



## Dai Porti:

### Venezia:

**"...stop alla consulta a perforazione nella laguna..."**  
(Il Messaggero Marittimo)

### Genova:

**"...Aeroporto il rilancio può avvenire..."** (Il Secolo XIX)

**"...Salone, Blueprint, Erzelli..."** (La Repubblica GE, Il Secolo XIX)

**"...La decisione spetta a Bucci..."** (Il Secolo XIX)

**"...Doganalisti, lo "scagno" non basta più..."** (Il Secolo XIX)

**"...il Tar respinge ricorso..."** (Ansa)

### La Spezia:

**"...bando pubblico per nomina componente Comitato di Gestione..."**  
(Ferpress, Messaggero Marittimo)

### Ravenna:

**"...ok a protocollo per migliorare sicurezza lavoro ..."** (Ansa)

### Livorno:

**"...Il Tar boccia Nogarini ..."** (Il Tirreno, Il Messaggero Marittimo, Isole24Ore.com)

**"...Imprenditori a ministero e Authority ..."** (Corriere Marittimo, Il Tirreno, La Nazione, Il telegrafo)

### Civitavecchia:

**"...Movimentazione, vola l'agroalimentare..."** (Informazioni Marittime)

**"...Pd: Merdritto torna a dormire..."** (Trc Giornale)

### Napoli:

**"...a settembre via ai dragaggi..."** (Informazioni Marittime)

### Cagliari:

**"...completata riqualificazione waterfront portuale..."**  
(Informazioni Marittime)

### Messina:

**"...Authority senza Presidente..."** (Gazzetta del Sud)

## Notizie da altri porti Italiani e esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

## Il Messaggero Marittimo

## Venezia: stop della Consulta a perforazioni nella laguna

VENEZIA - «Non sarà più possibile effettuare perforazioni nella Laguna di Venezia in quanto sussistono pericoli di subsidenza delle coste. La norma prevista dal Governo è pertanto "irragionevole"». Lo afferma, nella sentenza n. 170 del 12 Luglio 2017, la Corte Costituzionale ac-  
(continua in ultima pagina)

## Venezia stop Consulta

coogliendo il ricorso proposto dalla Regione Veneto contro la norma rivolta a permettere la riattivazione delle attività petrolifere davanti alla Laguna di Venezia, e ha così dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 38, comma 10, del d. l. n. 133 del 2014, che aveva concesso al ministero dello Sviluppo economico, di concerto il ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, pur sentite le Regioni interessate, di autorizzare l'effettuazione di progetti sperimentali di ricerca e coltivazione di giacimenti di idrocarburi per un periodo non superiore a cinque anni, in zone di mare localizzate nel mare continentale e in ambiti posti in prossimità delle aree di altri Paesi rivieraschi.

«Si tratta di uno straordinario successo - ha commentato il presidente della Regione Veneto - in quanto il nostro ricorso è arrivato dove non era arrivato il referendum contro l'espansione delle attività estrattive in mare che fu votato nell'Aprile dello scorso anno e malgrado i vari edulcoramenti che il Governo ha apportato all'art. 38 al fine di rendere inoperanti i quesiti referendari e superare le varie censure di incostituzionalità dell'art. 38 che noi, come altre regioni avevano sollevato contro una disposizione più ingiusta e pericolosa che utile agli interessi nazionali».

Una volta di più abbiamo avuto successo nel difendere le coste e la città di Venezia dal rischio di patire un ulteriore inabissamento nei prossimi anni a fronte di interessi, anche economici, di gran lunga meno meritevoli della tutela della città e della costa».

Per la Regione Veneto, rappresentata in causa dall'avvocato Ezio Zanon e dal professor Luca Antonini, la disposizione è apparsa infatti da subito elusiva del divieto di estrazione di gas nell'Alto Adriatico, imposta dall'art. 4 della L. 9 Gennaio 1991, art. 4, poi dalla legge 31 Luglio 2002, art. 179, e infine ribadita dall'art. 8 della legge 25 Giugno 2008, n. 112, perché di fatto ripristinava la possibilità di intraprendere quelle attività estrattive di metano che negli anni scorsi hanno dato luogo alla subsidenza della costa veneta.

La Regione infatti non ha affatto condiviso e ritenuto non giustificabile lo scopo dichiarato della legge dichiarata incostituzionale di "tutelare le risorse nazionali di idrocarburi (...) per assicurare il relativo gettito fiscale allo Stato e al fine di valorizzare e provare in campo l'utilizzo delle migliori tecnologie nello svolgimento dell'attività mineraria».

Tali intendimenti nascondevano il tentativo di superare la previsione dell'art. 8, comma 1, della L. 112/2008 secondo il quale il divie-

to di ricerca e coltivazione di giacimenti di idrocarburi nel Golfo di Venezia deve rimanere fermo fin quando il Consiglio dei Ministri, d'intesa con la regione Veneto, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, non abbia definitivamente accertato la non sussistenza di rischi apprezzabili di subsidenza sulle coste, sulla base di nuovi e aggiornati studi, che dovranno essere presentati dai titolari di permessi di ricerca e delle concessioni di coltivazione.

Il comma 10 dell'art. 38 del D. Lgs. 133/2014 prevedeva invece che fosse il Ministero dello Sviluppo economico a valutare e monitorare i progetti di ricerca comedati sia da un'analisi tecnico-scientifica che dimostrasse, previo espletamento della procedura di valutazione di impatto ambientale, l'assenza di effetti di subsidenza dell'attività sulla costa sull'equilibrio dell'ecosistema e sugli insediamenti antropici. Potendo sospenderli solo qualora fosse stata accertata la ripresa della subsidenza.

Nelle proprie difese la Regione Veneto ha evidenziato il paradosso per cui a fronte del più generale divieto la drena non tutelava Venezia e la costa dal rischio di subsidenza e che in tal modo si correva il rischio di una ingiustificata ripresa della subsidenza. Questo in violazione del principio di ragionevolezza dell'or-

dinamento, sancito dall'art. 3 della Costituzione, e della violazione del principio di precauzione in materia di tutela della salute e dell'ambiente contenuto nell'art. 191 del Trattato dell'Unione europea.

La Corte ha sposato in pieno le difese regionali ritenendo che la norma censurata «a fronte del precedente reiterato divieto di attività minerarie nel Golfo di Venezia fino a quando non sia definitivamente accertata «la non sussistenza di rischi apprezzabili di subsidenza sulle coste» (art. 8, comma 1, del d. l. n. 112 del 2008), prevede la sperimentazione «delle migliori tecnologie nello svolgimento delle attività minerarie» proprio nell'area in questione - quantomeno connotata da un alto grado di rischio ambientale, alla luce della precedente norma, peraltro ad oggi non abrogata - e la consente fino a quando l'effetto di subsidenza non si sia verificato, prevedendone pertanto l'interruzione quando l'eventuale danno si sia ormai prodotto».

In tal modo essa non bilancia affatto i valori che vengono in rilievo, bensì sacrifica agli interessi energetici e fiscali - desumibili dalle finalità esplicitamente perseguite - quello alla salvaguardia dell'ambiente, ossia proprio il bene che l'impianto normativo intenderebbe maggiormente proteggere. Di qui la palese irragionevolezza della disposizione e la fondatezza della questione proposta».

## L'AEROPORTO DI GENOVA

### Signorini: «Manager per il Colombo, c'è il candidato» Spunta Consalvo

GILDA FERRARI

**GENOVA.** Marco Consalvo, il manager che ha portato l'aeroporto di Napoli a superare i 5 milioni di passeggeri, potrebbe essere il prossimo amministratore delegato (o direttore generale) del Cristoforo Colombo di Genova. Paolo Signorini, presidente dell'Autorità portuale, socio di controllo dell'aeroporto genovese, non conferma il nome, ma ne conferma il profilo. Nell'in-

tervista al *Secolo XIX* spiega di aver scelto un manager in grado di allineare il "Colombo" alla crescita generalizzata del settore, che invece Genova ha finora mancato. Obiettivo comunque non agevole perché «siamo circondati da quattro aeroporti forti come Nizza, Torino, Milano e Pisa». Ma le possibilità di rilancio ci sono, partendo «dal fronte turistico e sanitario» e puntando sulla riqualificazione della pista dell'atterraggio e dell'aerostazione.

L'ARTICOLO è un'analisi di CAROZZI >> 15

IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE, SOCIO DI CONTROLLO: «DA DEFINIRE ALCUNI EQUILIBRI»

## «Aeroporto, il rilancio può avvenire»

Signorini: «Per Genova un manager che ha esperienza in scali di questo tipo»

### L'INTERVISTA

GILDA FERRARI

**GENOVA.** Il manager lo ha individuato. Sull'esito della mediazione e degli approfondimenti in corso si dice ottimista. Nella giornata dell'assemblea degli azionisti del Colombo, in questa intervista al *Secolo XIX* Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, racconta i progetti del socio di controllo dell'aeroporto di Genova.

**Com'è andata l'assemblea degli azionisti?**

«Bene. Abbiamo approvato e motivato il modello del cda a 5 componenti, che è consono a una società con tre soci. Ma abbiamo rimandato a mercoledì 26 le nomine e compensi degli amministratori perché

stiamo ancora definendo con i soci, Regione e Comune alcuni equilibri gestionali.

**Come socio di controllo, l'Authority ha individuato il manager per il Colombo?**

«Abbiamo individuato la candidatura adatta alle esigenze di Genova in base a una rosa di profili selezionati. Stiamo definendo i dettagli, che sono figli degli approfondimenti che ci hanno fatto rimandare al 26: la materia è investita dalla riforma Madia che riguarda anche i compensi, fondamentali per fare una proposta al manager».

**Chi è il manager?**

«Preferisco avere il contenuto economico, prima di fare nomi».

**Profilo?**

«Ha una consolidata esperienza nel rafforzamento della posizione competitiva di scali tipo il Colombo. Ho puntato su un profilo che ha avuto ottimi risultati in aeroporti di

scala strategica macro regionale come, appunto, Genova».

**Punti di forza?**

«È una persona che è stata protagonista del rilancio di uno dei principali scali italiani all'epoca paragonabile al Co-

lombo. Ha esperienza di gestione con operatori internazionali e avuto esperienze in diversi aeroporti italiani».

**Sarà ad o dg?**

«L'Authority punta a farlo entrare come ad, ma entram-

be le figure sono adatte ed entrambe soggette a verifiche».

**Paolo Odone e Gianni Vassallo sono candidature condivise per il cda?**

«Finora i nomi fatti da soci e istituzioni sono questi due. Il

cda deve accogliere diverse vocazioni, altrimenti l'aeroporto non sarebbe l'asset territoriale che è. Authority e Adr hanno una visione più tecnica, candideremo profili più tec-

nici. Sarà un cda completo».

**Genova da un anno e mezzo perde passeggeri. Perché?**

«Genova è servita da un bacino naturale di popolazione non adeguato a mantenere un aeroporto autonomo: la Liguria ha 1,5 milioni di abitanti, a fronte di un bacino che dovrebbe essere di 3 milioni. E siamo circondati da 4 aeroporti forti come Nizza, Torino e Milano, Pisa. Ma si possono fare ragionamenti interessanti sul fronte turistico e sanitario. Si può avere una crescita sul cargo e sull'aviazione generale. Ci sono nicchie dove si può crescere. Ma land site e acrostazione vanno riqualificati, perché davvero non sono all'altezza della città».

**La privatizzazione è ancora un obiettivo?**

«Penso che sia inappropriato che l'Authority sia proprietaria di un aeroporto, ma oggi non ci sono le condizioni per privatizzare. La flessione delle quote di mercato e la vicinanza di competitor forti richiedono, anzitutto, di trovare una strategia che giustifichi l'interesse di investitori privati su Genova, che resta una piazza con punti di forza geografica ed economica».

**Se la soluzione del manager per il rilancio dovesse per qualche ragione naufragare, lei cosa farà?**

«Insieme agli altri soci, alla Regione e al Comune cercherò di rafforzare il più possibile il cda. Ma è talmente ovvio che l'aeroporto debba avere una guida manageriale adeguata, che sono convinto che tutti i problemi saranno superati».

gilda.ferrari@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

### LA GESTIONE

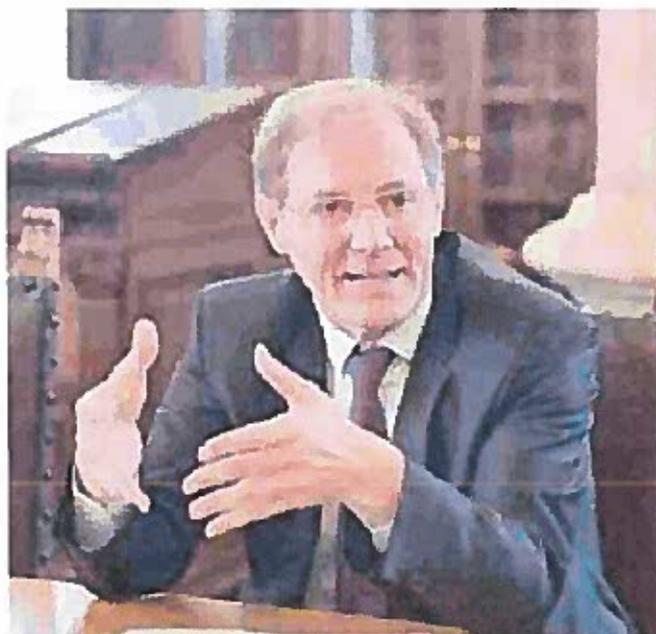
*È talmente ovvio che lo scalo debba avere una guida manageriale adeguata, che sono ottimista sull'esito*

### IL TRAFFICO

*Ci sono margini di crescita su turismo, sanità, aviazione generale e cargo*

**PAOLO SIGNORINI**

Presidente dell'Authority di sistema



IL VERTICE IL GOVERNATORE INCONTRA IL SINDACO: «UNITÀ ANCHE CON IL PORTO»

## Salone, Blueprint, Erzelli asse Toti-Bucci-Signorini “Ricominciamo da tre”

MASSIMO AONELLA

**H**ANNO vinto le elezioni insieme, Bucci e Toti. Il candidato, forte del traino del governatore della Liguria, ha conquistato Palazzo Tursi e adesso, da sindaco, riflette con il presidente della Regione nella sua nuova veste istituzionale. Inevitabile che il primo incontro, che va in scena in una rovente mattina di luglio, finisca per rifocalizzare quelle emergenze che già in campagna elettorale erano state individuate. Adesso, però, dalle parole bisogna passare ai fatti e Bucci sa bene che non sarà facile. A cominciare dalla partita degli Erzelli che Bucci conosce molto bene per averla frequentata da manager, prima in Carestream poi in Liguria Digitale, lui che è stato fra i soci che a partecipare alla nascita di Ght. E che dire del waterfront portuale temporaneamente finito sul binario morto, dopo il flop del contest internazionale che nessuno ha vinto? Ora quel treno che la matita di Renzo Piano aveva ancora una volta disegnato, regalandolo agli enti loca-

li, andrà rapidamente messo sulla rotta giusta, per tentare di arrivare a destinazione. Ma c'è già una scadenza imminente che può misurare la capacità di Genova di essere protagonista, è quella di fine settembre con il Salone Nautico. Da qui i due iniziano a riflettere, aprendo poi la discussione al pomeriggio ai vertici di Ucina, a cui tocca l'organizzazione dell'evento.

«Il prossimo Salone Nautico sarà presentato qui a Genova nel Salone di rappresentanza di Palazzo Tursi» annuncia Toti per voler rimarcare il legame con l'ormai unico grande evento internazionale di cui può ancora fregiarsi la Lanterna. Per questo, anche per questo, va difeso e sostenuto. «La presentazione istituzionale — aggiunge Toti — la faremo qui, quella commerciale è possibile che Ucina voglia farla in un'altra città ma dipende da loro che sono gli organizzatori del Salone».

Non sfugge al governatore che adesso tutte le istituzioni parlino la stessa lingua, essendo anche comune la matrice politica (Paolo Signorini in porto è una figura tecnica scelta dal mi-

nistro Delrio, ma certo non è sgratito alla Regione di cui era segretario generale). «Credo che sia già una svolta — dico — il fatto che si faccia qui e che il Comune, la Regione e l'Authority lavorino non solo per fare un grande salone ma per dare una definitiva sistemazione a quelle aree anche per altri investimenti legati sempre al mondo della nautica. Entro i prossimi tre mesi credo che su questo arriveremo a una definizione abbastanza compiuta». Si ribadirà la centralità del salone a Genova, ma si getteranno anche le basi per provare a definire una volta per tutte i contorni del nuovo waterfront del levante. Per completare il lavoro che nel '92 Renzo Piano aveva fermato ai Magazzini del Cotone, è arrivato il suo Blueprint, ma il tempo passa e il disegno continua a restare tale. Da qui la volontà di Bucci, Toti e Signorini di provare a scardinare le incrostazioni di questi ultimi anni e ripartire. «La settimana prossima istituiremo la prima cabina di regia sul waterfront di Genova — annuncia Toti — Esiste già la cabina di regia per il parco degli Erzelli presieduta

dal sindaco Bucci, che sarà convocata a breve, riprenderemo in mano i dossier su cui il disallineamento tra istituzioni all'epoca del sindaco Doria era abbastanza evidente e credo che entro fine anno si possa chiudere le partite sul tavolo, dalla sistemazione dell'area della Fiera di Genova, alla partenza di Erzelli arricchito dall'ospedale di Ponente, fino all'aeroporto».

Da levante a ponente, insomma, si giocano le sfide genovesi. E proprio a Sestri si concentrano partite molto interessanti, come il futuro del Cristoforo Colombo e il destino del Parco Scientifico e Tecnologico degli Erzelli. L'accordo finale che sancisca l'arrivo della Scuola Politecnica in cima alla collina hi tech slitta sempre un po' in avanti. Sono tutti d'accordo, ma pare sempre mancare qualche carta. Il rischio che a questo punto si rimandi tutti in autunno è più che mai concreta.

L'impressione è che comunque la questione sia ormai prossima alla sua soluzione. Nel frattempo, sugli Erzelli, si farà spazio al nuovo ospedale del Ponente per cui si prospetta l'arrivo di Humanitas.

## NUMERI

### 1 IL NAUTICO

"Il prossimo Salone Nautico sarà presentato qui a Genova nel Salone di rappresentanza di Palazzo Tursi" annuncia Bucci. "La presentazione istituzionale — aggiunge Toti — la faremo qui, quella commerciale è possibile che Urina voglia farla in un'altra città ma dipende da loro che sono organizzatori"



### L'INCONTRO

Il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti insieme al sindaco Marco Bucci al termine del loro primo incontro istituzionale a Palazzo Tursi

### 2 WATERFRONT

"La settimana prossima istituiremo la prima cabina di regia sul waterfront di Genova" annuncia Toti. "Esiste già la cabina di regia per il parco tecnologico degli Erzelli presieduta dal sindaco Marco Bucci, che sarà riconvocata a breve. Riprenderemo in mano tutti i dossier più importanti"

### 3 ERZELLI

"Il disallineamento tra istituzioni all'epoca del sindaco Doria era evidente — dice Toti — e credo che entro fine anno si possa chiudere le partite sul tavolo, dalla risistemazione dell'area della Fiera di Genova, alla partenza di Erzelli arricchito dall'ospedale di Ponente, fino all'aeroporto"



**AUTHORITY** DI GENOVA E SAVONA. LA DECISIONE SPETTA A BUCCI

## Board del porto, quattro in corsa per il posto dell'ex sindaco Doria

Nella rosa dei papabili Castelbarco, i fratelli Maresca e Vianello

**MATTEO DELL'ANTICO**

**GENOVA.** Il nome dovrebbe essere fatto al più tardi a fine mese, quando a Palazzo San Giorgio è prevista l'ultima riunione del comitato di gestione prima di una breve pausa estiva.

Potrebbe dunque essere il 26 luglio la data in cui si saprà chi prenderà il posto dell'ex sindaco di Genova, Marco Doria, nel board di Palazzo San Giorgio. In corsa, secondo fonti vicine al dossier, ci sarebbero al momento quattro nomi: il principe Castelbarco Albani, Francesco Maresca - nella nuova giunta ge-

novese di centro-destra consigliere delegato a "Porto e Mare" -, Davide Maresca, fratello di Francesco e avvocato dello Studio legale Maresca & Partners e Mauro Vianello, presidente della cooperativa Santa Barbara. Il compito di indicare chi prenderà il posto di Marco Doria nel board tocca al nuovo sindaco di Genova, Marco Bucci, visto che a Palazzo Tursi spetta di diritto un posto nel comitato di gestione dei porti di Genova e Savona. Attualmente il board è composto, oltre che dall'ex primo cittadino del capoluogo ligure, da altri tre soggetti: Francesco Parola (Regione

Liguria), Rino Canavese (comuni di Savona-Vado) e Domenico Napoli (Capitaneria di Porto).

Per il momento - contrariamente alle previsioni - Doria ha deciso di non abbandonare l'incarico dopo l'elezioni di Bucci. Se le dimissioni non dovessero arrivare nei prossimi giorni, sarà molto probabilmente il nuovo inquilino di Palazzo Tursi a dare il benvenuto al suo predecessore ritirando il mandato di Doria e nominando di conseguenza una nuova figura.

[www.themeditelgraph.it](http://www.themeditelgraph.it)

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

# Doganalisti, lo "scagno" non basta più

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** L'hanno subito prima le grandi compagnie dello shipping, sta toccando i terminal e ora l'onda lunga della concentrazione tocca anche il settore degli spedizionieri doganali.

«Entro il 2020 la prospettiva è di una riduzione drastica nel numero - spiega Alessandro Laghezza, alla guida del gruppo omonimo - Calcoliamo che il settore perderà il 50% delle attuali agenzie». La previsione nerissima è condivisa in parte dal presidente di Agespedo Claudio Melandri: «È vero che l'introduzione del nuovo codice doganale europeo sta cambiando il settore, ma noi garantiamo ancora professionalità e attenzione al cliente: diamo servizi che i grandi gruppi non possono fornire». Nel 2020 entrerà in vigore la liberalizzazione voluta dall'Unione Europea: un'agenzia di Rotterdam potrà competere con una di Genova e viceversa: «Ma sono convinto che ci vorranno più di tre anni perché il sistema venga reso omogeneo in tutti i paesi». L'orologio però scorre per tutti i 1.800 spedizionieri doganali italiani, anche sul fronte dell'età. Sono tanti gli "anziani" che fanno questo mestiere: «Il ricambio è difficile - dice Melandri - ma qualche giovane c'è ancora». Le microagenzie sono migliaia

e la «polverizzazione è massima - dice Laghezza - Per me la soluzione migliore è l'outsourcing da parte dei grandi gruppi logistici e industriali che individuano soggetti ad alta specializzazione nelle spedizioni doganali con copertura su tutto il territorio nazionale, attraverso contratti di servizio». È il gruppo dell'imprenditore

spezzino si è attrezzato su questo fronte. «Per me, invece, è un po' prematuro dire che la soluzione è la concentrazione - dice Melandri - ma certamente il nuovo codice europeo non ci ha aiutato. Abbiamo sempre svolto un lavoro importante: ora sarà permesso a chiunque di venire a lavorare qui standosene a Rotterdam o

Amburgo». Tra gli scogli da affrontare per Melandri c'è quello delle tariffe: «Un problema esiste: le tariffe devono essere remunerative, come avviene per qualsiasi altro ordine professionale. Stiamo invece tendendo ad una riduzione che non reputo corretta». Per Laghezza invece il fenomeno è già in atto: «c'è un

grande assorbimento delle piccole agenzie e dei singoli spedizionieri doganali da parte delle aziende strutturate con dimensioni nazionali». Il quadro però conduce, per Melandri ad un doloroso finale: «A Genova c'è un know how che rischiamo di perdere».

[www.themeditelegraph.it](http://www.themeditelegraph.it)

## Porti: piattaforma di Vado, il Tar respinge il ricorso di Italia Nostra

No alle richieste contro il via libera della Regione Liguria alla variante



(ANSA) - GENOVA, 13 LUG - Il Tar della Liguria ha respinto e ritenuto inammissibile il ricorso di Italia Nostra contro l'impatto ambientale della variante della piattaforma multi-funzionale nel porto di Vado. L'associazione ecologista aveva contestato la delibera della giunta regionale ligure e il parere positivo del comitato tecnico regionale che hanno dato via libera alla compatibilità ambientale (Via) delle modifiche per la maxi opera.

## AdSP Mar ligure orientale: bando pubblico per nomina componente Comitato di Gestione

(FERPRESS) – La Spezia, 13 LUG – La Segreteria Generale del Comune della Spezia informa che è stato approvato dal Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini il bando pubblico per l'acquisizione delle candidature per la prossima nomina di un componente del Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare ligure orientale (AdSP);

Le candidature per la nomina dovranno pervenire alla Segreteria Generale entro le ore 12.30 del 31/07/2017 con una delle seguenti modalità:

a mano presso la Segreteria Generale del Comune della Spezia, nella sede di Piazza Europa 1 – 19124 La Spezia (SP) – primo piano nei seguenti orari: dal Lunedì al venerdì dalle 8:00 alle 13.45 e il sabato dalle 8.00 alle 12.00;

a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento all'indirizzo Segreteria Generale del Comune della Spezia, nella sede di Piazza Europa 1 – 19124 La Spezia (SP). Non farà fede il timbro dell'Ufficio postale accettante;

a mezzo posta elettronica certificata al seguente indirizzo PEC:  
segreteriagenerale.comune.laspezia@legalmail.it

## Spezia: bando per la nomina nel Comitato di Gestione

LA SPEZIA - Bando pubblico anche a La Spezia «per l'acquisizione delle candidature per la prossima nomina di un componente del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure orientale (AdSp)». La Segreteria generale del Comune spezzino informa che è stato ap-  
(continua in ultima pagina)

## La Spezia: un bando

provato dal neo sindaco Pierluigi Peracchini il bando pubblico.

Le candidature per la nomina dovranno pervenire alla Segreteria generale entro le ore 12.30 del 31/07/2017. Potranno essere recapitate a mano presso la Segreteria generale del Comune della Spezia, nella sede di piazza Europa 1 dal lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 13.45 e il sabato dalle 8.00 alle 12.00 oppure a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento all'indirizzo Segreteria Generale del Comune della Spezia, nella sede di piazza Europa 1 - 19124 La Spezia. Non farà fede il timbro dell'Ufficio postale accettante.

Inoltre potranno pervenire anche a mezzo posta elettronica certificata al seguente indirizzo Pec: segreteria generale comune. laspezia@legalmail.it.

## Porti: ok protocollo per migliorare sicurezza lavoro Ravenna

Prefettura, azioni concrete in una realtà produttive trainante



(ANSA) - RAVENNA, 13 LUG - E' stato nuovamente sottoscritto il Protocollo d'Intesa Quadro per il miglioramento della sicurezza del lavoro nell'ambito portuale di Ravenna, "che rappresenta un punto di partenza di un'iniziativa condivisa dalle Istituzioni, dalle Imprese e dalle Organizzazioni dei lavoratori". Lo rende noto la Prefettura al termine di un incontro, organizzato e coordinato dal Prefetto Francesco Russo, cui erano presenti il sindaco, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, un rappresentante di Confindustria Romagna, rappresentanti delle Organizzazioni sindacali e della Cooperativa Portuale.

Dopo mesi di lavoro - prosegue la nota - "è stato trovato un punto d'intesa che consentirà di avviare, anche grazie al contributo economico dei soggetti firmatari, azioni concrete in una delle più trainanti realtà produttive del territorio per il miglioramento della sicurezza sul lavoro, che costituisce un valore primario per la collettività. Le Istituzioni, al momento della sottoscrizione del Protocollo, hanno espresso la loro gratitudine per la sensibilità dimostrata dalle Associazioni datoriali, dalle Organizzazioni Sindacali e dalla Cooperativa Portuale che si sono fatte parte attiva di questo progetto. Un accordo che pone l'area portuale di Ravenna all'avanguardia sul fronte della qualità, in un settore particolarmente delicato quale la sicurezza sui luoghi di lavoro, e che consentirà alle aziende che operano all'interno dell'area di avere uno strumento che rafforza la competitività sul mercato".

# Porto, il Tar bocchia Nogarin

Ma il sindaco insiste: «Mi ricandido al comitato portuale» ■ ZUCHELLI IN CRONACA

## Nomina, il Tar dà torto al Comune Ma Nogarin insiste: mi autoindico

Respinta la richiesta di sospensiva, i giudici entreranno nel merito solo fra qualche mese

Palazzo Rosciano chiede al ministero se il comitato di gestione può nascere senza un componente

di Mauro Zucchelli  
LIVORNO

Sul ring del Tar, nella guerra del Comune contro l'Authority, a colpi di carte bollate, il primo round se l'è aggiudicato Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale. Sia chiaro, stiamo parlando semplicemente della richiesta di sospensiva avanzata da Palazzo Civico e non del giudizio di merito: in ballo è il ricorso del sindaco Filippo Nogarin contro il rifiuto del presidente dell'Authority, Stefano Corsini, di accettare la designazione del sindaco in rappresentanza del Comune all'interno del comitato di gestione, una sorta di consiglio d'amministrazione previsto dalla riforma Delrio.

### LE MOTIVAZIONI

In buona sostanza, il no alla sospensiva si fonda su una coppia di ragioni. L'una: non c'è il requisito del "fumus boni iuris", cioè una certa qual fondatezza giuridica del ricorso almeno per quanto possa apparire da un sommario esame. L'altra: non c'è «nemmeno il pericolo di un danno grave e irreparabile» ai danni del Comune di Livorno. Entrambe hanno alle spalle una sottolineatura messa nero su bianco dal collegio presieduto da Armando Pozzi: gli interessi del Comune possono essere tutelati anche mediante

proprio il provvedimento dell'Authority che respinge sì il nome del sindaco ma chiede «una nuova designazione da parte del sindaco al comitato di gestione». Non solo: dal punto di vista formale, il Tar segnala che il componente del comitato di gestione doveva essere «designato dal sindaco», anziché «dalla giunta comunale così com'è avvenuto in concreto».

Il sindaco Nogarin potrebbe puntualizzare che la designazione l'ha fatta lui, perché sua è la forma in calce alla comunicazione all'Authority, aggiungendo semmai che la delibera di giunta è una scelta di supporto e condivisione politica. In realtà, nel post su Facebook fa l'esatto contrario: prende la palla al balzo per ribadire che: 1) il Tar dice che «il sindaco, e soltanto il sindaco, deve indicare il referente del Comune di Livorno» nel comitato di gestione e «deve farlo scegliendo qualcuno in cui ripone la massima fiducia»; 2) questo è l'«unico punto» alla base della scelta del tribunale amministrativo di respingere al mittente la sua richiesta.

### NOGARIN CONTRATTACCA

Dunque, secondo Nogarin, non c'è che da sanare questo intoppo formale e ribadire la propria auto-designazione: anzi, dice papale papale che «non intendo aspettare»: e dunque, alle

14.32, via social annuncia che «entro questa sera ripresenterò la mia nomina e lo farò senza passare da alcun organo collegiale, come richiesto dal Tar». In realtà, tutto è già pronto: forse l'atto slitterà a stamani.

Il sindaco M5s livornese sceglie così una strada diversa da quella che a Civitavecchia ha annunciato nei giorni scorsi di voler seguire il suo collega pentastellato Antonio Cozzolino: pur ribadendo di rimanere convinto delle buone ragioni della propria auto-designazione, in nome dello sblocco dell'impasse del porto ha poi indicato un'altra persona (Francesco Fortunato, operatore tecnico di una società portuale).

Nogarin invece insiste: «Lo farò allegando un curriculum inattaccabile». Lo ripete perché intende far passare la sua come una nomina tecnica con la competenza professionale specifica in ambito portuale richiesta dalla nuova normativa anche per i componenti del comitato di gestione: requisiti che non si intravedono nel curriculum pubblicato sul suo sito personale e solo in un piccolo cenno in quello ufficiale da sindaco (la sentenza del Consiglio di Stato sul caso Massidda segnala che gli incarichi politici non servono a soddisfare i requisiti).

### MA A TRIESTE E GENOVA...

Ma nessuno può dar torto a

Nogarin quando replica che meno pertinenti del suo curriculum sono quelli di altri amministratori (Dehora Serracchiani e Roberto Dipiazza a Trieste, Marco Doria a Genova) ma quest'ultimo con una nomina solo "provvisoria" che pure sono state accolte nelle rispettive Autorità portuali. Colpa del legislatore che aveva l'intenzione di tener fuori sindaci e governatori dai nuovi organismi (l'ha ribadito anche il ministro): peccato che non l'abbia precisato, ed ecco che siamo finiti nel pantano.

### COSA DICE L'AUTHORITY

Il presidente Stefano Corsini, romano di San Saba, dev'esser tipo di poche parole. Limita la replica a poche righe: «Aspettiamo che il sindaco designi un soggetto terzo ai fini della composizione del comitato portuale così come richiesto nella lettera del 2 maggio scorso al sindaco». E se Nogarin insistesse con una autodesignazione-bis, la respingerà di nuovo? Con quella sottolineatura sul "soggetto terzo" sembra chiudere le porte.

Nel frattempo, risulta che sia partita da Palazzo Rosciano una richiesta al ministero perché prenda di petto un problema: in mancanza del rappresentante del Comune (al centro dello scontro istituzionale), si può insediare ugualmente il comitato di gestione o no?

CHI PRODUCE: ESH/WATA

## Tar respinge il ricorso del Comune di Livorno

LIVORNO - Il Comitato di gestione dell' AdSp Livorno-Piombino potrebbe iniziare a riunirsi anche senza il rappresentante del Comune di Livorno in attesa che lo stesso Comune decida in merito. Questo uno degli scenari conseguenti alla decisione del Tar di respingere la richiesta di sospensione presentata dal Comune di Livorno dopo il «no» del presidente dell' autorità, Stefano Corsini, alla nomina del sindaco Filippo Nogarin all' interno del Comitato quale rappresentante dell' amministrazione comunale.

I giudici del Tar hanno respin-

(continua in ultima pagina)

## Tar respinge il ricorso

to il ricorso perché «non vengono lesi» in maniera evidente i diritti del Comune di Livorno.

Una vittoria che secondo uno dei primi commenti alla decisione che girava ieri in ambiente portuale equivale solo a quella di un "preliminare di Champions", che però legittima al momento il comportamento di Stefano Corsini nonostante il variegato quadro di situazioni che si sono venute a creare, a questo proposito, in diverse realtà portuali. In alcune in Comitato è presente il sindaco della città mentre in altre si è preferito scegliere il rappresentante attraverso un bando.

## «La gestione del Porto di Livorno deve partire subito»

Per Livorno è cruciale che si sblocchi la governance del porto, congelata dalla mancanza di un componente del comitato di gestione dell'Autorità dell'Alto Tirreno.



Per questo motivo oggi le associazioni degli imprenditori che operano nello scalo labronico – riunite nel **Comitato di coordinamento degli operatori e degli utenti del Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale** – hanno lanciato l'allarme sulla situazione di stallo, dicendosi «profondamente preoccupati» e chiedendo «che sia definito quanto prima l'assetto organizzativo del Comitato di gestione».

Un primo input alla risoluzione del problema sembra arrivare dal Tar, che proprio oggi ha respinto la richiesta di sospensiva avanzata dal Comune di Livorno contro lo stop **dell'Autorità portuale** alla nomina del sindaco Filippo Nogarini, che si è auto-designato nel comitato.

L'ostacolo all'avvio dell'operatività è proprio lo scontro sul componente di nomina comunale, unico che manca all'appello. Secondo la legge di riordino delle Autorità portuali, infatti, il comitato è composto da cinque persone: il presidente, un membro nominato dalla Regione, uno dal Comune di Piombino, uno dal Comune di Livorno e uno dall'Autorità marittima.

Nogarini, nonostante la sentenza del Tar di oggi, non si dà per vinto e ha già annunciato che ripresenterà la sua nomina, questa volta senza passare dalla Giunta, come aveva fatto in precedenza, elemento che ha spinto i giudici del Tar a negare la richiesta di sospensiva.

In questo quadro ingarbugliato, gli imprenditori del porto invitano a far presto. Secondo Umberto Paoletti, direttore di Confindustria Livorno-Massa Carrara, «la sentenza conferma le nostre preoccupazioni: stiamo continuando a perdere tempo, anche se i prossimi giorni potrebbero essere cruciali».

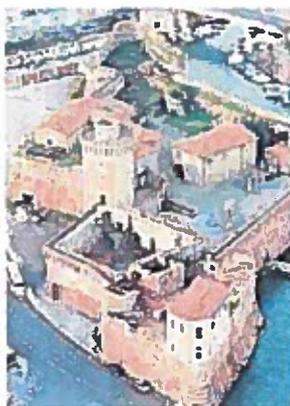
Per sbloccare l'impasse, il Comitato di coordinamento degli imprenditori del porto sollecita il ministero delle Infrastrutture a emanare una circolare interpretativa che chiarisca la possibilità o meno di autonominarsi da parte del sindaco e l'avvio dell'operatività del comitato anche in mancanza di un membro.

## Corsini-sindaco, patto delle vongole Come collaborano al di là delle liti

● LIVORNO

Chissà se ieri a pranzo al Forte San Pietro da Dario, davanti a un piatto di spaghetti alle vongole, il presidente dell'Authority Stefano Corsini e il sindaco Filippo Nogarin hanno provato a cercare una via d'uscita allo scontro istituzionale: forse no, visto che il sindaco ha detto che insisterà con l'autodesignazione e, al contrario, il numero uno di Palazzo Rusciano ha ribadito che lui chiede un altro nome.

Ma fra i due Palazzi del Potere più importanti della città, al di là della guerra sulla nomina nel comitato di gestione, c'è anche una diplomazia fatta di collaborazione per conseguire risultati di comune interesse. Ad esempio, l'ipotesi di spostamento del depuratore dal Rivellino riguarda un'area di proprietà dell'Authority in zona ex Trw. Non ba-



La Fortezza Vecchia dall'alto (Muzzi)

sta: la Porto 2000 (in mano all'Authority fino alla conclusione della privatizzazione) fa parte della task force che si occupa di accoglienza turistica. A tal riguardo vale la pena di mettere

l'accento su un tassello simbolico di questo puzzle di collaborazioni: l'edizione di quest'anno del Premio Rotonda è costretta a traslocare dal lungomare di Ardenza e lo farà andando in Fortezza Vecchia (in gestione all'Authority dal 2013). Quanto basta per far nascere l'alleanza fra Palazzo Civico e Palazzo Rusciano in qualità di co-organizzatori.

Ma l'antico fortillio è stato anche il luogo dove la città - dunque, non solo l'istituzione portuale - ha festeggiato il compleanno di Modigliani.

L'ultima sottolineatura riguarda l'impianto idrovoro pagato dall'Authority per alimentare il circuito forzato dell'acqua nei Fossi adesso che non ci si può più affidare alla centrale Enel (chiusa). Anche in questo caso, è una iniziativa in tandem fra i due enti che altrive si fanno la guerra. (m.z.)

## Imprenditori a ministero e Authority: "A Livorno cessi la situazione di stallo "

**LIVORNO** - Il mondo imprenditoriale si mobilita, gli aderenti alle associazioni **Asamar, Assiterminal, Confindustria Livorno Massa Carrara, Confitarma e Spedimar**, facenti parte del **Comitato di Coordinamento dell'Utenza Portuale**, diffondono una nota nella quale dichiarano: profonda preoccupazione per la situazione di sostanziale stallo in cui è venuta a trovarsi l'Autorità di Sistema Livorno Piombino, a causa della conflittualità scaturita dalla diversa interpretazione delle procedure e dei requisiti, per la costituzione del Comitato di Gestione, ed auspicano fortemente che quanto prima sia definito l'assetto organizzativo dell'Ente.

*"Tali ritardi stanno causando una dannosa perdita di tempo, che va a sommarsi a quella già maturata nella discontinua e carente attuazione, dopo ben tre anni per Piombino e due anni per Livorno, degli accordi di programma a suo tempo sottoscritti.*

*Gli imprenditori ribadiscono quanto hanno ripetutamente affermato in occasione delle sedute dei Comitati Portuali, relativamente alla necessità -oramai improrogabile - che la **situazione di stallo cessi**, e soprattutto che il ministero competente intervenga con la dovuta sollecitudine per rimuovere le incertezze interpretative che, alimentate dalla non costruttiva conflittualità amministrativa, sta ulteriormente ritardando la definizione di tutti i progetti funzionali al riassetto organizzativo dei porti di Livorno e di Piombino, con particolare riferimento al bando per la **Darsena Europa** che continua - **reiteratamente** - ad essere oggetto di rivisitazioni, per molti versi incoerenti con l'urgenza procedurale che tutti avevano a gran voce richiamato.*

*E' di tutta evidenza che una situazione di questo genere sta pericolosamente erodendo gli spazi di competitività dei nostri porti, creando difficoltà nei rapporti commerciali, senza contare il mancato utilizzo delle ingenti risorse economiche stanziare per il completamento delle infrastrutture portuali.*

*Il Comitato dell'Utenza Portuale incontrerà a breve termine il presidente dell'AdSP e la Regione Toscana per sollecitare il completamento della composizione del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato, richiamando l'esigenza che se ciò dovesse continuare ad essere impedito dai conflitti giudiziari ed amministrativi, si provveda con la ratio sostitutiva esplicitamente contemplata dalla Circolare del 23 settembre 2016 che conferma pienezza di poteri del Comitato Portuale".*

## Gli imprenditori: basta con questo stallo

*L' Utenza chiede che si insedino i nuovi organismi di Palazzo Rosciano. «Ogni ritardo è un autogol»*

LIVORNO «Profonda preoccupazione per la situazione di sostanziale stallo» che imprigiona la nuova Authority Livorno-Piombino: colpa della «conflittualità scaturita dalla diversa interpretazione delle procedure e dei requisiti» riguardo al comitato di gestione. Non potrebbe essere più esplicito lo scossone che arriva dall' Utenza portuale, il fronte dell' imprenditoria che raggruppa Asamar, Assiterminal, Confitarma e Spedimar insieme alla Confindustria di Livorno e Massa Carrara: lo dicono auspicando «fortemente» che «quanto prima sia definito l' assetto organizzativo dell' ente».

Il Comitato dell' Utenza Portuale incontrerà «a breve» sia i vertici della nuova Authority sia la Regione Toscana per sollecitare «il completamento della composizione del comitato di gestione e dell' organismo di partenariato. Con un' indicazione specifica: se dovesse andare avanti la guerra a colpi di carte bollate, - viene sottolineato - " si provveda con la ratio sostitutiva esplicitamente contemplata dalla Circolare del 23 settembre 2016 che conferma pienezza di poteri del comitato portuale».

C' è bisogno che, come «ripetutamente affermato», l' impasse cessi. L' Utenza chiama in causa senza giri di parole il ministero: si sbrighi a «rimuovere le incertezze interpretative che, alimentate dalla non costruttiva conflittualità amministrativa, sta ulteriormente ritardando la definizione di tutti i progetti funzionali al riassetto organizzativo dei Porti di Livorno e di Piombino». Il riferimento è soprattutto al «bando per la Darsena Europa che continua reiteratamente a essere oggetto di rivisitazioni, per molti versi incoerenti con l' urgenza procedurale che tutti avevano a gran voce richiamato».

I ritardi - viene ribadito - «stanno causando una dannosa perdita di tempo»: da aggiungere a quella «già maturata nella discontinua e carente attuazione, dopo ben tre anni per Piombino e due anni per Livorno, degli accordi di programma a suo tempo sottoscritti».

LE CATEGORIE DURE LE PAROLE NELLA LETTERA FIRMATA DALLE IMPRESE:  
«RISCHIAMO DI PERDERE COMPETITIVITA'»

## Imprenditori preoccupati per i ritardi sui progetti di sviluppo

C'È anche la voce, preoccupata, del mondo imprenditoriale per lo stallo in cui versa il porto. Le imprese aderenti alle Associazioni A s a m a r , Assiterminal, Confindustria, Confitarma e Spedimar, facenti parte del Comitato di Coordinamento dell'utenza portuale, temono per la situazione di sostanziale stallo in cui è venuta a trovarsi l'Autorità di Sistema Livorno Piombino - si legge nella nota - a causa della conflittualità scaturita dalla diversa interpretazione delle procedure e dei requisiti, per la costituzione del Comitato di Gestione, ed auspicano fortemente che quanto prima sia definito l'assetto organizzativo dell'Ente. «Tali ritardi - dichiarano gli imprenditori - stanno causando una dannosa perdita di tempo, che va a sommarsi a quella già maturata nella discontinua e carente attuazione, dopo ben tre anni per Piombino e due anni per Livorno, degli accordi di programma a suo tempo sottoscritti». Gli imprenditori ribadiscono «la necessità - oramai improrogabile - che la situazione di stallo cessi, e soprattutto che il Ministero competente intervenga con la dovuta sollecitudine per rimuovere le incertezze interpretative che, alimentate dalla non costruttiva conflittualità amministrativa, sta ulteriormente ritardando la definizione di tutti i progetti funzionali al riassetto organizzativo dei Porti di Livorno e di Piombino, con particolare riferimento al bando per la Darsena Europa che continua - reiteratamente - ad essere oggetto di rivisitazioni, per molti versi incoerenti con l'urgenza procedurale che tutti avevano a gran voce richiamato». Una situazione di questo genere sta «pericolosamente erodendo gli spazi di competitività dei nostri porti - lamentano gli operatori - creando difficoltà nei rapporti commerciali, senza contare il mancato utilizzo delle ingenti risorse economiche stanziare per il completamento delle infrastrutture portuali».

L'UTENZA Portuale incontrerà a breve il Presidente dell'Authority e la Regione per sollecitare il completamento del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato, e se ciò dovesse continuare ad essere impedito dai conflitti giudiziari ed amministrativi, si provveda con la ratio sostitutiva contemplata dalla Circolare del 23 settembre 2016 che conferma pienezza di poteri del Comitato Portuale.

LE CATEGORIE DURE LE PAROLE NELLA LETTERA FIRMATA DALLE IMPRESE: «RISCHIAMO DI PERDERE COMPETITIVITÀ»

## Imprenditori preoccupati per i ritardi sui progetti di sviluppo

C'è anche la voce, preoccupata, del mondo imprenditoriale per lo stallo in cui versa il porto. Le imprese aderenti alle Associazioni Asamar, Assiterminal, Confindustria, Confindustria e Spedimar, facenti parte del Comitato di Coordinamento dell'utenza portuale, temono per la situazione di sostanziale stallo in cui è venuta a trovarsi l'Autorità di Sistema Livorno Piombino - si legge nella nota - a causa della conflittualità scaturita dalla diversa interpretazione e delle procedure e dei requisiti, per la costituzione del Comitato di Gestione, ed auspicano fortemente che quanto prima sia definito l'assetto organizzativo dell'Ente. «Tali ritardi - dichiara-

**L'APPELLO**  
**«Il Ministero intervenga per rimuovere tutte le incertezze»**

no gli imprenditori - stanno causando una dannosa perdita di tempo, che va a sommarsi a quella già maturata nella discontinua e carente attuazione, dopo ben tre anni per Piombino e due anni per Livorno, degli accordi di programma a suo tempo sottoscritti». Gli imprenditori ribadiscono «la necessità - ormai imperiosa - che la situazione di stallo cessi, e soprattutto



che il Ministero competente intervenga con la dovuta sollecitudine per rimuovere le incertezze interpretative che, alimentate dalla non costruttiva conflittualità amministrativa, sta ulteriormente ritardando la definizione di tutti i progetti funzionali al riassetto organizzativo dei Porti di Livorno e di Piombino, con particolare riferimento al bando per la Darsena Europa che continua - reiteratamente - ad essere oggetto di rivisitazioni, per molti versi incoerenti con l'urgenza procedurale che tutti avevamo a gran voce richiamato». Una situazione di questo genere sta pericolosamente erodendo gli spazi di competitività dei nostri porti - lamenta-

no gli operatori - creando difficoltà nei rapporti commerciali, senza contare il mancato utilizzo delle ingenti risorse economiche stanziata per il completamento delle infrastrutture portuali.

**L'ATTENZA** Portuale in un'attesa breve il Presidente **Vittorio** la Regione per sollecitare il completamento del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato, e se ciò dovesse continuare ad essere impedito dai conflitti giudiziari ed amministrativi, si provveda con la ratio sostitutiva contemplata dalla Circolare del 23 settembre 2016 che conferma pienezza di poteri del Comitato Portuale.

LA LETTERA

## LE MIE CONDIZIONI AL GOVERNO

di ENRICO ROSSI

**N**essun gelo tra me e Delrio. Il frutto avvelenato della politica degli ultimi tempi è la confusione di piani diversi. Piani che vanno inve-

LA LETTERA

## TIRRENICA E PORTO DI LIVORNO LE MIE CONDIZIONI AL GOVERNO

di ENRICO ROSSI\*

**N**essun gelo tra me e Delrio. Il frutto avvelenato della politica degli ultimi tempi è la confusione di piani diversi. Piani che vanno invece ben distinti: i giudizi politici, le relazioni personali, i rapporti istituzionali. Ho sempre affrontato i temi della costa da presidente della Toscana. E, forte del sostegno di tutta la mia maggioranza, ho presentato ai governi

ce ben distinti: i giudizi politici, le relazioni personali, i rapporti istituzionali. Ho sempre affrontato i temi della costa da presidente della Toscana. E, forte del sostegno di tutta la mia maggioranza, ho presentato ai governi

800 milioni. Non mi sono opposto nemmeno a questa, nonostante sette anni di presidenza senza vedere un solo centimetro di strada realizzato. Eravamo d'accordo che entro giugno ci sarebbe stata la comparazione tra il progetto di Autostrade e quello di Anas: chiedo che si decida entro luglio. Attendo ancora una convocazione.

Secondo punto: Darsena Europa. Nonostante Livorno sia tra le principali città candidabili a riferimento per la Via della Seta, si parla solo di Savona, Genova e La Spezia. Ho accettato l'idea - cara a Delrio - di una project review su tutti i porti, ma ho aggiunto, con la massima nettezza, che c'è un'unica condizione imprescindibile: l'avvio dei lavori entro il 2018. Noi, caso unico nel panorama nazionale, abbiamo messo sul porto di Livorno circa 300 milioni tra Darsena Europa, Infrastrutture ferroviarie e lavori sullo scalmatore. Il governo ne ha messi 50. Chiedo: può aiutarci un po' di più? Ad esempio con le Ferrovie dello Stato, per far partire i lavori entro il prossimo anno?

Terzo punto. I fondi per lo sviluppo e la coesione. Poco prima del referendum del 4 dicembre chiesi a Renzi di firmare un patto per lo sviluppo della Toscana. Lo stesso ho chiesto a Gentiloni, concordando che si sarebbe sottoscritto entro la fine di questo mese. Contavamo su almeno 350 milioni. Nei recenti incontri e telefonate, siamo stati informati che le risorse saranno inferiori, perché già impegnate nella nostra regione fuori da un'intesa formale. Da settimane chiedia-

mo un incontro per una rimodulazione delle risorse per le emergenze principali. Non pongo questioni insormontabili. Ho il timore che i tempi si dilatino sino alle elezioni.

Quarto punto. Nella vicenda di Piombino ho apprezzato il comportamento del governo verso Aferpi. La rimodulazione degli accordi con l'imprenditore algerino è un passo avanti che ci fa uscire da una condizione di incertezza. Per noi è irrinunciabile il forno elettrico. A Piombino si deve tornare a produrre acciaio e tutti gli ex lavoratori della Iucchini devono essere riassunti. Non ci interessa se Rebrab lo farà da solo o con altri. Ci interessa che questo avvenga nel quadro di una precisa politica industriale nazionale.

Relazioni più strette con l'Africa - come nel caso dell'Algeria - passano da un accordo tra Stati, tenendo conto dei già grandi interessi tra i due Paesi. Rebrab, sostengono i bene informati, i soldi ce li ha: a Piombino ha già speso 100 milioni. Ha un problema di trasferimento delle risorse dall'Algeria all'Italia che sarebbe, però, relativo solo agli impegni siderurgici e non a quelli agroalimentari. Mi chiedo se un interessamento diretto della presidenza del Consiglio non possa sciogliere in modo definitivo la situazione. Le risposte avute sinora non sono convincenti. Potrei aggiungere altri temi - per esempio la Via sull'aeroporto di Firenze - ma preferisco fermarmi. Parlo da presidente, sostenuto da una maggioranza composta da Pd e Articolo Uno. E pongo questi temi in forma istituzionale. Essi riguardano la costa intera, il suo sviluppo, il destino di migliaia di lavoratori e il futuro delle nuove generazioni.

\* governatore della Toscana

stesso, col centrodestra al governo, ho fatto accordi nell'interesse della Toscana. Il 13 aprile ho incontrato il presidente Paolo Gentiloni e in quella occasione ho posto le priorità per un accordo da siglare entro luglio.

■ A PAG. 10

Riproduzione stampata ad uso esclusivo del destinatario non riproducibile

## **TRASPORTI**

### **Il sindacato europeo Etf con i lavoratori del porto**

**OGGI** a partire dalle 14 e fino alle 16 e 30 sarà presente a Livorno Livia Spera, segretaria generale dell'ETF, ovvero il sindacato Europeo dei trasporti. Livia Spera sarà in città per incontrare una delegazione di lavoratori del porto di Livorno, nell'ambito di una iniziativa organizzata in collaborazione con la Filt Cgil di Livorno. Sarà l'occasione per confrontarsi su temi di particolare interesse e che hanno una rilevanza fondamentale in città.

# Informazioni Marittime

---

## Movimentazione, a Civitavecchia vola l'agroalimentare nel 2017



Il porto di Civitavecchia ha archiviato una prima parte del 2017 con dati complessivamente positivi, in particolare nel settore dell'agroalimentare. Negative soltanto le rinfuse liquide, che da anni hanno un trend in diminuzione, e il carbone che da solo determina il calo complessivo delle rinfuse solide e la cui movimentazione è sostanzialmente determinata dall'approvvigionamento della centrale Enel di Torre Valdaliga Nord. L'analisi è del presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo.

"Abbiamo avviato - prosegue il presidente - numerosi incontri con il Car di Roma, alcuni consorzi agrari e aziende che spero porteranno il porto di Civitavecchia ad essere il punto di riferimento, sia per il Lazio che per il resto d'Italia, della logistica dell'approvvigionamento alle navi da crociera, incrementando questo importante settore. In forte aumento il traffico della frutta che vedrà sbarcare nel porto di Civitavecchia oltre 1.2 milioni di tonnellate all'anno, rispetto alle 500mila del 2016".

"In particolare - aggiunge di Majo - per quanto riguarda il traffico container dello scalo locale, che non è mai stato sui livelli di altri scali, dobbiamo comunque registrare come nel porto di Civitavecchia nel 2016 c'è stato un incremento dell'11% con 75.000 teu rispetto al 2015 (cifra mai raggiunta finora). Inoltre il primo trimestre ha fatto registrare un +41% rispetto all'anno precedente".

"E' doveroso poi fare alcune precisazioni - sottolinea poi di Majo - rispetto a quelle confuse affermazioni secondo le quali la Compagnia Grimaldi potrebbe preferire altri porti a quello di Civitavecchia in quanto non stiamo riconoscendo a Grimaldi come ad altri operatori, sconti sui diritti autonomi. A prescindere dal fatto che sono in corso incontri con tutti gli operatori del settore dei traghetti per stabilire una scontistica per la promozione del traffico marittimo, nel rispetto dell'equilibrio di bilancio (difficilmente raggiunto con l'ultimo bilancio di previsione approvato), si fa presente che è anche in atto una rivisitazione di carattere generale, come più volte sottolineato, dei diritti autonomi (in linea con i criteri del Regolamento UE n. 352 del 2017).

Ma ciò che più preme evidenziare al presidente di Majo è che la crescita di competitività del porto di Civitavecchia sul traffico auto in polizza (perché in riferimento a questo settore che giungono notizie di spostamenti su altri porti), si basa e si misura soprattutto sul miglioramento dell'efficienza dei servizi legati alla logistica (e dei loro costi) e sullo sviluppo di adeguate infrastrutture portuali e dei collegamenti ferroviari e stradali; in tal senso questa AdSP accoglierà con favore tutte quelle iniziative private che, a fronte del rilascio di una concessione, prevedano significativi investimenti infrastrutturali; in attesa, questa AdSP è fortemente impegnata nella ricerca di finanziamenti nazionali ed europei (nonostante le difficoltà dettate dallo status di porto non "core") che potranno avviare la realizzazione di opere portali.

"

## - segue

---

Inoltre è stato palesato il problema della gestione sanitaria, in capo ad una Asl che nonostante gli sforzi della direzione, continua ad essere sotto commissariamento come tutta la regione e quindi in difficoltà a fornire i servizi ordinari alla cittadinanza e alla usuale utenza portuale che d'estate aumenta esponenzialmente. "C'è da considerare inoltre che i minori non accompagnati - ha spiegato ancora Cozzolino - dovrebbero essere gestiti dai servizi sociali di Civitavecchia che nonostante l'ottimo lavoro che svolgono sul territorio si troverebbero in forti difficoltà, anche economiche, per far fronte a questa nuova incombenza. Nel sopralluogo di domani quindi farò nuovamente presente tutto questo, rammentando anche che la città ha scelto di aderire al più strutturato e concreto programma di accoglienza diffusa Sprar per evitare la gestione di situazioni emergenziali non strutturate e che già in passato hanno dimostrato di non essere una valida soluzione per una degna gestione dell'immigrazione, sia dal punto di vista dei cittadini di Civitavecchia ma anche per i migranti stessi".

## Pd: Menditto torna a dormire

Dopo anni di silenzio durante la gestione **Pasqualino Monti**, ora improvvisamente il pentastellato Dario Menditto si è svegliato e si è accorto dell'inquinamento delle navi. È quanto sostiene il Partito Democratico, che attacca il consigliere comunale di maggioranza e presidente della Commissione Ambiente per le critiche mosse al neopresidente Francesco di Majo tra elettrificazione delle banchine e Blue Agreement. "Il fallimento del consigliere Menditto quale delegato all'ambiente è sotto gli occhi di tutti - dichiarano il segretario Enrico Leopardi ed i consiglieri comunali Marco Piendibene, Rita Stella e Marco Di Gennaro - oggi, dopo più di 3 anni di nulla, non trova di meglio da fare che prendersela con il presidente di Majo, a Civitavecchia da pochi mesi e già impegnato a risolvere le difficili situazioni ereditate, non ultima quella legata alle inevitabili e negative ripercussioni economiche della vicenda TotalErg. Non vorremmo che ciò dipenda dal fatto che l'attuale presidente dell'Autorità di **sistema portuale** si sia rifiutato di assecondare il compiacente accordo fatto dall'allora commissario Monti con il Comune, accordo giudicato negativamente dalla Corte dei Conti e sul quale anche il Tar ha dato recentemente parere negativo. Dopo anni di comprensibile silenzio durante la gestione Monti, anni nei quali il fumo delle navi ha continuato ad ammorbare la nostra aria alla faccia del consigliere Menditto che a quei fumi voleva spezzare le reni, il consigliere si è svegliato, ma non del tutto. Incredibili sono, infatti, gli argomenti di critica all'attuale presidente, primo fra tutti l'elettrificazione delle banchine". E sull'elettrificazione per il Pd c'è stato un cortocircuito pentastellato. "Questa ipotesi - afferma il Partito Democratico - era stata criticata da una parte dei consiglieri di maggioranza, in primis dal consigliere Floccari, che aveva addirittura invitato alle riunioni della commissione consigliere i 'tecnici' dell'**Autorità Portuale** per illustrare le ragioni della non praticabilità dell'ipotesi della elettrificazione della banchine. Altrettanto risibile è il tentativo di addossare la responsabilità del mancato accordo con gli armatori per la riduzione dei fumi delle navi all'avvocato di Majo, dimenticando o facendo finta di dimenticare che l'**Autorità Portuale**, oggi come ieri, non ha a disposizione mezzi coercitivi per obbligare gli armatori a fare ciò che il senso di responsabilità verso la salute e l'ambiente richiederebbe. La cosa più incredibile è che lo smemorato Menditto, mentre se la prende con il presidente dell'Autorità di Sistema, prova a prendersela anche con la Regione colpevole di non aver ancora valutato la loro richiesta di una normativa specifica per ridurre le emissioni delle navi, sempre che questo sia argomento di pertinenza regionale. Forse sarebbe meglio che il consigliere tornasse a dormire".

## Porto di Napoli, a settembre via ai dragaggi



Dopo anni di attese il porto di Napoli fa un passo avanti verso i dragaggi. Mercoledì il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale, Pietro Spirito, ha firmato la delibera di aggiudicazione del bando per l'"escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di Levante". L'importo in base d'asta era di circa 37,5 milioni di euro e la gara è stata vinta con un'offerta di 25,5 milioni dal raggruppamento temporaneo d'impresa Società Italiana Dragaggi, in qualità di mandante, insieme a Consorzio Integra, Rcm Costruzioni e Savarese Costruzioni come mandatarie. «È stata l'offerta qualitativamente superiore», commenta Spirito. E a proposito di un costo così basso rispetto ai calcoli degli ultimi anni che **prevedevano un'opera da circa 45 milioni**, il presidente commenta: «È fisiologicamente al ribasso ma comunque si tratta di un'offerta standard, in linea a tutte le altre». In tutto erano 21 i soggetti in gara.

**Ora il prossimo passo è la stipula del contratto, su cui si hanno per legge 35 giorni di tempo.** «Considerando che la scadenza coincide con il periodo di Ferragosto, l'Adsp conta di consegnare i cantieri entro metà settembre», conclude Spirito. I lavori dureranno circa due anni. Verranno escavati ed eliminati 1.306.736 metri cubi di sedimenti.

## Informazioni Marittime

---

### Cagliari, completata riqualificazione waterfront portuale



A **Cagliari** sono terminati i lavori di riqualificazione della passeggiata del porto storico, presso il molo Dogana, uno dei primi punti di attracco delle navi già all'epoca della dominazione pisana. L'intervento sulla banchina ha riguardato l'esecuzione di alcune opere di arredo urbano e l'installazione di verde per una lunghezza complessiva di 165 metri.

“Con la nuova passeggiata e l'apertura della nuova darsena pescherecci – ha detto Roberto Isidori, commissario straordinario dell'Autorità portuale - prosegue senza sosta quel lavoro di riqualificazione dell'intera area del porto storico interamente dedicato al turismo, la nautica da diporto e le crociere”.

## Authority senza presidente, decreto "fantasma" per Russo

Alfonso Naso Reggio Calabria Mentre si discute di rimpasto nella giunta regionale anche sulla figura dell' assessore Francesco Russo è passato più di un mese dalla dichiarazione del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio che lo indicava quale nuovo presidente dell' **Autorità portuale** del Tirreno Meridionale senza che arrivi un decreto. Quella notizia lanciata da Delrio è rimasta lettera morta. Nessun atto, nessun sigillo scritto. Niente di niente e mentre pare che già dalla Sicilia si alzano già i primi veti incrociati sulla figura dell' esperto di logistica e porti alla guida del nuovo Ente che dovrebbe incorporare ai porti calabresi anche gli scali di **Messina**, Milazzo e Tremestieri, l' **Authority** resta ancora commissariata. E, in effetti, Russo non si è insediato alla guida del porto gioiese.

Un paradosso tutto italiano e calabrese. E questo mentre il porto calabrese sta attraversando un periodo molto complicato con licenziamenti e l' imminente nascita dell' Agenzia del lavoro **portuale**.

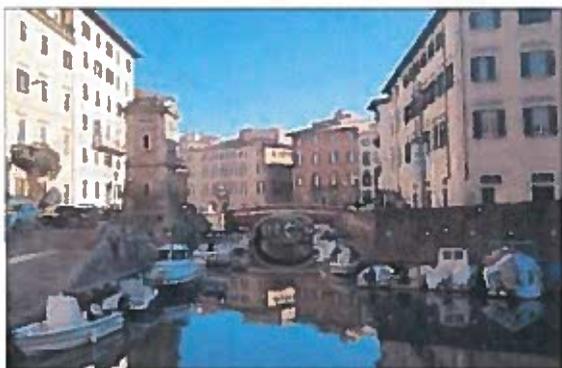
A tal proposito viene fuori un verbale del 4 luglio del 2015 nel quale Medcenter, la società che gestisce il terminal, informava i sindacati dell' impegno della compagnia Msc di aumentare i volumi fino a 40 mila movimento

settimanali. Un carico di lavoro mai arrivato in Calabria. Anzi la contrazione dei traffici, oltre alla crisi finanziaria di Mct, hanno comportato l' adozione di 377 licenziamenti. Questi investimenti in termini di traffici arriveranno mai a Gioia Tauro? In molti ne dubitano nonostante il patron di Msc, Aponte, dichiarò continuamente di volere incrementare l' offerta sul mega terminal calabrese, da tempo in agonia e ormai in declino.

# L'Informatore Navale

---

## Livorno: Fossi sicuri, collaudo riuscito. Da venerdì sono funzionanti le pompe



Tante le iniziative in comune tra Palazzo Civico e Adsp

Livorno, 13 luglio 2017 – Sono accese da venerdì scorso le pompe che alimentano il ciclo forzato dell'acqua nei Fossi. L'impianto idrovoro è stato realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno e sostituirà le pompe presenti nella centrale del Marzocco di Enel, chiusa da giugno dell'anno scorso e attualmente in fase di dismissione. Il collaudo è stato effettuato senza alcun intoppo: l'impianto di prelievo e pompaggio delle acque dai Fossi sta funzionando come previsto. Presto verrà firmato un accordo con il Comune per dare piena operatività alla struttura.

Sulla realizzazione del nuovo impianto idrovoro la collaborazione con il Comune è stata proficua, a dimostrazione che, insieme, i due enti possono interpretare un ruolo di primo piano nella risoluzione dei problemi dei cittadini.

Quest'anno, per altro, Palazzo Civico e l'Adsp sono coorganizzatori del premio Rotonda 2017, importante evento che ogni anno chiama a raccolta artisti di spessore e centinaia di persone e che si svolgerà in Fortezza Vecchia. In attesa del completamento della sede naturale per il tradizionale svolgimento del Premio Nazionale alla Rotonda di Ardenza, il Complesso Mediceo diventerà il luogo ideale di incontro con l'arte e i propri autori. Il Comune di Livorno ha eccezionalmente inserito questa edizione speciale dedicata alla pittura, scultura e fotografia, all'interno del cartellone principale di "Effetto Venezia" (dal 26 al 30 luglio).

Quella del premio Rotonda non è l'unica delle iniziative che vede il Comune di Livorno e l'Adsp lavorare in sinergia per la riqualificazione della città portuale. Lo scorso 12 luglio ha compiuto gli anni Amedeo Modigliani: per omaggarlo la città gli ha dedicato una giornata speciale, ospitando in Fortezza Vecchia una serie di iniziative dedicate al pittore.

Il Comune, inoltre, è partner di primo piano, fin dalle primissime edizioni, sia del progetto di apertura del porto alla città, Porto Aperto, istituito nel 2007, sia del percorso di Orientamento alle professioni marittime e portuali, nato nel 2015 per favorire l'inserimento dei giovani nel mondo del lavoro portuale.

E poi c'è il Tavolo di accoglienza turistica, cui partecipa anche la società Porto di Livorno 2000, e che mira a coordinare le varie iniziative di accoglienza relative al traffico passeggeri nel porto.

## -segue

---

Anche l'operazione di dismissione del depuratore del Rivellino, e la conseguente realizzazione di un nuovo impianto di fronte all'area ex TRW, in un'area di proprietà dell'Autorità Portuale, è fatta in tandem con il Comune: l'iniziativa libera un pezzo di tessuto urbano davanti al quartiere della Venezia restituendolo alla città.

Infine ci sono tutte quelle iniziative organizzate dal Comune di Livorno e ospitate in Fortezza Vecchia, cui l'Autorità Portuale ha dato un sostegno: dal Combat Prize, alla Festa della Musica, da Effetto Venezia, alla festa della liberazione, sino al Livorno Music Festival.

Il Complesso Mediceo è nelle disponibilità dell'Adsp, che lo gestisce dal 2013, organizzando concerti, convegni, presentazioni di libri, conferenza stampa, mostre ed eventi. Il monumento rimarrà affidato a Palazzo Rosciano sino al 2020. Dal 2015, inoltre, è aperto il Livorno Port Center, inserito nella rete internazionale Port Center Network, che proprio in questi giorni si sta riunendo a Le Havre nell'ambito della trentesima assemblea dell'Associazione internazionale delle città portuali.

soci e Pillarstone devono evitare il fallimento ma non oltre luglio

## Tempi stretti per Rbd

*Attesa a giorni anche la proposta di concordato della Giuseppe Bottiglieri Shipping Company, elaborata assieme al fondo private equity Bain Capital*

I prossimi 15 giorni saranno determinanti per capire le sorti future di Rbd Armatori, società armatoriale di Torre del Greco (Napoli) in ristrutturazione finanziaria, i cui crediti sono stati ceduti in larga parte a fondi d'investimento speculativi come Pillarstone, Goldman Sachs e Deutsche Bank. Sebbene a oggi una data non è stata ancora ufficialmente stabilita dal giudice fallimentare, diverse parti in causa ritengono che il tempo a disposizione per trovare una soluzione è breve, visto che l'ultimo piano concordatario è stato bocciato dai creditori lo scorso 20 luglio e la scorsa settimana Pillarstone ha presentato istanza di fallimento dall'alto dei suoi crediti (560 milioni su oltre 1 miliardo di passivo). La mossa, secondo la piattaforma d'investimento di Kkr, «ha natura tecnico-legale». Invece, secondo Rbd, «non è assolutamente un passaggio tecnico necessario, ma solo l'espressa manifestazione della volontà del creditore di accedere a una procedura concorsuale di carattere oggettivamente liquidatorio». Le possibili strade da seguire non sono molte: proposta di un nuovo piano concordatario (sarebbe il terzo), fallimento o amministrazione straordinaria.

E proprio verso questa extrema ratio è pronta a spingere la shipping company napoletana, se Pillarstone decidesse di voler procedere a liquidare la società impossessandosi solo degli asset navali sui quali vanta un'ipoteca. In attesa di svelare nei prossimi giorni le proprie carte, il fondo ha voluto ricordare che il suo obiettivo nei vari settori in cui opera «è la salvaguardia e valorizzazione dei complessi industriali. L'esperienza finora maturata da Pillarstone dimostra l'intenzione di conservare in Italia asset e competenze gestionali, anche in un settore quale lo shipping, dove il mercato evidenzia invece la tendenza alla cessione delle flotte a vantaggio di operatori esteri». Un trend effettivamente in atto e per effetto del quale, considerando la flotta di navi «sotto il suo controllo», oggi Pillarstone è nei fatti uno dei principali proprietari di navi rinfusiere (bulk carrier e navi cisterna) in Italia.

I prossimi giorni saranno caldi non solo per Rbd ma anche per la Giuseppe Bottiglieri Shipping Company, altro armatore napoletano in concordato preventivo, che si appresta a presentare ai creditori un piano di ristrutturazione economico-finanziaria di concerto con Bain Capital, fondo di private equity

americano. Rispetto all'azienda cugina (entrambe provengono da una spartizione dello stesso nucleo familiare) questo piano è studiato a tavolino dalla proprietà e dall'investitore istituzionale e per questa ragione (almeno per ora) non ha sollevato gli stessi attriti tra finanza e azionariato che hanno portato a una discesa in campo di Confitarma, con conseguente richiesta di un tavolo di confronto con le banche rivolta all'Abi. (riproduzione riservata)

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

## Corruzione a Trapani, disposti i domiciliari per Girolamo Fazio

Nuovo provvedimento di arresti domiciliari per l'ex deputato regionale ed ex candidato sindaco di Trapani Girolamo Fazio. Il Tribunale del Riesame di Palermo, su ricorso della Procura di Trapani, stamane ha confermato la necessita' di una misura cautelare ai domiciliari per il politico trapanese, arrestato nell'operazione "Mare Monstrum" assieme all'armatore della Liberty Lines Ettore Morace. Il provvedimento non sara' esecutivo fino a quando non si esprimerà la Cassazione, alla quale faranno ricorso i legali di Fazio. Il politico, accusato di corruzione e traffico di influenze, era finito ai domiciliari su richiesta della Procura di Palermo e poi, con il trasferimento per competenza dell'indagine a Trapani, il Gip Caterina Brignone li aveva annullati sostituendoli con il "divieto di dimora a Palermo" contestualmente alle dimissioni di Fazio da deputato regionale. La vicenda giudiziaria ha condizionato le Comunali di Trapani, con il ritiro di Fazio dalla competizione e il commissariamento della città a seguito del mancato raggiungimento del quorum dell'affluenza da parte dell'unico candidato rimasto in lizza al ballottaggio del 25 giugno, Piero Savona del Pd.

## «Mare Sicuro», sportello informativo

Verrà riattivato da domani presso la **Capitaneria di Porto** di Mazara del Vallo, lo sportello informativo, dotato di una postazione informatica dedicata, dove l'utenza turistico-balneare potrà ottenere informazioni sull'operazione «Mare Sicuro 2017» e sull'attività in corso delle Capitanerie di porto. In particolare, per tutto il mese di agosto, nei giorni feriali e nei giorni festivi e prefestivi, dalle 8 alle 20, sarà assicurato un servizio di front-office finalizzato a fornire informazioni e chiarimenti all'utenza con particolare riferimento al diporto ed alle dotazioni di sicurezza delle unità, alle modalità di conseguimento e di rinnovo delle patenti nautiche, alle prescrizioni dell'ordinanza di sicurezza balneare, ad aspetti di contenzioso amministrativo, ecc. Le istanze correttamente compilate e complete di ogni documento necessario potranno anche essere depositate immediatamente presso il punto informativo, per la successiva trattazione. (\*MAQU\*)

PESCA. Li può chiedere alla Regione chi ha interrotto l'attività per sequestri o danni all'imbarcazione nel corso di soccorsi a naufraghi. Ecco come sono ripartiti

## Mazara, contributi per armatori e marittimi

*Gli interessati: «Finalmente un po' di giustizia anche se non è quello che ci aspettavamo», «Spendiamo tanto per gasolio e reti»*

Le domande vanno indirizzate al dipartimento della Pesca Mediterranea via degli Emiri 45, 90135 Palermo, spedite tramite Pec a [dipartimento.pesca@certmail.regione.sicilia.it](mailto:dipartimento.pesca@certmail.regione.sicilia.it) o consegnate a mano al dipartimento.

Salvatore Giacalone OOO Armatori e marittimi che hanno interrotto l'attività lavorativa per sequestri o danni all'imbarcazione a causa di soccorsi a naufraghi, possono richiedere contributi al dipartimento Pesca della regione siciliana. A Mazara già si sono svolti degli incontri tra armatori per preparare le «carte» per richiedere quanto prevede il decreto.

«Finalmente un po' di giustizia anche se non è quello che ci aspettavamo - dice l'armatore Nicola Gancitano».

Lo scorso 12 aprile è stato pubblicato il decreto a firma del dirigente generale Carlo Cartabellotta, rivolto a coloro che hanno subito danni «da calamità alle imbarcazioni che hanno determinato l'interruzione temporanea dell'ordinaria attività di prelievo alieutico».

Il decreto contiene l'avviso pubblico che disciplina le procedure per l'erogazione di aiuti finanziari per gli armatori e i marittimi imbarcati su unità di pesca che hanno dovuto interrompere temporaneamente l'attività a seguito di un sequestro o di un tentativo di

sequestro (con o senza conflitti a fuoco) ad opera delle Autorità estere nelle acque dello Stretto di Sicilia o altre cause riconducibili, ad esempio, ad azioni di inseguimento dell'imbarcazione siciliana da parte di autorità estere o di altri soggetti non identificati nelle acque dello stretto di Sicilia.

Si possono richiedere contributi anche per le operazioni di soccorso dei naufraghi e se l'imbarcazione subisce danni causati da relitti affondati durante le operazioni emergenziali di soccorso nelle acque antistanti la Sicilia o causate da eventi meteo - marini regolarmente dichiarati dalla Protezione civile regionale, oppure eventi meteo - marini avversi che hanno causato il naufragio di natanti.

La misura del contributo è in relazione alle giornate dell'attività di pesca perdute e riguardano sia l'armatore che l'equipaggio. Per l'armatore l'aiuto concesso è in regime di «de minimis» e si aggirerebbe sui 2.500 euro, per l'equipaggio imbarcato, ai componenti sarà corrisposto un contributo pari alla indennità giornaliera per ognuno dei giorni di interruzione dell'attività di pesca e cioè euro 30,

## - segue

---

99 al giorno. Inoltre ai marittimi, in caso di accertata interruzione di pesca maggiore o uguale a 50 giorni sarà corrisposto un contributo forfettario pari a 2.479 euro.

«È esclusa - si legge nel decreto - ogni forma di indennizzo per i danni materiali subiti dall'imbarcazione o alle sue attrezzature da pesca».

Ciò significa che il contributo vale soltanto per le giornate lavorative perse e questo è un duro colpo alla marineria di Mazara che invece chiedeva un risarcimento per i tanti salvataggi in mare effettuati in questi ultimi dieci anni e per i danni provocati nelle imbarcazioni. Qualche mese fa il coordinamento della filiera della pesca di Mazara in nota chiedeva al governo nazionale e regionale un contributo per sanare i concreti danni provocati sia per il salvataggio di vite umane, sia per i danni che spesso viene provocato alle attrezzature di bordo nel momento che devono trarre in salvo i migranti e ospitarli a bordo.

«Tanto per chiarire - dice Nicola Asaro - noi spendiamo 1.500 euro al giorno per il gasolio che, nel momento del bisogno, vengono spesi per il soccorso, oltre i viveri ed oltre eventuali reti che si squarciano».

Interviene un armatore che proprio ieri ha comprato delle nuove reti. «Questa è la fattura - dice - che devo pagare. Oltre 5000 euro perché una delle reti di bordo è stata lacerata dal barcone che trasportava migranti. Chi mi rimborserà?».

Secondo il tipo dell'imbarcazione rinnovare le reti costa dai 5 mila ai 20 mila euro. Tutto questo però nel decreto non è previsto. Le domande di contributo così come prevede il decreto, dovranno essere indirizzate al dipartimento della Pesca Mediterranea via degli Emiri 45, 90135 Palermo, spedite tramite Pec all'indirizzo [dipartimento.pesca@certmail.regione.sicilia.it](mailto:dipartimento.pesca@certmail.regione.sicilia.it) o consegnate a mano all'Ufficio Protocollo del dipartimento stesso. (\*SG\*)

Santo Stefano

## I consiglieri d' opposizione chiedono chiarimenti sul porto

Rosario Raffaele SANTO STEFANO DI C.

Si contraddistingue già per lo zelo la nuova opposizione costituita dai consiglieri Carmelo Colombo (capogruppo), Giuseppe Pezzicara, Rosario Rodinella e Rita Torcivia del cartello "Impegno" che, dopo le richieste nei giorni scorsi di due autoconvocazioni di Consiglio con rispettivi consistenti punti da trattare, incalzano ora con 5 interrogazioni urgenti a risposta scritta relative a Servizio Idrico Integrato, Porto Turistico, Pulizia Litorale, Protezione Civile e Manutenzione Verde Pubblico. Tutte e cinque le interrogazioni sono ricche di diversi punti sui quali si chiedono «in maniera analitica» chiarimenti sull' operato amministrativo nell' affrontare e nel risolvere le varie problematiche.

L' interrogazione su un tema caldo riguarda il Porto Turistico, su cui chiedono di conoscere «le procedure fatte e quelle che si stanno facendo, i costi sostenuti dalle diverse Amministrazioni che si sono avvicendate. A quale capitolo di spesa sono stati imputati i costi sostenuti, la programmazione economica fatta dalle Amministrazioni al fine di dare copertura ai costi necessari alla definizione dell' iter procedurale, le prescrizioni poste dagli Enti che hanno espresso parere, quali opere sono state appaltate, con quale procedura e quali no, per le opere non appaltate quale iter è stato intrapreso, per quali opere sono state stanziare le somme relative al masterplan, se sono state acquisite le proprietà o le disponibilità dei terreni privati interessati alla realizzazione dell' opera portuale o di quelle connesse».

Si profila per l' amministrazione Re di " nel cuore" un periodo di superlavoro sia sul piano del confronto politico, che si annuncia assai caldo, che sulle numerose risposte da dare.

INFRASTRUTTURE. Il prossimo passaggio sarà la «posa della prima pietra» della struttura che per l' assessore regionale Luigi Bosco avverrà «entro poche settimane»

## Porto dei Nebrodi a Sant' Agata, consegnato il cantiere

OOO Consegnate le aree di cantiere alla ditta Cogip Spa per la costruzione del porto dei Nebrodi di Sant' Agata Militello, i cui lavori afferma il sindaco Sottile «saranno avviati entro poche settimane». Il complesso iter amministrativo per la costruzione dell' opera può considerarsi giunto alla fase conclusiva di verifica e validazione del progetto esecutivo. Ieri mattina a Palazzo Crispi è avvenuta la consegna formale, alla ditta appaltatrice, dell' area sulla quale sarà impiantato il cantiere per la costruzione del porto. All' importante appuntamento non ha voluto mancare l' assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione, Luigi Bosco. Pre senti tra gli altri: il primo cittadino Carmelo Sottile, il responsabile unico del procedimento, Basilio Ridolfo, il direttore dei lavori Salvatore D' Urso ed i responsabili dell' impresa appaltatrice, la «Cogip Infrastrutture», la quale nelle more dei passaggi tecnico - amministrativi ha manifestato l' intenzione di installare il cantiere, in modo da essere prontamente operativa non appena si concretizzano le condizioni per l' effettivo inizio dei lavori. All' incontro convocato dall' ingegnere Ridolfo hanno inoltre partecipato gli assessori Testa, Puleo e Vicari, il presidente del consiglio Antonio Scurria, i consiglieri di entrambi gli schieramenti, il comandante della Capitaneria, tenente Giovanni Pigna, funzionarie tecnici di Regione e Comune e tanti cittadini. Grande soddisfazione è stata espressa dal primo cittadino Sottile. «Aspettiamo da troppo tempo la realizzazione della struttura portuale e vedere concretarsi anni di impegno da parte di tutti - afferma -, è motivo di orgoglio per amministratori, tecnici, funzionarie per i cittadini del comprensorio. Sono impaziente di vedere, al più presto, l' inizio dei lavori». Il Rup Ridolfo ha poi brevemente ricostruito i vari passaggi dell' iter amministrativo e tecnico del porto e rilevato che «la consegna alla ditta, delle aree di cantiere, rappresenta un passaggio fondamentale che consentirà un notevole risparmio di tempo, non appena arriveranno gli ultimi pareri da parte delle istituzioni competenti». L' ingegnere Salvatore D' Urso ha precisato «di svolgere il suo ruolo nella qualità di funzionario regionale e come per l' intero gruppo di progettisti, la prestazione non influirà sui costi determinando anzi, senza l' impegno di tecnici esterni, un risparmio di oltre un milione e mezzo». L' assessore Luigi Bosco accompagnato dal suo staff, tra cui Francesco Calanna, ha ribadito l' attenzione e la vicinanza della Giunta regionale. «Siamo ormai alle battute finali - ha dichiarato Bosco - e dopo aver superato 120 ostacoli ne mancano altri due» (riferendosi agli ultimi due pareri il cui rilascio sembra imminente, necessari per concludere la verifica del progetto). «Sarò orgogliosamente presente alla posa della prima pietra del porto di Sant' Agata, entro poche settimane». (\*FALA\*)

## Ferpress

---

Fincantieri: al via a Castellammare di Stabia i lavori per l'unità anfibia multiruolo LHD

(FERPRESS) – Napoli, 13 LUG – Con la cerimonia per il taglio della prima lamiera per un'unità anfibia multiruolo LHD (Landing Helicopter Dock) partono oggi nuove commesse per lo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia. A comunicarlo è la stessa regione Campania con una nota stampa.

La LHD, che sarà consegnata nel 2022, rientra nel piano di rinnovamento delle linee operative delle unità navali della Marina Militare deciso dal Governo e dal Parlamento e avviato nel maggio 2015. Oltre alla realizzazione della LHD il programma pluriennale prevede anche la costruzione di sette Pattugliatori Polivalenti d'Altura (PPA) con ulteriori tre in opzione e dell'unità di supporto logistico (LSS) "Vulcano".

La nuova unità che avrà una lunghezza di circa 200 metri e una velocità massima di 25 nodi, potrà ospitare a bordo oltre 1000 persone di cui più di 700 come personale trasportato militare o civile, e assolverà a molteplici missioni sia di tipo militare che civile.

"L'avvio delle attività per la produzione della nuova unità anfibia multiruolo (LHD) nella Fincantieri di Castellammare di Stabia – dichiara l'assessore alle attività produttive Amedeo Lepore – è un passaggio importante per il rilancio dello stabilimento e per l'ulteriore sviluppo dell'apparato produttivo della Campania. La Giunta De Luca è impegnata in un confronto positivo con la Fincantieri per realizzare altri significativi investimenti nel nostro territorio e ridare forza all'industria cantieristica, che rappresenta un fondamentale asset dell'economia regionale. In questa direzione vanno le iniziative – promosse insieme all'Autorità di Sistema Portuale – per l'istituzione della Zes in Campania e per il rinnovamento, la messa in sicurezza e l'efficientamento energetico delle flotte di piccole e medie dimensioni che navigano nel nostro mare. Anche nel campo della ricerca e sviluppo e attraverso la collaborazione con altre Regioni come la Liguria, con cui il presidente De Luca ha sottoscritto un protocollo d'intesa, è possibile dare corpo all'economia del mare, che può vedere un nuovo primato della Campania".

Progetto con 700 alloggi, metà sociali

## Strasburgo reinventa il quartiere sul Reno

Strasburgo investe sulle aree portuali dismesse. Lo spazio che separa il centro città dall' area portuale sta rinascendo. Prima tappa di questo vasto progetto di pianificazione urbana è l' ecoquartiere Danubio, nella vicinanze del centro città. Entro i prossimi tre anni saranno coperti di costruzioni innovative, a basso impatto.

L' isola, il cui masterplan è firmato Christian Devillers, è organizzato intorno al bacino Dusuzeau e a un giardino fluviale per conservare la propria identità portuale.

Il programma prevede 700 alloggi (50% sociali), 18 mila mq di uffici e negozi, completati entro il 2020, una casa di riposo per anziani (84 posti), un residence per studenti (189 posti) e una scuola. Le strade saranno quasi tutte pedonali, stazioni di carsharing, tramvia e parcheggi sotterranei condivisi all' ingresso del quartiere che per un terzo è già pronto.

La seconda fase, in corso, prevede la costruzione di una torre (66 appartamenti) a energia positiva (cioè capace di produrre energia più di quanta ne consumi) che sarà la prima della Francia. Sarà pronta in autunno.

La terza fase comincerà nel 2018 per terminare nel 2020. Le prime vendite hanno incontrato un grande successo. Il prezzo ruota intorno ai 4 mila euro al mq.

il gruppo Quechen ha progettato di investire 105 milioni di euro con la creazione di 130 posti di lavoro

## Le città di Marsiglia e Rotterdam si contendono una nuova fabbrica cinese di silicio per pneumatici ecologici

Il porto di Marsiglia-Fos cerca di sedurre l'industriale cinese Quechen che per impiantare la propria fabbrica europea deve scegliere tra la città provenzale e Rotterdam.

La decisione è attesa entro la fine del mese di luglio.

Il gruppo cinese Quechen, vuole realizzare in Europa un impianto di silicio per la produzione di pneumatici verdi con un investimento di 105 milioni di euro, più di 200 in una seconda fase, con la creazione di 130 posti di lavoro diretti e 200 indiretti.

Inizialmente Que Weidong, fondatore del gruppo (120 milioni di euro di fatturato), era più propenso a scegliere il Nord Europa, ma Marsiglia si è trovata in gara per una serie di circostanze. A gennaio 2016, l'avvocato marsigliese Bruno Lefebure di ritorno nella sua città natale dopo quindici anni passati in Cina, aveva saputo, attraverso la sua rete di Shanghai, del progetto di Quechen. E una persona di quella stessa rete era stata reclutata dal gruppo industriale cinese per guidare questa internazionalizzazione. Lefebure ne ha parlato al sindaco aggiunto per l'economia di Marsiglia che a sua volta ha informato del progetto Provence Promotion, l'agenzia di sviluppo in associazione con la camera di commercio.

Nello stesso tempo, Provence Promotion aveva già programmato una serie di videoconferenze dall'agenzia statale Business France a Marsiglia con l'ufficio di Shanghai, secondo quanto riporta Le Figaro. In particolare, era prevista la presentazione di tre grandi progetti del territorio, fra i quali quello della piattaforma di condivisione di Piicto (piattaforma di innovazione industriale) a Fos, sulla quale avrebbe potuto insediarsi Quechen. L'argomento avanzato dal patron di Piicto e dal gruppo chimico Kem One ha centrato il bersaglio: con una tale piattaforma si sarebbe potuto risparmiare il 20% dei costi di investimento.

Quando il gruppo cinese aveva sentito le agenzie di promozione dei differenti paesi europei, Business

## - segue

---

France aveva indicato Fos, Dunkerque e la Lorena, che sono entrati in competizione con 25 siti, dal Portogallo alla Polonia. Oggi, soltanto Rotterdam e Fos sono in corsa.

Per arrivarci gli amministratori della Provenza non si sono risparmiati. Provence Promotion ha distaccato tre capiprogetto su questo dossier. Per facilitare le pratiche amministrative e accorciare le procedure è stata creata una task force sotto la guida del prefetto per nove mesi.

E sono stati lanciati degli studi nella primavera 2016 in vista dell'insediamento per guadagnare tempo. E' stata la dimostrazione che tutti insieme, il porto, la città, le amministrazioni, lo Stato hanno collaborato per mettere in piedi un dossier molto completo tecnicamente, probabilmente più preciso e professionale rispetto a Rotterdam.

In passato il porto di Marsiglia si era lasciato scappare diverse occasioni. Dispone di un'area di espansione eccezionale (con 650 ettari liberi sul Plioto) mentre i porti del Nord Europa sono saturati. .

Il coinvolgimento di Plioto è un modo di valorizzare questo atout con la messa in comune della rete del calore (produce per Kem One presente sul sito) e di energia ( con Grt Gas di Jupiter 1000 per convertire l'energia rinnovabile in gas) e la disponibilità di servizi di stoccaggio, di portierato, e di smaltimento dei materiali. Altri sono pronti a installarsi sul sito per lavorare con Quechen. E l'area che è stata proposta al gruppo cinese dispone di una banchina che offre la possibilità di avere il proprio porto. Inoltre, non sono state trascurate le relazioni umane. Alcuni rappresentanti di Quechen, l'industriale cinese, sono stati ricevuti una decina di volte e lui è volato a Marsiglia tre volte, l'ultima all'inizio di luglio in occasione delle celebrazioni dei 30 anni del gemellaggio della città francese con Shanghai ed è stato ricevuto dal sindaco, e dalle altre autorità amministrative regionali oltre che dai dirigenti del gruppo Cma e Ccm. Una delegazione francese è andata due volte in Cina. Un modo per stabilire una relazione che potesse essere rassicurante.

© Riproduzione riservata.

*ETTORE BIANCHI*