alla sua cosiddetta privatizzazione, o meglio, ho sempre sostenuto che prima di procedere alla cessione di quote da parte della Camera di Commercio e della **Autorità Portuale**, sarebbe stato opportuno dare piena attuazione alle previsioni del Piano Operativo Triennale, poi riprese dal Piano Regolatore Portuale.

IN PRATICA, tu ora vendi soltanto una scatola vuota, non avendo banchine ed un'area idonea allo sbarco ed imbarco di passeggeri ed infatti il prezzo base della gara pubblica è semplicemente ridicolo. Una scatola vuota che però ha enormi prospettive a breve-medio termine ed una sua cessione a quel punto avrebbe permesso di ottenere cifre enormemente superiori, ma di queste cose non ci chiappo nulla e se il genovese ed il romano, grandi esperti di portualità, così hanno deciso, è evidente che questa sia stata la soluzione migliore nel superiore interesse della città

ed io naturalmente mi sbaglio.

SE NON ricordo male, l'amico Antonio ha dimenticato una terza gara, forse ancora più importante delle altre ai fini sociali ed occupazionali, quella relativa all'assegnazione dei due bacini di riparazione navali, ma credo che, come me, anche lui ritenga che i giochi siano ormai fatti, troppi enti, istituzioni e sindacati hanno pernicacemente operato per la cancellazione a Livorno del settore delle riparazione navali ed ora, sia inutile anche soltanto parlarne. D'altra parte un polo delle riparazioni è nato a Piombino e cosa volete che sia, sono soltanto settanta chilometri di distanza.

DAL CONSIGLIO REGIONALE UN ALTRO INPUT ALLA GIUNTA

Mozione Darsena Europa: il Pd dice sì, M5s contrario

► LIVORNO

terì il consiglio regionale ha dato il via libera alla mozione che impegna la giunta regionale a «continuare nell'impegno per la promozione e lo sviluppo del porto di Livorno con particolare riferimento alla piattaforma Europa».

La mozione è stata voluta fortemente dal primo firmatario Francesco Gazzetti ed è stata sottoscritta anche da tutto il gruppo Pd. «Solo il M5s ha votato contro e questo la dice lunga su da che parte siano - commenta Gazzetti -. L'atto di oggi voleva infatti essere anche una scelta di campo fra chi dice sì e chi incredibilmente dice no. Oggi sappiamo chi è contrario ad un progetto che significa sviluppo e lavoro».

Nella mozione infatti la Piattaforma Europa viene definita "oltre che un'opera fondamentale ed indispensabile, anche strategica e funzionale alla creazione di irrinunciabili opportunità di occupazione, crescita e sviluppo non solo per la città labronica e la costa, ma per l'intera regione. «E non mi si venga a dire - ha aggiunto Gazzetti in aula - che nella relazione della Corte dei Conti europea ci sono critiche o giudizi negativi relative a questo progetto; in quel rapporto non c'è nessun riferimento o giudizio alla Piattaforma Europa. Sfido chiunque a sostenere il contrario. La cosa davvero incredibile è che invece c'è qualcuno, come i 5 Stelle in Consiglio Re-



Le vasche di colmata, radice della futura Darsena Europa

gionale, che dicono no all'opera che permetterà di dare futuro e prospettive al porto di Livorno, offrendo nuove opportunità non solo per l'economia livornese e la zona costiera ma per l'intera regione Toscana. Chissà come i 5 stelle spiegheranno questa loro posizione ai lavoratori ed agli imprenditori? Magari lo farà il consigliere Cantone che in aula si è ben guardato dall'intervenire, lasciando che a parlare di questa opera così importante per Livorno fosse il suo collega Giannarelli».

Ma per i Cinque Stelle il caso della Darsena Europa dimostra un «governo incapace di una strategia nazionale ed espone Livorno al rischio flop. Il tempo passa e il miraggio è sempre più lontano».

«Due indizi fanno una prova - dicono i consiglieri regionali 5 Stelle -: siamo al terzo slittamento per le manifestazioni di interesse dei privati sull'opera e il 15 dicembre vedremo se esistono gruppi disposti a investire i 326,7 milioni richiesti. Nel frattempo la Corte dei Conti Europea fa propria la critica centrale del Movimento 5 Stelle, il Governo è incapace di una strategia nazionale sostenibile e sta lasciando Genova, La Spezia, Livorno e Savona ad una rincorsa infrastrutturale che tutte non possono, conti alla mano, sostenere. Nel frattempo questi porti lavorano meno di quanto potrebbero nell'uso dei terminal, Livorno è ferma al 65%, e dimenticano di investire sull'accoglienza dei crocieristi».

L'SMS DISCUSO

IL SEGRETARIO PROVINCIALI HA RESO NOTO IL CONTENUTO DI UN SMS IN CUI IL SINDACO SUGGERIREBBE DI PROMUOVERE UN DIPENDENTE

CONTRIBUTI PER LA FORMAZIONE

LA GIUNTA REGIONALE STANZIA 500MILA EURO PER L'AREA LIVORNESE CON UN AVVISO PER PROGETTI FORMATIVI RIVOLTI AI LAVORATORI

LA PRIMA SCADENZA

LA PRIMA SCADENZA DEL BANDO RIVOLTO ALLE IMPRESE DI MEDIE E GRANDI DIMENSIONI È PREVISTA PER IL PROSSIMO 31 OTTOBRE

Piano di riconversione al via La firma al Mise il 20 ottobre «Porterà 1.200 posti di lavoro»

-LIVORNO-
È STATA fissata per giovedì 20 ottobre al ministero dello Sviluppo Economico la firma dell'accordo di programma che approverà definitivamente il Prri (progetto di riqualificazione e riconversione industriale) per il rilancio dell'area di Livorno. A firmare, per la Regione il presidente Enrico Rossi. La firma permetterà al ministero di aprire, a breve, il bando da 10 milioni di euro, che sarà gestito da Invitalia, per l'attrazione di nuove imprese finalizzata a rilanciare attività produttive e occupazione nel territorio. «Si tratta

LA CHIAMATA

Nella call già individuate 71 proposte progettuali con 64 investimenti produttivi

di un passaggio importante - commenta il governatore Rossi - che segna il compimento di un percorso portato avanti da tutti i soggetti coinvolti e in tempi decisamente brevi, destinato ad aprire una nuova pagina per Livorno. Ora l'auspicio è che vi sia una forte partecipazione da parte del sistema delle imprese, in modo da trarre il massimo vantaggio dalle risorse messe a disposizione». Nella call lanciata qualche mese fa in vista del bando del ministero, sono arrivate 71 proposte progettuali presentate da piccole, medie e grandi imprese, di cui 64 di investimenti produttivi e sette programmi di ricerca e sviluppo, per un valore complessivo di circa

200 milioni e una potenzialità stimata di circa 1.280 addetti. Per l'area livornese e' comunque aperto anche il bando della Regione sui protocolli di insediamento, che prevede risorse per tre milioni di euro.

LA PRIMA scadenza del bando, che si rivolge a grandi, medie e piccole imprese con interventi differenziati per dimensioni e tipologia (si va dai 10 milioni ai 250 mila euro di investimenti) è prevista per il 31 ottobre. Il bando resta aperto e la giunta, per il 2017, ha già previsto un ulteriore stanziamento di sette milioni. La giunta regionale ha inoltre previsto per le aree di crisi di Livorno e dell'Amiata un avviso per progetti formativi rivolti a lavoratori di imprese localizzate. E stanziamento dal bilancio regionale 700mila euro di cui 500mila sull'area di Livorno, i restanti 200mila per l'Amiata. La misura è stata approvata su proposta dell'assessore alla formazione e al lavoro Cristina Grieco. Si tratta di interventi finanziati grazie al Fondo sociale europeo specifici tesi a favorire sia la permanenza la lavoro che la ricollocazione di lavoratori coinvolti da riconversioni e/o ristrutturazioni. L'avviso finanzia interventi di formazione continua, sulla base di accordi sindacali, diretti all'aggiornamento e alla riqualificazione di lavoratori neo-assunti presso imprese localizzate nelle suddette aree di crisi e di lavoratori di imprese, localizzate nelle suddette aree di crisi, che attuano programmi di riconversione produttiva.



Il Pd: «È strategica»

Opera strategica per il Pd con Gazzetti (nella foto), Marras, Mazzeo, Anselmi, Bugetti, Monni, Capirossi, Giovannetti, Nardini



M5S: «Contro Renzi»

Giannarelli (5Stelle): «Si allo sviluppo del porto di Livorno, ma no a Darsena Europa. No a questa mozione, e anche al Governo Renzi»

Lega: «Occupazione»

«Il porto di Livorno deve essere fatto in maniera moderna. La logistica vorrà dire nuovi posti di lavoro»: Roberto Salvini (Lega Nord)

Intesa San Paolo: al Porto di Civitavecchia il convegno "L'Economia del mare"

(FERPRESS) – Roma, 12 OTT – Le vie del mare asset strategici per lo sviluppo del territorio laziale. Questo il tema del convegno dedicato a "L'Economia del mare" organizzato da Intesa Sanpaolo nella sede dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta.

Ad aprire i lavori la relazione su "rischi e opportunità al centro del Mediterraneo" di Massimo Deandrei Direttore Generale di Srm. A seguire Pierluigi Monceri, Direttore Regionale Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna Intesa Sanpaolo su "il quadro macroeconomico regionale e l'evoluzione connessa alla trasformazione degli scenari marittimi", Marcello Donnarumma, Short Sea Commercial Department, Grimaldi Group, "progetti ed iniziative per lo sviluppo del porto di Civitavecchia", Umberto Masucci, Presidente Propeller Club e Vice Presidente Federazione del Mare, "il sostegno del porto di Civitavecchia e dell'economia del mare per lo sviluppo del territorio", Massimo Ferri, Presidente Ordine Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili Civitavecchia, "il Progetto di Alta Formazione sull'Economia del Mare", Stefano Visone, Direttore Commerciale Imprese Regione Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna di Intesa Sanpaolo, "Il ruolo della banca a sostegno dell'economia marittima".



Ecco in sintesi alcuni dati emersi:

- Civitavecchia è il 1° porto italiano per crocieristi (2,3 mln passeggeri) ed il secondo in Europa dopo Barcellona
- 6° sono le per rinfuse solide movimentate (6 mln tonnellate);
- Civitavecchia, insieme ai porti campani, movimentata il 19,7% del traffico Ro-Ro (trasporto marittimo di autoveicoli), è 10° in Italia con 4,5 mln di tonnellate ed in crescita del 13,3% sul 2014
- Civitavecchia è punto di transito di 3,8 milioni di passeggeri (+5,4%) sul 2014, quali 2,3 mln crocieristi (+6,1%)

Pierluigi Monceri, direttore regionale Intesa Sanpaolo per Lazio, Sardegna, Toscana e Umbria: "L'analisi di SRM e la conoscenza delle dinamiche economiche della regione danno grande evidenza ed importanza al ruolo strategico dell'economia del mare, intesa in tutte le sue declinazioni e del sistema portuale di Civitavecchia uno dei più importanti in Italia, ma che ha ancora grandi possibilità di crescita. E' uno sviluppo assolutamente necessario per assicurare alla regione tutte le possibili opportunità di crescita ed in questa direzione va visto il progetto del Nuovo Terminal che consentirà l'attracco di navi con capacità di trasporto pari a 18.000 teu."

Massimo Deandrei, direttore generale SRM: "Lo studio di SRM mette in risalto l'importanza che ha tutta l'economia marittima in Italia e nel Mezzogiorno. Partendo da terra – il porto, la logistica e la cantieristica – e proseguendo sul mare – pesca, navigazione e industria dello shipping – parliamo di una filiera che in Italia vale circa 44 miliardi. Nel Lazio il 25,2% dell'import-export avviene via mare per un valore pari a 11,4 mld di euro e Civitavecchia gioca un ruolo da protagonista non solo locale ma nazionale. E' il primo porto in Italia per traffico dei crocieristi e il secondo in Europa ed ha grosse potenzialità nell'ulteriore sviluppo del traffico Ro-Ro e nel decollo della movimentazione containers. Opportunità che devono consolidarsi con l'attuazione della riforma portuale"

Delrio: Sudest non falliranno I pm? Pensino a fare indagini

BARI -«Antonio Decaro è l' uomo giusto al momento giusto, ha le qualità umane e amministrative per essere davvero il presidente di tutti». Alla vigilia dell' assemblea Anci il sindaco di Bari incassa anche l' endorsement di Graziano Delrio. Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, che domani sarà a Bari insieme al premier e a molti altri rappresentanti del governo, lancia però un appello all' unità: «Come diceva Cattaneo, i sindaci sono davvero la spina dorsale dell' Italia». Ministro Delrio, Decaro arriva in assemblea come candidato unico. Qual è la sua opinione? «Conosco bene Antonio, lo stimo molto come sindaco e come persona. Si è fatto molto apprezzare, conosce bene le dinamiche sia di città estese come Bari sia quelle dei piccoli Comuni». C' è chi considera l' Anci come un trampolino di lancio per la politica nazionale. Anche lei, del resto, nel 2011 è stato eletto presidente battendo a Brindisi un certo Michele Emiliano. «L' Anci è molto importante perché rappresenta i Comuni che sono l' ossatura del Paese, e spero che Decaro riesca a tenerli insieme tutti. Sono convinto che sia non tanto un trampolino di lancio, quanto un' occasione straordinaria per dare una mano ai Comuni nelle loro quotidiane difficoltà». Parliamo di opere strategiche. La Puglia ha ottenuto 1,4 miliardi con la delibera Cipe del 10 agosto che ha ripartito le risorse residue degli ex Fas. Ma resta il problema dei tempi di avvio dei cantieri. Su questo cosa state facendo? «La programmazione del Fondo sviluppo e coesione dentro cui sono confluiti sia i Patti che la programmazione strutturale è per la prima volta immediata, quindi avviene con un anticipo serio e congiuntamente tra Stato e Regioni. Lo avevamo deciso quando ero a Palazzo Chigi per revisionare gli oltre 22mila progetti esistenti, dalle fioriere alle sagre, e trasformarli in interventi reali. Un passo avanti enorme per il Paese: con questa programmazione congiunta si superano difficoltà e ci si concentra su come servire al meglio gli hub industriali e politici. Per garantire l' accessibilità di Matera 2019 non si arriverà all' ultimo momento. Questo vale anche per tutto il sistema metropolitano dei trasporti che è una delle sfide principali. Il trasporto su ferro e il tpl hanno ottenuto oltre 3 miliardi sugli 11 assegnati al Mit: sono scelte strategiche. I tempi dipendono dalla maturità dei progetti: settori come le metropolitane, penso a Catania, Palermo e Napoli avranno avvio più rapido, gli interventi stradali meno. La tangenziale di Foggia, per esempio, ha tempi di progettazione ancora impegnativi. Ma gli enti locali possono già cominciare ad andare avanti». A proposito. Come verrà

- segue

risolto lo stallo che riguarda l'appalto della statale 275? «Come ha detto Anas, nel rispetto delle indicazioni del Consiglio di Stato e delle risultanze dell'istruttoria avviata dall'Anac, il procedimento di annullamento dell'aggiudicazione è ancora in corso. Confermiamo comunque l'obiettivo di realizzare l'opera». Parliamo delle ferrovie. Dopo l'incidente del 12 luglio lei ha accelerato il passaggio di competenze ad Ansf, e questo ha fatto scattare nuove regole di sicurezza molto stringenti e anche molte proteste per il taglio della velocità. Condivide questo approccio? «Lo condividiamo molto. È chiaro che insieme alle Regioni lavoreremo perché non penalizzi il trasporto pubblico locale. Abbiamo accelerato moltissimo sulla sicurezza con 300 milioni immediatamente disponibili, poi abbiamo chiuso l'accordo sul passaggio ad Ansf e questo è stato rilevante. Un po' di disagi in questa prima fase sono normali, ma credo che i disagi si scambino volentieri con la sicurezza: e credo che in Puglia lo capiscano bene. Certo, dobbiamo correre. I treni piano piano riprenderanno velocità. Stiamo andando nella direzione giusta». Asstra dice però che per l'adeguamento delle 41 reti secondarie servono 2 miliardi, perché oltre a installare il sistema Scmt vanno eliminati i passaggi a livello. Servirà un nuovo piano? «Nel contratto di programma Rfi c'è un piano di chiusura progressivo dei passaggi a livello, già finanziato per oltre 200 milioni. Quindi il piano c'è già». Parliamo del salvataggio delle Ferrovie Sud-Est. A che punto è il passaggio a Ferrovie dello Stato? «Credo che sia quasi completato, con tanta fatica. Molti dimenticano da dove siamo partiti, gli esposti fatti da noi per primi in Procura, gli investimenti riattivati tra mille difficoltà. Oggi paghiamo gli errori del passato: i treni che ci hanno lasciato avevano mille problemi, ma siamo in una fase molto positiva. Il passaggio a Fsi garantirà non solo la risoluzione dei problemi, ma anche lo sviluppo del sistema del trasporto locale pugliese. Fsi ha già messo nel programma pluriennale di sviluppo la sinergia con le ferrovie secondarie, anche con Sud-Est. Siamo contenti che sia così: è il segno di una strategia precisa del governo. Nel prossimo decennio abbiamo messo più soldi sulla rete tradizionale, 32 miliardi, che sull'alta velocità con 24. Ci sarà un ricambio totale dei treni locali, rimettendo al centro il pendolare». La Procura di Bari vorrebbe però che chiediate il fallimento delle Sud-Est, o quantomeno il concordato preventivo. Lo farete? «La Procura sta facendo bene il suo mestiere, noi cerchiamo di fare il nostro: garantire ai cittadini servizi sempre migliori. Per farlo serve una azienda solida. Siamo i primi a essere collaborativi, e siamo convinti che i magistrati faranno benissimo il loro compito nell'accertamento delle responsabilità». Ultima cosa. C'è grande attesa per la nomina dei vertici delle Autorità portuali tra cui anche Bari. Che tempi ci sono? «Abbiamo già definito Taranto, e siamo vicini a concludere l'accordo per Bari. I 340 curriculum sono stati attentamente vagliati scegliendo i 50 migliori, ma altri 50 hanno ottime caratteristiche. Abbiamo un'ampia gamma di scelte, cercheremo di garantire massima efficienza e di porti. Per Bari c'è massima collaborazione da parte della Regione e della Città metropolitana, con condivisione dei criteri tecnici e professionali necessari».

"No a centro prima accoglienza in porto"

È questa la risposta che l'amministrazione comunale di Crotona ha dato rispetto alla proposta di istituirlo.

"Siamo contrari". È questa la risposta che l'amministrazione comunale di Crotona ha dato rispetto alla proposta di istituire sulla banchina di riva del porto Nuovo un "centro per la prima accoglienza ed identificazione dei migranti". Una struttura su due piani, è scritto in una nota dell'Ente, che occuperebbe un'area di oltre 2000 metri quadrati prevista a ridosso della zona riservata all'accoglienza delle crociere. La vice sindaco Antonella Cosentino, nella riunione in Prefettura, ha espresso la contrarietà della Giunta Pugliese alla trasformazione del porto di Crotona in un "hub" per l'accoglienza dei migranti. "Questa scelta - ha sostenuto durante la riunione alla presenza del Prefetto, del Questore, del Comandante della Capitaneria di Porto e del referente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro - minerebbe qualsiasi possibilità di sviluppo turistico del porto di Crotona, che vedrebbe crescere a dismisura il numero di sbarchi. Non è condivisibile la scelta rispetto alle prospettive della città è men che meno la dislocazione di questa struttura". Il Comune ha ribadito che quella parte del porto nuovo sarà dedicata, così come previsto dalla bozza di piano regolatore, allo sviluppo turistico ed in modo particolare all'attività diportistica e crocieristica. "Non ha alcun senso logico - ha ribadito la vice sindaco - dislocare in quest'area una struttura per migranti visto l'uso che si vuole fare di questa parte del porto. Meglio sarebbe non pensare a Crotona come un Hub, ma se proprio si deve realizzare, allora sarebbe meglio utilizzare il porto commerciale ed in particolare la zona della banchina 'sotto-flutto' il cui ingresso posto sulla strada consortile, consentirebbe un immediato sbocco sulla 106, ma soprattutto non andrebbe minimamente ad intaccare il tessuto urbano della città. Con queste scelte si sta compromettendo sia il porto che il suo waterfront. Crotona è una delle poche città in Italia a poter vantare un porto proprio nel centro città, ma con queste decisioni si rischia di trasformare quello che è un vantaggio competitivo in termini turistici, in un vero e proprio freno allo sviluppo".

Crociere: al via da Catania il Fam trip per operatori

Obiettivo è proporre nuove escursioni in territori 'nascosti'

(ANSA) - PALERMO, 12 OTT - E' partito dalla Pescheria di Catania il Fam Trip ("Familiarization Trip") della Sicilia orientale, organizzato da Catania Cruise Terminal (la società che gestisce il terminal crociere nel porto di Catania), in partnership con i Comuni di Catania, Nicolosi, Noto, Piazza Armerina e con l' **Autorità Portuale** di Catania. Il Fam Trip si rivolge ai rappresentanti delle compagnie di crociera coinvolti nella pianificazione degli itinerari (itinerary planning) e nell'organizzazione dell' offerta escursionistica a terra (shorex), nonché agli agenti generali (rappresentanti delle Compagnie armatrici in Italia) e ai tour operator, i quali avranno la possibilità di scoprire i tesori delle città di Catania, Piazza Armerina, Noto e Nicolosi. L'obiettivo del "Fam Trip" è infatti quello di proporre ai "decision maker" delle compagnie di crociera nuove escursioni, differenti da quelle già tradizionalmente gettonate, facendo loro scoprire quella "Sicilia nascosta", ricca di fascino e attrattiva. (ANSA).

O Sciacca

Marina, visita dell' ammiraglio Martinez

OOO Visita istituzionale a Sciacca del contrammiraglio Gaetano Martinez, dallo scorso anno direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante della Capitaneria di Porto di Palermo. Un incontro si è svolto presso l' Ufficio Circondariale Marittimo alla presenza del comandante Salvatore Calandrino e dei rappresentanti delle istituzioni locali: il presidente del Consigliocomunale Calogero Bono e l' assessore Ignazio Bivona.«È stata l' occasione -dicono - per focalizzare l' attenzione sulla realtà marittima locale e fare il punto sulla situazione del porto di Sciacca».

La Nuova Sardegna

Continua la stagione turistica le navi da crociera fino a Natale

La Confcommercio assicura: i negozianti garantiranno le aperture domenicali in base agli arrivi Questa mattina è attesa all' Isola Bianca la nave tedesca Aida Blu proveniente da Palma di Maiorca

di Giandomenico Mele wOLBIA Crociere fino a Natale. Il mare porta turisti a Olbia e i commercianti possono cominciare a esultare per qualche incasso supplementare, dopo un' estate comunque positiva, con le buone notizie in arrivo dall' Isola Bianca. Per ora la certezza è il Piano accosti delle crociere della Port Authority, che indica l' ultimo approdo per sabato 26 novembre, con la nave da crociera Albatros in arrivo da Gaeta e diretta a La Spezia. Oggi intanto in porto attracca la Aida Blu, dell' omonima compagnia crocieristica tedesca, proveniente da Palma di Maiorca e diretta a **Palermo**. Ma le prospettive sono quelle di replicare lo straordinario successo di longevità della stagione 2014, con l' ultima nave sbarcata il 29 dicembre. L' **Autorità portuale** sta lavorando sulla programmazione anche per il mese di dicembre e attende l' ufficialità delle richieste da parte delle compagnie. Sicuramente un trend ormai consolidato, se si pensa che quella del 2015 è stata la stagione crocieristica più lunga della storia del porto di Olbia, con la prima nave da crociera approdata a marzo e l' ultima proprio il 20 dicembre. Un lavoro importante che raccoglie il plauso da parte della Confcommercio di Olbia, che ha puntato molto questa estate sul traffico crocieristico.

«Siamo comunque molto soddisfatti e confermiamo le aperture domenicali in base alla programmazione degli arrivi - spiega il presidente Pasquale Ambrosio -. I nostri commercianti devono avere un equilibrio sulle aperture, soprattutto dopo una stagione estiva impegnativa, in base alla potenziale presenza di un numero importante di turisti».

La data giusta sembra essere quella di domenica 23 ottobre, giorno nel quale all' Isola Bianca di Olbia sbarcheranno in coppia due navi da crociera: tornerà la Aida Blu, da Palma di Maiorca a **Palermo**, insieme alla La Bell' d' Adriatique diretta a Calvi. «La nostra speranza è quella che arrivino sempre più navi, noi facciamo la nostra parte e credo abbiamo dimostrato che, a differenza del passato, in questa stagione l' accoglienza è sempre stata garantita - conferma Ambrosio -. Anche la nostra categoria ha dimostrato più attenzione verso i turisti. Ora vogliamo programmare, anche sulla base di specifici eventi organizzati durante i weekend, che garantiscano un flusso di persone importante verso le nostre attività».

GIANDOMENICO MELE

“Un’impresa in odore di mafia al porto di Viareggio”

Interrogazione M5s Lavori affidati alla società delle mogli di due presunti affiliati ai clan. Con l’ok della Regione Toscana

di FERRUCCIO SANSA

Cosa Nostra nel porto di Viareggio. La città simbolo della Versilia, una delle località turistiche più famose d’Italia. E ad aprire la strada è una concessione firmata dagli enti pubblici. Ma sono stati fatti i controlli? L’accusa è del senatore catanese Mario Michele Giarrusso (Movimento Cinque Stelle) che ha presentato un’interrogazione parlamentare. Giarrusso cita visure camerali e soprattutto un’informativa del Comando Provinciale dei Carabinieri di Lucca risalente al maggio 2014. Cento pagine che cercano di tracciare la mappa delle infiltrazioni mafiose sulle spiagge toscane dei vip.

Racconta Giarrusso nell’interrogazione: “L’Autorità Portuale Regionale della Toscana avrebbe rilasciato nel 2015 una concessione de-

maniale marittima, nell’ambito degli interventi finalizzati alla riqualificazione ed incremento del patrimonio immobiliare dello Stato, per effettuare un intervento complessivo di riqualificazione di immobili” affacciati sul porto di Viareggio. Un’operazione consistente, in una zona dove ogni metro quadrato vale oro: “Demolizione completa e ricostruzione degli edifici esistenti, per edificare immobili su una superficie pari al 75 per cento dell’area in concessione e per una altezza pari a 9 metri”.

NULLA È STATO ancora realizzato, ma il senatore ipotizza: “Potrebbe trattarsi di residence e alberghi sul porto di Viareggio”. Ma il punto, aggiunge Giarrusso, è un altro: “La società Mgl destinataria della concessione, stando a quanto emerge dai documenti camerali, sarebbe per

il 50% ciascuna di proprietà delle signore G. M. e I. M. Le due donne secondo i carabinieri sono coniugate con Giovanni De Maria ed Ettore Cammarata indicati dalle informative dei carabinieri come esponenti del clan mafioso siciliano dei ‘Cursoti’. Uno dei due ricoprirebbe anche il ruolo di amministratore della società”. Nell’informativa - di cui il *Fatto Quotidiano* ha copia - si legge: “I soggetti sono gravati da pregiudizi penali (che nel linguaggio giudiziario possono indicare semplici denunce, ndr) per associazione a delinquere di tipo mafioso, associazione per delinquere finalizzata al traffico di stupefacenti, corruzione e falsità di scrittura”. “Se la società ha ottenuto la concessione a costruire significa che viene ritenuta pulita. Come i suoi proprietari”, replicano dall’impresa.

La delibera dell’Autorità Portuale Regionale risale al

12 ottobre 2015. Al Comitato Portuale del porto di Viareggio partecipano per il Comune di Viareggio l’assessore Valter Alberici e delegati della Regione Toscana e della Camera di Commercio di Lucca. “Vista l’istruttoria predisposta”, è scritto nell’atto che affida la concessione “alla realizzazione di un nuovo complesso edilizio”. E Giarrusso conclude: “Vogliamo sapere se gli enti che erano presenti al Comitato Portuale, a cominciare dalla Regione Toscana, hanno vigilato sui destinatari della concessione”. A leggere le carte degli investigatori sembra così lontana la Viareggio dei vip anni ’60, meta della mondanità e delle dinastie industriali italiane. Oggi arrivano gli oligarchi russi. Arrivano fiumi di soldi. “E dove ci sono ricchezze non conosciute - racconta un investigatore viareggino - cerca di annidarsi la mafia”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il senatore M. Giarrusso. LaPresse

Porto, «concessioni a membri dei clan»

L'interrogazione dei senatori Cinque stelle capitanati da Michele Giarrusso, membro della commissione antimafia

di **Donatella Francesconi**

VIAREGGIO

Infiltrazioni della malavita organizzata nel porto di Viareggio: a denunciarlo è l'interrogazione dei senatori del Movimento Cinque stelle Giarrusso, Cappellerti, Donno, Serra, Buccarella, Lezzi, Moronese, Puglia, Gaetti che sarà presentata questa mattina con una conferenza stampa al Senato.

Al ministro dell'interno Angelino Alfano e al suo collega con delega alle infrastrutture e ai trasporti, Graziano Delrio, si chiede «quali iniziative di competenza intendano assumere per verificare se gli organi territoriali preposti abbiano avviato i relativi controlli al fine di prevenire l'infiltrazione della criminalità organizzata nel tessuto economico della città di Viareggio».

Una città che gli inquirenti campani raccontano accogliere una «cellula stabile» del clan dei Casalesi, che ha avuto a che fare con le infiltrazioni mafiose, e

che non si è fatta mancare neppure la presenza della 'ndrangheta in quel porto che è stato oggetto di una capillare indagine dei carabinieri del Nucleo investigativo di Lucca, i quali hanno fissato nero su bianco, per la prima volta, il livello di corruzione di cui tanti sapevano.

Un po' come accade con i fatti che hanno portato all'interrogazione dei Cinque stelle. Siamo ancora in porto, e si tratta delle concessioni che l'**Autorità portuale** regionale ha rilasciato alla società Mgl Yachting Service Srl. Una concessione demaniale marittima, nell'ambito della riqualificazione ed incremento del patrimonio immobiliare dello Stato, «per effettuare un intervento complessivo di riqualificazione di immobili del tratto tra via Virgilio-via del Porto, attuativo delle previsioni del Piano regolatore portuale», come ricostruisce l'interrogazione. Fatti che risalgono al Comitato portuale del 12 ottobre 2015, presenti per la Regione un delegato dell'asses-

sore (Adriano Poggiali), per il Comune l'allora assessore Valter Alberici, per la Camera di commercio il delegato dal presidente (Armani) e per la Capitaneria il comandante Davide Oddone.

La richiesta della Mgl Yachting era relativa all'unificazione di due concessioni per la realizzazione di un fabbricato di 9 metri d'altezza con integrale demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti. La società - ricostruisce l'interrogazione - stando a quanto emerge dall'esame della visura camerale, «sarebbe di proprietà delle signore Armuzza Grazia e Mazza Leda per il 50%. Sia la signora Armuzza, che la signora Mazza, sarebbero coniugate con due noti esponenti del clan mafioso siciliano dei "Cursoti" e, in particolare, la signora Armuzza sarebbe coniugata con Giovanni De Maria, il quale ricoprirebbe anche il ruolo di amministratore della suddetta società; mentre la signora Mazza, risulterebbe coniugata con Cammarata Ettore,

anche lui, secondo la magistratura, noto esponente dello stesso clan». Due nomi, quelli di De Maria e Cammarata, che compaiono anche nelle informative dei carabinieri del Nucleo investigativo di Lucca (2014) relative all'inchiesta che dalla corruzione in porto si è estesa al Comune, alle sue partecipate, all'ufficio lavori pubblici. Inchiesta archiviata dopo che il Gip Mugnai ha negato l'autorizzazione a perquisizioni e intercettazioni, interrompendo così le indagini sposando pienamente la tesi dei difensori e criticando l'operato dei carabinieri. «Giovanni De Maria ed Ettore Cammarata - scrivono i carabinieri che ne analizzano i molteplici legami in porto e non solo - sono soggetti gravati da pregiudizi penali per associazione a delinquere di tipo mafioso, associazione per delinquere finalizzata al traffico di stupefacenti, corruzione e falsità di scrittura». La descrizione non termina e si aggiunge, tra l'altro, che entrambi «risultano appartenenti al clan dei Cursoti di "Cosa Nostra"».



Una veduta del porto di Viareggio dall'alto (foto d'archivio)



Michele Giarrusso (Cinque stelle)

Il baby di Lampedusa che piace al Real e sogna il Napoli

DIEGO GARGIULO HA 11 ANNI E HA GIÀ PARTECIPATO A UNO STAGE NELLA CITTADELLA D' ALLENAMENTO DEI GALACTICOS GIORGIO RUTA Destro, sinistro, destro. Diego palleggia con la facilità dei grandi campioni, a pochi metri dai barconi della speranza. Gioca per ore sul polveroso campo di fronte al vecchio porto di Lampedusa questa promessa del calcio. Diego Gargiulo, 11 anni, centrocampista centrale, fa gola a molti procuratori. Al negozio di souvenir in via Roma, nella strada principale dell' Isola, c' è un via vai di agenti. «Dove lavorano i Gargiulo? » chiedono uomini in giacca e cravatta prima di trovare la piccola boutique della famiglia. E a volte lo trovano lì davanti a sbattere la palla contro il muro, a imitare i giocatori della sua squadra preferita, il Napoli.

Di Diego si è interessato anche il Real Madrid. «L' anno scorso ha partecipato a un campus organizzato dai madrileni a Palermo. È stato notato e ha trascorso una settimana nella cittadella della squadra spagnola con campioncini venuti da tutto il mondo», racconta il padre Antonio, ancora in contatto con la società. Quando al piccolo Diego

dissero che doveva fare le valige per andare a trovare i Galacticos, lui commentò entusiasta: «Voglio vedere Cristiano Ronaldo». Ma il suo giocatore preferito fino all' anno scorso era «il numero 9 del Napoli», dice senza pronunciare, per la delusione, il nome di Gonzalo Higuain, venduto alla Juve.

Ha una marcia in più Diego, ha il passo più svelto, quello che gli servirà per volare da Lampedusa per raggiungere le stelle del calcio. Lui si allena con la spensieratezza dei bambini, protetto dalla famiglia. «La cosa che davvero mi interessa è che si diverta, che si confronti con altri ragazzini. Ma, sia chiaro, deve studiare», continua il padre Antonio. La mamma Fortuna ha qualche preoccupazione in più: «Ho paura che lasci l' Isola».

I Gargiulo arrivano a Lampedusa da Napoli, quindici anni fa. Se ne innamorano e aprano il negozio in via Roma. Il piccolo Diego è cresciuto qui e già a quattro anni tirava calci al pallone nella Sporting Lampedusa. Adesso gioca con l' Asd Atletico Lampedusa. Qualcuno lo paragona a Totti, ma per il padre somiglia a Javier Mascherano.

Diego non si monta la testa, si allena tre volte a settimana, ma nel tempo libera e sempre lì a giocare con gli amici. Sorride il campioncino mentre guarda il Mediterraneo: «Il mio sogno è giocare nel Napoli».

Il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto interviene al Parlamento Europeo

Strasburgo, 12 ottobre 2016 - Il 5 ottobre scorso, il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Vincenzo Melone è intervenuto presso la sede di Strasburgo del Parlamento Europeo. L'invito è giunto dal Presidente On. Martin Schultz in occasione dell'Assemblea dell'Unione per il Mediterraneo, composta da 43 paesi rivieraschi del Mediterraneo, che si riuniscono per trattare questioni strategiche della macroregione secondo principi di responsabilità condivisa; tra queste, l'emergenza migratoria del Mediterraneo centrale, che è stato il tema primario dell'incontro.

Nel suo intervento, il Comandante Generale ha portato la testimonianza dell'attività condotta dalla Guardia Costiera italiana nel Mediterraneo, per la quale la prestigiosa platea ha manifestato apertamente il proprio interesse ed il proprio apprezzamento. Nell'occasione, è stato anche proiettato il filmato *"Blue Wings"*, che ha offerto un esempio concreto dell'impegno del Corpo agli Alti rappresentanti dell'Unione e agli europarlamentari presenti, i quali, colpiti dalle toccanti immagini, hanno proposto la proiezione dello stesso filmato a favore dell'Assemblea parlamentare in seduta plenaria.

Significative le parole che, al termine dell'incontro, il Presidente Schultz ha voluto rivolgere alla Guardia Costiera, manifestando inoltre la volontà di valorizzare il filmato *"Blue Wings"* in occasione del prossimo Consiglio dei Capi di Stato e di Governo europei: *"Voi state facendo un miracolo umanitario e siete l'orgoglio dell'Europa"*.

Il Secolo XIX

Costa, maxi -centro logistico a Marsiglia

La base francese servirà da supporto alle attività di manutenzione della flotta

GENOVA. Una grande area di stoccaggio, nel porto di Marsiglia. Un intero magazzino, forse qualcosa di più, dedicato alla parte tecnica delle navi: dove conservare pezzi di ricambio per motori, eliche, arredamenti e tutto il necessario per effettuare lavori di manutenzione e ristrutturazione a bordo delle unità. La compagnia Costa Crociere sceglie di investire nella città francese e conferma al Secolo XIX/The MediTelegraph che, nello scalo transalpino, nascerà un nuovo "centro tecnico" progettato dalla società controllata dal gruppo americano Carnival.

Per il momento c'è ancora massimo riserbo sul valore dell'investimento, così come sulla reale metratura dell'area portuale che la compagnia prenderà in gestione a Marsiglia. Ma dagli uffici genovesi di piazza Piccapietra spiegano l'operazione come una «normale conseguenza» dopo l'accordo siglato, lo scorso agosto, con la società San Giorgio del Porto. L'intesa, annunciata quest'estate, prevede lo sviluppo di un centro di eccellenza mondiale per le riparazioni e le trasformazioni navali con l'ingresso di Costa Crociere, con una quota del 33,3%, in Chantier Naval de Marseille, realtà controllata dalla genovese San Giorgio del Porto.

C'è di più: è già stato stanziato un primo investimento di 10 milioni di euro che consentirà di incrementare l'efficienza dello stabilimento e massimizzare le potenzialità del bacino portuale numero 10, in grado di ospitare navi di grandi dimensioni. L'investimento, inoltre, comporterà benefici sia in termini occupazionali diretti che per lo sviluppo dell'indotto.

Ma quali ripercussioni avrà su Genova e Savona il nuovo progetto a Marsiglia?

Secondo la compagnia non ci saranno tagli negli uffici di Genova - dopo il trasferimento in Germania della divisione Marine Operations e neppure a Savona, dove le attività svolte sono di tutt'altro tipo. In particolare, nella città della Torretta, home port di Costa Crociere e hub per le principali operazioni di rifornimento delle navi, non ci saranno riduzioni del personale e nessuna delocalizzazione è stata presa in considerazione.

La nuova area di stoccaggio che nascerà a Marsiglia, fanno sapere da Costa Crociere, avrà il compito di agevolare il lavoro di manutenzione e riparazione che verrà fatto a bordo delle navi e che prima dell'accordo siglato con San Giorgio del Porto veniva effettuato in vari porti italiani, da Palermo a Genova, a seconda della disponibilità dei bacini di carenaggio in gestione ai singoli cantieri.

D'altra parte, solo qualche mese fa, Michael Thamm, amministratore delegato di Costa, dopo l'arte e spettacolo, enogastronomia, moda e shopping, aree verdi, termalismo -: l'Italia deve tornare a essere leader nel mondo per capacità di elaborazione di un modello vincente che sappia mobilitare tutte le risorse disponibili.

VINCENZO CHIERCHIA