

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
1 e 2 NOVEMBRE 2017

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



# Rassegna stampa

## INDICE



### Dai Porti:

#### Genova:

"...Lavoro in porto..."(Il Secolo XIX, Ansa, Informazioni Marittime, Il Messaggero Marittimo, La Repubblica)

"...Waterfron Levante..." (Il Secolo XIX)

#### La Spezia:

"...Spezia Community portuale..."(Corriere Marittimo, L'Informatore Navale)

#### Livorno:

"...Porto Aperto..." (Il Telegrafo, Il Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Gazzetta Marittima, )

"...Paduletta, ecco il Nogarini-pensiero..."

#### Piombino:

"...Ruspa contro rimorchio..." (Il Telegrafo)

"...Rebrab non molla le acciaierie..."(Il Telegrafo)

#### Napoli:

"...Responsabilità sociale..."

(L'Informatore Navale, Ferpress, Il Messaggero Marittimo)

"...Primo bilancio di previsione..." (Il Messaggero Marittimo)

#### Bari:

"...partnership enti locali e Costa crociere..."

(Ansa, Informazioni Marittime, Brindisisera, Il Nautilus)

"...Segretario Generale AdSP..." (Newspam)

"...Nuova via della seta..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

#### Messina:

"...I monili e L'Hub..."(Gazzetta del Sud)

"...atti concreti non più parole..."(Gazzetta del Sud)

"...Tremestieri, ora il porto è più vicino..."(Gazzetta del Sud)

"...LA Difesa dell'autorità in Consiglio..."(Gazzetta del Sud)

#### Palermo:

"...Le Vie dei Tesori..."(Gazzetta del Sud)

### Notizie da altri porti italiani e esteri

### Altre notizie di Shipping e Logistica

### Informare

### Il Messaggero Marittimo

SI ALL'USO DELLE TASSE PORTUALI PER AGEVOLARE I PENSIONAMENTI

## Lavoro in porto, patto tra Signorini e Culmv

Via libera alla proroga della concessione per due anni. Il presidente: «L'agenzia? È un'opzione»

### IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Utilizzare parte delle tasse del porto di Genova come scivolo per i camalli da avviare alla pensione, oltre che per la loro formazione. La proposta è stata avanzata dal presidente del porto di Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, che assieme alla Compagnia Unica chiederà al governo «che il correttivo porti preveda questa possibilità, senza però una riduzione della pianta organica dei portuali genovesi».

L'annuncio è arrivato ieri, dopo che il board dell'Authority ha rinnovato alla Culmv l'autorizzazione ad operare in banchina fino al 2019. Ottenuta la proroga, entro tre mesi, la Compagnia Unica dovrà presentare un piano d'impresa che garantisca la messa in sicurezza dell'equilibrio economico-finanziario, pena l'avvio di un procedimento che potrebbe portare anche alla revoca dell'au-

torizzazione. Accanto a questa novità, come anticipato dal *Secolo XIX/The Medi-Telegraph*, ieri il board dell'Autorità di sistema portuale ha approvato anche altre norme che interessano il lavoro dei camalli: uso del badge per segnalare ingressi e uscite nei terminal, una maggiore stretta sui temi della sicurezza, con la possibilità di pagamento di sanzioni, ma anche una maggiore velocità da parte dei terminalisti nel pagamento delle fatture.

Signorini non ha escluso la possibilità che in futuro possa essere costituita anche nel porto di Genova un'agenzia per il lavoro in porto sul modello Livorno, proprio come suggerito dal presidente di Assiterminal, Luca Becce. «Si tratta di un'ipotesi», ha commentato l'ex segretario generale della Regione Liguria. Il numero uno di Palazzo San Giorgio ha poi ricordato che a fronte dell'autorizzazione concessa dal board, i camalli dovranno garantire una «razionalizzazione dei costi, mentre con i terminalisti dovrà essere avviata una tratta-

tiva che porti a fissare una tariffa che possa assicurare un adeguato equilibrio economico-finanziario».

Attualmente i lavoratori che rappresentano la manodopera portuale e compongono l'organico operativo della Culmv - approvato dall'Autorità di sistema - sono 930. Lo scorso luglio l'organico della Compagnia Unica è cresciuto di numero, dopo

che da Palazzo San Giorgio è arrivato il via libera per trasformare in soci della Culmv 82 "soci speciali", lavoratori che da anni venivano utilizzati in banchina per gestire carichi straordinari di lavoro e coprire i turni dei camalli, specialmente durante il periodo estivo.

«Abbiamo accordato la proroga alla Culmv - ha sottolineato Signorini - perché c'è lavoro in porto, aumentano le giornate lavorate dalla Compagnia e cresce la formazione». «Questa decisione non è mai stata messa in discussione - ha chiuso - ma era necessario approvare nuove regole».

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

© BY NC ND ALCUN DIRITTO RISERVATO



### L'ACCORDO

*La concessione non è mai stata in dubbio. Ma era doveroso introdurre nuove regole*

**PAOLO SIGNORINI**  
presidente porti Genova e Savona

## Porti: Genova, concessa alla Culmv una proroga per due anni

Ma autorità portuale chiede il 'badge' per i camalli



(ANSA) - GENOVA, 31 OTT - Uso del "badge" per segnalare ingressi e uscite nei terminal, una maggiore stretta sui temi della sicurezza, con la possibilità di pagamento di sanzioni, ma anche una maggiore velocità da parte dei terminalisti nel pagamento delle fatture. Sono alcune delle novità presentate dall'autorità di sistema portuale che ha approvato la proroga dell'autorizzazione per altri due anni alla Culmv, la storica compagnia di lavoratori portuali di Genova.

"Abbiamo accordato la proroga - ha spiegato il presidente Paolo Emilio Signorini - sulla base di alcune considerazioni. In primo luogo perché c'è lavoro in porto, aumentano le giornate lavorate dalla compagnia e aumenta la formazione. Abbiamo però subordinato questa proroga al fatto che vengano rispettate, da parte dei soci della compagnia che operano presso i terminal, alcune norme. In primo luogo il rispetto degli orari di lavoro e in secondo luogo la sicurezza, che erano richieste molto sentite dai terminalisti. Il mancato rispetto di queste norme sarà sanzionato con alcune penali inflitte dal terminalista e che la compagnia imputerà al singolo socio inadempiente. Dal canto loro i terminalisti si impegnano a pagare con maggiore sollecitudine".

Ottenuta la proroga, entro tre mesi la compagnia dovrà presentare un piano d'impresa che deve garantire la messa in sicurezza dell'equilibrio economico-finanziario, pena l'avvio di un procedimento che potrebbe portare anche alla revoca dell'autorizzazione. "La compagnia prenderà impegni per poter ottenere dall'autorità portuale interventi finanziari - ha proseguito Signorini - che coprano i costi di formazione e costi di accompagnamento alla quiescenza. La compagnia, quindi, interverrà sulla razionalizzazione della struttura e, con i terminalisti, con riferimento alla produttività, fisserà una tariffa che possa assicurare l'equilibrio economico-finanziario".

## Porti: Genova; Assiterminal, agenzia per lavoro in porto

Intervista al Secolo XIX, parte tasse portuali per le pensioni



(ANSA) - GENOVA, 31 OTT - Il presidente di Assiterminal Luca Becce apre al dialogo con la Compagnia unica del porto di Genova nel giorno in cui l'Authority rinnova all'autorizzazione alla Culmv fino al 2019. In una intervista al Secolo XIX Becce suggerisce di "rivedere il modello della Culmv senza ridurre l'occupazione e preservando la pace sociale che dura da tempo in banchina" e ricorda quanto fatto a Livorno "con la creazione di un'agenzia per il lavoro in porto".

Infine per il porto di Genova Becce propone di "usare parte delle tasse portuali come scivolo per mandare in pensione i lavoratori con maggior anzianità e per ricollocare quei portuali non più abili al lavoro in banchina. Assiterminal - ha annunciato Becce - sta elaborando un testo con queste e altre proposte. Ne parleremo sia con l'Authority sia con la Compagnia unica".

# Informazioni Marittime

---

## Container a sorpresa



di Decio Lucano - *DL News*

A Genova è successo che una gang di impiegati fessi ha omesso i controlli sulla radioattività dei contenitori e sono stati scoperti alcuni cassoni radioattivi. A che punto di delinquenza siamo arrivati, circondati in porto, in città, sulle strade, sulle navi che atterrano, di contenitori di cui non si conosce nemmeno il peso esatto (denunciato da Fedespedi) né la qualità della merce: è la misura del progresso insieme al cyber risk e alla fragilità del sistema di trasmissione dati. Diceva Vittorio G. Rossi che "non è il numero dei contenitori che misura il grado di civiltà".

## Assiterminal: «rivedere il modello della Culmv»

GENOVA - Luca Becce, presidente di Assiterminal (Associazione italiana terminalisti portuali), apre al dialogo con la Compagnia unica dei lavoratori portuali di Genova nel giorno in cui l'Autorità di Sistema portuale rinnova l'autorizzazione alla Culmv fino al 2019. Ricordando però che da nove anni i terminalisti genovesi ripianano i conti della Culmv.

Per questo, in una intervista al "Secolo XIX", Becce suggerisce di «rivedere il modello della Culmv senza ridurre l'occupazione e preservando la pace sociale che dura da tempo in banchina». Prendendo come esempio quanto è stato fatto a Livorno, per la prima volta in Italia, «con la

(continua a pagina 2)

## Assiterminal rivedere

creazione di un'agenzia per il lavoro in porto», senza dimenticare «l'utilizzo degli articoli 16 e non solo 17, come i soci Culmv».

Infine per il porto di Genova Becce propone di «usare parte delle tasse portuali come scivolo per mandare in pensione i lavoratori con maggior anzianità e per ricollocare quei portuali non più abili al lavoro in banchina. Assiterminal - ha annunciato Becce - sta elaborando un testo con queste e altre proposte. Ne parleremo sia con **Anchor** sia con la Compagnia unica».

L'INTERVISTA VIA LIBERA DAL COMITATO DI GESTIONE

## Signorini e la proroga alla Culmv "Pronti a sostenere i loro piani"



**SIGNORINI**  
Il presidente  
dell'autorità  
portuale di sistema  
del Mar Ligure  
Occidentale, che  
riunisce i porti di  
Genova e di  
Savona, Paolo  
Signorini

**V**ia libera dal comitato di gestione alla proroga dell'autorizzazione per altri due anni alla Culmv, un "articolo 17" un po' troppo compresso nelle maglie strette della legge, tenuto conto del servizio offerto ai terminalisti che può contare oggi su una flessibilità senza precedenti (7 turni e mezzo) e una professionalità frutto di formazioni che i camalli pagano di tasca propria. Il board ha dato disco verde a patto che i portuali rispettino alcune direttive: l'uso del "badge" per segnalare ingressi e uscite nei terminal, una maggiore stretta sui temi della sicurezza, con la possibilità di sanzioni, ma anche una maggiore velocità da parte dei terminalisti nel pagamento delle fatture.

**Soddisfatto, presidente Signorini?**

«Sì, il confronto è stato molto interessante e direi utile, sia in commissione consultiva che in comitato di gestione. Io credo che la Culmv abbia condiviso questa impostazione in cui si individuano modifiche al regolamento, anche in termini di sicurezza, e si chiede un nuovo piano d'impresa».

**Che cosa vuole evitare?**

«Che si arrivi a maggio, nelle settimane precedenti all'approvazione del bilancio della Compagnia, dando inizio al solito balletto sui conti. Io credo che attraverso questo percorso che abbiamo individuato oggi (ieri per chi legge n.d.r.) ci siano le condizioni per poter intervenire a una soluzione di lungo periodo».

**Il problema che può sorgere sarebbe di natura contabile. E questo risul-**

tato è il frutto di un bilanciamento fra costi e ricavi. Non crede che il tema possa quindi riproporsi?

«Intanto abbiamo chiesto alla Compagnia Unica di preparare entro tre mesi il piano d'impresa e noi siamo pronti a un affiancamento in questo lavoro. Poi dobbiamo affrontare il nodo delle assunzioni, così da farci preparare per tempo. Non deve comunque sfuggire a nessuno che la Culmv rischia di non andare in equilibrio anche per oneri impropri».

**A che cosa si riferisce?**

«Ai costi che vengono sostenuti per i corsi di formazione (800mila euro l'anno, interamente caricati sui conti della Culmv n.d.r.). Io credo che anche su questo tema si debba fare chiarezza, riconoscendo ai portuali questo grande sforzo economico fatto per formare i propri soci, garantendo standard sempre maggiori di sicurezza».

**Se guarda al 2017 e all'organizzazione del lavoro crede che il giudizio possa essere positivo?**

«C'è ancora tanto da fare, non solo per noi. Il tema della produttività fra terminalisti e portuali è sempre aperto, così come quello dei pagamenti, in cui maggiore dev'essere la sollecitudine da parte dei privati. Ma siamo anche di fronte a un aumento delle giornate di lavoro. La Culmv prenderà impegni per poter ottenere da noi interventi finanziari che coprano i costi di formazione e costi di accompagnamento alla pensione».

(massimo minella)

LABORAZIONE RISERVA

# Il nuovo disegno di Renzo Piano

## «Mare e alberi per cancellare il cemento»

Donato a Comune, Regione e **Autorità portuale** il progetto del Waterfront di Levante: previste meno case e più posti barca

ANNAMARIA COLUCCIA

«UN PROGETTO di decementificazione» e «non un compromesso», ma il risultato di due anni «di ascolto». Renzo Piano definisce così il nuovo disegno del Waterfront di Levante, donato ieri a Comune, Regione e **Autorità portuale** durante una sorta di «rito» ufficiale a palazzo l'ursi per sottoscrivere l'atto di donazione con il sindaco Marco Bucci e i presidenti di Regione e **Autorità portuale**, Giovanni Toti e Paolo Emilio Signorini. Rito che segue, due anni dopo, quello con il quale l'architetto genovese aveva già regalato nel 2015 alle istituzioni locali il Blueprint, il precedente disegno di trasformazione del fronte mare di Levante. Ma, da allora, l'unico interlocutore ancora in carica è il presidente della Regione Toti, e il nuovo sindaco Bucci ha voluto introdurre altre varianti nel disegno già in parte modificato - per esempio per porticciolo Duca degli Abruzzi e Palasport - nel passato ciclo amministrativo.

### Trasloco per il Luna Park

«Questi due anni non sono passati invano - ha sottolineato Piano - sono stati preziosi: c'è stata l'arte dell'ascolto che non è l'arte del compromesso, perché si ascolta per capire. Il progetto è lo stesso: prevede una passeggiata di 2,2 chilometri da Porta Siberia alla Foce, suddivisa in due tratti: quello di Levante, di 1,1 chilometri, si chiamerà corso Italia», per sottolineare, quindi, la continuità con il lungomare che porta a Boccadasse.

Le novità più significative

sono la scelta di fare un riempimento solo parziale del porticciolo Duca degli Abruzzi, dopo la rivolta dei circoli nautici contro il tombamento integrale, e la riduzione delle superfici residenziali, non rispetto al Blueprint, ma al concorso di idee bandito l'anno scorso da Comune e Spim. «In questo progetto si costruisce meno, è un progetto di decementificazione per riportare l'acqua dove c'era già: demoliamo 72.300 metri quadrati e ne ricostruiamo 53 mila - ha spiegato Piano - e prevediamo solo 15 mila metri quadrati fra residenze e albergo».

Nel Blueprint, invece, erano previsti 48.300 metri quadrati di demolizioni e ricostruzioni, dei quali 11.300 destinati a residenziale, 25 mila a uffici e 12 mila a commerciale. Nel bando del concorso di idee, però, dopo la decisione - confermata nel Waterfront - di demolire anche il padiglione D, le superfici residenziali erano «lievitate» a 40 mila metri quadrati, più 10 mila per attività ricettive, 5 mila per il commerciale e 5 mila per uffici.

Il nuovo Waterfront, invece, prevede 7 mila metri quadrati di superficie commerciale distribuita lungo i canali, altri 7 mila per la Fiera e 24 mila metri per il terziario, collocato fra il Palasport e il padiglione Blu, e poi alberi e più posti barca. Le residenze e l'albergo sono pensati soprattutto per chi frequenterà il centro per la nautica, mentre al posto di piazzale Kennedy ci sarà uno spazio verde con una spiaggia e, sotto

il giardino, si prevede di realizzare un piano di parcheggi. «Ma non vogliamo certo rinunciare al Luna Park: stiamo già cercando un'altra collocazione» ha spiegato Bucci.

Adesso, infatti, l'amministrazione comunale potrà passare alla progettazione e poi alla realizzazione degli interventi - demolizioni e scavo dei canali - negli spazi pubblici di sua proprietà, che vanno dall'ex Nira alla Foce, e per i quali ci sono 28,5 milioni di finanziamenti statali. Bucci ha spiegato che parallelamente a questo lavoro, che dovrebbe vedere finalmente la demolizione dell'ex Nira, si avvierà la ricerca di manifestazioni di interesse per far realizzare in project financing singoli interventi: ristrutturazione del Palasport, realizzazione dell'albergo, delle residenze e degli uffici. «Cominceremo con Palasport» ha annunciato.

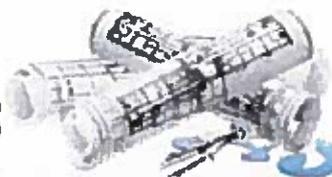
**La palla passa alle istituzioni**  
E Piano ha chiarito che il suo lavoro finisce qui: «Questo è il mio contributo ma adesso è la città che deve andare avanti. La mia è una presenza affettiva ed è importante che non vada oltre». Quindi d'ora in poi guarderà quello che le istituzioni locali riusciranno a fare. «La gente deve sapere che questo è un progetto credibile» ha rimarcato Signorini. «Oggi abbiamo tracciato una rotta: adesso abbiamo il disegno e dobbiamo iniziare a lavorare» ha sottolineato il presidente Toti che, forse nell'entusiasmo del momento, si è lasciato andare ad una serie di citazioni, facendosi sfuggire, inavvertitamente, una «battaglia di Le-

## - segue

vanto» anziché di Lepanto, e parlando del «campanile di Giotto fuori dai canoni della Firenze rinascimentale» che, però, verrà dopo.  
coluccia@ilsecoloxix.it

### I numeri

Primo disegno  
(Blueprint)



Nuovo disegno  
(Waterfront  
di levante)

48.300 m <sup>2</sup>	<	Superficie totale demolizioni	>	72.300 m <sup>2</sup>
48.300 m <sup>2</sup>	<	Superficie totale costruzioni	>	53.000 m <sup>2</sup>
85.000 m <sup>2</sup>	<	Superficie totale sbancamenti	>	94.000 m <sup>2</sup>
78.000 m <sup>2</sup>	<	Superficie totale tombamenti	>	72.000 m <sup>2</sup>
5.800 m	<	Totale posti barca attuali	>	5.800 m
6.200 m	<	Totale posti barca previsti	>	7.100 m



Renzo Piano illustra il Waterfront di Levante

## «Maree alberi per cancellare il cemento»

*Donato a Comune, Regione e Autorità portuale il progetto del Waterfront di Levante: previste meno case e più posti barca Superficie totale demolizioni Superficie totale costruzioni Superficie totale sbancamenti Superficie totale tombamenti Totale posti barca attuali Totale posti barca previsti*

«UN PROGETTO di decementificazione» e «non un compromesso», ma il risultato di due anni «di ascolto». Renzo Piano definisce così il nuovo disegno del Waterfront di Levante, donato ieri a Comune, Regione e Autorità portuale durante una sorta di "rito" ufficiale a palazzo Tursi per sottoscrivere l'atto di donazione con il sindaco Marco Bucci e i presidenti di Regione e Autorità portuale, Giovanni Toti e Paolo Emilio Signorini. Rito che segue, due anni dopo, quello con il quale l'architetto genovese aveva già regalato nel 2015 alle istituzioni locali il Blueprint, il precedente disegno di trasformazione del fronte mare di Levante. Ma, da allora, l'unico interlocutore ancora in carica è il presidente della Regione Toti, e il nuovo sindaco Bucci ha voluto introdurre altre varianti nel disegno già in parte modificato - per esempio per porticciolo Duca degli Abruzzi e Palasport - nel passato ciclo amministrativo.

Trasloco per il Luna Park «Questi due anni non sono passati invano - ha sottolineato Piano - sono stati preziosi: c'è stata l'arte dell'ascolto che non è l'arte del compromesso, perché si ascolta per capire. Il progetto è lo stesso: prevede una passeggiata di 2,2 chilometri da Porta Siberia alla Foce, suddivisa in due tratti: quello di Levante, di 1,1 chilometri, si chiamerà corso Italia», per sottolineare, quindi, la continuità con il lungomare che porta a Boccadasse.

Le novità più significative sono la scelta di fare un riempimento solo parziale del porticciolo Duca degli Abruzzi, dopo la rivolta dei circoli nautici contro il tombamento integrale, e la riduzione delle superfici residenziali, non rispetto al Blueprint, ma al concorso di idee bandito l'anno scorso da Comune e Spim. «In questo progetto si costruisce meno, è un progetto di decementificazione per riportare l'acqua dove c'era già: demoliamo 72.300 metri quadrati e ne ricostruiamo 53 mila - ha spiegato Piano - e prevediamo solo 15 mila metri quadrati fra resi denze e albergo».

Nel Blueprint, invece, erano previsti 48.300 metri quadrati di demolizioni e ricostruzioni, dei quali 11.300 destinati a residenziale, 25 mila a uffici e 12 mila a commerciale. Nel bando del concorso di idee, però, dopo la decisione - confermata nel Waterfront - di demolire anche il padiglione D,

## - segue

---

le superfici residenziali erano "lievitate" a 40 mila metri quadrati, più 10 mila per attività ricettive, 5 mila per il commerciale e 5 mila per uffici.

Il nuovo Waterfront, invece, prevede 7 mila metri quadrati di superficie commerciale distribuita lungo i canali, altri 7 mila per la Fiera e 24 mila metri per il terziario, collocato fra il Palasport e il padiglione Blu, e poi alberi e più posti barca. Le residenze e l'albergo sono pensati soprattutto per chi frequenterà il centro per la nautica, mentre al posto di piazzale Kennedy ci sarà uno spazio verde con una spiaggia e, sotto il giardino, si prevede di realizzare un piano di parcheggi.

«Ma non vogliamo certo rinunciare al Luna Park: stiamo già cercando un'altra collocazione» ha spiegato Bucci.

Adesso, infatti, l'amministrazione comunale potrà passare alla progettazione e poi alla realizzazione degli interventi - demolizioni e scavo dei canali - negli spazi pubblici di sua proprietà, che vanno dall'ex Nira alla Foce, e per i quali ci sono 28,5 milioni di finanziamenti statali. Bucci ha spiegato che parallelamente a questo lavoro, che dovrebbe vedere finalmente la demolizione dell'ex Nira, si avvierà la ricerca di manifestazioni di interesse per far realizzare in project financing singoli interventi: ristrutturazione del Palasport, realizzazione dell'albergo, delle residenze e degli uffici.

«Cominceremo con Palasport» ha annunciato.

La palla passa alle istituzioni. E Piano ha chiarito che il suo lavoro finisce qui: «Questo è il mio contributo ma adesso è la città che deve andare avanti. La mia è una presenza affettiva ed è importante che non vada oltre». Quindi d'ora in poi guarderà quello che le istituzioni locali riusciranno a fare. «La gente deve sapere che questo è un progetto credibile» ha rimarcato Signorini. «Oggi abbiamo tracciato una rotta: adesso abbiamo il disegno e dobbiamo iniziare a lavorare» ha sottolineato il presidente Toti che, forse nell'entusiasmo del momento, si è lasciato andare ad una serie di citazioni, facendosi sfuggire, inavvertitamente, una «battaglia di Levanto» anziché di Lepanto, e parlando del «campanile di Giotto fuori dai canoni della Firenze rinascimentale» che, per, verrà dopo.

STESSA ora, stesso tavolo.

Quattro uomini e un atto notarile da firmare. I fotografi abbagliano con i flash la Sala di rappresentanza di Palazzo Tursi e l'immagine sembra la stessa di due anni fa. Viene voglia di giocare alla fortunata rubrica della Settimana enigmistica: trova le differenze.

Due dei invitati sono stati sostituiti. Paolo Signorini invece di Luigi Merlo per l'Autorità portuale (riformata) e Marco Bucci, sindaco di centrodestra, al posto dell'arancione Marco Doria. Il progetto sul tavolo non si chiama più Blueprint, ma Waterfront di Levante ed è stato modificato per accontentare un po' tutti.

Piano lo dona per duemila euro simbolici che non percepirà. Due anni fa erano mille.

A telecamere spente gli chiediamo se non si senta vittima di un colossale déjà vu e se non ci saranno altre donazioni di progetti al prossimo cambio di amministrazione.

«Io a questo punto mi fermo qui», sorride l'architetto che ha firmato il Beaubourg e il palazzo della luce della Columbia University di New York, tanto per fare due esempi.

Scommetterebbe su una data di apertura dei cantieri?

«Chieda al sindaco. Io una mano la do, ma non posso fare di più, anche istituzionalmente.

Sono un senatore a vita. Il mio compito è di accendere le co.

ANNAMARIA COLUCCIA

- segue

### I FINANZIAMENTI

I 28,5 milioni stanziati da Roma per le prime opere potrebbero non bastare

### REAZIONI

Nicolò Reggio, Yacht Club: «In fase esecutiva serviranno altri "correttivi"»



### EX NIRA, AMIANTO NEL MIRINO

DELL'ABBATTIMENTO dell'ex Nira si parla da anni, ma è ancora lì. La sua demolizione, che dovrà essere preceduta dalla bonifica dell'amianto, dovrebbe inaugurare quelle per il nuovo Waterfront di Levante. Si stima un costo di circa 12 milioni.



### IL PADIGLIONE D DESTINATO A SCOMPARIRE

ANCHE il padiglione D, che ha ospitato studenti e docenti di Ingegneria e migranti, è destinato a scomparire dall'orizzonte del quartiere fieristico e di piazzale Kennedy e dintorni. Il disegno del Waterfront prevede, infatti, la sua demolizione.



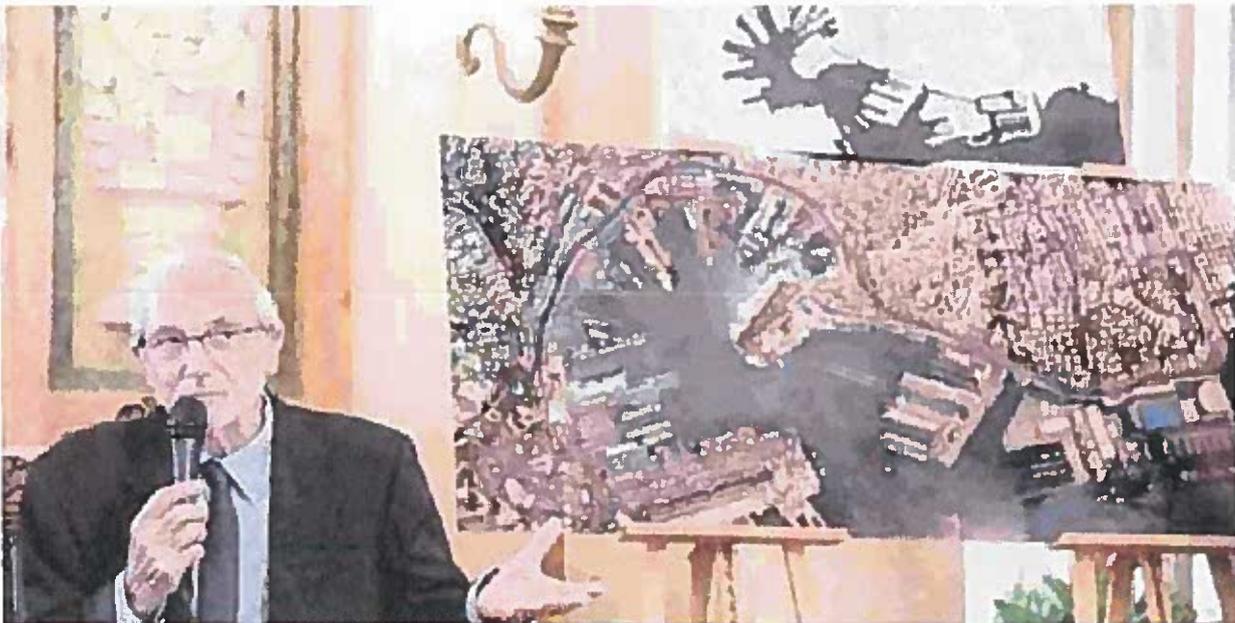
### IL DESTINO DEI CIRCOLI NAUTICI

IL RIEMPIMENTO parziale del porticciolo Duca degli Abruzzi, previsto dal nuovo disegno del Waterfront, salva la sede storica dello Yacht Club Italia, ma non garantisce la permanenza delle sedi di tutti gli altri circoli nautici.



### RIPARAZIONI NAVALI UNITE DA UN PONTE

IL NUOVO disegno del porticciolo Duca degli Abruzzi, fa sì che le attività delle Riparazioni navali restino dislocate in due aree distinte che, nel disegno di Renzo Piano, dovrebbero essere collegate da un ponte mobile, di fronte allo Yacht Club.



Renzo Piano durante la presentazione del disegno del Waterfront di Levante

IN COMUNE SI INIZIA A PENSARE AD ABBATTIMENTI E SCAVI PREVISTI DAL DISEGNO DI RENZO PIANO

## «Waterfront, via ai progetti per le demolizioni»

L'assessore Cenci: «I costi? Dipenderanno da cosa troveremo e se sarà necessaria la bonifica»

ANNAMARIA COLUCCIA

DALLE TAVOLE di Renzo Piano alla realtà. Messa in archivio la foto della donazione del disegno del Waterfront di Levante alle istituzioni locali, a palazzo Tursi s'inizia a pensare, già da oggi, a demolizioni e scavi da fare nelle aree di proprietà di Comune e di Spim, che vanno dal palazzone dell'ex Nira alla Foce. Perché, diversamente dal 2015, quando Piano aveva donato il Blueprint alle istituzioni locali, adesso ci sono 28,5 milioni statali a disposizione del Comune per le opere propeedeutiche alla trasformazione del fronte mare, vale a dire demolizioni e scavo del canale.

### Sopraelevata ultimo atto

Il disegno di Piano prevede, infatti, la demolizione di diversi edifici del quartiere fieristico: ex Nira, che lascerà il posto all'acqua, biglietteria, palazzina uffici, padiglioni C, D e M, e il sindaco Marco Bucci ha ribadito che l'ex Nira sarà il primo a "cadere". La giunta Doria aveva deciso di affidare a Sviluppo Genova il coordinamento degli interventi di bonifica dall'amianto e demolizione dell'edificio, che, secondo una stima molto approssimativa, costerebbero circa 12 milioni. Ma non è detto che questa sia la scelta della giunta Bucci. «Nei prossimi giorni decideremo come procedere - spiega l'assessore comunale all'Urbanistica, Simonetta Cenci - Quella dell'ex Nira sarà senz'altro la prima demolizione ma, a seconda del tipo di intervento

che si farà, se tradizionale o meno, decideremo a chi affidare la progettazione».

Un'altra incognita è quella dei costi. «Dipenderà da quello che si trova nel terreno dopo le demolizioni - spiega l'assessore Cenci - Se fossero necessari interventi di bonifica, i costi evidentemente aumenterebbero». E quei 28,5 milioni potrebbero non essere sufficienti non solo per lo scavo del canale che attraverserà l'area, ma neanche per tutte le demolizioni. Certamente non basteranno per "abbassare" l'ultimo tratto della Sopraelevata verso la Foce. «Quello sarà l'ultimo intervento» chiarisce l'assessore Cenci. Confidando che, magari, nel frattempo, altre risorse si rendano disponibili.

Intanto, arrivano le prime reazioni al nuovo Waterfront. Cauta per ora quella di Nicolò Reggio, presidente dello Yacht Club Italiano, dopo che il nuovo disegno ha previsto un riempimento solo parziale del porticciolo Duca degli Abruzzi. «È già un passo avanti rispetto al Blueprint - commenta - Questo progetto deve soddisfare tante esigenze e io non dò un giudizio negativo, ma nella fase esecutiva occorreranno alcuni "correttivi"». Impossibile conoscere, invece, la posizione degli altri circoli nautici, perché non siamo riusciti a parlare con i dirigenti dei circoli Elpis e Rowing, le sedi dei quali saranno penalizzate anche dal riempimento parziale del Duca degli Abruzzi. Conferma le sue perplessità, invece, l'ex vicesindaco Stefano Bernini, ora

consigliere comunale del Pd, già critico con il Blueprint. «Mi pare che non ci sia niente di nuovo sotto il sole - commenta - Resta il problema di un'area che ha una destinazione urbanistica molto elastica ma dove un sindaco dopo l'altro impone nuovi vincoli, determinati dal fatto che ci si presenti a progetti e investitori con un disegno già fatto. E poi rimangono irrisolti i problemi logistici, molto importanti in un'area dove si prevede la permanenza delle Riparazioni navali».

### Critiche da Legambiente

Decisamente critico anche Fulvio Silingardi, presidente del comitato Porto aperto, da tempo sulle barricate contro l'inquinamento prodotto dalle Riparazioni navali: «Mi pare che si continui a non affrontare questo problema, e la nostra resta l'unica città con le Riparazioni navali in pieno centro» commenta. E all'attacco va anche Andrea Agostini, presidente del circolo Nuova Ecologia Legambiente: «Il dato negativo di fondo è che tutta quell'area sarà di fatto privatizzata e non restituita ad un uso pubblico - sottolinea - Ma, siccome non c'è due senza tre, ho buone ragioni per ritenere che anche questa volta finirà come con gli altri due progetti urbanistici di Piano. Nel merito, poi, mi pare che il nuovo disegno non tenga conto dell'impatto che avrà lo spostamento a mare della diga foranea, e non so come si possa realizzare una spiaggia alla foce di due torrenti, il Bisagno e il Casaregis che, ancora per molti anni, li continueranno ad esondare».

LE CONTESTAZIONI ALLA PRECEDENTE GESTIONE **DELL'AUTORITÀ** GENOVESE

## Super-spese in porto, battaglia continua

Il ministero dell'Economia insiste: «Situazioni illecite, i soldi vanno restituiti»

### IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Ancora 23 domande a cui rispondere per fare chiarezza su alcuni aspetti della gestione **dell'Autorità portuale** di Genova ai tempi di Luigi Merlo (ex presidente che contattato dal *Secolo XIX* non commenta «perché - dice - non sono in possesso del documento») e Giambattista D'Aste (ex segretario generale).

Sono tutti rilievi che il ministero e dell'Economia e delle Finanze continua a muovere, dopo la relazione degli ispettori di due anni fa e le risposte fornite da Palazzo San Giorgio a novembre dell'anno scorso. Perché, scrive il Ragioniere dello Stato inviando i rilievi anche alla Procura generale delle Corti dei Conti per la Liguria, quei chiarimenti inviati da Genova «non possono essere ritenuti esauritivi». Si tratta di rilievi soprattutto amministrativi che colpiscono anche alcuni dirigenti, con possibili conseguenze per i dipendenti. In particolare il Mef punta il fero sulla gestione del personale: sulle «irregolarità varie, riguardanti il trattamento giuridico ed economico» la lettera conferma «il divieto di riconoscere i benefici economici e le progressioni di carriera ai di-



Palazzo San Giorgio, sede **dell'Autorità portuale** di Genova

pendenti»; chiede di «ricevere notizie sull'esito del riesame delle singole posizioni» sui superminimi ai dipendenti e infine bacchetta **L'Autorità** sulla «monetizzazione delle ferie riconosciuta alla dirigenza»: «le motivazioni espresse nei decreti» spiegano dalla Ragioneria «non risultano idonee ad autorizzazione le erogazioni».

#### Trasferte strapagate

**L'Autorità** aveva provato a giustificare, nelle controdeduzioni scritte dall'ex segretario

generale Sandro Carena durante il commissariamento affidato all'ammiraglio Giovanni Pettorino, l'indennità che i dirigenti percepivano per le missioni all'estero e che erano finite in uno dei molti capitoli della relazione degli ispettori di due anni fa. Ma alla Ragioneria non sono bastate: «Le giustificazioni addotte non risultano accoglibili». Qui lo scontro è netto: i viaggi compiuti negli ultimi anni, per i quali sono state liquidate superindennità o diarie extra-stipendio, vanno restituite. Nel mirino erano fi-



**La notizia dell'esito dell'ispezione del ministero dell'Economia pubblicata in esclusiva sul Secolo XIX del 25 febbraio 2016**

nite, ad esempio, le diarie per la "missione" di Atene (293,51 euro extra al giorno), San Paolo del Brasile (diaria di 508 euro), Ashdod (Israele, indennità di 336,44 euro), Barcellona (indennità 189 euro), Bruxelles (indennità 250 euro), nuovamente San Paolo (indennità 417,75 euro). E la conclusione è sempre la stessa: «Si invita codesta Autorità a procedere al recupero delle somme indebitamente corrisposte».

**Un'urgenza durata due anni**  
Il ricorso alla «procedura nego-

ziata» per il ripristino di un cassone del molo sottoflutto di Multedo per ragioni d'urgenza - come scritto nelle giustificazione inviata dall'Authority - infastidisce la Ragioneria che rileva come la procedura sia stata «avviata nel luglio 2013, quando i danneggiamenti...erano già noti da dicembre 2011, come da relazione tecnica». E ancora sulla proroga del «servizio di monitoraggio e controllo della torbidità delle acque» affidato all'Università di Genova, la Ragioneria demolisce la giustificazione fornita dall'Authority: è «solo una supposizione quella che i costi sarebbero lievitati in maniera esponenziale» se non si fosse concessa la proroga dell'incarico. Per questo «si confermano le irregolarità relative alla proroga contrattuale». Infine la sentenza: questo comportamento ha inciso «in modo rilevante sulla notoria violazione delle libera concorrenza».

### **Il pasticcio delle partecipate**

La vicenda Finporto occupa diversi rilievi - sia per i lavoratori che per la cessione delle quote - così come la Ragioneria chiede «notizie» delle gare per la cessione delle quote della «Porto Antico e delle Riparazioni Navali». Sono i due capitoli più "politici" della lettera, in mezzo ad un mare di rilievi amministrativi.

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

## Spezia Community portuale: Dov'è l'autonomia finanziaria alle Authority?

**La riforma ha tradito queste aspettative. La distribuzione ai porti del sud materializza fantasmi del passato. Parla Alessandro Laghezza a nome della Community.**

**La Spezia** – Pieno sostegno alla sfida lanciata dalla Regione Liguria, per garantire ai porti liguri (che producono la quota più consistente del gettito Iva, delle tasse portuali e dei dazi versata nelle casse dello Stato), una marcata autonomia finanziaria nell'utilizzo di queste risorse.

**Dieci anni fa a Milano i porti liguri avevano presentato uno studio condotto dal Certet Boccioni** che per la prima volta aveva evidenziato l'enorme gettito prodotto dai tre scali marittimi della regione e lo squilibrio clamoroso fra quanto questi porti pompavano in termini di Iva sulle merci all'import, dazi doganali e tasse, e quanto invece ottenevano dallo Stato per finanziare la manutenzione o la realizzazione di nuove infrastrutture. Infrastrutture che avrebbero permesso di aumentare il traffico e quindi di tradursi in un ulteriore gettito.

**Le categorie imprenditoriali avevano sostenuto quella battaglia e più di recente avevano affiancato anche Assoporti, allora guidata da Pasqualino Monti,** nel tracciare una riforma portuale che garantisse una forte autonomia finanziaria delle singole Autorità portuali e quindi evitasse la consueta distribuzione a pioggia dei fondi alimentati da pochi porti.

*«La riforma – afferma Alessandro Laghezza a nome della Community portuale di La Spezia – ha tradito queste aspettative e la distribuzione, alla quale stiamo assistendo in questi giorni, della quasi totalità delle scarse risorse disponibili a porti del sud, ripropone interrogativi sconcertanti, materializzando i fantasmi di un ritorno al passato».*

*«La Community di La Spezia – conclude Laghezza – esprime quindi un forte interesse anche per la proposta del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, in merito a una differente configurazione delle Autorità portuali e a un'eventuale loro trasformazione in Spa dotate di forte autonomia e agilità gestionale».*

## COMMUNITY DI LA SPEZIA: RESTINO IN LIGURIA I SOLDI PRODOTTI DAI PORTI DELLA REGIONE



La Spezia, 1 novembre 2017 – Pieno sostegno alla sfida lanciata dalla Regione Liguria, per garantire ai porti liguri (che producono la quota più consistente del gettito Iva, delle tasse portuali e dei dazi versata nelle casse dello Stato), una marcata autonomia finanziaria nell'utilizzo di queste risorse.

Dieci anni fa a Milano i porti liguri avevano presentato uno studio condotto dal Certet Bocconi che per la prima volta aveva evidenziato l'enorme gettito prodotto dai tre scali marittimi della regione e lo squilibrio clamoroso fra quanto questi porti pompavano in termini di Iva sulle merci all'import, dazi doganali e tasse, e quanto invece ottenevano dallo Stato per finanziare la manutenzione o la realizzazione di nuove infrastrutture. Infrastrutture che avrebbero permesso di aumentare il traffico e quindi di tradursi in un ulteriore gettito.

Le categorie imprenditoriali avevano sostenuto quella battaglia e più di recente avevano affiancato anche Assoporti, allora guidata da Pasqualino Monti, nel tracciare una riforma portuale che garantisse una forte autonomia finanziaria delle singole Autorità portuali e quindi evitasse la consueta distribuzione a pioggia dei fondi alimentati da pochi porti.

“La riforma– afferma Alessandro Laghezza a nome della Community portuale di La Spezia – ha tradito queste aspettative e la distribuzione, alla quale stiamo assistendo in questi giorni, della quasi totalità delle scarse risorse disponibili a porti del sud, ripropone interrogativi sconcertanti, materializzando i fantasmi di un ritorno al passato”.

“La Community di La Spezia – conclude Laghezza – esprime quindi un forte interesse anche per la proposta del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, in merito a una differente configurazione delle Autorità portuali e a un'eventuale loro trasformazione in Spa dotate di forte autonomia e agilità gestionale”. Intervenendo in questo modo anche sulla inadeguata capacità di impiego da parte delle Autorità di sistema portuale delle risorse già a loro disposizione.

## PORTO APERTO

### FORMAZIONE

VISITE GUIDATE AI PORTI CON GLI STUDENTI DELLE SCUOLE PRIMARIE E SECONDARIE E AL LABORATORIO MULTIMEDIALE DEL PORT CENTER ALL'AVANGUARDIA A LIVELLO EUROPEO

# «Un polo museale per i crocieristi» Ora Corsini lancia una nuova sfida

*Ricco programma di iniziative anche a Piombino, Elba e Capraia*

DIVENTA ogni anno sempre più corposo il programma di Porto Aperto, il progetto ideato dall'Autorità Portuale arrivato quest'anno all'undicesima edizione. Tanti eventi per coinvolgere cittadinanza, studenti e turisti alla scoperta del porto, il cuore dell'economia della nostra città. Quest'anno si aprono anche i porti di Piombino, Elba e Capraia con la possibilità di fare visite guidate, perché l'Autorità di Sistema ha rotto i confini del capoluogo. Soddisfatto il presidente

libero, Stefano Corsini: «Abbiamo tanti partner quest'anno – dice alla conferenza stampa di presentazione del nuovo programma curato da Gabriele Gargiulo dirigente Promozione e Studi e Francesca Morucci – e questo ci permette di fare tanti eventi. In questi giorni sto pensando alla realizzazione di un polo museale per i crocieristi che restano nella nostra città. Ci sto pensando, e per questo chiederò la collaborazione con il Comune. Al momento è solo un'idea». Un'idea suggestiva



**PROTAGONISTI** Il presidente dell'Autorità Portuale Stefano Corsini, a destra, e Gabriele Gargiulo dirigente Promozione e Studi

che mostra la voglia del presidente Corsini di scommettere su quella che la professoressa Olimpia Vaccari – presente alla conferenza in rappresentanza del Club Rotary – ha battezzato come 'lettura culturale della portualità'.

DUNQUE si apre una nuova sfida per la principale industria cittadina che, proprio grazie a Palazzo

Rosciano, fa conoscere anche i principali mestieri sui quali i giovani studenti possono scommettere per trovare un lavoro e costruirsi un futuro. Ecco allora i principali appuntamenti: visite guidate ai porti con gli studenti delle scuole primarie e secondarie e al laboratorio multimediale del Port Center all'avanguardia a livello europeo. Incontri con le scuole e

la cittadinanza e mostre per conoscere le zone inaccessibili dei porti ed i suoi protagonisti. Affascina sempre il magazzino ex FS che ospita il navicello 'Pilade' e la motovedetta 'Marzocco'. Mentre la Motonave 'Bruno Gregoretti', attualmente in cantiere per gli ultimi interventi restauro, è invece ormeggiata nel porto Mediceo, in prossimità della Fortezza Vecchia. Iniziative culturali in Fortezza Vecchia, l'Autorità, dal 1 agosto 2013 è diventata custode della Fortezza Vecchia in virtù delle concessioni temporanee sottoscritte con gli Enti proprietari. La concessione iniziale è stata prorogata, per il quadriennio 2016-2020.

«SI TRATTA di una manifestazione di assoluta eccellenza – ha detto il segretario generale Massimo Provinciali – non esiste in nessun altro porto italiano». Il programma dell'undicesima edizione di Porto Aperto si concluderà – come ogni anno – il 20 maggio con la Giornata Europea del mare.



### Trentamila student

In questi dieci anni oltre 30 mila studenti hanno visitato il porto con visite guidate per integrare tra il mondo portuale e quello cittadino

### Memoria storica

Investire sulla conoscenza dei porti per valorizzare la memoria storica e le bellezze culturali e architettoniche di cui anche Piombino è

### Motonave 'Gregoretti'

La Motonave 'Bruno Gregoretti', in cantiere per gli ultimi interventi restauro, è invece ormeggiata nel porto Mediceo, in prossimità della Fortezza Vecchia

### Trasmissioni

Tra le iniziative molte trasmissioni televisive con focus tematici su argomenti di stretta attualità e di interesse per la comunità portuale

# *In 10 anni oltre 30mila studenti hanno visitato lo scalo livornese* **Presentata a Palazzo Rosciano** **nuova edizione di «Porto Aperto»**

LIVORNO - A palazzo Rosciano è stata presentata ieri mattina la nuova edizione di Porto Aperto, che quest'anno, l'undicesimo dalla sua nascita, si arricchisce di nuovi importanti elementi e nuovi protagonisti, come i porti di Piombino, quelli elbaici di Rio Marina, Cavo e Portofermo, e quello dell'Isola di Capraia, che sono assieme a Livorno le sei stelle della nuova costellazione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

«In questi dieci anni oltre 30mila studenti hanno visitato il nostro porto attraverso visite gratuite e guidate - ha detto il dirigente Promozione e studi, Gabriele Gargiulo - c'è una volontà di integrazione tra due mondi, quello portuale e quello cittadino, che vogliono conti-  
(continua a pagina 2)

## **Presentata a palazzo**

nuare a parlarsi». Il programma 2017-2018 è particolarmente articolato e prevede tra le altre cose: visite guidate ai porti ricadenti sotto la circoscrizione dell'AdSp (destinate agli studenti delle scuole primarie e secondarie); trasmissioni televisive con focus tematici su argomenti di stretta attualità e di interesse per la comunità portuale; incontri con le scuole e la cittadinanza e mostre per conoscere le zone inaccessibili dei porti ed i suoi protagonisti; visite preliminari al laboratorio multimediale del Port Center.

Non mancheranno, inoltre, visite al magazzino ex F5 adiacente al terminal crociere del porto, struttura che ospita oggi il navicello "Pilade" e la motovedetta "Marzoeco". Mentre il battello di salvataggio "Bruno Gregoret", attualmente in cantiere per gli ultimi interventi di restauro, è invece ormeggiato nel porto Mediceo, in prossimità della Fortezza Vecchia.

Previste anche iniziative culturali in Fortezza Vecchia (l'Autorità, dal primo Agosto 2013 è diventata custode della Fortezza Vecchia in virtù delle concessioni temporanee sottoscritte con gli Enti proprietari. La concessione iniziale è stata prorogata, per il quadriennio 2016-2020).

«Il programma Porto Aperto - è stata la chiosa del presidente Stefano Corsini a margine della conferenza stampa - è una iniziativa molto articolata che in questi anni ci ha dato parecchie soddisfazioni. Investire sulla cono-

scenza dei porti del Sistema dell'Alto Tirreno, valorizzare la memoria

storica e le bellezze culturali e architettoniche, di cui anche Piombino è particolarmente ricca, è un obiettivo nobile che occorre perseguire con sempre maggiore convinzione: per questo motivo, il prossimo traguardo da raggiungere per i prossimi anni sarà quello di sviluppare ulteriormente il percorso espositivo-didattico che oggi va dalla Fortezza Vecchia, e dal suo Port Center, sino al Magazzino ex F5».

# Informazioni Marittime

---

## A Livorno la nuova edizione di Porto Aperto



E' stata presentata stamattina a Palazzo Rosciano la nuova edizione di **Porto Aperto a Livorno**, che quest'anno, l'undicesimo dalla sua nascita, si arricchisce di nuovi importanti elementi e nuovi protagonisti, come i porti di Piombino, quelli elbani di Rio Marina, Cavo e Portoferraio, e quello dell'Isola di Capraia, che sono assieme a Livorno le sei stelle della nuova costellazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

**Il programma 2017-2018 è particolarmente articolato e prevede tra le altre cose:**

- Visite guidate ai porti ricadenti sotto la circoscrizione dell'Adsp (i destinatari sono gli studenti delle scuole primarie e secondarie).
- Trasmissioni televisive con focus tematici su argomenti di stretta attualità e di interesse per la comunità portuale.
- Incontri con le scuole e la cittadinanza e mostre per conoscere le zone inaccessibili dei porti ed i suoi protagonisti.
- Visite preliminari al laboratorio multimediale del Port Center.
- Visite al magazzino ex FS adiacente il terminal crociere del porto, struttura che ospita oggi il navicello "Pilade" e la motovedetta "Marzocco". Mentre la Motonave "Bruno Gregoretti", attualmente in cantiere per gli ultimi interventi restauro, è invece ormeggiata nel porto Mediceo, in prossimità della Fortezza Vecchia.
- Iniziative culturali in Fortezza Vecchia (L'Autorità, dal 1 agosto 2013 è diventata custode della Fortezza Vecchia in virtù delle concessioni temporanee sottoscritte con gli Enti proprietari. La concessione iniziale è stata prorogata, per il quadriennio 2016-2020).

# L'Informatore Navale

---

E siamo a 11: presentata a Palazzo Rosciano la nuova edizione di "Porto Aperto". In dieci anni più di 30 mila studenti hanno visitato lo scalo labronico



Livorno, 31 ottobre 2017 – E siamo a 11. E' stata presentata stamattina a Palazzo Rosciano la nuova edizione di Porto Aperto, che quest'anno, l'undicesimo dalla sua nascita, si arricchisce di nuovi importanti elementi e nuovi protagonisti, come i porti di Piombino, quelli elbani di Rio Marina, Cavo e Portoferraio, e quello dell'Isola di Capraia, che sono assieme a Livorno le sei stelle della nuova costellazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. In questi dieci anni oltre 30mila studenti hanno visitato il nostro porto attraverso visite gratuite e guidate – ha detto il dirigente Promozione e Studi, Gabriele Gargiulo – c'è una volontà di integrazione tra due mondi, quello portuale e quello cittadino, che vogliono continuare a parlarsi".

Il programma 2017-2018 è particolarmente articolato e prevede tra le altre cose:

- Visite guidate ai porti ricadenti sotto la circoscrizione dell'Adsp (i destinatari sono gli studenti delle scuole primarie e secondarie).
- Trasmissioni televisive con focus tematici su argomenti di stretta attualità e di interesse per la comunità portuale.
- Incontri con le scuole e la cittadinanza e mostre per conoscere le zone inaccessibili dei porti ed i suoi protagonisti.
- Visite preliminari al laboratorio multimediale del Port Center.
- Visite al magazzino ex FS adiacente il terminal crociere del porto, struttura che ospita oggi il navicello "Pilade" e la motovedetta "Marzocco". Mentre la Motonave "Bruno Gregoretti", attualmente in cantiere per gli ultimi interventi restauro, è invece ormeggiata nel porto Mediceo, in prossimità della Fortezza Vecchia.
- Iniziative culturali in Fortezza Vecchia (L'Autorità, dal 1 agosto 2013 è diventata custode della Fortezza Vecchia in virtù delle concessioni temporanee sottoscritte con gli Enti proprietari. La concessione iniziale è stata prorogata, per il quadriennio 2016-2020).

"Il programma Porto Aperto – è stata la chiosa del presidente Corsini a margine della conferenza stampa – è una iniziativa molto articolata che in questi anni ci ha dato parecchie soddisfazioni. Investire sulla conoscenza dei porti del Sistema dell'Alto Tirreno, valorizzarne la memoria storica e le bellezze culturali e architettoniche, di cui anche Piombino è particolarmente ricca, è un obiettivo nobile che occorre perseguire con sempre maggiore convinzione: per questo motivo, il prossimo traguardo da raggiungere per i prossimi anni sarà quello di sviluppare ulteriormente il percorso espositivo- didattico che oggi va dalla Fortezza Vecchia, e dal suo Port Center, sino al Magazzino Ex Fs".

## MSC rilancia da Livorno la linea Sud America

**Livorno ha perso CMA e Maersk-Hamburg Sud che continuano il servizio con il Sud America da Genova, ma MSC mantiene e rilancia la linea con nuovi arrivi a cadenza settimanale.**

**LIVORNO** – Il 6 novembre arriverà a Livorno, Darsena Toscana sponda est-Terminal Lorenzini, la prima delle 6 navi che la compagnia svizzera MSC, proprietaria al 33% del Terminal, ha dedicato al servizio settimanale da e per il Sud America.

La notizia fa tirare un sospiro di sollievo, infatti ai primi di ottobre la storica **linea Livorno-Sud America** operata in joint tra Msc, CMA, Hamburg Sud-Maersk, Zim, Hapag Lloyd e altri operatori, si era trasferita a Genova.

Quindi **Livorno ha perso CMA e Maersk- Hamburg Sud**, ma il gruppo armatoriale di **Gianluigi Aponte ha confermato e rilanciato l'interesse della linea su Livorno** che, dalla prossima settimana, aumenterà il traffico impegnando 6 navi con arrivi a cadenza settimanale.

**In Autorità di Sistema** adesso si discute per affrontare e risolvere l'annoso problema dell'**mbocatura del canale del porto**, troppo stretto per le navi al di sopra di una certa larghezza che riescono a entrare solo di giorno e solo con condizioni meteo ottimali.

Questo fattore limiterà sicuramente le navi della compagnia armatoriale ginevrina, quindi il presidente Corsini dovrà intervenire quanto prima. Tanto più che l'interesse di MSC nei confronti di Livorno è cresciuto notevolmente dal 2014 ad oggi. E' infatti del luglio 2014 l'ingresso dell'armatore partenopeo Aponte, nell'azionariato di Lorenzini & C. per la proprietà al 33% del Terminal in Darsena Toscana sponda Est.

Da aprile di quest'anno poi MSC, insieme a Vincenzo Onorato, si sono aggiudicati il 66% delle quote societarie della **Porto di Livorno 2000** nella gestione del Terminal crociere. Acquisizione operata con la società **ATI**: costituita da Onorato Armatori al 75% attraverso **Sinergest, Ltm e Moby** e il restante 25% dalla **finanziaria italiana di MSC**.

**Quali saranno gli interessi futuri di Aponte su Livorno? Mirerà adesso alla Darsena Europa?**

## Authority

### se ci sei batti un colpo

LIVORNO - Che la riforma Delrio escluda definitivamente o no i sindaci - compreso quello livornese - dai comitati di gestione, rimane il fatto che nella programma-  
Antonio Fulvi  
(segue a pagina 10)

## Authority se ci sei batti un colpo

zione dei piani regolatori dei porti i Comuni hanno un loro specifico peso. E questo vale anche per la Padiuena, l'area che è portuale ma di proprietà comunale, dove è in corso la "riffa" per aggiudicarsene la fetta messa all'asta dalla Spil. Qui a fianco il sindaco Nogarin ha detto la sua; e nel passato su queste stesse colonne, abbiamo riportato gli interventi di chi è interessato in un modo o nell'altro alla sua gestione: Federico Barbera con il suo progetto "multipurpose" insieme al gruppo di Andrea Pulimbo; Roberto Alberti per l'alternativo

- e indispensabile - trasferimento del Terminal calata Orlando da cui dipende anche lo sviluppo del progetto del grande terminal crociere della Porto 2000; Marco Dalli presidente della Clp, che con Neri e Negri a sua volta ha forti interessi sull'area e un contratto blindato fino al 2028. Più altri ancora.

C'è invece un fragoroso silenzio sul tema da parte dell'Autorità di sistema di Stefano Corsini. Tanto che sono più d'uno a lamentarsene, e a provare a tirare Corsini per la giacchetta: compreso il gruppo Onorato che comincia a minacciare perché non gli li libera la calata Orlando e non gli viene consegnata la gestione della Porto 2000. Perché questo silenzio? Proviamo a indovinare: è in corso un grosso lavoro

interno a palazzo Rosciano per il nuovo piano regolatore del porto richiesto dalla riforma Delrio. Ed è probabilmente in quella sede che Corsini e i suoi taglieranno il nodo gordiano. I tempi sono ormai maturi, perché il 16 novembre ci sarà il comitato di gestione sui bilanci e in quella sede forse anche qualche importante anticipazione sul Prp. In quella sede, dicono i bene informati, dovrebbe anche maturare il passaggio di consegne alla presidenza della Porto 2000: uscirà Massimo Provinciali entrerà - se non ci saranno inghippi di incompatibilità come qualcuno va ipotizzando - Luciano Guerrieri. Non bene, benissimo. Ma forse Corsini e i suoi potrebbero tranquillizzare l'ambiente con qualche intervento chiarificatore. Insomma, AdSP, se ci sei batti un colpo.

INTERVENTO DELL'AVVOCATO GIONFRIDDO SULLA CRISI DI LIVORNO

## Bacini, rimpalli infiniti eppure si potrebbe...

L'analisi dell'ex segretario generale dell'Authority sottolinea l'opportunità di un intervento dell'AdSP per ricalibrare la "vecchia" gara

### Bacini, rimpalli

Magistratura. Il nuovo "sequestro" è virtuale e non giudiziario, come subito si è ben compreso, ma non per questo meno efficace, perché quando sui sinistri intervengono le assicurazioni l'esperienza ci ricorda che le situazioni si complicano. Si complicano a maggior ragione quando, con reciproci addebiti di responsabilità, il coinvolgimento assicurativo deriva da un P&I londinese. Si aprirà una nuova fase giudiziaria, questa volta non in sede penale, pur tuttavia con tempi indefiniti ed imprevedibili?

Si è di fatto, come riportato di recente su queste colonne, che il P&I abbia rifiutato l'abbandono della nave da parte dell'armatore dell'Urania, atto che finalmente avrebbe consentito con la collaborazione della Benetti il trasferimento a terra del relitto e la conseguente liberazione del bacino.

Qualche mese fa, il 29 marzo scorso, la Gazzetta Marittima da lei diretta ebbe la cortesia di pubblicare una mia lettera sul tema dei bacini di carenaggio, nella quale prospettavo un'ipotesi, a seconda dei punti di vista, abbastanza ardita, ma secondo me, rispettosa nei contenuti dei termini di legge.

Il contributo - che intanto essenzialmente puntava alla riattivazione del bacino grande in muratura, con annullamento della gara ora "congelata", considerate le difficoltà indotte dal sinistro avvenuto nell'estate del 2015 sul bacino galleggiante - si basava in sintesi sui seguenti presupposti.

1) La riconsiderazione di un bando emanato oltre due anni fa per l'affidamento dei due bacini sulla scorta di una normativa sui contratti pubblici di cui al D. Lgs. n. 163/2006, superata da tempo dal nuovo codice di cui al D. Lgs. n. 50/2016.

Legittimamente potrebbe aver seguito la gara pubblicata il 27.03.2015 se il relativo procedimento avesse attualmente il suo corso naturale con fisiologica successione degli atti procedurali. Non ha invece senso perseguire la

gara secondo la vecchia superata normativa se la relativa procedura è sospesa, praticamente a tempo indefinito.

2) La sospensione della gara è diretta conseguenza del danneggiamento subito dal bacino galleggiante a causa del sinistro del 25.08.2015.

A distanza di oltre sette mesi dal dissequestro giudiziario del bacino (6.03.2017), ancora non risultano definiti i tempi di rimozione del relitto dell'Urania: atto preliminare ai successivi adempimenti tecnico-amministrativi per la rimessa in pristino stato della struttura del bacino, per la quale lo stesso presidente dell'A.d.S.P., all'atto della sua nomina ebbe a valutare ufficialmente tempi non inferiori a due anni. Dopo di che si sarebbe potuto rimettere in moto il meccanismo della procedura di gara. Eravamo sul piano della prospettazione e di una aspettativa orientativa, ma tuttora non risulta possibile la formulazione di una vera e propria previsione, se non di un cronoprogramma.

3) La A.d.S.P. di nuova istituzione, in un ambito di opportuna valutazione amministrativa dei precedenti atti, avrebbe la facoltà di porsi in discontinuità con i percorsi tracciati dalla soppressa Authority Portuale con riguardo ai contenuti del P.R.P. riguardanti in particolare la caratteristica navale.

Ciò alla luce di un nuovo giudizio dell'intera congiuntura creatasi, anche per superare l'attuale situazione di stasi operativa delle strutture e di crisi occupazionale del settore delle riparazioni, recuperando il tempo perduto, sia pur per eventi eccezionali.

4) Peraltro, lo stesso P.R.P., sul medesimo tema, conferma la volontà di "non compromettere l'eventuale futuro ripristino del bacino grande in muratura per le funzioni proprie di progetto".

Si rende quindi possibile e vi è spazio per la promozione di un "adeguamento tecnico funzionale" nelle more di una procedura di modifica del Piano Regolatore.

5) Autorevoli segnali suggeriscono che sono superabili, con le più aggiornate tecniche, le incompatibilità ambientali createsi con le attività turistico - immobiliari

LIVORNO - Gentile direttore - ci scrive l'avvocato Giorgio Gionfriddo, già segretario generale dell'Authority Portuale - nuovi vincoli, come se non bastassero i precedenti, imprigionano il bacino galleggiante Mediterraneo ed in particolare il relitto dell'Urania, destinato, suo malgrado, a tenere, in certo senso, "sequestrato" il bacino su cui è adagiato, quest'ultimo a sua volta ormai da tempo dissequestrato dalla  
Avv. Giorgio Gionfriddo  
(segue in ultima pagina)

presenti nel porto: le possibilità di interventi tecnici sulle navi in riparazione superano in termini di impatto ambientale quelle di venti anni fa.

Mi riferivo non solo al parere espresso in diverse sedi (da ultimo in un incontro del 13 gennaio scorso), da un appassionato ex gestore del bacino in muratura quale è Adalberto Roncucci, ma anche alle realtà presenti nei porti nord europei, spesso per altri motivi presi ad esempio di efficienza e di aggiornamenti infrastrutturali.

I bacini non solo per loro naturale funzione si inseriscono in un contesto portuale, ma tuttavia ordinariamente non sono collocati in siti isolati, quali "cattedrali nel deserto", ma con i dovuti innovativi presidi tecnici (non necessariamente "cappottoni", come tempo fa venne prospettato in uno studio come soluzione unica ma di dubbia compatibilità ambientale), pur sempre posti in relazione di contesti urbani o urbanizzati. In Europa, ricordiamo, esistono complessivamente ben 400 bacini di carenaggio, basta guardarsi intorno.

Fatte queste premesse, si considera che il congelamento, in pratica "sine die", della procedura di gara per l'assegnazione dei due bacini non coinvolge semplicemente l'istituzione di un rapporto concessorio come altri ordinariamente che, per quanto importante, è finalizzato a singola iniziativa imprenditoriale. Si tratta di ben altro, e cioè della ripresa dell'attività di un intero settore economico portuale di rilevanza cittadina (per non dire nazionale), perché l'assegnazione dei bacini racchiude in sé la rinascita completa di una attività industriale che dagli inizi degli anni settanta dello scorso secolo ha caratterizzato il nostro porto. La attuale chiusura dell'uso dei bacini di carenaggio si evidenzia in una fase della storia cittadina che qualifica negativamente l'economia del territorio quale "area di crisi complessa", con vistose recessioni occupazionali, per le quali si sono spesi fiumi di parole - giustamente, ma senza risvolti concreti - a livello politico e sindacale. A questo proposito, giova chiedersi: quale esito ha avuto la Mozione n. 634 approvata nella seduta del Consiglio regionale

del 1° febbraio 2017? Si ricorda che tale atto impegnava la giunta regionale a convocare il presidente dell'Authority Portuale di Livorno (oggi A.d.S.P.) per conoscere lo stato dell'arte della situazione dei bacini ed a sollecitare tutte le autorità competenti affinché "valutando l'effettiva sostenibilità e meno della revisione dei vincoli sull'utilizzo del Bacino in Muratura, come richiesto da alcune realtà produttive, e tenendo conto della gara in atto e del piano regolatore vigente, si torri al più presto alla piena funzionalità dei bacini di carenaggio".

A questo punto. ("repetita iuvant"? Non è pacifico, ma chissà...), mi pare possibile la valutazione discrezionale, da parte della presente amministrazione portuale, nell'ambito di una giustificata discontinuità rispetto a trascorse decisioni, motivata anche dall'importanza degli interessi collettivi coinvolti, lo spiegamento di un "colpo d'ala" (nel precedente intervento parlavo di "libertà di pensiero") che superasse l'impasse tecnico amministrativo verificatosi, non certo per responsabilità della stessa Autorità di Sistema.

In alternativa alla lenta prosecuzione del percorso amministrativo di gara, irto di ostacoli ed incerto nei tempi di soluzione, si può immaginare l'uso dello strumento normativo rappresentato dall'art. 11 della L. 241/1990 (legge sul procedimento amministrativo) che prevede che "...l'amministrazione procedente può concludere senza pregiudizio dei diritti dei terzi ed in ogni caso nel perseguimento del pubblico interesse, accordi con gli interessati (n.d.r.: al procedimento) al fine di determinare il contenuto discrezionale del provvedimento finale (n.d.r.: c.d. accordo integrativo), ovvero in sostituzione di questo (n.d.r.: c.d. accordo sostitutivo)".

In buona sostanza, si proponeva l'annullamento della presente gara uscendo dalla attuale fase di improduttiva attesa e/o di prolungamento dei tempi, e la successiva istaurazione di un tavolo da parte ed iniziativa dell'Autorità di Sistema Portuale con convocazione degli attuali interessati al procedimento di gara (i due soggetti che hanno manifestato richiesta di invito a gara e quindi senza pregiudizio dei diritti

## - segue

---

dei terzi), nella considerazione del pubblico interesse rappresentato dalla riattivazione dell'attività industriale legata all'uso del Bacino Grande in muratura (per il bacino galleggiante si prevedono oggettivi tempi dilatati per un affidamento concessorio).

Il lavoro, portato avanti dal "tavolo" coordinato dall'Autorità di Sistema, avrebbe come obiettivo la creazione di una aggregazione tra gli stessi interessati alla gara

sospesa, aggregazione di miglior convenienza in una delle forme previste dal vigente ordinamento giuridico, e, quindi, alla formazione di un "accordo sostitutivo" (del provvedimento di aggiudicazione) per una gestione comune, si direbbe cointestata, del Bacino Grande in muratura.

Ciò porterebbe come risultato, qualora raggiunto, il conseguimento di un obiettivo da definirsi straordinario, costituito nel tempo

dalla riattivazione del bacino nella sua completa funzionalità e nella ottimizzazione dell'uso dell'importante struttura: la convenienza sarebbe per i concessionari riuniti una maggior durata della concessione, a fronte degli adeguati investimenti che sarebbero in grado di mettere insieme e con prospettiva di uso del bacino galleggiante dopo il superamento delle sue attuali condizioni di inoperatività.

Tengo a esporre nuovamente que-

sta prospettiva nella consapevolezza, vissuta, che in un trascorso passato, ancora ben presente nella memoria collettiva portuale, funzionava un sistema di uso, per quanto diverso ma pur sempre condiviso, nel quale il Bacino grande in muratura rappresentava una risorsa tale da dare spazio, mediante apposita regolamentazione e con rubrica di utilizzo, alle attività sia del concessionario, sia di ogni altro soggetto imprenditoriale, pur appartenente al settore delle riparazioni navali, che ne facesse richiesta.

CON UN "POST" SUL WEB DOPO GLI ULTIMI RAPPORTI

## Paduletta, ecco il Nogarin-pensiero

Risanare la Spil perché costi meno alla città - Ma intanto aumentano gli incroci di interessi



Filippo Nogarin

LIVORNO - Da Genova (Ship- segue in ultima pagina)

### Paduletta, ecco il Nogarin

2Shore l'hanno indicato come il più complicato rischio alla livornese. E in effetti, la gara aperta dal Comune sulla Paduletta per risanare la Spil (Società porto industriale di maggioranza azionaria del Comune) sta di giorno in giorno complicandosi per l'intreccio di interessi tra gruppi non solo locali. Ne abbiamo parlato spesso, anche per i riflessi che le scelte possono incidere sulla pratica attuazione del passaggio di gestione della Porto 2000 - traghetti e crociere - al gruppo vincitore, che fa capo a Onorato e a Msc.

Ma perché Spil vuol cedere una parte importante di area, conferita come Spil 2, dove tra l'altro hanno fatto forti investimenti la Ctp e dove hanno presentato progetti di insediamento il TCO (terminal calata Orlando) e l'Ati tra Federico Barbera e Andrea Palumbo? Lo ha spiegato il sindaco di Livorno Filippo Nogarin sul web, dove è solito affrontare i temi della città.

"Proprio come abbiamo fatto con Aamps ormai un anno fa - ha scritto il sindaco - siamo pronti a portare in fondo il salvataggio di Spil, la società partecipata al 61,4% dal Comune di Livorno, che anni di gestione folle hanno ridotto sull'orlo del fallimento. Nell'apposita commissione l'amministratore unico, Vincenzo Piscitelli ha raccontato in che modo intende rimetterla in piedi. Il primo passo - continua il sindaco - è quello di individuare un partner privato che gestisca gli asset strategici. Primo tra tutti la Paduletta, 82 mila metri quadri di terreni a ridosso del porto di Livorno e su cui sorgono 18 mila

metri quadri di capannoni. Abbiamo cercato un partner industriale - scrive ancora Nogarin - perché siamo convinti che da qui possa ripartire un processo di industrializzazione della città. Entro metà di questa settimana si dovrebbe arrivare a un'aggiudicazione provvisoria dell'80% della nuova società proprietaria dell'area. Il secondo passo - è ancora l'intervento di Nogarin - è quello della presentazione del piano di ristrutturazione del debito della Spil, che grazie all'operazione Paduletta sarà meno oneroso per i cittadini livornesi. Il terzo passo, spiegato da Piscitelli in commissione, è il più interessante. Una volta che il tribunale approverà il piano industriale e la ristrutturazione del debito - con i creditori rimborsati tra il 60 e il 100% - comincerà una nuova vita per Spil - afferma il sindaco - che potrà tornare a fare investimenti sull'area di Giusticce, attirando nuovi imprenditori. E rilanciando il posteggio dell'Odeon, che oggi rappresenta il simbolo del fallimento della gestione precedente. Una gestione folle appunto - conclude il sindaco - che ha trasformato un gioiello in un carrozzone, che noi, come sempre, siamo chiamati a salvare nell'interesse unico della città di Livorno".



**L'INFORTUNIO** ALLARME AL TERMINAL DARSENA TOSCANA, TRENTANOVENNE IN OSPEDALE

## Ruspa contro rimorchio: grave operaio in porto

UN ALTRO incidente sul lavoro in porto. È successo ieri mattina alle 11. Un lavoratore della Compagnia Portuali, di 39 anni, livornese C.E. em impegnato a caricare una ruspa sulla nave Gran Togo della Grimaldi attraccata al Terminal Darsena Toscana. Mentre stava manovrando il pesante mac-

china improvvisamente ed è finito contro un semirimorchio sistemato dentro il garage della nave. La Gran Togo è affibbiata al servizio ro-ro e contenitori e doveva salpare per il nord Africa. Il lavoratore, nell'urto contro il semirimorchio, ha riportato lesioni ed ha perso coscienza. È stato immediatamente soccorso dai colleghi che hanno allertato il 118. In pochi mi-

nuti è stato trasportato con un'ambulanza in ospedale in codice giallo. Nonostante le ferite riportate, le sue condizioni non sono critiche. In Darsena Toscana sono intervenuti i carabinieri, gli ispettori della Guardia Costiera, gli operatori della Capitaneria e del servizio prevenzione della Usl, che si sono trattenuti per ore sul luogo dell'incidente per stabilire le

cause che lo hanno provocato. Ricordiamo che tra gli incidenti in porto uno dei più gravi ha coinvolto un quarantenne alla Stazione Marittima rimasto schiacciato tra due camion il 14 aprile scorso. Ripetò più infortunati. E nel luglio 2016 un camionista meri travolto da un muletto alla banchina dell'Alto Fondale.

Monica Dulciotti

**INDUSTRIA** IERI SERA HA PRESENTATO UNA NUOVA LETTERA A CALEND

## Rebrab non molla le Acciaierie Ora gioca la carta dei cinesi

■ A pagina 19

### Colpo di scena, una nuova lettera Ecco i nomi dei partner di Rebrab

*Ora Calenda dovrà verificare la consistenza della documentazione*

UN NUOVO partner per Rebrab. Ieri sera la notizia è trapelata da Roma. Cevital ha presentato una nuova lettera al ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda nella quale indica il nome della società in grado di fornire un forno elettrico e del gruppo che potrebbe assicurare il finanziamento partecipando alla riqualificazione del sito industriale di Piombino. La società indicata come fornitrice del forno elettrico è la Sinosteel Equipment & Engi-



#### LA LETTERA

Il ministero contesta l'inadempienza di Cevital rispetto agli impegni

**L'UOMO CON LA VALIGIA** Issad Rebrab avrà i documenti giusti per convincere il ministro Carlo Calenda?

neering Co. Ltd di Pechino. Si tratta della 188esima società mondiale in costruzioni industriali ed ha un giro d'affari di circa un miliardo di dollari con miniere di ferro in Australia e Sudafrica. Per quanto riguarda il partner finanziario, che entrerebbe in Aferpi con il 50% del capitale (di Aferpi), è la May development and management Fze controllata da due fondi, il Coastal Group di Dubai e l'Huffaz Group del Pakistan.

**NATURALMENTE** la consistenza e l'effettiva disponibilità di queste società dovrà essere vagliata dal ministero. A Piombino a

questo proposito c'è grande prudenza e anche un po' di scetticismo. Si fa notare che già in passato Cevital ha evocato accordi con nuovi partner o presentato altre iniziative, come la firma a Parigi per la fornitura del forno elettrico ad opera della tedesca Smc Demag a cui, purtroppo, non sono seguiti fatti concreti. In due anni e mezzo, le Acciaierie ex Lucchini non hanno visto partire nessun progetto nuovo, nessun nuovo impianto e l'attività dei laminatoi ancora esistenti si è progressivamente ridotta. Inoltre, la data del 31 ottobre era stata fissata da Calenda non come l'ultimo giorno per pre-



il punto

#### Se arriva l'insolvenza

Rebrab per ora ha bruciato circa 40 milioni di euro a Piombino dei 100 del capitale Aferpi. Le acciaierie perdono circa 1,8 milioni al mese. In caso di stop a fornitori e stipendi si arriva all'insolvenza e al tribunale

sentare una lettera d'intenti, ma come l'ultimo giorno per presentare tutte le garanzie anche finanziarie, in modo da poter tener fede all'accordo addendum firmato il 30 giugno scorso. Quindi, ieri Rebrab avrebbe dovuto presentare, non solo la lettera con l'indicazione dei nuovi partner, ma anche i conti bancari con le fidejussioni e tutta una serie di allegati tecnici progettuali dettagliati. Su questi punti in città, tra i sindacati e gli addetti ai lavori c'è molta prudenza e, come già detto, un certo scetticismo. Vedremo se quello di Rebrab sarà un vero e proprio colpo di scena, oppure un tentativo di prendere tempo.

### I RISCHI DEL CONTENZIOSO

IL RISCHIO, EVOCATO PIÙ VOLTE NEGLI INTERVENTI, È DI UN LUNGO CONTENZIOSO. PER QUESTO OPERAI E SINDACATI CHIEDONO UN'AZIONE DECISA DEL GOVERNO



**Hanno detto**



**PAOLO LUPPOLI**  
Rsu Fiom

Siamo in una situazione particolare. Dopo 24 mesi di tempo, il commissario se nessuno interviene per affiancare Rebrab, deve rimettere sul mercato la ex Lucchini. E inoltre la causa per inadempienza non mi risulta mai verificata. Non c'è giurisprudenza.



**GRAZIANO MARTINELLI**  
Rsu Fiom

Oggi è la liberazione di Piombino da Rebrab. Noi oggi da qui, uniti, dobbiamo mandare messaggio chiaro. Non ci sono percorsi che prevedono chiusure, ma percorsi che prevedono un rilancio delle Acciaierie



**DIEGO GIARDULLO**  
Camping Cig

Siamo arrivati ad un punto molto importante. Lo Stato deve intervenire o con un prestito ponte oppure, meglio, con la nazionalizzazione dello stabilimento per assicurare il rilancio del lavoro



**ALESSANDRO MARTINI**  
Rsu Fiom

Oggi voltiamo pagina, dopo 27 mesi siamo al post Rebrab. Ora deve essere garantita la continuità produttiva di tutti e tre treni di laminazione. Non possiamo permetterci di perdere altri pezzi



**FAUSTO FAGIOLI**  
Segretario Fim

L'impegno di Rebrab per la costruzione di un forno elettrico attraverso un nuovo finanziatore, di cui non ha indicato il nome, è stato considerato non affidabile da Calenda. Ora si apre una fase nuova

## Napoli: Responsabilità Sociale, siglata l'intesa tra Spazio alla Responsabilità e l'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale



Napoli, 31 ottobre 2017 – Con la sottoscrizione della Carta di Napoli, l'Authority entra a far parte del Forum Permanente della Responsabilità Sociale nel Mediterraneo. Accelerare la piena integrazione della responsabilità sociale nel modello di governance e nella relazione con gli stakeholder, promuovendo i valori della trasparenza e della legalità, della sostenibilità e dell'innovazione, della condivisione e della partecipazione. Questi i principali obiettivi alla base dell'intesa siglata tra l'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale e l'Associazione Spazio alla Responsabilità, in occasione della riunione dell'Organismo di Partenariato per l'approvazione del bilancio preventivo per il 2018. Con la sottoscrizione della Carta di Napoli, quale manifesto dei valori e delle linee d'azione condivise dai suoi aderenti, l'Authority entra a far parte del Forum Permanente della Responsabilità Sociale nel Mediterraneo (CSRMed Forum), una piattaforma stabile di lavoro con 85 organizzazioni aderenti ad oggi, lanciata nel 2014 dall'associazione Spazio alla Responsabilità per la diffusione della cultura della responsabilità sociale come principale motore di una Buona Innovazione, capace di conciliare la sostenibilità economica con quella sociale ed ambientale, andando a contaminare i tradizionali modelli di sviluppo del territorio ed i comportamenti di tutti gli attori che ne fanno parte. "La competitività dell'intero sistema portuale campano si basa anche sulla costruzione di un ecosistema collaborativo tra tutte le Parti coinvolte teso al perseguimento di obiettivi comuni, chiari e condivisi – afferma Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità portuale del Tirreno Centrale. E' necessaria la convergenza delle forze più sane e virtuose per vincere la sfida di una rinnovata centralità nel Mediterraneo, puntando con responsabilità ad uno sviluppo dell'intero comparto che sia sostenibile dal punto di vista, economico, sociale ed ambientale e pienamente coerente con le vocazioni proprie di questo territorio". "L'adesione dell'Authority, è un risultato molto importante" – afferma Raffaella Papa, Presidente di Spazio alla Responsabilità – "a testimonianza dell'impegno costante nel promuovere il modello della Responsabilità Sociale sui nostri territori. Con un focus proprio sul sistema dei trasporti nel senso più ampio, stiamo da tempo lavorando anche con altri attori di riferimento nel comparto, per metterne a fattor comune le buone prassi adottate ed alimentare il ruolo di stimolo nell'adozione di comportamenti responsabili, e dunque etici e sostenibili, lungo tutta la catena di produzione del valore, con particolare attenzione al mondo della fornitura, auspicando il contagio positivo anche delle più piccole imprese quale reale espressione del nostro tessuto produttivo. Tra le iniziative in programma, la partnership prevede la costruzione di un percorso di emersione delle principali opportunità e criticità al fine di definire le priorità e generare soluzioni condivise per presentare i primi risultati in occasione del 6° Salone Mediterraneo della Responsabilità Sociale Condivisa, previsto nella seconda metà del 2018.

Due i principali temi all'attenzione: il primo guarda agli scenari internazionali con la diffusione dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite per l'Agenda 2030, al fine di stimolare tutte le organizzazioni ad una rilettura degli impegni e dei risultati in un linguaggio condiviso a livello globale, capace di creare valore, riconosciuto e riconoscibile, nella valutazione complessiva delle proprie performance e nelle relazioni con tutti gli stakeholder. Il secondo guarda invece al Rating di Legalità, introdotto nell'ordinamento italiano al fine di promuovere i principi etici nei comportamenti aziendali e favorire le imprese virtuose nell'accesso al credito e nei finanziamenti erogati dalla P.A., quale concreto strumento di qualificazione di quelle imprese impegnate per la legalità e la trasparenza, l'etica e responsabilità.

## Responsabilità Sociale: siglata l'intesa tra Spazio alla Responsabilità e l'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale

(FERPRESS) – Napoli, 31 OTT – Accelerare la piena integrazione della responsabilità sociale nel modello di governance e nella relazione con gli stakeholder, promuovendo i valori della trasparenza e della legalità, della sostenibilità e dell'innovazione, della condivisione e della partecipazione. Questi i principali obiettivi alla base dell'intesa siglata tra l'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale e l'Associazione Spazio alla Responsabilità, in occasione della riunione dell'Organismo di Partenariato per l'approvazione del bilancio preventivo per il 2018.

Con la sottoscrizione della Carta di Napoli, quale manifesto dei valori e delle linee d'azione condivise dai suoi aderenti, l'Authority entra a far parte del Forum Permanente della Responsabilità Sociale nel Mediterraneo (CSRMed Forum), una piattaforma stabile di lavoro con 85 organizzazioni aderenti ad oggi, lanciata nel 2014 dall'associazione Spazio alla Responsabilità per la diffusione della cultura della responsabilità sociale come principale motore di una Buona Innovazione, capace di conciliare la sostenibilità economica con quella sociale ed ambientale, andando a contaminare i tradizionali modelli di sviluppo del territorio ed i comportamenti di tutti gli attori che ne fanno parte.

“La competitività dell'intero sistema portuale campano si basa anche sulla costruzione di un ecosistema collaborativo tra tutte le Parti coinvolte teso al perseguimento di obiettivi comuni, chiari e condivisi – afferma Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità portuale del Tirreno Centrale. E' necessaria la convergenza delle forze più sane e virtuose per vincere la sfida di una rinnovata centralità nel Mediterraneo, puntando con responsabilità ad uno sviluppo dell'intero comparto che sia sostenibile dal punto di vista, economico, sociale ed ambientale e pienamente coerente con le vocazioni proprie di questo territorio”.

“L'adesione dell'Authority, è un risultato molto importante”– afferma Raffaella Papa, Presidente di Spazio alla Responsabilità – “a testimonianza dell'impegno costante nel promuovere il modello della Responsabilità Sociale sui nostri territori. Con un focus proprio sul sistema dei trasporti nel senso più ampio, stiamo da tempo lavorando anche con altri attori di riferimento nel comparto, per metterne a fattor comune le buone prassi adottate ed alimentarne il ruolo di stimolo nell'adozione di comportamenti responsabili, e dunque etici e sostenibili, lungo tutta la catena di produzione del valore, con particolare attenzione al mondo della fornitura, auspicando il contagio positivo anche delle più piccole imprese quale reale espressione del nostro tessuto produttivo.

Tra le iniziative in programma, la partnership prevede la costruzione di un percorso di emersione delle principali opportunità e criticità al fine di definire le priorità e generare soluzioni condivise per presentare i primi risultati in occasione del 6° Salone Mediterraneo della Responsabilità Sociale Condivisa, previsto nella seconda metà del 2018.

Due i principali temi all'attenzione: il primo guarda agli scenari internazionali con la diffusione dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite per l'Agenda 2030, al fine di stimolare tutte le organizzazioni ad una rilettura degli impegni e dei risultati in un linguaggio condiviso a livello globale, capace di creare valore, riconosciuto e riconoscibile, nella valutazione complessiva delle proprie performance e nelle relazioni con tutti gli stakeholder. Il secondo guarda invece al Rating di Legalità, introdotto nell'ordinamento italiano al fine di promuovere i principi etici nei comportamenti aziendali e favorire le imprese virtuose nell'accesso al credito e nei finanziamenti erogati dalla P.A., quale concreto strumento di qualificazione di quelle imprese impegnate per la legalità e la trasparenza, l'etica e responsabilità.

## Firmata intesa tra Spazio Responsabilità e AdSp Napoli

NAPOLI - Accelerare la piena integrazione della responsabilità sociale nel modello di governance e nella relazione con gli stakeholder, promuovendo i valori della trasparenza e della legalità, della sostenibilità e dell'innovazione, della condivisione e della partecipazione. Questi i principali obiettivi alla base dell'intesa siglata tra l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale e l'Associazione Spazio alla Responsabilità, in occasione della riunione dell'Organismo di Partenariato per l'approvazione del bilancio preventivo (continua a pagina 11)

## Firmata intesa

per il 2018. Con la sottoscrizione della Carta di Napoli, quale manifesto dei valori e delle linee d'azione condivise dai suoi aderenti, l'Autorità entra a far parte del Forum Permanente della Responsabilità Sociale nel Mediterraneo (CSRMed Forum), una piattaforma stabile di lavoro con 85 organizzazioni aderenti ad oggi, lanciata nel 2014 dall'associazione Spazio alla Responsabilità per la diffusione della cultura della responsabilità sociale come principale motore di una Buona Innovazione, capace di conciliare la sostenibilità economica con quella sociale ed ambientale, andando a contaminare i tradizionali modelli di sviluppo del territorio ed i comportamenti di tutti gli attori che ne fanno parte.

«La competitività dell'intero sistema portuale campano si basa anche sulla costruzione di un ecosistema collaborativo tra tutte le parti coinvolte teso al perseguimento di obiettivi comuni, chiari e condivisi - ha detto Pietro Spirito, presidente dell'AdSpo del Tirreno centrale - E' necessaria la convergenza delle forze più sane e virtuose per vincere la sfida di una rinnovata centralità nel Mediterraneo, puntando con responsabilità ad uno sviluppo dell'intero comparto che sia sostenibile dal punto di vista, economico, sociale ed ambientale e pienamente coerente con le vocazioni proprie di questo territorio».

Da parte sua, Raffaella Papa, presidente di Spazio alla Responsabilità ha detto che «l'adesione dell'Autorità, è un risultato molto importante a testimonianza dell'impegno costante nel promuovere il modello della Responsabilità So-

ciale sui nostri territori. Con un focus proprio sul sistema dei trasporti nel senso più ampio, stiamo da tempo lavorando anche con altri attori di riferimento nel comparto, per metterne a fattor comune le buone prassi adottate ed alimentare il ruolo di stimolo nell'adozione di comportamenti responsabili, e dunque etici e sostenibili, lungo tutta la catena di produzione del valore, con particolare attenzione al mondo della fornitura, auspicando il contagio positivo anche delle più piccole imprese quale reale espressione del nostro tessuto produttivo».

Tra le iniziative in programma, la partnership prevede la costruzione di un percorso di emersione delle principali opportunità e criticità al fine di definire le priorità e generare soluzioni condivise per presentare i primi risultati in occasione del 6° Salone Mediterraneo della Responsabilità Sociale Condivisa, pre-

visto nella seconda metà del 2018.

Due i principali temi all'attenzione: il primo guarda agli scenari internazionali con la diffusione dei 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni unite per l'Agenda 2030, al fine di stimolare tutte le organizzazioni ad una rilettura degli impegni e dei risultati in un linguaggio condiviso a livello globale, capace di creare valore, riconosciuto e riconoscibile, nella valutazione complessiva delle proprie performance e nelle relazioni con tutti gli stakeholder. Il secondo guarda invece al Rating di Legalità, introdotto nell'ordinamento italiano al fine di promuovere i principi etici nei comportamenti aziendali e favorire le imprese virtuose nell'accesso al credito e nei finanziamenti erogati dalla pubblica amministrazione, quale concreto strumento di qualificazione di quelle imprese impegnate per la legalità e la trasparenza, l'etica e responsabilità.

## «AdSp» Napoli ha approvato il primo bilancio di previsione

NAPOLI - Il Comitato di gestione dell'AdSp del Mar Tirreno Centrale ha approvato all'unanimità il bilancio di previsione 2018.

Il primo bilancio di previsione della neonata Autorità di Sistema portuale che gestisce gli scali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia è avvenuto lunedì e quindi nei tempi assegnati dalla legge di riforma dei porti, entro il 30 Ottobre. Il bilancio per il prossimo anno, riporta un avanzo di cassa di 116.932.790 euro, un avanzo economico di 2.559.170 ed un avanzo di am-

ministrazione pari a 100.461.280.

Il presidente Pietro Spirito si è detto soddisfatto per il «lavoro svolto, che ci ha permesso di presentare e approvare nei tempi previsti il bilancio 2018 che riguarda i tre porti del sistema campano. Del bilancio preventivo per il 2018 oggi varato mi preme sottolineare i circa 61 milioni destinati a interventi infrastrutturali, presenti nella programmazione annuale delle opere 2018». Il bilancio era stato presentato e di-

(continua a pagina 2)

### AdSp Napoli ha approvato

scusso venerdì scorso dall'Organismo di Partenariato, che ha espresso il suo consenso.

Il Collegio dei revisori, nell'esprimere parere favorevole all'approva-

zione del documento contabile dell'AdSp ha ritenuto opportuno richiamare l'attenzione degli organi di vigilanza e dei terzi «sul criterio di base su cui si fonda il bilancio di previsione dell'AdSp Mar Tirreno centrale 2018. La formazione delle previsioni è avvenuta procedendo ad una sommatoria dei dati previsionali parziali di

Napoli e Salerno per l'anno 2018 formulate con i criteri tradizionalmente adottati dalle due strutture. Il Collegio altresì informa che è il primo anno di predisposizione del documento previsionale unificato. I due richiami precedenti potrebbero dar vita a scostamenti significativi nel concreto svolgersi della gestione unificata dal primo Gennaio 2018 e necessitare di un as-

sestamento previsto dalla legge».

Il Comitato di gestione ha espresso apprezzamento per il lavoro svolto dal Collegio dei revisori, ed ha fatto proprie le osservazioni integrative, che formeranno oggetto di particolare attenzione soprattutto nei primi mesi della nuova gestione unitaria, per monitorare con attenzione l'andamento gestionale.



Movimentazione di contenitori nel porto di Napoli

## Porti :Bari, partnership Adsp, enti locali e Costa crociere

Unico scalo italiano per nuovo itinerario di Costa neoClassica



La costituzione di una partnership tra le istituzioni locali e Costa Crociere con l'obiettivo di ottimizzare il ventaglio dei servizi offerti è stata promossa dal presidente dell'Ente portuale di Bari, Ugo Patroni Griffi, sulla base dei dati positivi raccolti durante la stagione crocieristica che sta per concludersi, durante la quale il porto del capoluogo della Puglia è stato scelto come unico porto di imbarco e unico porto italiano dalla compagnia armatoriale per il nuovo itinerario della nave Costa neoClassica. Nel corso dell'incontro, a cui hanno partecipato Regione Puglia, Città Metropolitana di Bari, Camera di Commercio di Bari, Confindustria di Bari-Bat, Federalberghi Bari- Bat, Puglia Promozione e Costa Crociere, è stata ribadita - è detto in una nota - "la necessità di continuare il percorso di stretta collaborazione avviato che ha già prodotto ottimi frutti. Ciascuno per la propria sfera di competenza ha assicurato il massimo impegno per migliorare servizi, accoglienza e per ottimizzare degli scali". "La capacità di fare sistema e la sintonia di intenti sono sicuramente un mix vincente per un territorio che vuole puntare con forza a sviluppare sempre più il settore del turismo crocieristico", sottolinea Patroni Griffi. "Per Costa Crociere Bari - sottolinea Roberto Ferrarini, Vice President Terminal & Port Management di Costa Crociere - è un porto strategico. Nel 2017, grazie anche all'aggiunta del nuovo itinerario estivo di Costa neoClassica, abbiamo in pratica raddoppiato il numero di scali che avevamo effettuato nel 2016. Nei prossimi anni vogliamo consolidare ulteriormente la nostra presenza a Bari. Già a partire dal 2018 il numero di scali e di passeggeri che porteremo a Bari crescerà ancora". "E' stata - ha detto Silvio Maselli, assessore cultura e turismo del Comune di Bari- un'utile riunione di coordinamento che testimonia la fortissima volontà dell'Amministrazione comunale di Bari di trasformare le crociere, ed in particolare la Costa che rappresenta la maggioranza assoluta delle toccate crocieristiche a Bari".

# Informazioni Marittime

## Il porto di Bari vuole potenziare le crociere



Si fa più intenso e sinergico il rapporto tra l'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico meridionale e Costa Crociere. Sulla scorta dei dati positivi raccolti durante la stagione crocieristica che sta per concludersi, durante la quale il porto di Bari è stato scelto come unico porto di imbarco e unico porto italiano dalla compagnia Costa Crociere, per il nuovo itinerario della nave Costa neoClassica, il presidente dell'Adsp, Ugo Patroni Griffi, ha promosso la costituzione di una partnership tra le istituzioni locali e la compagnia armatoriale con l'obiettivo di ottimizzare il ventaglio dei servizi offerti.

**All'incontro hanno partecipato Regione Puglia, Città Metropolitana di Bari, Camera di Commercio di Bari, Confindustria di Bari-Bat, Federalberghi Bari- Bat, Puglia Promozione e Costa Crociere.**

«Il contributo di tutti i soggetti protagonisti del ciclo portuale, nonché di tutti quelli che concorrono all'erogazione dei servizi accessori, costituisce un'offerta straordinaria per le compagnie che vogliono investire sul territorio. Abbiamo trovato in Costa Crociere un partner di eccezione. Stiamo gettando ora le basi per assicurare che il percorso di crescita intrapreso garantisca la massima reciproca soddisfazione, già a partire dalla stagione 2018», commenta Patroni Griffi. «Per Costa Crociere Bari è un porto strategico», commenta Roberto Ferrarini, vicepresidente Terminal & Port Management di Costa Crociere. «Nel 2017 – continua -, grazie anche all'aggiunta del nuovo itinerario estivo di Costa neoClassica, abbiamo in pratica raddoppiato il numero di scali che avevamo effettuato nel 2016. Nei prossimi anni vogliamo consolidare ulteriormente la nostra presenza a Bari, lavorando ad un piano di sviluppo condiviso. Già a partire dal 2018 il numero di scali e di passeggeri che porteremo a Bari crescerà ancora». «È stata un'utile riunione di coordinamento che testimonia la volontà dell'amministrazione comunale di Bari di trasformare le crociere in un moltiplicatore di sviluppo turistico del territorio, sia migliorando le ricadute economiche che accogliendo al meglio i sempre più numerosi crocieristi che scelgono Bari quale base per conoscere il Mediterraneo», conclude Silvio Maselli, assessore cultura e turismo del Comune di Bari.

## L'AdSP promuove una partnership tra Enti locali e Costa crociere. Obiettivo: creare sinergia per l'ottimizzazione dei servizi.



**Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Adriatico Meridionale**  
Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli

### ***Si fa più intenso e sinergico il rapporto tra l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale e Costa Crociere.***

Sulla scorta dei dati positivi raccolti durante la stagione crocieristica che sta per concludersi, durante la quale il porto di Bari è stato scelto come unico porto di imbarco e unico porto italiano dalla compagnia Costa Crociere, per il nuovo itinerario della nave Costa neoClassica, il presidente dell'Ente portuale, professor Ugo Patroni Griffi, ha promosso la costituzione di una partnership tra le Istituzioni locali e la Compagnia armatoriale con l'obiettivo di ottimizzare il ventaglio dei servizi offerti.

Nel corso dell'incontro, a cui hanno partecipato Regione Puglia, Città Metropolitana di Bari, Camera di Commercio di Bari, Confindustria di Bari-Bat, Federalberghi Bari-Bat, Puglia Promozione e Costa Crociere, è stata ribadita la necessità di continuare il percorso di stretta collaborazione avviato che ha già prodotto ottimi frutti. Ciascuno per la propria sfera di competenza ha assicurato il massimo impegno per migliorare servizi, accoglienza e per ottimizzare degli scali.

"La capacità di fare sistema e la sintonia di intenti sono sicuramente un mix vincente per un territorio che vuole puntare con forza a sviluppare sempre più il settore del turismo crocieristico- commenta il presidente Patroni Griffi. Il contributo di tutti i soggetti protagonisti del ciclo portuale, nonché di tutti quelli che concorrono all'erogazione dei servizi accessori, costituisce un'offerta straordinaria per le compagnie che vogliono investire sul territorio." "Abbiamo trovato in Costa Crociere- conclude il presidente- un partner di eccezione. Stiamo gettando ora le basi per assicurare che il percorso di crescita intrapreso garantisca la massima reciproca soddisfazione, già a partire dalla stagione 2018."

"Per Costa Crociere Bari è un porto strategico. Nel 2017, grazie anche all'aggiunta del nuovo itinerario estivo di Costa neoClassica, abbiamo in pratica raddoppiato il numero di scali che avevamo effettuato nel 2016. Nei prossimi anni vogliamo consolidare ulteriormente la nostra presenza a Bari, lavorando ad un piano di sviluppo condiviso con le Istituzioni e gli operatori locali, che ringraziamo per la loro grande disponibilità e collaborazione. Già a partire dal 2018 il numero di scali e di passeggeri che porteremo a Bari crescerà ancora"- dichiara Roberto Ferrarini, Vice President Terminal & Port Management di Costa Crociere.

"E' stata un'utile riunione di coordinamento che testimonia la fortissima volontà dell'Amministrazione comunale di Bari di trasformare le crociere, ed in particolare la Costa che rappresenta la maggioranza assoluta delle toccate crocieristiche a Bari - commenta Silvio Maselli, assessore cultura e turismo del Comune di Bari- in un moltiplicatore di sviluppo turistico del territorio, sia migliorando le ricadute economiche che accogliendo al meglio i sempre più numerosi crocieristi che scelgono Bari quale base per conoscere il Mediterraneo".

# Il Nautilus

## L'AdSP promuove una partnership tra Enti locali e Costa crociere



BARI – Si fa più intenso e sinergico il rapporto tra l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale e Costa Crociere. Sulla scorta dei dati positivi raccolti durante la stagione crocieristica che sta per concludersi, durante la quale il porto di Bari è stato scelto come unico porto di imbarco e unico porto italiano dalla compagnia Costa Crociere, per il nuovo itinerario della nave Costa neoClassica, il presidente dell'Ente portuale, professor Ugo Patroni Griffi, ha promosso la costituzione di una partnership tra le Istituzioni locali e la Compagnia armatoriale con l'obiettivo di ottimizzare il ventaglio dei servizi offerti.

Nel corso dell'incontro, a cui hanno partecipato Regione Puglia, Città Metropolitana di Bari, Camera di Commercio di Bari, Confindustria di Bari-Bat, Federalberghi Bari- Bat, Puglia Promozione e Costa Crociere, è stata ribadita la necessità di continuare il percorso di stretta collaborazione avviato che ha già prodotto ottimi frutti. Ciascuno per la propria sfera di competenza ha assicurato il massimo impegno per migliorare servizi, accoglienza e per ottimizzare degli scali.

"La capacità di fare sistema e la sintonia di intenti sono sicuramente un mix vincente per un territorio che vuole puntare con forza a sviluppare sempre più il settore del turismo crocieristico- commenta il presidente Patroni Griffi. Il contributo di tutti i soggetti protagonisti del ciclo portuale, nonché di tutti quelli che concorrono all'erogazione dei servizi accessori, costituisce un'offerta straordinaria per le compagnie che vogliono investire sul territorio."

"Abbiamo trovato in Costa Crociere- conclude il presidente- un partner di eccezione. Stiamo gettando ora le basi per assicurare che il percorso di crescita intrapreso garantisca la massima reciproca soddisfazione, già a partire dalla stagione 2018."

"Per Costa Crociere Bari è un porto strategico. Nel 2017, grazie anche all'aggiunta del nuovo itinerario estivo di Costa neoClassica, abbiamo in pratica raddoppiato il numero di scali che avevamo effettuato nel 2016. Nei prossimi anni vogliamo consolidare ulteriormente la nostra presenza a Bari, lavorando ad un piano di sviluppo condiviso con le istituzioni e gli operatori locali, che ringraziamo per la loro grande disponibilità e collaborazione. Già a partire dal 2018 il numero di scali e di passeggeri che porteremo a Bari crescerà ancora"- dichiara Roberto Ferrarini, Vice President Terminal & Port Management di Costa Crociere.

"E' stata un'utile riunione di coordinamento che testimonia la fortissima volontà dell'Amministrazione comunale di Bari di trasformare le crociere, ed in particolare la Costa che rappresenta la maggioranza assoluta delle toccate crocieristiche a Bari – commenta Silvio Maselli, assessore cultura e turismo del Comune di Bari- in un moltiplicatore di sviluppo turistico del territorio, sia migliorando le ricadute economiche che accogliendo al meglio i sempre più numerosi crocieristi che scelgono Bari quale base per conoscere il Mediterraneo"

## Segretario dell'Autorità Portuale, i parlamentari brindisini respingano le pressioni da Roma.

### Titi: "Rispetto Patroni Griffi, farà la scelta migliore"



BRINDISI – Entro novembre il Presidente dell'Autorità di Sistema dell'Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, di concerto con il Comitato di Gestione dovrà scegliere il nuovo Segretario generale dell'Ente. Una nomina, va ricordato, di natura fiduciaria, pertanto rientrante nella piena discrezionalità del Presidente, il quale dovrà trovare nella figura in questione un braccio operativo, quasi una propaggine.

E nei giorni scorsi la massima carica dell'Authority ha tracciato una sorta di identikit della figura professionale di cui avrebbe bisogno, la quale "deve possedere caratteristiche specifiche, con una conoscenza approfondita dell'ambito tanto amministrativo quanto contabile".

Un profilo, insomma, che assomiglia molto a quello di un Segretario generale comunale, che sia pertanto efficace nella gestione delle risorse umane, che sappia analizzare i bilanci e che sia soprattutto un fine conoscitore della sfera amministrativa, anche alla luce del nuovo Piano regolatore portuale la cui redazione dovrà necessariamente essere avviata celermente.

In questi giorni circolano nomi di avvocati e di conoscitori del diritto della navigazione che, per quanto innanzi detto, poco si acconcerebbero alle caratteristiche necessarie. E' risaputo che in questi casi le logiche sottese alle scelte sono spesso riconducibili a giochi di potere che esorbitano da valutazioni di merito. Ed il timore più grande serbato dalla comunità brindisina è che, nonostante Patroni Griffi abbia dimostrato massima trasparenza e disponibilità verso la città di Brindisi, alcune pressioni provenienti dagli ambienti romani possano prevalere e castrare gli aneliti coltivati dalla città. Per queste ragioni è allora necessario che i parlamentari brindisini facciano fronte comune e ribadiscano con forza la necessità di scegliere un professionista che abbia la dovuta sensibilità per comprendere le problematiche del porto di Brindisi, il quale, nella nuova AdSP, dovrà assolutamente ricoprire un ruolo di primo piano. Una scelta veicolata dall'alto e non condivisa, infatti, oltre a penalizzare la città andrebbe a svilire anche la credibilità politica dei rappresentanti locali, che verrebbero visti dalla comunità come incapaci di rappresentare gli interessi della stessa nelle sedi opportune.

Sul punto, il Presidente degli Operatori Portuali Salentini, Teo Titi, è categorico: "Per il rispetto che nutriamo verso il Presidente Patroni Griffi riteniamo corretto che lo stesso effettui la sua scelta in totale autonomia, anche perché la nomina è fiduciaria ed è quindi giusto che il Presidente scelga il profilo che più ritiene idoneo. Siamo tuttavia certi che il Presidente terrà conto delle nostre richieste e delle esigenze del porto di Brindisi, che in questi mesi ha imparato a conoscere bene.

E' vero che in passato abbiamo fatto il nome del dottor Zizzi – prosegue Titi – ma solo per due ragioni: la prima è legata alla circostanza che sono stati fatti dei nomi, e tra quelli noi abbiamo indicato quello che più ritenevamo adatto; la seconda è legata all'indifferenza notata attorno ai nostri appelli, così abbiamo voluto rafforzare la nostra richiesta attraverso l'espressione del gradimento verso una figura professionale come quella del dottor Zizzi.

Come OPS – conclude Titi – ci stiamo presentando uniti come mai prima d'ora e chiediamo che lo stesso sforzo venga prodotto dalla classe politica locale, che deve abbandonare le logiche di appartenenza e remare nella nostra stessa direzione".

## SE LA NUOVA VIA DELLA SETA PASSA DAVANTI ALLE COSTE PUGLIESI

di FRANCO TEMPESTA

**L**e cifre dell'interscambio fra Italia e Cina continuano a crescere. Solo nel 2016 il totale degli scambi ha superato i 38 miliardi di euro. Vi è tuttavia un forte disavanzo per l'Italia. Quest'ultima ha venduto a Pechino prodotti per 11,1 miliardi, mentre ha importato merci cinesi per 27,2 miliardi con un disavanzo di 16,1 miliardi. Anche nel primo semestre dell'anno corrente (6,5 miliardi di esportazioni italiane contro 14,5 di esportazioni cinesi) la tendenza risulta confermata con un disavanzo semestrale che raggiunge la cifra di 8 miliardi di euro. Le voci principali all'interno delle esportazioni italiane sono costituite da macchinari per l'industria, prodotti tessili, semilavorati industriali, pelli e prodotti farmaceutici. Ma sono presenti anche l'abbigliamento (15%), i veicoli (4%), l'arredamento (1%), l'agroalimentare (1%).

SEGUE A PAGINA 17 >>

TEMPESTA

## Se la nuova Via della seta...

>> CONTINUA DALLA PRIMA

**A** questo scenario di carattere puramente commerciale si deve aggiungere che il Congresso del Partito Comunista cinese ha decretato pochi giorni fa l'inserimento del pensiero del Presidente Xi Jinping nella Costituzione. Questa circostanza testimonia la definitiva conferma del leader nei riguardi della sua posizione di potere e l'intenzione di dare forma e seguito rapido a tutti i piani della proiezione economica cinese all'estero.

Lo strumento della proiezione economica (e non solo economica) cinese all'estero, oltre ai commerci, sono gli investimenti. Orbene, dei circa 170 miliardi di dollari investiti nel 2016 dalla Cina nei cinque continenti, ben 38 miliardi di dollari hanno preso la via dell'Unione europea. L'Europa meridionale (Italia, Spagna, Portogallo e Grecia) costituisce, stando ai dati, metà significativa degli investimenti cinesi. Investendo in Europa e specialmente nei Paesi meridionali, la Cina si assicura una presenza di rilievo all'interno di grandi mercati di consumatori e, inoltre, si avvantaggia della grave crisi economica globale che ha portato con sé la discesa del valore delle società, delle proprietà anche fondiaria e una limitazione del costo della manodopera. Così facendo la Cina acquisisce anche le tecnologie ed il *know-how* di cui necessita. Ricordiamo che nel 2014 il colosso cinese dell'energia State Grid Corporation ha acquisito in Italia il 35% di Cassa Depositi e Prestiti Reti che a sua volta detiene porzioni di Snam e di Terna.

All'interno di questo dinamico panorama si colloca il progetto di una nuova «Via della Seta» destinata a creare due corridoi che colleghino la Cina ai porti europei: l'uno via terra attraverso l'Asia centrale, l'Iran, la Turchia e la Russia fino ai porti olandesi e l'altro per mare attraverso Indonesia, India, Sri Lanka, Kenia, Egitto, Grecia (il porto del Pireo è stato acquisito dalla cinese Cosco) e Italia. L'investimento previsto si aggira sui mille miliardi di dollari e dovrebbe diventare una sorta di rete a strascico con la quale la Cina si prefigge di raccogliere i risultati economici in senso lato degli investimenti e delle politiche commerciali effettuate negli anni in Asia, in Africa (fonte di approvvigionamento cinese di



L'OCCASIONE Il porto di Bari potrebbe incrementare i suoi traffici

importanti risorse minerarie) e in Europa (ricca di moderne tecnologie).

Il tracciato marittimo di questa nuova Via della Seta (che sarebbe più appropriato ribattezzare Via del Profitto Cinese) avrà come punto d'approdo finale i porti di Venezia e Trieste per proseguire via terra fino a Rotterdam (altro porto con una forte presenza dell'impresa cinese Cosco). Ma il suo percorso è destinato a sfiorare le coste pugliesi e in generale quelle adriatiche.

Sarebbe interessante e auspicabile che il mondo imprenditoriale italiano e pugliese in particolare non trascurasse di cercare di inserirsi in un progetto così importante, destinato a svilupparsi grandemente nei prossimi decenni.

Franco Tempesta

Il gelo nei rapporti con l'Amministrazione, la posizione del commissario dell' Authority

## I Molini e l' Hub, parla De Simone

*L' interesse mostrato, le proposte avanzate, i limiti in materia di finanza*

Milazzo Non è vero che l' Autorità portuale non ha mostrato interesse verso i Molini Lo Presti. E anche la vicenda relativa al progetto dell' Hub Milazzo non è stata «mal gestita».

Il commissario dell' Autorità portuale non ha "gradito" le critiche del sindaco Formica, espresse attraverso un comunicato stampa dopo la seduta straordinaria di civico consesso del 12 ottobre scorso, ed ha inteso replicare con una lettera inviata al presidente del consiglio Nastasi, al comandante della capitaneria di porto, Rottino e allo stesso primo cittadino. Una missiva che proprio Nastasi ha reso nota informando le forze politiche.

«Innanzitutto - scrive De Simone - va detto che a prescindere dalla firma o meno da parte del sindaco avrei comunque condiviso i contenuti di quel progetto che, come ho già avuto modo di dichiarare, può indubbiamente attivare una serie di iniziative utili allo sviluppo economico, sociale ed occupazionale del territorio milazzese. Personalmente ho ritenuto auspicabile che iniziative del genere fossero condivise anche dall' ente locale interessato».

Questione Molini Lo Presti.

«In questi cinque anni e più alla guida dell' Autorità portuale di Messina e Milazzo, ho

avuto modo di affrontare l' argomento in varie occasioni e non soltanto in sede di Comitato portuale. In una di queste (maggio 2016) ho spiegato a fronte delle insistenze degli amministratori milazzesi che i limiti imposti all' Autorità portuale in materia di finanza pubblica non consentivano l' acquisto dell' edificio. Aggiungendo che c' era comunque l' interesse ad approfondire la questione alla ricerca di possibili soluzioni alternative. Ad esempio - disse - che il Comune potrebbe dare in comodato d' uso all' Ap una parte dei Molini in cui spostare i servizi portuali presenti al momento sul Molo Marullo. Tale banchina potrebbe essere dato in concessione e con questi introiti si potrebbero coprire le spese per le aree dei Molini in cui spostare i servizi portuali. Non solo - prosegue De Simone -. Anche l' ing.

Franza presente a quella riunione di Comitato propose di inserire nel nuovo Piano triennale delle opere pubbliche la questione sollevata dal sindaco di Milazzo di recuperare i Molini Lo Presti per insediarvi alcune attività collegate al porto, fra cui la sede della Capitaneria di porto.

Se, nonostante questo - conclude amaro il commissario - il sindaco Formica non abbia creduto all' apertura favorevole del sottoscritto, come dichiarato alla stampa, non possono certo farmene una

colpa».(r.m.)

Un tema cruciale, al centro della campagna elettorale per le Regionali del 5 novembre, dal quale dipende il rilancio della nostra economia

## Messina e il turismo: atti concreti non più parole

*Il presidente del Consorzio 'Messina Tourism Bureau': dieci proposte ai candidati e al futuro Governo siciliano*

Lucio D' Amico Oltre diecimila turisti in un solo giorno (martedì scorso) sbarcati a Messina da tre navi da crociera. Il 60 per cento di presenze turistiche in più rispetto all' anno scorso grazie al successo dei "bed&breakfast" spuntati come funghi nel capoluogo. Ci sono dati confortanti, per Messina e più in generale per la Sicilia, ai quali, però, si contrappone una situazione complessiva di carenze strutturali e di ritardi nelle politiche turistiche attuate, a livello regionale e locale, che lascia l' amaro in bocca a chiunque ha a cuore le sorti dei nostri territori.

Alla vigilia delle elezioni regionali del 5 novembre il turismo diventa uno dei temi cruciali e ne parliamo con il presidente del Consorzio "Messina Tourism Bureau" Gaetano Majolino che proprio ieri ha indirizzato ai candidati alla presidenza della Regione e agli aspiranti deputati all' Ars un documento con una serie di proposte, che valgono per Messina così come per l' intera Isola.

«Tutti puntano sul turismo ma quando dalle affermazioni di principio si passa alle idee e ai programmi tutto si fa molto più evanescente», constata Majolino. Il Consorzio è un organismo partecipato dall' Università e dalla Città metropolitana e ha come compito istituzionale

la promozione dello sviluppo turistico del territorio. «Forti della esperienza sul campo - afferma il presidente - rivolgiamo un appello in dieci punti ai candidati affinché facciano proprie alcune linee per lo sviluppo di una complessiva strategia turistica per la Sicilia e per Messina».

Tema trasversale «Sviluppare il turismo significa puntare sull' accessibilità, sulle infrastrutture, sui trasporti, sull' identità, sulla cultura, sull' attrattività, sull' internazionalizzazione, sui servizi ad alto valore aggiunto, sul capitale umano. Tutte queste ragioni dovrebbero condurre a interpretare lo sviluppo turistico come una leva di sviluppo trasversale, intersettoriale, veramente strategica. Per questo non si può prescindere da una attenzione al turismo in tutti i settori di competenza della Regione: infrastrutture e trasporti, beni e attività culturali, sviluppo economico, sviluppo rurale, istruzione e formazione e così via. Occorre che tutte le politiche settoriali siano declinate, anche, in funzione dello sviluppo turistico, attraverso un approccio che superi le rigide segmentazioni della burocrazia regionale».

## - segue

---

Il brand Sicilia e Messina «Promuovere un territorio in chiave turistica, specie in un' ottica di turismo differenziato e non di massa, significa promuoverlo tout-court. Significa promuoverne le produzioni artigianali, agricole ed enogastronomiche. Significa promuoverne le aziende e il sistema produttivo, il "made in Messina o in Sicily". Significa promuovere un ambiente, una cultura, uno stile di vita. Significa promuovere la qualità della vita, l' attrattività del territorio come luogo di vita, di studio, di impresa o di riposo. In questo senso è importante una azione di promozione dell' intero sistema locale siciliano. In questo un ruolo cruciale avrà la promozione di quei grandi eventi che possono attrarre l' attenzione del mondo sulla Sicilia, come avvenuto in occasione del recente G7 di Taormina. Le infrastrutture «Gli operatori della filiera sono tutti concordi nel denunciare un grave deficit infrastrutturale che frustra le prospettive di sviluppo turistico.

Occorre un' azione forte per rendere tutti i territori siciliani accessibili dall' esterno ed interconnessi tra loro. Inevitabilmente la porta di accesso alla Sicilia è rappresentata quasi esclusivamente dagli aeroporti, con tempi di percorrenza interni troppo elevati ed un grave problema sul fronte dell' intermodalità. Per questo occorre potenziare l' offerta aeroportuale anche pensando a nuovi scali, promuovere infrastrutture intermodali (stazioni passeggeri, terminal), potenziare i servizi di trasporto esistenti (servizio gommato e collegamenti con le isole minori) e rimettere in discussione il rapporto tra la Regione e le Ferrovie, che oggi offrono un servizio totalmente inadeguato ad un costo per la collettività rilevante».

La governance È il tema cruciale. «In questi anni è stato minato il livello provinciale a tutto vantaggio di una enorme parcellizzazione e frammentazione. La scelta di puntare sui distretti è stata fallimentare, anche perché spesso riunivano territori molto disomogenei. Inoltre, in occasione di ogni ciclo di programmazione, sono sorti una miriade di nuovi organismi destinati a sopravvivere per il breve periodo in cui erano destinatari di finanziamenti, salvo poi cessare ed essere sostituiti da nuovi soggetti. Sarebbe molto più opportuno ripartire in maniera chiara i compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento e vigilanza tra i livelli regionale, provinciale e comunale e individuare poi, attraverso procedure trasparenti e allocando le necessarie risorse, i soggetti attuatori per le attività operative tra tutti quei soggetti pubblici, privati o misti (distretti, consorzi, associazioni) che nel corso degli anni hanno dimostrato capacità ed acquisito esperienze».

Un testo unico «La normativa in materia turistica in Sicilia rappresenta oggi quanto di più frammentario, farraginoso e obsoleto ci sia. Occorre approvare al più presto un Testo unico del turismo, un vero e proprio codice organico con previsioni chiare, meccanismi semplici, previsioni al passo coi tempi in grado di dare una marcia in più agli operatori del settore nella competizione globale.

Da lunedì 6

## Via ai prelievi di sabbia a Tremestieri Ora il porto è più vicino

Si avvicina il momento dei grandi cantieri per la costruzione del porto da 72 milioni a Tremestieri, l'appalto aggiudicato alla ditta Nuova Coedmar di Chioggia attualmente impegnata a completare la redazione del progetto esecutivo. Una volta che gli ultimi calcoli saranno messi nero su bianco, per iniziare i lavori, servirà solo il via libera del Genio civile delle opere marittime.

Che il decollo della costruzione della grande infrastruttura sia ormai dietro l'angolo, lo dimostra l'autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria all'avvio, lunedì 6 novembre, a cura della Nuova Coedmar, dei prelievi di campioni di sabbia nell'area destinata al porto da 72 milioni. Prelievi che dureranno un mese, e che sono indispensabili per avviare il grande dragaggio che sarà la prima delle opere per il nuovo scalo. Ecco dunque la prima ordinanza autorizzatoria firmata dal comandante della Guardia costiera, Nazzareno Iaganà. Nel periodo compreso tra il 6 novembre e il 6 dicembre - si legge - «in orario diurno, all'interno delle zone di mare situate immediatamente a sud e a nord dell'approdo di Tremestieri...

verranno effettuate attività di prelievo per indagini di caratterizzazione fisica-chimica dei terreni interessati dalle opere di realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale». Saranno utilizzati due mezzi nautici e due sommozzatori. L'ordinanza prevede: «Nella zona di mare interessata, circoscritta con boe galleggianti, è vietato il transito, l'ormeggio, la sosta, l'ancoraggio e la pesca, nonché qualsiasi tipo di attività sia professionale o ludica, che possa causare interferenza ai lavori, o arrecare pericolo per la navigazione e la pubblica incolumità».(a.t.)

Tra i temi dell' aula

## La difesa dell' **Autorità portuale** in Consiglio

Una seduta di consiglio comunale dedicata ai temi della **portualità** e del crocerismo.

Alcuni consiglieri stanno predisponendo la richiesta alla presidente Emilia Barrile di convocare una riunione "ad hoc" per rilanciare l' iniziativa politica a tutela dell' autonomia finanziaria e gestionale dell' **Autorità portuale di Messina e Milazzo**. La nuova sessione consiliare si aprirà il 7 novembre, all' indomani del voto delle Regionali, ed è probabile che l' esito delle elezioni condiziona i lavori e gli equilibri d' Aula. All' ordine del giorno, comunque, vi sono ben 37 proposte deliberative, oltre a 19 interrogazioni e 4 ordini del giorno. Tra i provvedimenti da discutere figurano alcuni importanti Regolamenti: 1) per l' uso condiviso dei beni comuni della città di **Messina**; 2) per il bilancio partecipativo; 3) per l' **autorizzazione** all' installazione e all' esercizio di impianti per radiotelecomunicazioni; 4) per l' esecuzione di interventi nel sottosuolo stradale di proprietà o di uso pubblico; 5) per l' assegnazione e la gestione degli orti urbani a coltivazione biologica; 6) per il verde urbano. E poi vi sono i bilanci Atm, la modifica del vigente Piano generale del traffico urbano (Pgtu) con l' inserimento di nuove aree pedonali e, soprattutto, la nuova Variante al Prg, la cosiddetta "Salva colline".

L'evento turistico-culturale sarà "istituzionalizzato" con portale e giornale on line

## Dopo il boom Le Vie dei Tesori diventa "sistema" di fruizione

Quasi 300.000 visitatori tra **Palermo**, Messina, Agrigento e Caltanissetta

Alessia Giuliani **palermo** Era difficile bissare il successo dello scorso anno. Ma Le Vie dei Tesori è andato oltre, molto oltre. E ha appena chiuso un'edizione con numeri straordinari: quasi 300 mila visitatori e una ricaduta, sulla sola Palermo, di oltre tre milioni di euro. E un tasso di gradimento del pubblico del 94 per cento. I numeri sono enormi: 260 mila partecipanti alle visite in 110 luoghi a Palermo, per cinque weekend di ottobre, ai quali si sommano i 17 mila visitatori della Notte Bianca dell'Unesco, e i partecipanti a passeggiate, laboratori, eventi e concerti (altri 5 mila).

Più altri 36 mila visitatori nelle 4 città siciliane - Messina, Siracusa, Agrigento e Caltanissetta - che hanno "preceduto" il capoluogo con un'edizione pilota negli ultimi due weekend di settembre.

Un festival che - secondo la stima di OTIE, Osservatorio sul Turismo delle Isole europee - ha avuto una ricaduta di ricchezza turistica sulla città di 3.019.540 euro, di cui 2.619.540 spesa turistica complessiva tra alberghi, ristoranti, trasporti, shopping; e 400 mila euro attivata dagli organizzatori. Senza contare i carnet di biglietti che la GESAP ha regalato ai passeggeri in arrivo a Punta Raisi da scali internazionali. E quelli consegnati ai passeggeri delle navi da **crociera**, in collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale.

Un festival che ha fatto parlare di Palermo e della Sicilia per due mesi: un enorme, straordinario, museo diffuso, fatto di luoghi inediti e musei conosciuti, cripte nascoste e carceri dimenticate, ipogei sotterranei e terrazze sotto il cielo.

Ma è stato anche un raro esempio di fruizione culturale: i visitatori de Le Vie dei Tesori sono già abituati a girare armati della famosa e amatissima brochure e a sobbarcarsi code lunghe e festose. Consolidata un'industria culturale che ha camminato sulle gambe di 750 volontari, tra i quali i 600 ragazzi dell'Alteanza Scuola Lavoro.

Il sito [www.Leviedeltesori.com](http://www.Leviedeltesori.com) ha registrato circa 300 mila utenti unici con 4 milioni di pagine viste - 149.645 visite e 1.753.239 di pagine a settembre e 147.666 visite e 2.194.740 di pagine a ottobre,

## - segue

---

soprattutto dall' Europa, ma con punte inaspettate da Cina (26.914 visite) e Stati Uniti 811.092), che la dicono lunga sui prossimi flussi turistici da accogliere. Senza contare i contatti da Ucraina (7873), Francia (6431) e Gran Bretagna (4357), oltre a Sud Africa (2847) e Corea del Sud (2106). Ma tutto questo ha rinsaldato l' idea che alla Sicilia serva una vetrina stabile a cui possa attingere chiunque pensi a un viaggio sull' isola, o voglia informazioni sul suo patrimonio, o soltanto si lasci affascinare dal racconto millenario.

www.leviedeitesori.com diventa così un portale stabile di promozione del patrimonio palermitano, e progressivamente siciliano, oltre che un giornale on line dedicato al patrimonio materiale e immateriale della Sicilia.

Ma Le Vie dei Tesori ha deciso di guardare oltre e, soprattutto, non ridursi ad un mese: in occasione di Palermo Capitale Italiana della Cultura 2018, Le Vie dei Tesori diventa un progetto che dura tutto l' anno. Ottobre ovviamente resta la grande vetrina annuale, ma sono in cantiere progetti continui (educazione al patrimonio nelle scuole, tour urbani tutto l' anno, viaggi a tema) e una serie di eventi che scandiranno tutto l' anno. Quindi non più un mese-evento, ma un' industria culturale a tutto tondo che vuole offrire opportunità di sviluppo alla città, intrecciandosi con alcuni partenariati (Viaggi dell' Elefante ha già manifestato il suo interesse). Ma per rendere tutto questo un progetto stabile, ognuno deve fare la sua parte: il festival intende stringere - sin da subito - partenariati stabili e pluriennali con tutti i soggetti pubblici e privati che partecipano alla rete.

Raccontando il festival e analizzando i dati, il presidente dell' associazione Le Vie dei Tesori Onlus, Laura Anello e il presidente degli Amici dei Musei siciliani, Bernardo Tortorici di Raffadali, hanno annunciato che una delegazione nazionale è venuta a Palermo a studiare Le Vie dei Tesori per portarlo nelle proprie città; e che il 10 e l' 11 novembre a Roma, una grande convention di operatori turistici del mondo ospiterà l' esperienza del festival. «Le Vie dei Tesori - dice Laura Anello - ha fatto diventare la cultura un bisogno di massa. Il palermitano è oggi consapevole di vivere in una città e in una terra straordinaria. E tutto questo è nato dal basso, con la collaborazione fondamentale delle istituzioni, ma sostanzialmente senza finanziamenti pubblici, se si esclude il supporto in termini di servizi che ha offerto il Comune di Palermo, in termini di stampa materiali e affissioni. Questo dice quanto un cittadino può fare, impegnandosi, per la crescita collettiva della comunità in cui vive. Adesso è il momento della svolta, non più evento ma industria culturale stabile, nella speranza di offrire opportunità ai tanti ragazzi straordinari che collaborano con noi».

Ieri la conferenza stampa conclusiva alla Chiesa del SS.

Salvatore, uno dei siti più visitati della manifestazione, con gli organizzatori e le istituzioni partner. Presenti tra gli altri il sindaco Leoluca Orlando e l' assessore alla Cultura Andrea Cusumano, il direttore dei beni culturali della Curia, padre Giuseppe Bucaro; il direttore dell' Ufficio scolastico regionale, Maria Luisa Altomonte; il prorettore vicario dell' Università di Palermo Fabio Mazzola, il docente di Scienze economiche aziendali e statistiche dell' Università di Palermo Antonio Purpura; il presidente della Fondazione Unesco Sicilia, Aurelio Angelini. A tracciare il bilancio dell' undicesima edizione del Festival sono stati, oltre alla Anello e a Raffadali, Giovanni Ruggieri, docente di Scienze del turismo dell' Università di Palermo e presidente di Otie (Osservatorio sul Turismo delle isole europee). Presenti anche gli altri componenti del comitato organizzatore, i rappresentanti dei partner coinvolti e degli oltre 500 giovani volontari. Una cinquantina i partner tra istituzioni e associazioni tra cui l' Unesco, la Regione siciliana, il Comune e l' Università di Palermo e anche Poste Italiane. cinquanta tra istituzioni e associazioni.

ALESSIA GIULIANI

A GENOVA FA DISCUTERE LA PROPOSTA DI INTRODURRE IL MODELLO DELL'AGENZIA

## Lavoro portuale, scintille tra sindacati

Cgil e Uil contro Becce (Assiterminal). La Cisl si dissocia: «Attacco personale»

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Il "dogma" dell'indivisibilità della Culmv scatena i sindacati. Che attaccano Luca Becce, presidente di Assiterminal che in una intervista al *Secolo XIX/The Medi Telegraph* aveva suggerito per Genova il "modello Livorno" e la creazione di un'agenzia per il lavoro in porto, ma poi si dividono: Cgil e Uil bocchiano la proposta dei terminalisti, mentre la Cisl non è contraria «in linea di principio».

Le Rsudi Seche Vte, e il consiglio dei delegati della Culmv hanno attaccato la proposta di Becce con un comunicato durissimo, accusando il numero uno di Assiterminal di avere una «gabbia ideologica, che vede nella frammentazione della Culmv senza perdita di occupazione (bon-

tà sua...) la soluzione ai problemi del porto» e di voler «creare una concorrenza al ribasso sul costo del lavoro». Non solo: i portuali rigettano la proposta dei terminalisti perché «offrirci come modelli da seguire, soluzioni prodotte da fallimenti in altri scali e non all'altezza delle esigenze del porto, non è serio e crea forti preoccupazioni tra i lavoratori. Affronteremo questi confronti partendo dal presupposto che non accetteremo mediazioni sul mantenimento di una Culmv unica e indivisibile». Enrico Ascheri, responsabile porti della Cgil è d'accordo: «Siamo esterrefatti dalle dichiarazioni di Becce: il "modello Livorno" non funziona e non si può riproporre a Genova. Ribadisco che non siamo disponibili a discutere della divisione della Culmv. Invece chiediamo che vengano promossi di nuovo i

tavoli di discussione con i terminalisti». Anche Roberto Gulli, segretario della Uil Trasporti spiega la contrarietà alla proposta: «Il modello genovese ha garantito pace sociale

e lavoro. Dal punto di vista industriale funziona: la flessibilità della Culmv è un vantaggio per tutti». Ettore Torzetti (Fit Cisl) invece è contrario: «Il comunicato contiene un attacco personale a Becce e non mi piace. Confrontiamoci sul merito: chiedo un tavolo per trovare una soluzione. I problemi ci sono, dobbiamo mettere in sicurezza il lavoro portuale. L'Agenzia? Se funziona, perché non farla?». Nel comunicato si allude ad una spaccatura in Assiterminal tra le due anime (quella più vicina a Msc e quella dei terminalisti storici) e per questo i sindacalisti chiedono: «Ma Becce vi rappresenta ancora?». È la frase che fatto infuriare la Cisl.



Una manifestazione di lavoratori del porto

CON LA CONSUETA CERIMONIA DELLO SCAMBIO DEI CREST

## A Livorno il primo scalo della nuovissima Viking Sun

Il programma della compagnia e il saluto del presidente dell'AdSP Corsini



Nella foto: Lo staff dell' **Amboro** livornese con gli ospiti e il comando della nave.

LIVORNO - Nel suo viaggio inaugurale la nuovissima Viking Sun, l'ultima nata del Gruppo norvegese Viking Ocean Cruise è stata accolta a Livorno con un simpatica cerimonia. La Viking Sun, come le unità gemelle si posiziona nel segmento di mercato di unità piccole ma molto esclusive e di gran lusso: con una stazza lorda di 47.800 tonnellate, una capienza di poco meno di 1000 passeggeri, la nave è caratterizzata da una nuova livrea, progettata, costruita e allestita specificatamente per il mercato di lusso con un design moderno di

ispirazione scandinava.

Ormeggiata alla Banchina Alto Fondale 46/47, sulla Viking Sun, su invito di Claudio Perone dell' Agenzia Trumpy, alla presenza del comandante della nave, Anders Steen, si è svolta la cerimonia dello scambio dei crest inaugurali alla quale hanno partecipato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Alto Tirreno, Stefano Corsini, con i vertici della Porto 2000 e il tenete di vascello (Cp) Cinthia De Luca per l' Autorità marittima.

Il Comandante Steen ha espresso il suo gradimento per l'ormeggio

ricevuto alla Cislato Alto Fondale ed ha sottolineato che questo è il primo dei 5 scali previsti a Livorno anche per l'anno 2018.

Il Gruppo Viking Ocean Cruises è ormai cliente consolidato del Porto di Livorno. Per il 2018 sono previsti 27 scali di cui 21 in overnight, a partire dal mese di gennaio, con le altre unità gemelle: Viking Star, Viking Sky, Viking Sprit.

“Il territorio dell' Autorità Portuale di Sistema comprende oltre

Livorno anche Piombino e Portoferraio - ha ricordato il presidente Corsini - e si presenta con una offerta polivalente per accogliere i crocieristi anche repeaters che vogliono scoprire una Toscana nuova e esclusiva”. Il comandante della nave ha confermato l'attrattiva che il porto di Livorno offre, sottolineando che quest'oggi a bordo sono rimasti soltanto 100 ospiti e che, per le escursioni così diversificate che la Toscana propone, Livorno rimane uno scalo molto interessante e ricco di opportunità anche per il futuro”.