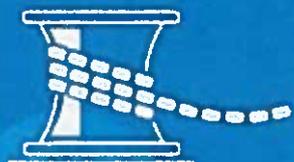


Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 20,21,22/5/2017



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- "...Porti connessi e wi-fi per tutti..." (Affari e Finanza)
- "...Federagenti la riforma è in stallo..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Dal 1° luglio dati sul peso dei container..." (Italia Oggi)

Dai Porti:

Trieste:

- "...Nuovo terminal passeggeri negli spazi del Porto Vecchio..."
(Ferpress, Corriere Marittimo)

Genova:

- "...Più garanzie per i lavoratori..." (The Medi Telegraph)
- "...Stati Generali della Logistica del Nord ovest..."
(Ferpress, La Repubblica GE, L'Economia)
- "...Progetto "Circumvetio..." (Ansa)

Livorno:

- "...Darsena Europea, gigantismo navale e concorrenza globale..."
(Corriere Marittimo)
- "...Piano dei trasporti in arrivo con tanti nodi da sciogliere..."
(La Gazzetta Marittima)
- "...Il Porto dei Piccoli all'Open Day..." (La Nazione LI)
- "...Utile positivo per APL..." (Informare, Livorno 24)

Civitavecchia:

- "...Torna l'appuntamento al porto con la Nave della Legalità..."
(Civonline)

Napoli:

- "...Spirito: in A.L.I.S. il "sistema"..." (La Gazzetta Marittima)

Brindisi:

- "...E' stato di crisi per la provincia..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)
- "...Vittoria in giudizio per l'A.P...." (NewsSpam)

Taranto:

- "...Entro Luglio operativi 1500 m di banchina..."
(Informare, Il Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime)



INDICE



Gioia Tauro:

"...Vertenza infinita..." (La Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...Deiana verso la Presidenza..." (The Medi Telegraph)

Messina:

"...Patto per lo Stretto, si firma..." (Gazzetta del Sud)

"...Carte false sui guasti alle navi..." (Il Secolo XIX)

Palermo:

"...Garofalo: "tutto normale"..." (La Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Inchiesta sulla corruzione**

(Il Fatto Quotidiano, Il Giornale, Il Manifesto, Il Sole 24 Ore, Il Tempo)

IL COLLOQUIO

“Porti connessi e wi-fi per tutti” ecco la ricetta di Cisco per l'Italia

PARLA REBECCA JACOBY, VICE PRESIDENTE DELLA MULTINAZIONALE USA. IN VISITA AI PROGETTI AVVIATI A TRIESTE E PALERMO CON I RISPETTIVI ENTI LOCALI: “COMPETENZE DIGITALI LE CHIAVI PER MIGLIORARE I SERVIZI”

Filippo Santelli

Roma
«La svolta digitale funziona quando c'è un'alleanza tra aziende private, pubblica amministrazione e università». Rebecca Jacoby sa che nelle nuove tecnologie l'Italia è uno dei fanalini di coda in Europa. Ma per quanto “early stage”, agli inizi, vede una grande opportunità nel nostro Paese. Per questo un colosso della connettività come Cisco lo ha scelto, insieme a Francia, Germania, Regno Unito, Olanda e Israele, per lanciare uno dei suoi progetti di “country digitization”, di digitalizzazione del territorio. Un piano triennale siglato nel 2016 su cui la multinazionale americana sta investendo 100 milioni di dollari.

Proprio in questi giorni Jacoby, che della società è una delle figure di vertice, vicepresidente con delega alle operazioni, sta visitando l'Italia per inaugurare una delle prime iniziative portate a termine con gli enti locali, la connessione wi-fi del percorso turistico arabo-normanno di Palermo. A beneficio dei turisti, ma anche della municipalità e delle startup che vorranno offrire loro

servizi web, accompagnandoli nella visita della città.

Jacoby dribbla i paragoni con l'estero. In Francia per esempio Cisco ha investito 100 milioni, l'equivalente di quanto messo in Italia, solo nel sostegno alle startup. «Quando si tratta di digitale tutti devono accelerare, mi sembra che in Italia governo e enti locali lo abbiano capito». Matteo Renzi, il premier con cui l'amministratore delegato di Cisco Chuck Robbins ha firmato il protocollo di intesa, non è più in carica. «In tutto il mondo i governi cambiano, noi però lanciamo delle iniziative che durano, ci muoviamo insieme al Paese». E le iniziative procedono. A Palermo, oltre al percorso turistico, c'è un piano di rafforzamento della rete Internet, il pane quotidiano della società americana, leader di router e switch, i caselli delle autostrade digitali. A Perugia è partito un progetto che dovrebbe permettere al Comune di offrire ai cittadini servizi da remoto. In Friuli-Venezia Giulia c'è un protocollo con la Regione per una serie di interventi. Al porto di Trieste, altra tappa della visita di Jacoby, Cisco ne ha portati a termine due di sette previsti, uno per digitalizzare la gestione delle

operazioni doganali e un altro per portare il wi-fi all'interno dei terminal turistici. Mentre su tutto il territorio regionale si lavora per offrire ai malati, in particolare anziani, assistenza a distanza.

Ma dei quattro pilastri dell'intervento di Cisco, innovazione, industria e infrastrutture, servizi ai cittadini e educazione, è soprattutto su quest'ultimo che Jacoby insiste. «Far crescere le competenze digitali è il nostro obiettivo principale: in un anno abbiamo creato 38 nuove networking academy in tutta Italia». Sono centri di formazione rivolti agli studenti delle scuole e alla pubblica amministrazione, ora sono più di 300 quelle attività. «Abbiamo introdotto anche corsi base su analisi dei dati e sicurezza». Un tema caldissimo dopo il massiccio attacco hacker condotto sui Pc di mezzo mondo: «Le minacce, per le aziende e governi, stanno diventando sempre più sofisticate», spiega Jacoby. «In questo campo c'è un fortissimo gap di persone competenti nel prevedere e reagire agli attacchi, visto che non tutti possono essere anticipati». Mentre per quanto riguarda la digitalizzazione del sistema produttivo Jacoby cita le partnership con il campus dell'innovazione H-Farm e la re-

te di coworking Talent Garden, due dei principali operatori dell'innovazione italiana.

Ognuno di questi progetti incrocia le esigenze del Paese con la nuova vocazione di Cisco, anche qui in radicale trasformazione: dal vecchio business basato sull'infrastruttura fisica, router e switch, in costante declino, alla nuova rete virtuale, decentrata e fatta di software. Un percorso su cui la società è ancora a metà, come mostrano i dati di bilancio presentati mercoledì, con un'ulteriore riduzione all'organico di 1.100 persone e prospettive di ricavi per il 2017 in calo.

«Anche noi siamo in mezzo a un processo di digitalizzazione delle operazioni e ridefinizione dei prodotti - spiega Jacoby - con l'obiettivo di offrire ai clienti reti che supportino decisioni più rapide e basate sull'analisi dei dati». Le ultime acquisizioni della società, da AppDynamics a MindMeld, vanno proprio nella direzione di integrare nell'architettura di rete servizi avanzati di intelligenza artificiale, analisi e sicurezza. Ma la crescita di questi settori, conti alla mano, ancora non compensa la frenata dei vecchi affari. «Il cambiamento non è facile, è un processo innescato da una crisi», conclude Jacoby. Vale anche per l'Italia.

Federagenti: la riforma in stallo

ROMA - Un commissariamento che in Sardegna si protraggia da 45 mesi, uno totale (segue in ultima pagina)

Federagenti: la riforma

disattenzione anche al conto alla rovescia che sta conducendo Gioia Tauro alla scadenza della cassa integrazione e quindi a un tracollo annunciato; un silenzio tombale sul destino di Palermo e di Trapani, oggi focalizzati più sulle elezioni amministrative che sul futuro di moli e banchine.

Sono i presidenti delle Associazioni agenti marittimi di Cagliari, di Gioia Tauro e dei porti siciliani, a denunciare in Federagenti le responsabilità pretese delle amministrazioni regionali di Sardegna, Calabria e Sicilia, che hanno precipitato i rispettivi sistemi portuali in un prolungato stato di stallo; in un globale disinteresse delle Istituzioni locali si sta consumando sulle banchine un vero e proprio paradosso determinato dalla mancata nomina dei presidenti delle ultime tre Autorità portuali di sistema ancora vacanti.

"A Cagliari - come denuncia Michele Pons, presidente degli Agenti Sardi - la gestione del porto, e ora della nuova Autorità di sistema competente su tutta la portualità dell'isola, è affidata da 45 mesi a una gestione commissariale. Con la mancata nomina di un presidente e nell'eterno contenzioso aperto dalla Regione Sardegna che vorrebbe un surdo alla guida di tutti gli scali dell'isola, si sono bloccate da quasi 4 anni tutte le politiche di sviluppo, per non parlare delle infrastrutture e dei dragaggi. In questa situazione la Sardegna sta perdendo, e probabilmente ha già perso, in modo definitivo la possibilità di sfruttare le opportunità create anche nel settore delle crociere, dalla crisi geo-politica di tanti paesi del Mediterraneo, direttamente coinvolgenti".

"A Gioia Tauro - afferma Michele Stanoli, presidente degli Agenti Marittimi in Calabria - la crisi non è un'ipotesi. Il porto sembra aver imboccato un percorso senza via d'uscita e neppure gli eventi delle ultime settimane hanno sortito l'effetto auspicato di attirare l'attenzione della politica e specialmente della Regione Calabria che non sembra avere interesse a prendere una posizione netta sull'esistenza di Gioia Tauro, come evidenziato

nell'atteggiamento espresso nei confronti di un candidato indicato dal ministero e ritenuto con scarsa chiarezza non idoneo. Le proteste in banchina sono cessate soltanto di fronte alla consapevolezza che il Porto ormai lavora con un solo Armatore e che uno sciopero a oltranza avrebbe portato a perdere anche quello. Gioia Tauro vuole sopravvivere. Ora la scadenza della cassa integrazione è alle porte e, in assenza della nuova agenzia per il lavoro che metterebbe insieme Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, nessuno, tantomeno l'amministrazione locale, sembra rendersi conto di un'imminente situazione ingestibile con possibili reazioni sociali che la Calabria in passato ha dimostrato di saper portare alle estreme conseguenze".

"Una coperta di silenzio totale - sottolinea Gaspare Panfalone, presidente degli Agenti Marittimi Siciliani - è stata calata sul porto di Palermo. La Regione e le forze politiche sembrano essere più interessate alle prossime elezioni amministrative nei Comuni di Palermo e di Trapani, che al destino del porto, per il quale latita ancora il nome del presidente. Per non parlare poi delle elezioni regionali attese di qui a un anno con la prospettiva di una campagna elettorale prolungata. Ignorare in un'isola il ruolo strategico di un porto e in genere dei trasporti (fra l'altro resta senza testa anche Messina gemellato a Gioia Tauro) significa calpestare i diritti e le aspettative dei cittadini, mettendo in discussione la competitività dell'intero sistema economico isolano. Ma significa specialmente irresponsabilità".

Secondo Federagenti - come sottolineato dal presidente Gian Enzo Duci - per quanto riguarda le nomine il governo ha fatto ciò che doveva; ora spetta alle amministrazioni regionali imprimere un'accelerazione che è indispensabile per garantire un futuro ai porti e specialmente a chi all'interno dei porti lavora.

Arrivano nuove specifiche tecniche da applicare prima dell' imbarco

Dal 1° luglio dati sul peso dei container

A partire dal 1° luglio 2017, per gli «shipper» (soggetti commerciali) che caricano le merci su container in vista di tratte internazionali via mare, è obbligatorio trasmettere i dati relativi alla massa lorda verificata dei suddetti container prima del loro imbarco, secondo le specifiche tecniche introdotte a seguito delle modifiche alla Convenzione Solas. E le irregolarità potrebbero avere conseguenze penali.

In particolare, gli shipper devono fornire al comandante della nave o all' **autorità portuale**, prima dell' imbarco di ogni singolo container, la cd. «verified gross mass packed container» (Vgm) attraverso la loro pesatura su attrezzature calibrate e omologate. A tal fine sono stati previsti i seguenti due metodi di determinazione: Metodo 1 che impone l' obbligo di pesatura, a caricazione conclusa, del container imballato/chiuso e sigillato con specifici strumenti regolamentari; Metodo 2 che, per taluni soggetti, concede la possibilità di adempiere agli obblighi di pesatura del container da caricare sempre mediante appositi strumenti regolamentari ma mediante la semplice sommatoria dei seguenti singoli elementi: (i) colli (packages and cargo items), (ii) materiali di rizzaggio e di imballaggio (securing materials e packing materials), (iii) tara del container.

In particolare, il metodo 2 può essere utilizzato solo dai soggetti che si siano dotati di un sistema di gestione per la qualità certificato conforme alla norma Uni/En/Iso certificati Iso 9001 o 28000 o che siano operatori Aeo (Authorized economic operator) in possesso di un' **autorizzazione Aeof** (Semplificazioni doganali e sicurezza) o quantomeno di un' **autorizzazione Aeos** (Semplificazioni Sicurezza), oltre ad aver formalizzato apposite procedure aziendali di pesatura.

Nel caso di mancata dichiarazione della massa lorda verificata (Vgm) del container con utilizzo di specifici strumenti di pesatura regolamentati, gli shipper non potranno caricare i propri container a bordo della nave, con il conseguente rischio di dover sostenere costi aggiuntivi derivanti dal mancato carico (quali controstaillie in caricazione e spese di rientro del contenitore al luogo di provenienza).

Inoltre, salvo che il fatto non costituisca specifico o più grave reato, ogni riscontrata irregolarità nella dichiarazione Vgm potrà essere considerata, qualora se ne verificassero le condizioni, elemento penalmente rilevante a carico dello shipper ai sensi dell' art. 483 del codice penale, o nel caso di imbarco di un container privo di Vgm, a carico del Comandante della nave ai sensi dell' art.

-segue

1215 cod. nav. e a carico del terminalista ai sensi dell' articolo 1231 cod.nav.

A partire dal 1° luglio 2017, è necessario quindi per gli shipper verificare correttamente la pesatura del container utilizzando attrezzature calibrate e omologate, ovvero attraverso specifici strumenti regolamentari. A tal fine, in assenza di un sistema di gestione per la qualità certificato conforme alla norma Uni/En/Iso certificati Iso 9001 o 28000, è opportuno dotarsi di un' **autorizzazione** Aeos o Aeof, per poter adempiere ai nuovi obblighi di pesatura con il Metodo 2, considerati i maggiori costi che si prevedono di dover sostenere con il Metodo 1 (pesatura del container completo a pieno carico).

Infatti, con il Metodo 1 (pesatura del container completo a pieno carico), i costi aggiuntivi potrebbero essere rilevanti se solo si consideri la difficile reperibilità degli strumenti di pesatura idonei a misurare la massa lorda di volumi rilevanti come quelli dei container o anche la necessità di provvedere ad eventuali correzioni dei dati trasmessi in anticipo per evitare ritardi nella caricazione della merce.

CARLO BUONO

Ferpress

(FERPRESS) – Trieste, 19 MAG – Due nuove compagnie da crociera, l'ipotesi di un nuovo terminal passeggeri negli spazi del Porto Vecchio e quella di una collaborazione con Venezia sulle navi bianche.

Queste le novità emerse ieri durante il convegno organizzato dal Propeller Club di Trieste all'interno della nuova sede di Eataly sulle Rive del capoluogo giuliano, dove si è discusso di turismo ma soprattutto di prospettive future basate sul forte trend di crescita che la città sta registrando nel settore.

“Ciò che è emerso ancora una volta – sottolinea il Presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini – è stata la necessità di dare vita ad un vero e proprio sistema che possa costituire un polo di attrazione per uno sviluppo stabile del turismo a Trieste. I dati di crescita della città, attorno al 10% per le presenze e addirittura al 17% per gli arrivi nell'ultimo quinquennio, sono particolarmente significativi in un periodo nel quale il resto del territorio nazionale segna il passo rispetto ad altre mete”.

Ad aprire la serata facendo gli onori di casa è stato Antonio De Paolo, responsabile di Eataly Trieste, che si è soffermato sui principi che ispirano ogni nuovo investimento del patron Oscar Farinetti, ma anche sull'importante presenza turistica degli stranieri.

L'assessore comunale Maurizio Bucci, con delega al Turismo, ha annunciato invece l'arrivo di due nuove Compagnie crocieristiche entro il prossimo anno, aprendo all'ipotesi di realizzazione di un nuovo terminal sulle banchine del Porto Vecchio, per ospitare nuove toccate, che potrebbero anche derivare da un surplus di Venezia.

“La crocieristica può dare grandi opportunità a Trieste – ha detto Bucci – e in questo campo credo sia necessario collaborare e condividere le strategie con Venezia, mettendoci a disposizione della città lagunare”.

Durante la serata è emerso con forza anche il problema legato ai collegamenti (ferroviari, stradali e aeroportuali), che fanno apparire Trieste più lontana di quanto non sia veramente dal resto d'Italia e d'Europa. A sottolinearlo è stato proprio un rappresentante di Costa Crociere, il marketing manager Marco Ramot, compagnia impegnata nel capoluogo regionale del Friuli Venezia Giulia come home port per le proprie navi.

“Il mondo di oggi è molto veloce e immaginare una vacanza senza un accesso veloce è impensabile» ha spiegato Ramot, sottolineando la necessità di rafforzare i collegamenti da e per Trieste. Lo stesso manager di Costa Crociere ha poi citato una rivista che di recente ha definito Trieste come “la città non turistica più bella al mondo”, invitando a riflettere sui risvolti che derivano dalla trasformazione in una città adatta alle esigenze dei turisti, nel corso di tutto l'anno.

Antonio Paoletti, presidente della Camera di Commercio Venezia Giulia, ha invece ripercorso la storia di ciò che gli operatori hanno fatto per raggiungere un risultato che “... non è però un punto d'arrivo ma un punto di partenza” per nuovi sviluppi. Tra le iniziative più concrete quella di un'applicazione digitale dedicata alla scoperta della città e soprattutto il progetto del Parco del mare, il quale sembra ormai giunto al momento decisivo, essendo in fase avanzata la discussione con il Comune di Trieste per le modifiche al Piano regolatore che ne consentiranno la realizzazione a due passi dal centro storico.

Tra i relatori anche Paolo Spada, amministratore unico di Trieste Yacht Service, una realtà con lunghi anni di esperienza nell'accoglimento di megayacht, settore di nicchia ma in grado di riserbare forti ricadute economiche, soprattutto dal punto di vista occupazionale, al territorio.

In chiusura la relazione di Umberto Malusà, grande esperto di Comunicazione, che oggi presiede PromoTrieste, consorzio di operatori privati impegnato a “vendere” Trieste sui mercati nazionale e internazionale.

Trieste pronta al salto di qualità su turismo e crociere

TRIESTE- Due nuove compagnie da crociera, l'ipotesi di un nuovo terminal passeggeri negli spazi del Porto Vecchio e quella di una collaborazione con Venezia sulle navi bianche. Queste le novità emerse ieri durante il convegno organizzato dal Propeller Club di Trieste all'interno della nuova sede di Eataly sulle Rive del capoluogo giuliano, dove si è discusso di turismo ma soprattutto di prospettive future basate sul forte trend di crescita che la città sta registrando nel settore. «Ciò che è emerso ancora una volta – sottolinea il **presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini** – è stata la necessità di dare vita ad un vero e proprio sistema che possa costituire un polo di attrazione per uno sviluppo stabile del turismo a Trieste. I dati di crescita della città, attorno al 10% per le presenze e addirittura al 17% per gli arrivi nell'ultimo quinquennio, sono particolarmente significativi in un periodo nel quale il resto del territorio nazionale segna il passo rispetto ad altre mete». Ad aprire la serata facendo gli onori di casa è stato **Antonio De Paolo, responsabile di Eataly Trieste**, che si è soffermato sui principi che ispirano ogni nuovo investimento del patron **Oscar Farinetti**, ma anche sull'importante presenza turistica degli stranieri. L'**assessore comunale Maurizio Bucci**, con delega al Turismo, ha annunciato invece l'arrivo di due nuove Compagnie crocieristiche entro il prossimo anno, aprendo all'ipotesi di realizzazione di un nuovo terminal sulle banchine del Porto Vecchio, per ospitare nuove toccate, che potrebbero anche derivare da un surplus di Venezia. «La crocieristica può dare grandi opportunità a Trieste – ha detto Bucci – e in questo campo credo sia necessario collaborare e condividere le strategie con Venezia, mettendoci a disposizione della città lagunare». Durante la serata è emerso con forza anche il problema legato ai collegamenti (ferroviari, stradali e aeroportuali), che fanno apparire Trieste più lontana di quanto non sia veramente dal resto d'Italia e d'Europa.

-segue

il **marketing manager Marco Ramot**, compagnia impegnata nel capoluogo regionale del Friuli Venezia Giulia come home port per le proprie navi. «Il mondo di oggi è molto veloce e immaginare una vacanza senza un accesso veloce è impensabile» ha spiegato Ramot, sottolineando la necessità di rafforzare i collegamenti da e per Trieste. Lo stesso manager di Costa Crociere ha poi citato una rivista che di recente ha definito Trieste come “la città non turistica più bella al mondo”, invitando a riflettere sui risvolti che derivano dalla trasformazione in una città adatta alle esigenze dei turisti, nel corso di tutto l'anno. **Antonio Paoletti**, presidente della Camera di Commercio Venezia Giulia, ha invece ripercorso la storia di ciò che gli operatori hanno fatto per raggiungere un risultato che «... non è però un punto d'arrivo ma un punto di partenza» per nuovi sviluppi. Tra le iniziative più concrete quella di un'applicazione digitale dedicata alla scoperta della città e soprattutto il progetto del Parco del mare, il quale sembra ormai giunto al momento decisivo, essendo in fase avanzata la discussione con il Comune di Trieste per le modifiche al Piano regolatore che ne consentiranno la realizzazione a due passi dal centro storico. Tra i relatori anche **Paolo Spada**, amministratore unico di Trieste Yacht Service, una realtà con lunghi anni di esperienza nell'accoglimento di megayacht, settore di nicchia ma in grado di riservare forti ricadute economiche, soprattutto dal punto di vista occupazionale, al territorio. In chiusura la relazione di **Umberto Malusà**, esperto di Comunicazione, che oggi presiede **PromoTrieste**, consorzio di operatori privati impegnato a “vendere” Trieste sui mercati nazionale e internazionale. “Da bambino mi chiedevo sempre perché Trieste, città così bella, non fosse invasa da turisti. Negli anni mi hanno sempre risposto che era lontana. Ma oggi qualcosa è cambiato. Altrimenti – ha detto Malusà - non si spiegherebbe l'aumento con i numeri che ci hanno appena letto. Certo non è sufficiente che la città venga riconosciuta come bella, ma bisogna rafforzare il brand e bisogna investire, mentre l'allungamento della stagione deve essere frutto di attività di eventi e congressualità. Serve la spinta degli operatori ma di fatto di tutta la città. Serve fare sistema, se ciò avviene, Trieste ha senz'altro davanti un futuro di crescita”.

Porti, Filippi: «Più garanzie per i lavoratori»

Genova - «Una portualità che è pronta a ripartire, superata la crisi che c'è stata negli anni passati». Così Marco Filippi, **capogruppo Pd nella commissione Trasporti del Senato, che oggi ha visitato il Porto di Genova, assieme al suo omologo alla Camera, Mario Tullio**, definisce lo stato di salute della portualità italiana.

La tappa genovese, con un incontro con il presidente dell'Autorità di sistema, Paolo Emilio Signorini, la visita a un terminalista, alle compagnie e a piloti e ormeggiatori, arriva dopo quella a Napoli, in vista delle visite a Ravenna e Trieste, è stata occasione per capire le criticità e i punti di forza dell'attuazione della riforma portuale, alla vigilia del decreto correttivo. **«Questa è stata l'occasione per fare una sorta di pit stop** - spiega Filippi - per capire quali sono gli elementi che devono essere rivisti e quali, invece, hanno rappresentato una scelta felice. Complessivamente il giudizio che mi sto facendo, in questi primi scali, è che l'idea di ragionare in ottica di sistema, sta funzionando».

Importante, quindi, la semplificazione fatta nell'ambito della «governance» e che ha portato ad avere: **«Un governo più forte come politica statale sulla portualità ma anche porti più forti sul territorio»**. Il secondo elemento di analisi che ha interessato la visita di oggi, con l'incontro con le compagnie portuali, ha riguardato, ovviamente, il tema del lavoro. **«Il decreto correttivo dovrà concentrarsi massimamente su queste tematiche per rendere più stabile il sistema**. I lavoratori, e chi li organizza, hanno bisogno di maggiori garanzie. La flessibilità ha un costo, **ma in questo rientrano anche sicurezza del lavoro e formazione**, aspetti che devono essere disciplinati e quantificati, anche in termini di norma e di costo». Interessante anche la visita ai servizi tecnico-nautici, ormeggiatori e piloti. «Sono rimasto sorpreso dalla quantità di operazioni, di navi che attraccano ogni giorno nel porto di Genova a fronte di un organico che è veramente esiguo. Questo è possibile grazie a una grande preparazione del personale e costituisce uno dei più importanti biglietti da visita della portualità italiana», ha spiegato.

Ferpress

(FERPRESS) – Genova, 19 MAG – Lunedì 22 maggio alle 10.30 a Palazzo San Giorgio a Genova “Stati Generali della Logistica del Nord Ovest”, con il ministro Graziano Delrio e i Presidenti di Regione Liguria Giovanni Toti, di Regione Lombardia Roberto Maroni e di Regione Piemonte Sergio Chiamparino. All’iniziativa prenderanno parte anche l’assessore allo Sviluppo Economico e ai Porti di Regione Liguria, Edoardo Rixi, i Presidenti dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo.

Durante gli Stati Generali è prevista la sottoscrizione del Protocollo d’Intesa per la crescita dei porti liguri da parte del Ministro Graziano Delrio, dei Presidenti dell’Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, Signorini e del Mar Ligure Orientale, Roncallo e dei Presidenti Toti, Maroni e Chiamparino, oltre alla sottoscrizione della comunicazione congiunta in merito al “Ferrobonus” Regionale.

Porto e Crivello, Delrio raddoppia

Il ministro firma
il patto e sostiene
il candidato
del centrosinistra

DOPPIO Delrio per una giornata particolare. Il ministro dei Trasporti scelto da Renzi e riconfermato da Gentiloni arriverà in mattinata a Palazzo San Giorgio per coordinare gli "Stati Generali della Logistica del Nord Ovest". Ad accoglierlo, oltre ai presidenti delle due **authorities** liguri Signorini e Roncallo, troverà i tre governatori di Liguria, Piemonte e Lombardia, Toti, Chiamparino e Maroni. In programma la firma del "Protocollo d'Intesa per la crescita dei porti liguri" (oltre che sul terribonus regionale che sostiene gli autotrasportatori che scelgono il mare per le loro merci). Ora, mettere un obiettivo come la crescita dentro a un protocollo può anche

sembrare fuori luogo, visto che a determinarla sono fattori connessi a strategie e scelte commerciali. Ma l'impegno dei rappresentanti politici del Nord Ovest a far sì che siano i porti liguri a servire i traffici dell'area rappresenta sicuramente un elemento su cui fare leva per la crescita. Gli scali dell'Alto Tirreno possono ambire a servire i mer-

cati del Nord, non solo la Pianura Padana ma più su, fino alla Svizzera, all'Austria, al Sud della Germania. E da questo punto di vista il ruolo che può giocare in questa sfida infrastrutturale il Terzo Valico diventa fondamentale. Due anni fa, presentando al Ducale le linee guida della legge di riforma che sarebbe stata approvata da lì a poco,

Graziano Delrio lanciò a sorpresa un video sull'apertura del Gottardo, richiamando l'attenzione sul fatto che il Nord Europa si stava sempre più avvicinando al Mediterraneo e invitando ad accelerare sulla realizzazione del Valico. Ora il percorso per lo sviluppo pare meglio incanalato e la percezione del ruolo delle infrastrutture (Valico, ma anche nuova diga de porto) più forte. Alle 13,30, poi, Delrio si sposterà al ristorante Cavo, in vico Falamonica, per una conferenza stampa di sostegno al candidato del centrosinistra Gianni Crivello.

(massimo minella)

Porti, patto del Nord Ovest

- > Lunedì la firma con il ministro Delrio, i tre governatori e i due presidenti delle Authority
- > I traffici di Piemonte e Lombardia agli scali liguri. E con il terzo valico parte la sfida europea

MASSIMO MINELLA

FORSE l'hanno capito prima i cinesi che ripercorrendo al contrario la Via della Seta il viaggio non poteva che concludersi in Italia e, in particolare, nei porti di Genova e di Trieste. Sarebbe

però ingiusto, questa volta, dimenticare un lavoro che inizia da lontano e che ha il suo fulcro in Palazzo San Giorgio. Da qui, dalla sede di un ente che la legge ha modificato in autorità di sistema, allargando i suoi confini da Genova a Savona-Vado, sono stati gettati i primi semi di un'alleanza che sboccherà ufficialmente lunedì

di mattina durante gli "Stati Generali della Logistica del Nord Ovest", con il ministro Graziano Delrio e i tre presidenti delle regioni del Nord Ovest, Giovanni Toti per la Liguria, Roberto Maroni per la Lombardia, Sergio Chiamparino, per il Piemonte.

SEGUE A PAGINA 11

Porti, il Nord Ovest scommette sulla Liguria nuova rotta del business

Da Piemonte e Lombardia i traffici convergeranno a Genova e Spezia, poi via treno fino all'Europa

«DALLA PRIMA DI CRONACA

CON loro, si saranno l'assessore regionale Edoardo Rixi, i presidenti delle autorità di sistema di Genova-Savona Paolo Signorini e di Spezia-Marina di Carrara Carla Roncallo. Tecnicamente, gli Stati Generali condurranno alla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa per la crescita dei porti liguri, firmato da tutti quanti gli attori in scena lunedì a San Giorgio, oltre che alla firma sul "Ferrobonus" regionale che agevola quegli autotrasportatori che per le lunghe percorrenze privilegiano il mare. Ma l'accordo ha una valenza politica ben più ampia e legittima la centralità della portualità ligure nello scacchiere italiano e mediterraneo. I primi semi, come si diceva prima, vennero piantati una decina di anni fa dalla giunta Burlando, che attra-

verso l'allora assessore regionale ai Trasporti Luigi Merlo promosse l'intesa a due con il Piemonte in "Stala". Progetto poi ribadito dopo la nomina di Merlo a presidente dell'authority, con l'obiettivo di allargare la squa-

dra alla Lombardia. Ora si compie il passo successivo, fortemente voluto dal presidente Paolo Signorini che al progetto ha lavorato fin dall'inizio del suo mandato. Non che Signorini sia innamorato di cerimonie ed eventi. Dipendesse da lui probabilmente ne farebbe volentieri a meno. Il fatto è che l'accordo in questione consente di mettere nero su bianco una strategia di sviluppo che è l'unica ipotizzabile per chi ha intenzione di cresce-

te. Ma come si tradurrà questo protocollo nel concreto? Di fatto, la firma di lunedì rappresenterà il punto d'inizio di un'opera-

zione articolata che vuol far convergere sulla portualità figure i traffici del Nord Ovest. Non è assolutamente un passaggio scontato se si considera che è stimato in poco meno di un milione il numero di container che ogni anno, pur potendo optare per gli scali dell'Alto Tirreno, si rivolge a quelli del Nord Europa. Recuperare quando spetta "naturalmente" ai porti liguri è quindi un risultato già significativo. Ovviamente, non rappresenta l'obiettivo finale. Il patto del Mar Ligure che i tre governatori firmeranno con i due presidenti di authority guarda più alto, verso il Nord Europa. E da questo punto di vista diventa strategico il ruolo che potrà giocare il "ferro", inteso non solo come Terzo Valico, ma anche come nuove connessioni e raccordi ferroviari con i porti dell'Alto Tirreno. Operazione fondamentale per Geno-

va e Savona, ma che non esclude nemmeno Spezia, che pure guarda anche ad altre direttrici. È quella "cura del ferro" così cara al ministro dei Trasporti Graziano Delrio che rappresenta il miglior ricostituente per l'economia italiana. L'asse mare-ferro, che lunedì troverà nuovo impulso anche con l'accordo regionale sul "ferrobonus", rappresenta così il punto di forza di un'azione che chiama inevitabilmente alla costruzione di nuove infrastrutture o al completamento di quelle attese ormai da anni. Se infatti il Terzo Valico si può considerare operativo dal 2022, è necessario attrezzare i porti con spazi adeguati. Per questo, Signorini ha spiegato di ambire a un traffico di container stimato in 4, 4,5 milioni di teu. Obiettivo raggiungibile a due condizioni: avere gli spazi sufficienti per ospitare i container e creare le condizioni per farli en-

trare e uscire dal porto senza soffocare la città. Facile a dirsi, più complesso a realizzarsi. Il porto di Genova-Savona metterà in campo in tempi coincidenti con quelli dell'avvio del terzo valico anche la Calata Bettolo, in aggiunta ai terminal già operativi e che hanno piani di ulteriore sviluppo. Da Vado Ligure arriverà invece la risposta "cinese" al mercato dello shipping con l'avvio della piattaforma in alleanza con la Maersk. A quel punto si potrà ambire a nuovi volumi di traffico, quasi doppi rispetto a quelli attuali. Ovviamente non si può pensare di caricare ulteriormente la "gomma" (vista anche l'assenza della Gronda). Il carico dovrà essere interamente sostenuto dal ferro e dal mare. Ecco perché, diventa ancor più urgente procedere con l'opera-simbolo del porto del futuro, la nuova diga foranea. I primi dieci milioni di euro sono stati già stanziati per la progettazione. Bisogna quindi muoversi in questa direzione. E il patto della logistica che lunedì Delrio firmerà con le tre regioni e i due porti sembra proprio andare in questa direzione.

(massimo minella)

CONFERENZA REGIONALE



IL PRESIDENTE

Paolo Signorini, presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale

Centrale il Terzo Valico, ma anche la nuova piattaforma di Vado. La diga opera-simbolo



I PUNTI

L'APPUNTAMENTO

Lunedì alle 10.30 a Palazzo San Giorgio l'appuntamento con gli "Stati Generali della Logistica del Nord Ovest"

I POLITICI

Presenti all'incontro il ministro dei Trasporti Delrio e i presidenti di Liguria Toti, Lombardia Maroni e di Piemonte Chiamparino

I PORTI

All'iniziativa prenderanno parte anche i presidenti delle Authority portuali di Genova-Savona Signorini e di Spezia-Marina di Carrara Roncallo

IL DOCUMENTO

Durante gli Stati Generali è prevista la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa per la crescita dei porti liguri da parte dei rappresentanti degli enti

IL PROVVEDIMENTO

Prevista infine la sottoscrizione della comunicazione congiunta in merito al "Ferrobonus" Regionale per incentivare il trasporto via mare

PASSAGGIO A NORD OVEST UN PIANO PER LA LIGURIA

Il rapporto Ambrosetti per rilanciare la regione e le connessioni con Lombardia e Piemonte. Il focus su industria, grandi opere, turismo e sanità. I modelli di riferimento: da Manchester a Nizza fino a Israele

di Maria Luisa Agnese e Luisa Prozzato

È bastato un red carpet per quanto il più lungo del mondo, un mercipiede di otto chilometri e mezzo con vista privilegiata sul sentiero dei baia che va da Rapallo a Portofino. Si aspettava da 105 anni e adesso che è stato appena inaugurato con gran clamore mediatico è riuscito in una missione impossibile: ridare un qualche entusiasmo e un moto d'orgoglio alle sonnecchiose popolazioni liguri, per lo più scettiche sul futuro della Regione.

I progetti

Perché rilanciare la Liguria, la sua immagine, una sua vocazione forte nel panorama contemporaneo non è impresa facile, un terreno su cui si sono misurate negli anni molte amministrazioni, adesso è la volta del governatore Giovanni Toti e dei suoi collaboratori che si sono affidati allo European House Ambrosetti per proporre una nuova visione per la Liguria, trovare un modello di sviluppo intorno al quale concentrare i futuri sforzi economici e politici.

I risultati di questo ambizioso progetto, che L'Economia ha letto in anteprima, verranno presentati domani a Palazzo Ducale a Genova. La ricerca, «Liguria: dal mare alla vita», punta su un rinnovato passaggio a Nord Ovest, che ripensi in chiave contemporanea quel triangolo industriale che correva sulle strade di tre regioni, Lombardia, Piemonte e Liguria, e che dopo aver ceduto spazio ai successi delle piccole e medie imprese nel Nord Est, potrebbe rilanciarsi, avendo come motorio propulsore proprio la Liguria.

Liguria 2022
Appuntamento a Genova al Forum di The European House Ambrosetti per la presentazione del rapporto di guida: dal mare alla vita, realizzato in collaborazione con la Regione, che propone temi e progetti per il rilancio del territorio. Nella giornata di lavori, preserie il governatore Giovanni Toti domani a Palazzo Ducale, saranno affrontate le ricate per un nuovo modello di sviluppo in connessione con l'intera area del Nord Ovest.

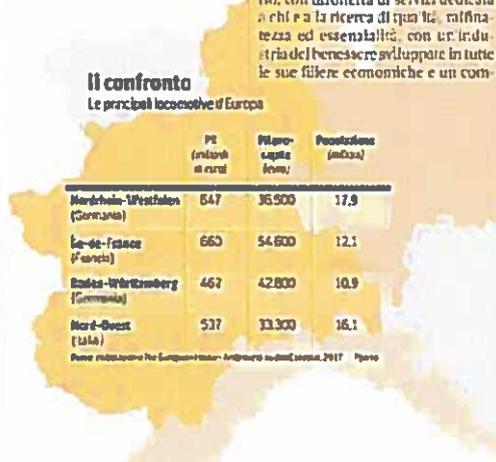
Insomma dal triangolo industriale al triangolo 4.0 dell'innovazione e della ricerca che per la Liguria non significa soltanto il mare, lo shipping, il turismo, la qualità dell'ambiente ma metterle in connessione con la contemporaneità. È superare d'un balzo quel ritardo storico che la Liguria aveva accumulato ben prima della crisi economica, ripetendo quell'exploit della metà Ottocento quando con le locomotive Ansaldo seppe cogliere la svolta tecnologica trasformandola in successo economico.

ed essere uno dei più rinomati poli mondiali della valorizzazione e preservazione della persona e del territorio, con un'offerta di servizi dedicata a chi è a la ricerca di qualità, raffinatezza ed essenzialità, con un'industria del benessere sviluppata in tutte le sue filiere economiche e un comparto industriale di tecnologie, prodotti e servizi per la tutela e salvaguardia del territorio e della persona, basati sulla continua valorizzazione del mare, da sempre fonte di crescita economica e benessere. È questa la visione che propone la ricerca, citando Shimon Peres che andava fiero del suo azzardo tecnologico su Israele perché «più grande è il sogno, più spettacolari sono i risultati». Dall'altra parte come sottolinea il dossier Ambrosetti la Liguria è già oggi piccola Silicon Valley, con l'Iit di Bobbio, Istituto italiano di tecnologia che fra l'altro con la sua ricerca sul grafene, materiale passapartout del futuro, sta realizzando batterie e soluzioni fotovoltaiche per un'energia sostenibile ed avanzata. O con la Asg Superconductor azienda di La Spezia che ha appena creato il supermagnete di 10 tonnellate che fa parte di un mega progetto fra Europa e Giappone.

Anche i porti sono già un'eccezione, solo quello di Genova con i suoi 54 mila occupati movimentava il 36 per cento dei container in transito negli scali nazionali. Inserito la settimana scorsa nel circuito Internazionale dei porti con un accordo Aljbring-Genil.onl. E nella loro concezione più ampia — logistica, cantieristica, hi-tech — si propongono come cerniera del nuovo triangolo 4.0. Conflitto si ne qua per la competitività del sistema ligure è la fine dell'isolamento geografico con il completamento delle infrastrutture: il terzo valico (previsto al 2022), la Gronda di Ponente il nodo ferroviario di Genova e la riconversione del water front di La Spezia.

Volano per il futuro

Si tratta di valorizzare e mettere in rete queste eccellenze collegandole a un'industria leggera del benessere che sfrutti le attrattive del territorio ma anche le potenzialità strategiche del binomio turismo/salute, che può già contare su strutture sanitarie e una ricerca all'avanguardia. Ma anche l'agricoltura di qualità è 4.0 in una regione ad alta densità green e dove la blue economy dialoga con la gastronomia, a Genova si è appena conclusa l'ottava edizione di Slow Fish, nata per mettere in relazione pescatori, chef, scienza e salvaguardia del mare. I modelli di aree geografiche nel mondo che sono riusciti a coniugare la loro vocazione territoriale con una nuova visione sono parecchi, da Manchester, che ha saputo riconvertire l'economia del carbone in tecnologia a Nizza che grazie a un sindaco visionario Jacques Médecin ha puntato su un mix di incontri scientifici e culturali per rendere la città tappa internazionale. Ma il modello di riferimento resta Israele che è riuscito a diventare addirittura una nazione start up proprio grazie al sogno di Shimon Peres riproposto su una dialettica fra università e innovazione ha strappato terre al deserto e ora esporta tecnologia d'avanguardia nel mondo. Anche lo sport può essere volano del futuro concluso il Focus Ambrosetti: un evento forte, per esempio le Olimpiadi, a fare da catalizzatore. È chiaro che la prossima volta non sia più una città sola, ma quel triangolo nuovo, che segna un passaggio a Nord Ovest, a candidarsi come area ospitante.



(ANSA) - SAVONA, 19 MAG - Parte da Vado Ligure, nella sede dell'interporto Vio, il progetto europeo 'Circumvectio' del programma interregionale marittimo Italia-Francia 2014-2020, che investirà 667 mila euro per sviluppare la competitività dei gate portuali della Liguria, Toscana, Corsica, Sardegna e Provenza.

"Il progetto sarà concentrato in particolare sugli scali di Savona-Vado - spiega l'assessore regionale allo Sviluppo economico e ai Porti Edoardo Rixi - vogliamo implementare la logistica, materiale e immateriale, a servizio della nostra portualità. Con la realizzazione di una piattaforma, sarà possibile offrire servizi che incrementino la competitività delle imprese e degli operatori del trasporto dell'area transfrontaliera, efficientando il trasporto delle merci".

Darsena Europa, gigantismo navale e concorrenza globale

di Lucia Nappi

LIVORNO- Il primo traguardo verso la realizzazione della Darsena Europa si allontana. Nei giorni scorsi un provvedimento di proroga a firma del **presidente dell'Authority, l'ingegner Stefano Corsini**, ha stabilito che coloro che vorranno partecipare al bando dovranno farsi avanti entro il 29 settembre. L'avviso per la partecipazione, già aperto, arriva quindi alla quinta proroga: la prima scadenza che inizialmente era stata fissata al 22 marzo 2016, veniva spostata al 30 settembre, successivamente al 15 dicembre e infine ne venivano fissati i termini al 31 maggio prossimo. La notizia è di quelle che nessuno a Livorno avrebbe voluto sentire, anche se i più se lo sentivano scivolare.

L'oggetto del bando, come è noto, riguarda la progettazione definitiva ed esecutiva della prima fase della Piattaforma Europa. Il progetto di ampliamento a mare del porto di Livorno, un'opera strategica in grado di dare impulso al futuro commerciale dello scalo, così come si dice. La progettazione di questa prima fase comprende anche il terminal per contenitori e tutte le opere ad esso connesse, nonché l'esecuzione dei lavori di realizzazione, l'allestimento e la gestione del terminal per lo svolgimento di operazioni portuali ex art.16 della L.84/1994.

I motivi della proroga scritti nel provvedimento sono: *“La necessità di effettuare ulteriori analisi e approfondimenti di natura tecnica, economico-finanziaria e giuridica, anche da parte della stazione appaltante”. Naturalmente non mancano le supposizioni su quali siano gli elementi da ritoccare. Tuttavia lasciando il campo delle supposizioni ci addentriamo in riflessioni di altro tipo.*

-segue

PROJECT FINANCING: Più volte a finire sotto il mirino delle critiche al progetto Piattaforma Europaè stato il project financing come elemento di difficile sostenibilità finanziaria del progetto, ovvero in merito alla discussione sulla adeguata redditività all'investimento. Il bando di gara che porta la firma dell'ex presidente dell'Autorità portuale Giuliano Gallanti e pubblicato sulla Gazzetta ufficiale il 20 gennaio 2016, ha un'entità totale di 504 milioni e 460 mila euro, di cui 326 milioni a carico del promotore privato (project financing) e 360 milioni finanziati direttamente dall'Autorità portuale (oggi AdSp) mediante appalto pubblico di lavori.

All'inizio della settimana il presidente Corsini invitava il professor **Sergio Bologna**, a tenere una conferenza per la presentazione della sua ultima fatica: ***“La tempesta perfetta sui mari”***. ***Bologna “figura mitica” come lo definisce il presidente dell'AdSp di Trieste Zeno D'Agostino nella prefazione al testo, è “forse l'unico esperto italiano di fenomeni legati al settore marittimo e trasportistico di valore indiscusso”***. ***Il professor Bologna nel libro si sofferma sull'analisi degli effetti prodotti dalla globalizzazione nel mondo dello shipping con un approccio olistico, grazie alle sue vaste conoscenze, cioè spaziando dall'economia alla sociologia, dall'industria alla logistica, dal privato al pubblico.***

Proprio durante la conferenza Bologna, seduto tra il presidente dell'AdSp Corsini e il segretario generale Massimo Provinciali, ha avuto modo di trattare la questione del project financing parlando del rapporto tra il privato e il pubblico: ***“Il privato gestisce e partecipa agli investimenti del pubblico attraverso i project financing. Ma nella maggior parte dei casi i project financing sono buchi nell'acqua, perché poi realmente chi paga è il pubblico”*** e ancora, ***“C'è chi ha definito a ragione il project-financing come una forma di mutuo mascherato, dove a pagare in fondo è sempre il pubblico”***

-segue

IL GIGANTISMO NAVALE E LA CONCORRENZA INTERNAZIONALE: La riflessione sul gigantismo navale, sulle dinamiche di concorrenza globale e su quale sia lo stato di congestione che questo fenomeno produce sulle banchine dei porti mondiali, anche del Nord Europa, sono argomenti di **primaria riflessione**.

Infatti un'infrastruttura portuale con grandi terminal container e banchine in grado di ospitare le mega navi pone un porto italiano nella competizione internazionale perché è nei confronti di quei mercati e di quei traffici che deve andare ad attingere. I contenitori una volta sbarcati a Livorno, come a Spezia o Genova, dovranno quindi avere una destinazione finale che superi il confine delle Alpi, diretti al mercato europeo e non fermarsi al mercato nazionale, ponendoli in competizione con i porti del Nord Europa. Inoltre non si può sottovalutare anche il fatto che l'Italia disponga già di tre porti di transhipment: Gioia Tauro, Cagliari e Taranto.

Gli interrogativi che nascono sono: **sarà in grado l'Italia di confrontarsi con la concorrenza internazionale? Dispone di una catena logistica adeguata?** La risposta oggi viene data con la crescita della ferrovia, il traffico su gomma penalizza i porti provocandone la congestione. Il concetto è stato espresso chiaramente dal professor Bologna durante la conferenza di Livorno: *“Quanto maggiore è la dimensione delle navi, tanto più efficiente deve essere la catena logistica a monte e a valle, quindi è la ferrovia che deve crescere, non il camion, pena la paralisi del porto stesso per congestione”*.

I porti globali cominciano a soffrire fortemente di congestione di container. E' di aprile la notizia che il **porto di Shanghai è fortemente congestionato** a causa dei volumi di traffico molto elevati. Infatti il traffico delle mega alleanze (Ocean e The Alliance, che si sono aggiunte a 2M) avrebbe causato un allungamento a dismisura dei tempi di attesa delle navi in banchina e fuori dal porto.

-segue

LA CONCORRENZA INTERNA: La struttura portuale italiana è formata da tanti porti uno accanto all'altro e tutti ambiscono alla vocazione del container, dando origine a fenomeni di concorrenza interna che tutti conosciamo. Il terminal container di Savona-Vado ne è un esempio, nato a pochi chilometri di distanza dal maggior terminal container del Mediterraneo, quello di Genova, pone i due scali nella necessità da qui a pochi anni di avere una crescita della domanda, qualora questo non dovesse avvenire il rischio è che i due porti, oggi parenti stretti perché anche all'interno della stessa AdSp, possano farsi concorrenza a colpi di sconti.

La Darsena Europa una volta realizzata, così come prevista nel bando, distante da Genova 140 km e da Vado 240 km, si immetterebbe in questa competizione tra parenti “un po' meno stretti”?

LA QUERELLE FILT CGIL: «BASTA POLEMICHE, SERVE LA GOVERNANCE»

«Comitato di gestione: Livorno non può permettersi ulteriori ritardi»

- LIVORNO -

«IL PORTO di Livorno è inquadro come porto "di interesse internazionale" e si propone con una offerta logistica completa: porti di Livorno-Piombino, l'Interporto Vespucci e l'aeroporto di Pisa. Riteniamo inaccettabile qualsiasi dichiarazione "da campagna politica elettorale" che mini la fondamentale prospettiva di sviluppo strategico ed economico del nostro territorio». Filt Cgil Livorno, con il suo segretario generale, Maria Luisa Lironi, chiede che nel porto di Livorno vengano al più presto ristabilite condizioni di governabilità, attraverso la nomina degli organismi di legge e siano messe da parte sterili polemiche politiche.

«La quotidiana rivendicazione ai soli fini politici e interessi locali ad avere un maggiore peso politico nelle scelte strategiche del porto di Livorno - continua Lironi - risulta irresponsabile e pericoloso. Sarà determinante trovare un'unità di intenti istituzionali (il nuovo Comitato di gestione del Sistema Portuale sarà

composto da soggetti tecnicamente competenti su proposta dei Comuni di Livorno, di Piombino e della Regione Toscana, con i comandanti delle Capitanerie dei porti di Livorno e Piombino, oltre naturalmente al presidente dell'Autorità di sistema Portuale) che prescindano dalle appartenenze politiche: la forte capacità di investimento e la progettualità del nostro sistema portuale integrato alle infrastrutture del territorio devono essere favorite, queste sono le condizioni indispensabili per riportare il lavoro e le attenzioni degli investitori. La Filt-Cgil chiede al presidente dell'Autorità di Sistema tempi rapidi negli iter di gara in corso, alle Istituzioni di formalizzare i nomi dei tecnici che rispondano ai requisiti previsti dalla nuova normativa che vadano nel Comitato di gestione e che si dia immediata conseguente operatività al Tavolo di Partenariato, sede di confronto dove le organizzazioni sindacali saranno parte attiva per garantire la tutela del lavoro e dei lavoratori».

DOPO ANNI DI PREPARAZIONE, A BREVE IN PARLAMENTO

Piano dei trasporti in arrivo con tanti nodi da sciogliere

La conferma dal senatore Filippi della commissione trasporti alla Camera - I dubbi sulla "cura del ferro" e sulla capacità delle Fs di reggere la concorrenza attraverso i trafori svizzeri

LIVORNO - La "madre di tutta la pianificazione per i porti", ovvero il Piano generale dei trasporti, sembra finalmente in arrivo in parlamento. L'ha confermato il senatore Marco Filippi, che nella commissione trasporti della Camera è elemento di spicco, nel recente workshop livornese sulla "tempesta perfetta sui mari". E insieme al Piano, dovrebbero anche approdare in parlamento alcune "correzioni" alla riforma portuale così come è stata articolata tra i ministri Delrio e Madia.

Sulla Riforma abbiamo sentito di recente molte voci: e non tutte concordi. Dalle Autorità di sistema (Francesco Di Majo, Civitavecchia; Mario Sommariva, Trieste; Massimo Provinciali, Livorno) il leit motiv è stato l'ok alla centralizzazione delle scelte strategiche per eliminare il provincialismo delle autonomie, dispersivo e a volte imbarazzante (i triestini hanno inferito anche sul famoso

A.F.
(segue in ultima pagina)

Piano dei trasporti

progetto Costa per l'offshore di Venezia, peraltro già "seppellito" dal governo centrale). Ma non sono mancati i distinguo. Come la coraggiosa presa di posizione del presidente di Confetra Nereo Marcucci quando ha espresso i suoi dubbi sull'opportunità di insistere sui costosi trafori del terzo valico genovese quando "altri porti tirrenici come Livorno, attraverso la ferrovia Livorno-Firenze e l'alta capacità, può arrivare a Mannheim prima di quanto possa fare Genova con il terzo valico" di là da venire.

Sarà il Piano generale dei trasporti, ha detto ancora il senatore Filippi, a sciogliere i tanti (troppi) nodi che ancora insistono sulla programmazione italiana delle reti. Anche perché la "cura del ferro" del ministro Delrio è un importante tentativo di far riprendere all'Italia posizioni perdute: ma c'è chi - e non sono pochi - sostiene che in ogni caso si tratti di un progetto troppo ambizioso per avere risultati concreti a breve. I trafori svizzeri che stanno entrando in operatività uno dopo l'altro - è il timore - al momento favoriscono più la discesa in Italia delle ferrovie dei paesi europei più avanti sulla modalità, che non le Fs Cargo e i loro sogni di andare a prendersi le merci al di là delle Alpi. L'esempio dell'eccellenza di Trieste nei servizi cargo ferroviari è stata più volte richiamata negli ultimi convegni: ma qualcuno ha voluto ricordare che il sistema Trieste funziona perché le ferrovie hanno forti contributi pubblici. Insomma, sulla loro economicità c'è ancora molto, molto da fare.

Nodi livornesi: Darsena Europa e treni in porto

LIVORNO - Se la vogliamo metterla facile, potremmo dire che ormai siamo abituati, in
Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Nodi livornesi

riforma Delrio "ha ancora diversi nodi da sciogliere". E i nodi locali, sulla piattaforma Europa, sulle ferrovie in Darsena, sull'irrisolta guerra dei rotti, please?

ambito portuale, a inghiottire tutto, con sovrana disinvoltura. Si potrebbe anche chiamare rassegnazione, ma non voglio esagerare. Così con il quinto rinvio dei termini per la gara della Darsena Europa (a proposito: non si parla più di Piattaforma ma di Darsena, con chiara limitazione solo ai containers; anche questo ha o no un significato?), ci ha fatto qualche ironia il sindaco Nogarin, e da parte sua bisogna ammettere che è stato il minimo. Poi, associazioni di categoria, cluster portuale, commentatori più o meno saccenti, specialisti eccetera: zitti e buci.

Vuol dire che non ci crediamo più? In questa stessa pagina abbiamo riferito del prossimo (speriamo!) varo del Piano nazionale dei trasporti. Qui a fianco parliamo dell'altro grande tema mondiale del momento, la nuova "Via della seta" con il suo carico di miliardi di miliardi (in Cina si fanno le cose in grande). Ma ci avrebbe fatto piacere, e chiarito le idee, che nel recente workshop livornese sul libro del professor Sergio Bologna, [dalla sua casa per la fabbrica](#) fosse venuta qualche indicazione sui temi più strettamente urgenti di Livorno: la gara della Darsena Europa, appunto (e invece silenzio assoluto) e l'imbarazzante realtà del collegamento ferroviario tra la Darsena Toscana e la rete FS, ancora incompleto per la parte spettante proprio all'[Autorità portuale](#).

Lasciamo stare un attimo la gara, con la "tempesta perfetta" in corso nel mondo del terminalismo, può anche essere comprensibile che le condite interessate abbiano chiesto - come ci risulta - chiarimenti e ulteriori modifiche alla gara. E a Stefano Corsini, presidente da 45 giorni (o poco più) dell'Autorità di sistema, non si può certo imputare di non conoscere molti dettagli: forse Massimo Provinciali - che invece li conosce - avrebbe potuto spiegarceli, contribuendo a tranquillizzarci, ma si è limitato (ha dovuto limitarsi?) a vantare legittimamente la soluzione dell'Agenzia del lavoro (copiata da Trieste con il pubblico plauso di Mario Sommariva) e a riconoscere genericamente che la

Ma Nogarín attacca

Iskhop in commissione UE a Bruxelles, nel corso del quale il sindaco di Livorno Filippo Nogarín, presidente dell'associazione delle città portuali, ha svolto un polemico e articolato intervento. Ne riportiamo una sintesi.

BRUXELLES - Buongiorno a tutti, è un privilegio per me poter intervenire in un contesto di così alto livello e affrontate insieme a voi il delicato tema dello sviluppo sinergico tra i porti e le città che li ospitano.

Tutto questo per un motivo molto semplice: manca la volontà politica di legare i destini dei porti a quelli delle città. Recentemente il governo italiano ha riformato la legge 84/94, ridefinendo il sistema di governance delle Autorità portuali e creando una gestione associata tra porti vicini. Ma lo ha fatto complicando enormemente la rappresentanza degli enti locali nei Comitati di gestione delle stesse Autorità portuali.

Questa riforma aveva due obiettivi, quello di limitare la frammentazione, combattendo i campanilismi che in Italia sono ancora ben radicati, e quello di sottrarre la gestione dei porti alla politica in favore della tecnica.

Obiettivi in linea di principio condivisibili, ma il percorso scelto per raggiungerli rischia di ottenere l'effetto opposto.

Per scoraggiare l'ingerenza politica sui processi di sviluppo dell'economie portuali, si è infatti deciso

di separare in maniera definitiva il destino del porto da quello delle città.

Dopo anni di tentativi, spesso fallimentari, di sviluppare una politica federalista, attraverso la distribuzione di competenze e responsabilità agli enti locali periferici, ora il governo ha quindi deciso di tornare indietro e di riprendersi il controllo, in questo caso dei porti.

Una sciagura e lo dico senza mezzi termini. Perché se c'è una cosa che ho imparato lavorando per anni come libero professionista per aziende che si occupano di logistica e trasporti in porto, è che questo è un mondo estremamente chiuso, impermeabile, che si lascia indirizzare e condizionare solo da istituzioni e autorità che sente essere molto vicine.

Non capire questo significa non voler davvero favorire lo sviluppo dei porti italiani.

Il modello che ho in mente io, ma che più in generale abbiamo in mente noi sindaci delle città portuali è quello delle grandi municipalità europee, da Barcellona ad Amburgo a Rotterdam.

Perché, diciamoci le cose come stanno, i porti hanno un impatto devastante sulle città che li ospitano, in particolare dal punto di vista ambientale.

Vi racconto un episodio che riteno essere esemplificativo.

Ogni anno a Livorno entrano in porto circa 500 navi da crociera che scaricano quasi un milione di turisti in città. Queste navi che rimangono diversi giorni ferme in banchina con il motore acceso, dal punto di vista delle emissioni sono l'equivalente di 14 mila automobili.

Per provare a ridurre l'impatto ambientale sui quartieri limitrofi, il 12 novembre del 2015 abbiamo inaugurato il primo sistema di cold

ironing allestito in un porto italiano.

Una banchina elettrificata che garantisce il corretto funzionamento degli impianti a bordo delle navi in sosta, anche con il motore spento.

Un'infrastruttura innovativa e strategica, che avrebbe potuto diventare uno dei fiori all'occhiello dell'offerta che il porto di Livorno avrebbe potuto garantire agli operatori crocieristici.

Bene, in quasi due anni, la banchina elettrica non è stata praticamente mai utilizzata.

Credo che questo episodio spieghi meglio di ogni altro quali sono i rischi di un mancato dialogo tra porto e città, ma anche quali siano le opportunità che si potrebbero aprire se si seguisse una linea d'azione comune.

C'è però un altro grande tema che non può essere sottovalutato: l'impatto di un porto sulla città va ben oltre l'aspetto ambientale.

Se Livorno oggi è quello che è, lo deve in particolare al modello di sviluppo che è stato adottato in porto: la stragrande maggioranza delle trasformazioni urbanistiche e viabilistiche sono state fatte proprio per secondare le scelte prese all'interno del mondo portuale.

Come doveva cambiare la città lo si è deciso più frequentemente in porto, piuttosto che in Comune e questo ha provocato non pochi problemi.

Ma ciò che è più grave è che, in questa situazione, il Comune, ovvero il sindaco, la persona eletta da migliaia di cittadini per amministrare Livorno, non ha mai avuto voce in capitolo e non ha mai potuto indirizzare alcuna scelta di quelle fatte all'interno del porto.

In attesa di poter fare un'analisi più compiuta del nuovo modello di governance, mi limito a sottolineare

che, mentre nel passato l'attività portuale era fonte di arricchimento per la città, con i lavoratori che facevano a gara tra loro per presentarsi sotto le navi per scaricarle dalle merci, oggi invece ha l'effetto di bruciare il territorio circostante.

Il valore aggiunto non è più nella merce che viene trasportata ma nella rapidità con cui viene spostata. Alle comunità locali si chiede solo ed esclusivamente di mettere in piedi un sistema infrastrutturale che sia in grado di garantire questa velocità di spostamento delle merci in transito.

Esigenza legittima, ma che non può diventare l'unica bussola per l'azione amministrativa di un porto.

Il discorso vale, come è ovvio, anche per la crocieristica, con i turisti caricati come pacchi in fondo alla scaletta e trasportati in mezza Italia da operatori che non hanno alcun interesse a promuovere la città che ospita il porto.

Anche ai porti italiani, insomma, si è creato un intreccio di lobby e corporazioni che ha come obiettivo quello di fare affari nel totale disinteresse per il territorio circostante.

Con la revisione della normativa nazionale, il governo italiano aveva la possibilità di porre un freno a questo problema ma non lo ha fatto. E le conseguenze di questa scelta, presa come detto in nome di una presunta infallibilità della tecnica rispetto alla politica, le vedremo solo in un prossimo, immediato futuro.

Quello che per il momento è certo è che la riforma del sistema portuale iniziata nel 1994 e improntata a una progressiva liberalizzazione delle attività a livello di banchina, è fallita.

Le Autorità portuali, da garanti della concorrenza, si sono trasformate a loro volta in comitati di affari, pronti a tutelare gli interessi particolari dei singoli armatori o

-segue

operatori storici e a salvaguardare le proprie rendite di posizione.

Le politiche protezionistiche sono rimaste predominanti in questo settore come in molti altri e, anche in questo senso, a farne le spese sono le comunità locali.

Ecco dunque il senso più profondo del mio intervento: se l'Italia vuole davvero diventare competitiva a con i suoi porti a livello europeo, non può limitarsi a un lavoro pur essenziale sulle infrastrutture.

C'è bisogno di una governance misto tecnico politica che possa indirizzare le scelte strategiche da qui agli anni a venire in direzione di uno sviluppo sinergico tra porto

e territorio circostante.

Altrimenti il rischio è di creare delle cattedrali nel deserto.

Un rischio che si accentua se si pensa ai progetti di ampliamento che stanno per partire in alcuni porti italiani, primo tra tutti proprio quello di Livorno.

La Darsena Europa è un'infrastruttura faraonica studiata senza pensare alle ricadute sul territorio circostante. Un'opera sui cui la stessa Corte dei Conti dell'Unione Europea ha sollevato più di un dubbio circa la sua sostenibilità economico finanziaria.

Noi, nonostante fossimo contraria a questo tipo di progetto i cui frutti, se

ci saranno, verranno raccolti tra oltre 30 anni, come Comune abbiamo approvato tutti i passaggi necessari a far partire i lavori e soprattutto a raccogliere i finanziamenti.

Ciò nonostante è tutto ancora bloccato e l'impressione è che, se anche si dovesse partire, nessuna ricaduta positiva arriverà su Livorno, che dovrà invece fare i conti con un traffico maggiore, navi di dimensioni più grandi e con un'infrastruttura fortemente impattante anche dal punto di vista ambientale.

Noi non ci siamo opposti alla Darsena Europa, in nome di una strategia di sviluppo comune.

Ma perché questo sviluppo sia

realmente comune, è necessario che si cominci a pensare in termini di compensazioni per il territorio cittadino e di sinergie per l'attrazione di nuove imprese in città. Imprese che puntino sulla blue e sulla green economy e che si possano fare forza dei laboratori all'avanguardia che abbiamo deciso di allestire a ridosso del porto, nel polo tecnologico che verrà inaugurato a breve.

Questo sarebbe un vero cambiamento. Altrimenti saremmo davanti alla conferma della teoria espressa da un noto autore italiano, Tommasi di Lampedusa, ne *Il Gattopardo*.

“Se vogliamo che tutto rimanga com'è, tutto deve cambiare”.

LIVORNO LE INIZIATIVE ALL'ACQUARIO FINO AL 24

Il Porto dei Piccoli all'Open Day Spettacoli e offerte

ANCHE quest'anno l'Acquario di Livorno, nell'ambito della ricca serie di iniziative organizzate per la «Giornata europea del mare», propone al largo pubblico l'«Open Day» dell'Acquario di Livorno giunto alla sua 5ª edizione con «Pesci fuor d'acqua - Alla scoperta dei mari del mondo» e un ricco programma di iniziative e attività fino a mercoledì 24 maggio. Un modo originale e divertente, oltre che sociale ed educativo, per festeggiare anche quest'anno con i cittadini livornesi e tutti i visitatori Santa Giulia, il patrono della

COSTA EDUTAINMENT

«Pesci fuor d'acqua
Alla scoperta dei mari
del mondo»

Città di Livorno. Prosegue l'ormai consolidata collaborazione tra la Costa Edutainment spa, che gestisce la struttura, e l'Associazione «Il Porto dei piccoli» Onlus. «Torniamo con grande piacere a Livorno per "Pesci fuor d'acqua" - dichiara Gloria Camurati, direttrice e fondatrice de Il Porto dei Piccoli - grazie a Costa Edutainment, che da oltre dieci anni ci sostiene e collabora per coinvolgere sempre più bambini con il fascino del mare, con l'intento di divertire ed educare al tempo stesso. Fino al 24 maggio saremo all'Acquario, dove offriremo a tutti i piccoli visitatori e agli alunni delle scuole tanti laboratori a te-

ma marino ed uno speciale spettacolo teatrale. Come sempre dedicheremo una giornata particolare a tutti i bimbi che seguiamo sul territorio, per far vivere loro un'esperienza che li vedrà assoluti protagonisti di una magica avventura in fondo al mare. L'evento sarà una bella occasione per far conoscere la nostra mission, le iniziative sul territorio ed i progetti di ricerca sviluppati in oltre dieci anni di attività».

«SIAMO FELICI di essere giunti alla 5ª edizione dell'Open Day all'Acquario di Livorno, quest'anno in una formula estesa di 5 giorni - dichiara Giuseppe Costa, presidente di Costa Edutainment spa - e ciò conferma l'ormai più che decennale collaborazione con "Il Porto dei piccoli" con cui da anni organizziamo iniziative nelle strutture del polo genovese e della riviera romagnola. Siamo orgogliosi di poter collaborare e contribuire a un'iniziativa tanto preziosa che, nel dimostrarsi attenta e sensibile agli aspetti sociali, conferma anche il nostro format edutainment di educazione e divertimento al tempo stesso». Oggi e domani, nella Sala del Relitto, alle 14.30 andrà in scena lo spettacolo teatrale «Mozzo Martino e il singhiozzo malandrino». I laboratori ludico-didattici si terranno dal 22 al 24 maggio nella sala panoramica (su orari, prezzi e prenotazioni tel. 0586/269.111-154 info@acquariodilivorno.it). Domani, lunedì, tariffa speciale per i livornesi: ingresso adulto 10 euro, ragazzo 6 euro.

A Livorno l'Agenzia per il Lavoro in Porto (APL) ha ratificato un bilancio con un utile superiore ai 100mila euro

Corsini: ora è importante che anche altre imprese si associno ad ALP rilevando progressivamente le quote oggi detenute dall'AdSP

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha annunciato la positiva conclusione nel porto di Livorno del processo di ristrutturazione dell'articolo 17 della legge 84 del 1994, cioè l'articolo che disciplina la fornitura di lavoro portuale temporaneo e in base al quale le portuali o marittime sono chiamate ad autorizzare allo svolgimento di tale attività un'impresa (definita esclusivamente alla fornitura di lavoro temporaneo

L'ente portuale ha spiegato che nei giorni scorsi l'assemblea dell'Agenzia per il Lavoro in Porto (APL), la società autorizzata alla metà del 2014 dall'allora **Autorità di Sistema Portuale** di Livorno alla fornitura di lavoro temporaneo, ha ratificato un bilancio che per la prima volta vede un utile superiore ai 100mila euro, risultato - ha sottolineato l'Autorità di Sistema Portuale - conseguito senza alcun contributo pubblico, e ha preso atto di un consolidamento dei turni mensili lavorati che dai 250 del gennaio 2016 ha superato i 1.000 stabilizzandosi sopra i 1.500 con punte di 2.000, con conseguente quasi azzeramento del ricorso all'IMA, l'indennità di mancato avviamento pagata dal Ministero del Lavoro con risorse pubbliche.

L'AdSP ha inoltre sottolineato che «a detta di tutti gli operatori, determinante per la buona riuscita di questo processo è stato, nel dicembre 2014, l'ingresso nella compagine societaria (senza esborsi finanziari) dell'allora **Autorità di Sistema Portuale** di Livorno, una novità assoluta nel panorama italiano ed esempio poi seguito da Trieste». È necessario tuttavia rilevare che per portare veramente a compimento il processo di ristrutturazione dell'articolo 17 l'ente portuale dovrebbe disfarsi della partecipazione pari al 49% al capitale sociale dell'APL acquisito a fine 2014 (**articolo** del 3 dicembre), quota che **Autorità di Sistema Portuale** aveva acquisito dichiarando il carattere temporaneo dell'operazione che è tuttavia espressamente vietata dalla legge 84/94.

Ricordando che a novembre 2014 l'ALP stava per portare i libri in tribunale azzerando 60 posti di lavoro, l'AdSP ha evidenziato che domani l'Agenzia per il Lavoro in Porto assumerà 16 lavoratori di Intempo, l'agenzia interinale specializzata nel settore marittimo-portuale che ha sede a Livorno e che opera in diversi porti italiani tra cui lo scalo labronico.

Autorità di Sistema Portuale - ha rilevato il segretario generale dell'ente, Massimo Provinciali, che è anche presidente dell'ALP - ha fatto da catalizzatore per imprese che volevano lasciare ALP o che non vi partecipavano e, con la sua funzione di garante delle regole, ha permesso di costruire una organizzazione del lavoro in porto che ottimizzando le prestazioni dei terminalisti, degli appaltatori di segmenti del ciclo portuale e del fornitore di lavoro temporaneo, ha dimostrato che il modello della legge n.84 del 1994, se applicato correttamente, funziona alla perfezione. Due anni e mezzo fa - ha aggiunto Provinciali - abbiamo chiesto fiducia ai lavoratori di ALP e di Intempo, spesso assembrati sotto le finestre di Palazzo Rosciano. Credo che questa fiducia sia stata ripagata e per questo voglio ringraziare i lavoratori e, soprattutto, Luca Becce, amministratore delegato di ALP e Carlo Savi, presidente di Uniport, che di questo progetto sono stati i principali attuatori operativi».

-segue

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, ha rimarcato la necessità che ora gli operatori portuali facciano la loro parte consentendo all'ente di uscire dalla compagine sociale dell'ALP: «ora - ha spiegato - è importante che anche altre imprese mostrino concretamente di aver compreso questo messaggio associandosi ad ALP rilevando progressivamente le quote oggi detenute dall'Autorità di Sistema Portuale».

Alp assume 16 lavoratori di Intempo

21 MAGGIO 2017 CRONACA CRONACA E TERRITORIO



Il processo di ristrutturazione di ALP, l'agenzia monopolista per la fornitura di lavoro temporaneo in porto, può dirsi definitivamente concluso.

L'Assemblea dei soci tenutasi lo scorso 11 maggio ha ratificato un bilancio che per la prima volta vede un utile superiore ai 100.000 euro (senza alcun contributo pubblico), e ha preso atto di un consolidamento dei turni mensili lavorati che dal 250 del gennaio 2016, ha superato i 1.000, stabilizzandosi sopra i 1.500 con punte di 2.000, con conseguente quasi azzeramento del ricorso all'IMA, l'indennità di mancato avviamento pagata dal Ministero del lavoro con risorse pubbliche.

A questa positiva situazione si aggiunge la dillegina sulla torta: ALP, che a novembre 2014 stava per portare i libri in tribunale azzerando 60 posti di lavoro assume dal prossimo 23 maggio 16 lavoratori di Intempo che in questi anni hanno mostrato maggiore disponibilità, affidabilità e disponibilità.

A detta di tutti gli operatori, determinante per la buona riuscita di questo processo è stato, nel dicembre 2014, l'ingresso nella compagine societaria (senza esborsi finanziari) dell'allora [redacted] di Livorno, una novità assoluta nel panorama italiano ed esempio poi seguito da Trieste.

[redacted] - ha dichiarato il segretario generale Massimo Provinciali che di ALP è il Presidente - ha fatto da catalizzatore per imprese che volevano lasciare ALP

-segue

o che non vi partecipavano e, con la sua funzione di garante delle regole, ha permesso di costruire una organizzazione del lavoro in porto che ottimizzando le prestazioni dei terminalisti, degli appaltatori di segmenti del ciclo portuale e del fornitore di lavoro temporaneo, ha dimostrato che il modello della legge n.84 del 1994, se applicato correttamente, funziona alla perfezione. Due anni e mezzo fa – prosegue Provinciali – abbiamo chiesto fiducia ai lavoratori di ALP e di Intempo, spesso assembrati sotto le finestre di Palazzo Rosciano. Credo che questa fiducia sia stata ripagata e per questo voglio ringraziare i lavoratori e, soprattutto, Luca Becce, Ad di ALP e Carlo Savi, presidente di Uniport, che di questo progetto sono stati i principali attuatori operativi.”

Anche il neo-presidente **Port Authority** Corsini ha mostrato soddisfazione per i risultati raggiunti. “Ora – ha dichiarato – è importante che anche altre imprese mostrino concretamente di aver compreso questo messaggio associandosi ad ALP rilevando progressivamente le quote oggi detenute dall’Autorità di sistema portuale”.

Torna l'appuntamento al porto con la Nave della Legalità

CIVITAVECCHIA - Lunedì alle 17 si rinnova l'appuntamento con la Nave della Legalità, in memoria del contributo dato all'Italia dai giudici Giovanni Falcone e Paolo Borsellino, barbaramente uccisi dalla mafia.

Presso la banchina 16 del porto di Civitavecchia ci sarà la partenza della "Nave della Legalità", manifestazione organizzata dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca e dalla Fondazione "Giovanni e Francesca Falcone" a cui interverranno alcune alte cariche dello Stato e rappresentanti istituzionali.

Un'iniziativa importante, alla quale negli anni scorsi ha partecipato un elevatissimo numero di bambini e giovani, che all'unisono hanno invocato per il nostro Paese giustizia e legalità.

Spirito: in A.L.I.S. il "sistema"

ROMA - Avanza l'integrazione nella catena della logistica: il Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale entra a far parte di A.L.I.S., l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile che mette in sistema tutti gli operatori del comparto logistico: autotrasportatori anche mono-veicolari, aziende armatoriali, aziende ferroviarie (segue a pagina 5)

Spirito: in A.L.I.S.

rie, terminal, agenzie e spedizionieri. E ora anche realtà portuali, che hanno un ruolo primario nella filiera logistica.

"Sono veramente lieto della collaborazione con A.L.I.S. - ha affermato Pietro Spirito, presidente del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale - i nostri porti di Napoli e Salerno sapranno di sicuro fare da trait-d'union tra le diverse realtà territoriali, e non solo, per creare collegamenti sempre più diversificati e integrati. Lavoreremo insieme ad A.L.I.S. per valorizzare le soluzioni intermodali tra mare e terra, privilegiando una integrazione tra trasporto ferroviario e traffici marittimi".

"Siamo veramente soddisfatti che una realtà così importante come il Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale abbia deciso di entrare a far parte del nostro progetto - ha dichiarato il presidente di A.L.I.S. Guido Grimaldi - Crediamo fermamente che il futuro del settore che rappresentiamo sia la combinazione delle diverse modalità di trasporto. L'ingresso del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale nella nostra realtà di associazionismo innovativo è un grande passo avanti verso il raggiungimento degli obiettivi che ci siamo posti ed è pienamente rispondente al dettato del nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, come ormai noto, mira al miglioramento e alla crescita dei traffici delle merci e delle persone attraverso la promozione dell'intermodalità, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali preesistenti" ha concluso il Presidente di A.L.I.S.

Apochi mesi dalla sua fondazione A.L.I.S. è costituita da numerose realtà legate strettamente al mondo dei trasporti. Il successo dell'Associazione è ricollegabile infatti ad una

diffusa esigenza di rappresentatività di tutto il settore. Ma soprattutto A.L.I.S. rappresenta oggi più di 400 aziende associate, oltre 20.000 unità di forza lavoro, più di 65.000 mezzi in termini di parco veicolare e 2.700 collegamenti marittimi settimanali con le isole, oltre 100 linee di Autostrade del Mare.

CGIL, CISL E UIL IN VIA DI DEFINIZIONE UNA PIATTAFORMA PROGRAMMATICA PER COINVOLGERE ISTITUZIONI, ENTI ED IL GOVERNO NAZIONALE PER AVVIARE IL RILANCIO

PONTO LUNGO CONTENZIOSO

Brindisi, i confederali dichiarano «È stato di crisi per la provincia»

L'Authority non risarcirà un milione di euro

Il sindacato confederale dichiara lo «Stato di crisi della provincia di Brindisi». Da giorni le segreterie generali di Cgil, Cisl e Uil - con i loro rispettivi rappresentanti Antonio Macchia, Antonio Licchello, Antonio Castellucci (rappresentato ieri da Antonio Baldaassarre) - insieme con tutte le categorie sono a lavoro con tutte le categorie delle loro strutture per preparare una piattaforma programmatica per coinvolgere istituzioni ed enti locali a smuovere il Governo ed intervenire per risolvere la grave crisi industriale ed economica che attanaglia il territorio.

Dopo le reiterata grida d'allarme, i confederali hanno deciso di unire le forze per presentare non solo una lista infinita di vertenze e problemi ma anche proporre una serie di strade da percorrere per uscire dalle secche.

Il documento non è ancora definitivo, ma sarà licenziato a breve in una apposita conferenza stampa al termine della quale i sindacati sperano di poter arrivare ad un tavolo comune con le istituzioni per «instaurare» in maniera unitaria alla porta del Governo proponendo una serie di interventi sui cui chiedere impegni concreti e finanziamenti.

«La proposta è quella di avviare una reale fase di confronto il cui metodo della Programmazione partecipata e condivisa diventi lo strumento tra tutti gli attori istituzionali per promuovere occupazione stabile e miglioramento della qualità della vita».

LA RICHIESTA

Cgil, Cisl e Uil chiedono: «Un patto per lo sviluppo e il lavoro». I contenuti prioritari sono: lavoro, sicurezza, salute e ambiente, innovazione, sostenibilità, legalità, welfare, politiche pubbliche fondate sull'utilizzo integrato delle risorse economiche regionali, nazionali e comunitarie attraverso un tavolo interistituzionale a livello

governativo e territoriale su base regionale e provinciale. La priorità assoluta è garantire nuova stabile occupazione e migliorare la qualità del lavoro esistente.

«Le misure di supporto al reddito devono avere un carattere emergenziale: è il lavoro che dà dignità e prospettiva di vita

per i problemi dell'industria ma anche per l'inquinamento creato dai rifiuti: occorre una mappatura delle discariche abusive e dei terreni contaminati. Così come è ormai urgente definire un piano di raccolta differenziata ed di chiusura del ciclo dei rifiuti auspicando che la regione approvi il

Ministero; l'utilizzo dei terreni e dei beni confiscati alle mafie; il rilancio della pesca, dell'agricoltura di qualità con il PSR 2015/2020, supportando soprattutto i piccoli imprenditori; e puntando sul marchio etico; il turismo, culturale - paesaggistico - agricolo, che anche a Brindisi, così come in altre località provinciali, puntando alla piena stagionalizzazione del turismo; gli interventi per le opere infrastrutturali nell'ambito del sistema regionale di trasporti e della logistica, con l'intera area ionico-salentina considerata nella rete nazionale della mobilità. Tra le altre occasioni di sviluppo il ricorso alla mobilità sostenibile; interventi per la rete digitale e telematica e del trasporto di energia; i cantieri per far ripartire l'edilizia - uno dei settori maggiormente colpiti dalla crisi ma che può essere volano di ripresa per tutti gli altri settori produttivi - attraverso un monitoraggio mirato di tutte le opere pubbliche già finanziate e con un Piano Casa Regionale, rispondendo, così, a un'altra emergenza sociale. «Si tutela l'esistente e la qualità del lavoro con un controllo efficace sull'applicazione puntuale delle leggi comunitarie e nazionali contro il lavoro nero e il caporalato e del sistema degli appalti, nel pubblico e nel privato».

LE EMERGENZE

Tra le priorità i sindacati indicano praticamente tutti i settori economici cittadini partecipi della questione sicurezza. Tra le maggiori vertenze indicate: il rischio delle province; la questione delle partecipate

(Santa Teresa e Multiservizi); la stabilizzazione degli Lau; l'incorporamento delle Camere di commercio; l'Arsenale; i servizi socio-sanitari (per un welfare inclusivo e universale); Salute e Ambiente; l'uso dei fondi strutturali per le politiche industriali; i poli aeronautico, agroalimentare, chimico, energetico (con un piano industriale che dia prospettiva a Cerano); le bonifiche; il commercio; la dispersione scolastica; le infrastrutture con porto ed aeroporto in primo piano.



ATTIVO UNITARIO Sopra i segretari Antonio Macchia, Antonio Licchello e Antonio Baldaassarre; sotto i rappresentanti di tutte le categorie riuniti per la redazione della piattaforma programmatica in via di definizione



alle persone, servono quindi politiche formative adeguate, che trovino le fondamenta su un percorso di istruzione, università e ricerca di qualità, con un'industrializzazione mirata con le realtà produttive esistenti».

PARIDIGNITÀ

«Rivediamo per Brindisi ciò che è stato fatto per altre realtà territoriali per offrire ai nostri giovani opportunità concrete di una rete integrata tra percorso di studi e lavoro» dicono i sindacati che individuano la concreta possibilità per creare lavoro e rilanciare l'economia nella programmazione 2014/2020 investendo in opere pubbliche che abbiano l'obiettivo di recupero, manutenzione e cura del territorio.

«Da noi ciò significa prioritariamente bonifiche e ambientizzazione, non solo

tempi rapidi il nuovo piano regionale che disciplini la materia».

Mantenimento del territorio significa anche «rigenerazione delle coste e delle aree urbane, evitando ulteriore consumo del territorio e puntando al riuso, attraverso un PUG rispondente alla sostenibilità ambientale; recupero dei terreni agricoli inquinati anche per coltivazioni no food». Si crea lavoro, inoltre, attraverso: «l'utilizzo di quella parte dei terreni dell'area SIN già ammessi al riuso del

Almeno per ora, non sarà l'Authority portuale di Brindisi a risarcire con un milione di euro la ditta «Giola Giuseppe Eco Sea», ma quest'ultima a pagare all'Authority asese legale per 20mila euro. La Corte di Appello di Lecce ha ribaltato la sentenza di primo grado del Tribunale di Brindisi, ritenendo che il giudice. E dunque niente risarcimento e pagamento delle spese processuali per la società che da tempo porta avanti la battaglia legale nei confronti dell'Authority portuale ritenendo di avere subito un danno nell'assegnazione di un'area del porto da utilizzare per il loro cantiere navale. Una vicenda che va avanti da 15 anni con ricorso a Tar, Consiglio di Stato e Tribunale civile. Quest'ultimo aveva riconosciuto al cantiere Giola il risarcimento di poco meno di un milione di euro (366mila euro) affermando che l'Authority portuale nell'assegnare l'area alla «Cantiere Giola», aveva ignorato il cosiddetto «atto di sottomissione», ignorando gli impegni in esso assunti, non apponendo all'area data in concessione gli interventi previsti. E quindi risarcimento del danno.

L'Authority ricorre in Appello e i giudici ritengono che vi sia un difetto di giurisdizione, perché materia esclusivamente amministrativa. Alla «Cantiere Giola» ora tocca decidere se ricorrere in Cassazione o al Tar.

P. Ag.

Vittoria in giudizio per l'Autorità Portuale



BRINDISI – Con la sentenza n. 546 del 18.05.2017, la Corte d'Appello di Lecce si è definitivamente pronunciata sul giudizio civile pendente tra l'Autorità portuale di Brindisi e la Cantieri Navali Brindisi di Gioia Giuseppe & Co. S.a.s. accogliendo appieno l'appello proposto dall'Authority e ribaltando radicalmente le sentenze del Tribunale Civile di Brindisi (sentenza parziale n. 232/2012 del Giudice Unico Tribunale di Brindisi, e sentenza definitiva n. 1147 del GOT Tribunale di Brindisi), che avevano visto soccombente l'ente portuale, condannato al risarcimento in favore della società di circa un milione di euro. La Corte, oltre ad accogliere l'appello dell'Authority, ha altresì condannato la società Cantieri Navali alla refusione delle spese di giudizio di primo e secondo grado quantificandole in oltre 20.000,00 euro. "Esprimo soddisfazione e compiacimento per i risultati ottenuti che dimostrano impegno e professionalità degli uffici e della struttura tutta", dichiara il neo presidente dell'ente portuale, prof. Ugo Patroni Griffi.

Informare

Entro luglio saranno operativi 1.500 metri di banchina del Molo Polisettoriale di Taranto

A maggio 2018 termineranno i lavori di dragaggio

INFORMARE - Ieri l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha preso in consegna anticipata la prima fase dei lavori di ripavimentazione del Molo Polisettoriale. Si tratta dei primi 600 metri lineari di banchina che sono stati ultimati ad agosto 2016 e sono stati consegnati ieri dopo il collaudo statico delle strutture. L'ultimazione dei restanti 600 metri di banchina è prevista per il prossimo 5 giugno e la consegna nel corso del mese successivo dopo l'esecuzione del collaudo statico.

L'AdSP del Mar Ionio ha sottolineato che, pertanto, entro la fine di luglio le opere di ammodernamento saranno ultimate e saranno operativi 1.500 metri di banchina ed i piazzali retrostanti, esattamente le aree assentite in concessione al precedente operatore terminalista, ovvero la Taranto Container Terminal (TCT), società che - posta in liquidazione - aveva riconsegnato le aree all'authority portuale nel settembre 2015 (**INFORMARE** del 29 settembre 2015).

Inoltre l'AdSP ha ricordato che sono in corso di realizzazione gli interventi per la realizzazione della cassa di colmata in ampliamento del V Sporgente e del dragaggio della banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale che porteranno i fondali alla profondità di -16,5 metri per i primi 1.200 metri e -15,0 metri per la restante parte. Questi lavori termineranno a maggio 2018 con la possibilità di avere una parte della banchina a -16,5 metri già nei primi mesi dell'anno. (17)

Consegnati primi 600 m banchina Polisettoriale

TARANTO - L' Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio ha preso in consegna anticipata dall' AtI Consorzio Stabile Grandi Lavori srl / Impresa Ottomano Ing. Carmine srl/ Favellato Claudio spa, i primi 600

metri di banchina del Molo Polisettoriale, costituenti la "Fase 1" dei lavori di riqualificazione del molo Polisettoriale, ammodernamento della banchina di ormeggio, del porto di Taranto «che saranno restituiti all'operatività portuale».

I lavori sui primi 600 metri sono stati ultimati ad Agosto del 2016 e, dopo il collaudo statico delle strutture, è stato adesso possibile procedere alla consegna in anticipo rispetto alle previsioni. L'ultimazione dei restanti 600 metri, per un totale di 1.200, è prevista il prossimo 5 Giugno mentre la sua consegna è programmata nel mese di Luglio, dopo il collaudo

statico per il quale sono già in corso di esecuzione le necessarie prove.

Entro la fine di Luglio, le opere di ammodernamento saranno ultimate e, pertanto, saranno operativi 1.500 metri di banchina ed i piazzali retrostanti, esattamente le aree - informa l' AdSp di Taranto - assentite in concessione al precedente operatore terminalista. Sono, inoltre, in corso di realizzazione, gli interventi per la realizzazione della cassa di colmata in ampliamento del "V Spongono" e del dragaggio della banchina di ormeggio del molo Polisettoriale che porterà i fondali alla profondità di -18,5 metri per i primi 1.200 metri e -15 metri per la restante parte.

Questi lavori termineranno a Maggio 2018 con la possibilità di avere una parte della banchina a -16,5 metri già nei primi mesi dello stesso 2018.

Informazioni Marittime

Taranto, consegnati primi 600 metri Molo Polisettoriale

Leri 18 maggio l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha preso in consegna anticipata dall'ATI Consorzio Stabile GRANDI LAVORI S.c.r.l / Impresa Ottomano Ing. Carmina S.r.l. / Favellato Claudio S.p.A., i primi 600 metri di banchina del Molo Polisettoriale, costituenti la fase 1 dei lavori di "riqualificazione del molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio - porto di Taranto" al fine di restituirli all'operatività portuale.

I predetti primi 600 metri sono stati ultimati ad agosto del 2016 e, a valle del collaudo statico delle strutture, è stato possibile procedere alla odierna consegna anticipata. L'ultimazione dei restanti 600 metri di banchina (per un totale di 1200) è prevista per il 5 giugno 2017. La consegna degli ulteriori ed ultimi 600 metri di banchina è prevista per luglio 2017, a valle del collaudo statico per il quale sono già in corso di esecuzione le necessarie prove.

Entro la fine di luglio, le opere di ammodernamento saranno ultimate e, pertanto, saranno operativi 1500 metri di banchina ed i piazzali retrostanti, esattamente le aree assentite in concessione al precedente operatore terminalista. Sono, inoltre, in corso di realizzazione, gli interventi per la realizzazione della cassa di colmata in ampliamento del V Sporgente e del dragaggio della banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale che porteranno i fondali alla profondità di - 16.5 metri per i primi 1200 metri e - 15 metri per la restante parte. Tali ultimi lavori termineranno a maggio 2018 con la possibilità di avere una parte della banchina a - 16.5 metri già nei primi mesi dello stesso 2018.

Il 25 nuovo vertice a Roma

Porto di Gioia Tauro Vertenza "infinita" tutto è ancora fermo

Alfonso Naso reggio calabria Giovedì 25 dovrebbe aver fine il tira e molla sul futuro dei portuali. Nella sede del ministero delle Infrastrutture si dovrebbe sapere che cosa succederà a Gioia Tauro e in quanti, e in quale modo, passeranno nell' Agenzia del lavoro portuale all' inizio di agosto.

Dovrebbe, si diceva: meglio usare il condizionale visto che questo termine è il terzo già fissato per chiudere questa fase della vertenza. Il primo è spirato a marzo dopo che la Prefettura di Reggio aveva chiesto di sospendere lo sciopero. Il secondo, il 15 maggio, quando era stato lo stesso Mit a dichiarare di volere chiudere la partita. Adesso il 25.

Che cosa accadrà? Probabilmente si prenderà ancora qualche altro giorno di tempo perché non sembra che tutto sia stato sbloccato.

Durante l' ultima riunione al Mit era emersa la necessità, per poter affrontare la questione dei "numeri", di avere tutta la documentazione richiesta dalle organizzazioni sindacali ma non ancora consegnata dalla Medcenter Container Terminal, società di gestione dello scalo gioiese .

Il ministero vuole anche un report completo del lavoro fatto dalle organizzazioni - sempre su questo aspetto della vertenza - prima del prossimo incontro.

La ragione è quella di verificare le oggettive necessità per lo svolgimento del lavoro nel terminal. Inoltre, il sindacato aveva evidenziato la necessità urgente di entrare nel merito del regolamento della costituzione dell' Agenzia per poter fornire dati certi - in relazione a retribuzione e loro utilizzo - a tutti i lavoratori che ne faranno parte. Era previsto un incontro all' **Autorità portuale** ma, al momento almeno, riunioni ufficiali non pare ne siano state fatte.

Quindi tutto fermo e continua l' incertezza sul futuro occupazionale e del terminal calabrese. Tutti questi slittamenti naturalmente consentono alla società terminalista di mantenere la tranquillità che si era persa nei mesi scorsi con le astensioni dei lavoratori. Msc, unica compagnia e socia dell' azienda, ha già annunciato che, alla prossima astensione, andrà via e per questo più si arriva a ridosso di luglio e meglio sarà per tutti.

Msc che coltiva mire di espansione non ammette deroghe: 400 sono i lavoratori che devono uscire dal

-segue

bacino del porto per passare all' Agenzia. La società di Aponte vuole un' organizzazione molto più snella e può fare la voce grossa in questa partita a scacchi.

E se prima c' era un qual certo ostruzionismo dei portuali verso l' Agenzia, adesso sembra che lo scenario stia mutando in quanto molti dipendenti stanno valutando l' opportunità di approdare alla nuova struttura. Certo rimane da capire quali saranno i criteri utilizzati per scegliere i dipendenti da collocare in Agenzia. Anche su questo tutto top secret ma i tempi adesso stringono davvero.

Porto di Cagliari, Deiana verso la presidenza

Cagliari - Il nome più accreditato per la guida dell'Authority è quello dell'attuale assessore ai Trasporti della Regione Sardegna.

Cagliari - Il ministero delle Infrastrutture e la Regione hanno deciso: presto sarà nominato il nuovo presidente dell'Autorità portuale unica della Sardegna: **il nome più accreditato è quello dell'attuale assessore ai Trasporti Massimo Deiana**. Manca solo l'ufficialità. «Abbiamo finito le verifiche e io ho scelto - ha detto il ministro a margine de Linkontro di Nielsen rispondendo ai giornalisti - A breve si saprà ma nessuna anticipazione per rispetto istituzionale». L'Authority di Cagliari, che diventerà Autorità unica regionale, è commissariata da 45 mesi.

I sindaci di Messina e Reggio Calabria sigleranno la convenzione lunedì 29 maggio

Patto per lo Stretto, si firma

Strategie comuni per investire i 25 milioni di euro disponibili per i trasporti

Domenico Bertè La bozza di convenzione è scritta da oltre un mese e ora potrebbero arrivare anche le firme dei due sindaci. L'intesa è quella che dovrebbe portare ad una sinergia non solo sbandierata ma, finalmente, concreta fra le due Città metropolitane dello Stretto per un avvicinamento delle due sponde.

I trasporti al centro del documento che Accorinti e Falcomatà si sono impegnati a sottoscrivere lunedì 29 maggio.

L'occasione per lanciare il protocollo sarà la riunione dei primi cittadini delle sette Città metropolitane del sud Italia che si svolgerà, dopo due rinvii, proprio fra otto giorni a Messina.

A Palazzo Zanca, quindi, non solo un'analisi sulle esigenze del Meridione nel nuovo rapporto con l'Europa e la possibilità di accedere direttamente ai fondi, ma anche l'accordo per uno Stretto che lo sia anche di fatto.

È stata l'ultima riunione a Roma, incentrata sul Piano operativo complementare delle Città metropolitane a far chiudere il cerchio sull'appuntamento per la firma del protocollo. Ma, una volta tanto, la concretezza è arrivata prima delle intenzioni politiche. Infatti, a prescindere dalla firma del Patto dello Stretto che porterà alla nascita dell'Agenzia permanente per il monitoraggio della mobilità fra le due sponde, ha già preso forma la proposta congiunta per le prime azioni sul campo.

Le due municipalità stanno lavorando per "spendere" circa 13 milioni a testa proprio di quei fondi "Poc" di cui si è discusso a Roma. «Si tratta di un piano che fa parte del Pon Metro - spiega l'assessore Gaetano Cacciola - ma che è specificatamente destinato alle città del Sud. Puntiamo a mettere a disposizione della migliore mobilità circa 25 milioni in totale».

Serviranno, in primis, ad aumentare le corse disponibili con i mezzi veloci. Quelli che in 20 minuti trasferiscono migliaia di cittadini dello Stretto ogni giorno, da una parte all'altra per lavoro e studio.

«Puntiamo anche ad un intervento in altri orari - precisa il vicesindaco - per esempio la notte per consentire di vivere le iniziative anche culturali delle due città e per poter usare a pieno regime l'aeroporto Minniti che per i messinesi, dopo una certa ora è off limits».

Con quella somma, si finanzierebbero fino al 2022 almeno tre coppie di corse di mezzi veloci (fino al

-segue

2019 il servizio è di **Ustica Lines**) per gli orari non coperti della tratta Messina-Reggio. Servirebbero almeno una corsa in più al mattino per arrivare in tempo a prendere il primo volo in partenza, e due di notte per gli ultimi arrivi da Roma e da Milano.

Sulla tratta verso Villa San Giovanni, dove invece viaggia Blufferries, si punta al reale coordinamento delle navi con l'arrivo dei treni, specie quelli a lunga percorrenza. Sempre con gli stessi 25 milioni di euro si ridurrebbe la spesa dei pendolari che ogni giorno studiano o lavorano nell'altra Regione con un biglietto di trasporto unico a costi ragionevoli. Oggi andare dalla periferia di Messina a Reggio e tornare costa, senza abbonamenti, 12 euro.

L'INCHIESTA NATA DAGLI ACCERTAMENTI SULLA STRAGE DELLA TORRE PILOTI

«Carte false sui guasti alle navi» Indagati 3 comandanti Messina

I pm: «Su altri cargo nascosero rischi simili a quelli della Jolly Nero»

MATTEO INDOICE

I BLOCCHI al motore dovevano essere registrati come *de-faillance* gravi, veri e propri incidenti sui quali si doveva intervenire con la massima urgenza. Non fu fatto e per questo tre comandanti in servizio sulle navi Messina almeno fino al 2013 - Federico Gatto, Bruno Facelli e Roberto Paoloni - risultano indagati per falso in uno dei filoni paralleli aperti dalla Procura dopo la strage della Torre piloti. Studiando le centinaia di documenti sequestrati nel corso dei rilievi sul massacro del Molo Giano (9 persone uccise nel crollo della torre abbattuta dalla portacontainer Jolly Nero della stessa Messina), i pubblici ministeri hanno scoperto molto di più: una catena di guasti e incidenti agli occhi degli investigatori parzialmente insabbiati, antecedenti il disastro e soprattutto in alcuni casi incompatibili con le certificazioni di sicurezza ottenute nel tempo da alcune imbarcazioni.

Le indagini parallele

Nello specifico, il pm contesta gli attestati rinnovati dal 2008, oltre che alla Jolly Nero di cui si è parlato nel dibattito sulla strage, a Jolly Amaranto, Jolly Platino e Jolly Marrone, sostenendo che i primi a nascondere la reale pericolosità dei mercantili siano stati proprio i comandanti. Particolare è la posizione di Paoloni: era lui al comando della Jolly Nero la sera del massacro, ma in questo filone finisce nei guai per le presunte omissioni commesse quan-



La Jolly Platino, poi venduta dal Messina a una compagnia cinese

d'era sulla Platino. Dopo aver messo nel mirino numerosi incidenti e avarie sospette poiché ricorrenti nei dieci anni che hanno preceduto lo scempio della Torre piloti (il motore non si riavviò in avanti, la "Nero" rimase in abbrivio all'indietro e finì sulla banchina), gli inquirenti si sono concentrati su quando accaduto

dal 2008 in poi, con ogni probabilità poiché non coperto dalla prescrizione. Ecco allora che della Jolly Amaranto viene evidenziato un guasto del 16 febbraio 2008, della Marrone uno del 29 marzo 2013, della Platino uno del 23 luglio 2008. E in particolare nei primi due casi il problema fu il mancato riavvio delle macchine. Que-

NUOVE ACCUSE A PAOLONI DOPO IL DISASTRO

FRA gli indagati di questo filone c'è anche Roberto Paoloni: condannato a 10 anni e 4 mesi nei giorni scorsi poiché era il comandante della Jolly Nero che abbatté la Torre piloti, è coinvolto nella nuova indagine per i presunti insabbiamenti compiuti in passato con la Jolly Platino

NEI GUAI ANCHE ISPETTORI RINA E MILITARI

NELLA tranche in cui sono indagati tre comandanti Messina, risultano coinvolti anche una ventina di dipendenti del Rina (Registro navale italiano) e alcuni ufficiali della Capitaneria. Secondo i pm hanno contribuito a truccare report e certificati di sicurezza su alcune imbarcazioni

gli intoppi e il modo in cui furono trattati manutenzione e prevenzione successivi, sempre nell'opinione degli inquirenti, non erano compatibili con i certificati di sicurezza e in generale con la circolazione come se nulla fosse di navi potenzialmente pericolose. La Compagnia, interpellata tramite un portavoce, allo stato non intende intervenire sull'inchiesta in corso.

Nell'attuale impostazione la Procura è convinta che, oltre alle presunte distorsioni di report da parte dei comandanti delle navi a rischio, anche l'ente certificatore avesse informazioni sufficienti per non concedere le attestazioni che invece arrivarono regolarmente.

Scafi smantellati

È il motivo per il quale, notizia già emersa nelle scorse settimane, nella stessa indagine sono stati arrestati due ispettori del Rina - per uno la misura è stata poi ridotta nel divieto di dimora a Genova - e una ventina di dipendenti del Registro navale italiano sono tuttora iscritti sul registro degli indagati, mentre nei guai sono finiti pure tre ufficiali della Capitaneria che avrebbero fatto da sponda ai controlli ammorbiditi. Nel frattempo, dei quattro mercantili nel mirino solo uno è ancora in vita, la Jolly Platino passata a una compagnia cinese con il nome di Ming-Hao. La Amaranto è affondata al largo di Alessandria d'Egitto nel 2010, Nero e Marrone sono state smantellate.

incide@ilsecoloxix.it

il deputato messinese

Garofalo (Ap) e l' emendamento finito al centro dell' inchiesta: «Tutto normale»

PALERMO È sorpreso che un' attività che svolge abitualmente sia finita nell' occhio del ciclone. Ritiene normale, anzi pensa che sia parte integrante del suo lavoro, incontrare associazioni di categoria ed esponenti di centri di interesse e ascoltarne ragioni e necessità. E se ne condivide il fine, presentare emendamenti a loro sostegno. Parla Vincenzo Garofalo, 59 anni, messinese, sposato e padre di tre figli, ingegnere e parlamentare di Ap. È stato il firmatario dell' emendamento alla Legge di Stabilità che ha portato all' avviso di garanzia, per corruzione, alla sua collega di partito Simona Vicari.

«Certo che conosco Morace - dice Garofalo -. Ero presidente dell' **Autorità Portuale** e mi occupo di trasporti da sempre. Ho chiesto al mio partito di essere assegnato a quella commissione proprio per la mia competenza. E conosco molti armatori e molte associazioni di categoria che ricevo settimanalmente». Il parlamentare si è trovato seppure indirettamente catapultato nella vicenda. «Devo dire -racconta - che ho passato un brutto momento. Dare voce agli interessi di certi settori, delle associazioni attraverso gli emendamenti per me è normale». Ricevute pressioni? «Vicari o qualcuno del suo staff, non ricordo bene, mi chiese come era andata a finire con l' emendamento, ma null' altro. Della cosa certamente ho parlato con Confitarma e con altre associazioni: sono i miei interlocutori visto che si occupano di trasporti».

Nel merito dell' emendamento, che pendeva dal 2013, il deputato di Ap aggiunge: «È una questione molto complessa che i giornali hanno spiegato male.

Non c' è stato alcun taglio di Iva.

È stato assoggettato all' Iva del 5% quello che prima era esente dall' imposta: cioè i biglietti. La norma interessa le imprese di navigazione che effettuano servizi di trasporto urbano di persone che prima erano soggetti al regime di esenzione da Iva.

L' imponibilità ad aliquota ridotta del 5 per cento viene, però, compensata dalla detraibilità dell' Iva per effetto del cambio di regime fiscale delle operazioni attive, come la vendita del biglietto».

Gli inquirenti, però parlano di un ammanco di 7 milioni nelle casse dello Stato. «Gli emendamenti -

La vicenda in sintesi

Una "ragnatela politico-affaristica" sui trasporti marittimi

Al centro del "sistema Trapani", una ragnatela politico-affaristica svelata dall' operazione "Mare Monstrum", c' è Ettore Morace, 54 anni, armatore napoletano che ha ereditato dal padre, Vittorio, detto il «comandante», la più grande compagnia marittima di aliscafi d' Europa, la trapanese Ustica Lines, ora ribattezzata Liberty Lines. Morace, venerdì, è stato arrestato con l' accusa di corruzione dai carabinieri di Palermo e Trapani. Ai domiciliari sono finiti il consulente della Regione Giuseppe Montalto e il candidato sindaco di Trapani Girolamo Fazio, attuale deputato regionale. Per gli investigatori Morace, grazie ai suoi rapporti con politici come il sottosegretario Vicari e Fazio e alla connivenza di consulenti e funzionari della Regione, avrebbe consolidato il suo impero. Intascando, attraverso le stime gonfiate delle compensazioni regionali, fondi che non avrebbe dovuto avere. O risparmiando milioni di euro grazie a un emendamento alla Legge di Stabilità voluto dalla Vicari, che abbassava l' Iva sui trasporti marittimi dal 10 al 4%: operazione che ha portato un ammanco di 7 milioni alle casse dello Stato.

La Sicilia

Giardini. Dalla mezzanotte di domani scatta il livello di massima sicurezza nello specchio d'acqua e sulle banchine

L' area portuale di Schisò diventa "off limits"

Giardini. Diventerà "off limits" dalla mezzanotte e un minuto di domani la zona portuale di Schisò, considerata zona di massima sicurezza per il G7 del 26 e 27 maggio. La stessa è costituita dallo specchio acqueo immediatamente prospiciente il promontorio di Taormina, di forma poligonale, con un' estensione longitudinale pari a circa 5 miglia nautiche e una profondità pari a circa 2 miglia nautiche e trova corrispondenza nei seguenti riferimenti costieri, individuati tra il punto prospiciente l' Hotel San Pietro a Letojanni a nord e la zona individuata di fronte allo stabilimento balneare Lido Recanati Beach di Giardini Naxos a sud, inglobando al suo interno l' intera area portuale della cittadina giardinese.

Da alcuni giorni la baia di Giardini ha cambiato volto e al suo interno si trovano ormeggiati mezzi di servizio della Capitaneria di porto, Guardia di Finanza, Vigili del fuoco, Polizia e Marina Militare che presidiano l' area 24 ore su 24 per garantire sicurezza e sorveglianza.

Drastiche e restrittive le disposizioni emanate dalla Capitaneria di porto che scatteranno nei giorni "clou" dell' evento compresi tra le 00.01 del 22 maggio e le 23.59 del 27 maggio, in cui

il porto e la rada di Giardini saranno interdetti alla navigazione, all' ormeggio e all' ancoraggio di qualunque unità navale, comprese le navi da crociera.

E' inoltre vietato sostare con qualunque unità navale e a qualunque scopo (compresa l' attività delle unità da passeggeri di qualsiasi tipologia); effettuare attività di immersione con qualunque tecnica; svolgere attività di pesca di qualunque natura, sia sportiva che professionale e praticare la balneazione a una distanza superiore a 50 metri dalla battigia. Le unità dei servizi tecnico-nautici e le unità stanziali utilizzate a fini commerciali, opportunamente autorizzate dal Comandante del porto potranno rimanere ormeggiate, senza possibilità d' uso, nei primi 90 metri della radice della banchina del porto di Giardini Naxos e nelle porzioni di pontili galleggianti non utilizzati dalle unità militari e delle forze di polizia. L' intera area portuale sarà interdetta al transito pedonale e alla circolazione di qualunque autoveicolo, mentre su disposizione del sindaco, Nello Lo Turco, è stato stabilito anche il divieto di sosta nelle vie adiacenti. E' inoltre previsto che tutte le unità in transito potranno essere sottoposte a controllo e ispezione da parte delle unità navali delle forze di polizia e militari preposte.

Francesca Gullotta.

Il Fatto Quotidiano

Il retroscena

E Delrio la caccia: "Chiedi scusa e lascia"

Tensioni - Il ministro la "sfiducia" dopo una telefonata, in serata il comunicato: "Vado via"

Mezza giornata di silenzio, poi ha ceduto. Simona Vicari, indagata per corruzione, si è dimessa da sottosegretario alle Infrastrutture verso le 20. Nel pomeriggio, il confronto con il ministro Graziano Delrio - il "capo" del dicastero di Porta Pia - ha segnato il destino della senatrice di Ap, l'ultima sigla di partito forgiata da Angelino Alfano: "Devi chiedere scusa e lasciare presto".

Delrio ha appreso la notizia su Vicari durante il consiglio dei ministri: per l'accusa, la sottosegretaria ha spinto una norma sul taglio dell'Iva sul **trasporto marittimo** per favorire un armatore, in cambio ha ricevuto un Rolex.

Il ministro ha legato la permanenza di Vicari proprio al Rolex: se l'ha accettato, non può restare. L'esempio di Lupi è limpido. Maurizio Lupi, non indagato, lasciò il ministero di Porta Pia - ereditato da Delrio - per colpa di un Rolex regalato al figlio dall'ingegnere Stefano Perotti. Il ciellino Lupi e la siciliana Vicari sono fra i pochi reduci dell'avventura politica di Alfano, che conta sempre più poltrone che elettori.

Sfiduciata da Delrio, la sottosegretaria poteva resistere soltanto con una energica protezione di Alfano, sfruttando i fragili equilibri parlamentari sulla legge elettorale. Con Paolo Gentiloni al governo, però, l'autonomia di Alfano si è ridotta e, per l'appunto, in serata la Vicari ha diffuso un comunicato con le solite premesse per motivare le dimissioni: lo faccio per la serenità del governo. Non ha nascosto, però, il Rolex di Ettore Morace, proprietario di un'enorme compagnia di aliscafi che non ha eguali in Europa: "Farò chiarezza sul regalo ricevuto da Morace, che nulla ha a che vedere con il ruolo di sottosegretario e l'impegno da me profuso per il riordino dell'intero settore".

Alfano, sconfitto e inerme, si è rifugiato nell'elogio della collega: "È un gesto che non chiede nulla se non grande rispetto perché è un gesto libero, autonomo, forte, coraggioso, da parte di una persona seria e leale sempre, che vuole chiarire e chiarirà, ma senza lasciare spazio a strumentalizzazioni a cui purtroppo questi tempi ci hanno abituato. Da parte mia e del partito di cui Vicari fa parte, pieno sostegno e grande amicizia per la decisione che ha preso e che - intendo sottolineare - non le è stata richiesta in alcun modo da alcuno".

La versione di Alfano non corrisponde alla realtà dei fatti. Non importa. Delrio non inferisce, dice che

"apprezza" la scelta di Vicari e aggiunge: "Mi auguro che questo consentirà anche di chiarire la correttezza di un provvedimento legislativo rivolto a tutto il settore **marittimo**". Da Porta Pia fanno sapere che il taglio dell'Iva è stato gestito assieme al ministero dell'Economia perché l'argomento era di competenza di Pier Carlo Padoan e che non si tratta di un regalo al settore. Ma con un regalo, dopo tre governi consecutivi, finisce l'esperienza da sottosegretario di Simona Vicari.

Sicilia, indagato anche Crocetta. E la sottosegretaria si dimette

Corruzione, coinvolta la Vicari. Domiciliari al deputato regionale candidato sindaco

Un maremoto giudiziario scuote nel profondo Trapani, la città del superlatitante Matteo Messina Denaro e decapita, alla vigilia del voto, il centrodestra. È finito agli arresti domiciliari con l'accusa di corruzione il candidato a sindaco Girolamo Fazio, deputato regionale, ex Pdl, all'indomani della proposta di soggiorno obbligato per Antonio D'Alì, senatore di Forza Italia, anch'egli aspirante primo cittadino. L'inchiesta dei pm di Palermo e dei carabinieri del Ros svela un presunto sistema corruttivo che ruota attorno al potente armatore Ettore Morace, in carcere, proprietario della Liberty Lines (ex Ustica Lines) che l'anno scorso ha rilevato la Siremar (ex Tirrenia) aggiudicandosi il 90 per cento dei collegamenti marittimi per la Sicilia. È il figlio di Vittorio Morace, "il comandante", patron del Trapani Calcio che aveva raggiunto la Serie B ma proprio due giorni fa è stata di nuovo retrocesso in Lega Pro.

Non si ferma a Trapani, l'inchiesta palermitana. Tra gli indagati a vario titolo per corruzione c'è il presidente della Regione Sicilia Rosario Crocetta, sospettato di aver beneficiato di una vacanza a spese di Morace a Filicudi, con tanto di gita in barca, dopo l'accordo con la compagnia marittima sui collegamenti per le isole minori: "Mai salito in barca", ha detto il governatore. E soprattutto c'è Simona Vicari, senatrice palermitana Ncd (oggi Ap) e sottosegretaria alle Infrastrutture, anche lei indagata per corruzione: la inguaia un Rolex ricevuto in cambio di un provvedimento di riduzione dell'Iva dal 10 al 4 per cento alle imprese del trasporto marittimo, un'operazione che ha sottratto circa 7 milioni di euro all'Erario. "Sei stato un tesoro", ha detto Vicari a Morace al telefono, che era intercettato dai magistrati palermitani. La sottosegretaria alfaniana, che pure respinge gli addebiti, si è dimessa ieri sera.

Secondo gli investigatori il "sistema Trapani" coinvolgeva dirigenti della Regione come Giuseppe Montalto (ai domiciliari) ma anche magistrati e uomini delle forze dell'ordine. E il deputato regionale Fazio, un tempo legatissimo a D'Alì ma ora su sponde opposte: non era escluso un ballottaggio tra i due campioni del centrodestra. Fazio è accusato di aver beneficiato dell'uso gratuito di un'auto da 40 mila euro, di 10 mila euro in gadget e manifesti elettorali, di biglietti per viaggi e per lo stadio. Morace

sarebbe così riuscito, con soldi e regali, a condizionare la politica regionale in materia di trasporto marittimo, fino a bloccare la nomina di un consulente "sgradito".

IN CORSA PER LE AMMINISTRATIVE SONO RIMASTI IN TRE

A Trapani i magistrati hanno già votato: eliminati tutti i candidati di centrodestra

Dopo il caso D' Ali, arrestato anche Fazio. Ed è un coro: rinviare le urne

Mariateresa Conti Altro che primarie per selezionare i candidati. Altro che elezioni l' 11 giugno per scegliere il sindaco. A Trapani il voto amministrativo è stato anticipato. E a votare al posto dei cittadini è stata la procura di Palermo, che in un sol colpo ha fatto bingo, eliminando dalla corsa due candidati su cinque.

Di quale schieramento? Ecco, bravi, centrodestra, indovinato. E così all' indomani della richiesta di soggiorno obbligato per il senatore di Forza Italia e candidato primo cittadino Antonio D' Ali - due volte assolto dall' accusa di concorso esterno in associazione mafiosa, ma ugualmente «pericoloso socialmente» per i pm che hanno chiesto l' obbligo di dimora un' ora dopo la presentazione delle liste - ecco che arriva l' arresto del deputato regionale, ex sindaco e noto imprenditore vinicolo Girolamo Fazio, per una storia di favori e mazzette legate al trasporto marittimo e alla Liberty Lines di Ettore Morace, anche lui arrestato. Vicende diverse, non legate tra loro. Ma con un denominatore comune: lo stravolgimento del quadro politico, con l' eliminazione dalla corsa a sindaco dei candidati del centrodestra.

Una situazione mai vista. Una sorta di riedizione in salsa giudiziaria dei «Dieci piccoli indiani» di Agatha Christie, o meglio dell' inciso finale del titolo, («e non ne rimase nessuno»). In corsa sono rimasti in tre, Pd, M5s e una lista civica di sinistra. D' Ali, ricevuta la richiesta di soggiorno obbligato che verrà discussa a luglio, ha deciso di sospendere la campagna elettorale. Ora la nuova bomba che mette fuori gioco l' unico candidato di centrodestra rimasto. Nel giro di 48 ore.

Girolamo Fazio, Mimmo per tutti è stato arrestato per corruzione. Gli sono stati concessi gli arresti domiciliari. È accusato di avere fatto pressioni sul Cga per far dar torto alla Regione in un contenzioso con i re dei traghetti Morace. Non solo. A Fazio si contesta anche di avere fatto «indebite pressioni» per favorire Morace (alla moglie di uno dei Morace, Vittorio, voleva affidare la poltrona di assessore), e di avere avuto in cambio l' assunzione di un nipote, l' uso di una Mercedes e contributi per la campagna elettorale.

- segue

A Trapani è il caos. E da più parti si invoca il rinvio delle elezioni. «Procedere a carico di candidati il giorno dopo la formale presentazione delle liste, non contribuisce in maniera inesorabile a delegittimare le Istituzioni?», chiede il leader dell' opposizione all' Ars, Nello Musumeci. I Verdi si appellano al ministro dell' Interno Marco Minniti perché sposti la data del voto. E la stessa cosa fa il governatore Crocetta, a sua volta indagato: «A Trapani non ci sono più le condizioni per un voto democratico. Mi auguro ci sia un rinvio».

E il terremoto sfiora anche Palermo. Un avviso di garanzia è stato notificato a Marianna Caronia, ex deputata regionale, candidata per il Consiglio comunale con Fabrizio Ferrandelli. Ma lei annuncia: vado avanti.

Il Manifesto

www.ilmanifesto.it TERREMOTO NELLA POLITICA SICILIANA

«Favori agli armatori», lascia la sottosegretaria Vicari. Indagato anche il governatore Crocetta

ALFREDO MARSALA II Un Rolex da 5mila euro costa il posto a Simona Vicari, indagata per corruzione della Procura di Palermo. L'esponente di Ap si è dimessa da sottosegretaria alle Infrastrutture. Il cadeau dell'armatore Morace, patron della Liberty lines, per gli inquirenti sarebbe il ringraziamento per l'emendamento che ridusse l'Iva sui trasporti marittimi dal 10 al 4%. Ai domi ciliari Girolamo Fazio, candidato di centrodestra a sindaco di Trapani. Indagato Rosario Crocetta, che commenta: «In Sicilia la spesa per il trasporto marittimo da quando sono presidente si è ridotta di circa 30 milioni. Un modo singolare per agevolare gli armatori». A PAGINA 4.

Il Manifesto

Il presidente della regione Sicilia Rosario Crocetta e la sottosegretaria alle infrastrutture - che ieri si è dimessa- Simona Vicari foto Ap

«Favori agli armatori». Anche il candidato sindaco di Trapani, Fazio, e Crocetta indagati

Piero Savona, che scalpita. Di tutto questo potrebbero approfittarne i 5 Stelle col candidato Marcello Maltese che dal blog di Grillo chiama «al riscatto».

«Da decenni il potere in questa città è stato rappresentato da due persone: Fazio e D' Ali», in «un sistema di potere - accusa che ha lasciato macerie in una città con enormi potenzialità e ricchezze, ma di cui hanno fatto terra bruciata. M5S è l' unica speranza rimasta».

Le carte degli inquirenti sono piene di nomi. Politici del trapanese che non risultano indagati ma citati in un quadro di rapporti tessuti dall' armatoree dai suoi uomini nel tentativo di avere sempre più benefici e agganci possibili. Ci sono deputati regionali del Pd, dell' Udc di Cesa, di Ap e due assessori del governo di Rosario Crocetta. Proprio il governatore risulterebbe indagato per concorso in corruzione. Il suo nome non compare nell' ordinanza, dove ci sono degli omissis, ma sarebbe in un' informativa dei carabinieri su alcune intercettazioni fatte a Morace.

Quest' ultimo avrebbe finanziato con circa 5 mila euro il movimento Riparte Sicilia del governatore. L' armatore parla di una gita in barca con Crocetta e di una vacanza pagata al presidente della regione a Filicudi. Circostanze che Crocetta smentisce: «Sono molto sereno e se ci dovesse essere un invito a comparire che non ho ricevuto perché sono in viaggio sarò lieto di riferire ai magistrati notizie utili alle indagini». E aggiunge: «Non sono mai salito in barca con Morace né con altri e non ho avuto alcun rapporto con Morace per la mia vacanza a Filicudi. Apprendo queste notizie dai giornalisti, non so altro dell' inchiesta». Poi entra nel dettaglio: «In Sicilia la spesa per il **trasporto marittimo** da quando sono presidente si è ridotta di circa 30 milioni. Sarebbe un modo molto singolare per agevolare gli armatori». E ricorda che «l' anno scorso con Morace ci fu un braccio di ferro incredibile. Voleva un contratto di servizio troppo alto. Il governo non cedette di un millimetro».

di una regia unica bisogna investire le istituzioni e chiamare il popolo a una mobilitazione. Sennò si cade nel complottismo, un genere di cui di solito hanno fatto storicamente abuso le destre populiste».

A differenza dei due Mattei, Orlando prende di mira la fonte più che i media: «Chi si trova una conversazione del genere tra le mani è difficile che dica no. Il problema è evitare le fughe». Invece sulla possibilità di inviare gli ispettori a Napoli, da dove è probabilmente partita la famigerata intercettazione, è più minaccioso: «E' molto probabile che gli accertamenti preliminari porteranno alle fasi successive». C' è da scommettere che quando si tratterà di tradurre in norme la delega sulle intercettazioni, le tensioni tra il Nazareno e via Arenula non mancheranno.

Il caso Trapani. In cella il candidato sindaco Fazio (ex Fi) e l'armatore Morace: «Un sistema di regali e assunzioni»

Vicari sotto inchiesta lascia, indagato anche Crocetta

Trapani A navigare da Trapani per le isole minori, a parte i traghetti, sembra che fosse anche la corruzione. Le destinazioni, anziché Egadi o Eolie, erano le tasche di funzionari pubblici, politici nazionali e regionali. L'indagine della Procura di Palermo ieri sembrava essere relegata a Trapani e provincia. I Carabinieri di Palermo e Trapani, all'alba, hanno arrestato e posto ai domiciliari Girolamo Fazio, deputato regionale, candidato sindaco a Trapani per il centro destra. Insieme a lui è stato arrestato l'armatore Ettore Morace, ex amministratore delegato di Ustica lines e dal 13 aprile 2016 ad di Liberty Lines, compagnia di navigazione veloce (ai domiciliari), il funzionario regionale Giuseppe Montalto, braccio destro di Giovanni Pistorio, assessore regionale alle Infrastrutture.

L'ipotesi investigativa è quella di un giro di corruzione dietro la gestione dei finanziamenti per il trasporto marittimo che sono serviti a garantire i collegamenti con le isole minori. Qui, secondo l'accusa, sarebbe intervenuto un patto illecito affinché Liberty Lines ottenesse più finanziamenti di quanti ne dovessero spettare. Nel giro di 24 ore è la seconda

tormenta giudiziaria che si abbatte su Trapani. Due giorni fa per il senatore di Forza Italia Antonio D'Alì, anche lui candidato sindaco per il centro destra a Trapani, la Procura di Palermo ha chiesto il soggiorno obbligato per pericolosità sociale, dopo che la sentenza d'appello il 23 settembre 2016 lo aveva assolto dall'accusa di concorso esterno in associazione mafiosa per le contestazioni successive al 1994 mentre per quelle precedenti è stata confermata la prescrizione. Per le amministrative di Trapani ora il caos è totale perché la misura di prevenzione nei confronti di D'Alì sarà discussa solo a luglio. Nel pomeriggio la nuova tegola con riflessi politici più ampi. Il primo a uscire è stato il nome del sottosegretario alle Infrastrutture e ai trasporti, la senatrice Simona Vicari (Ap) indagata per concorso in corruzione (che in serata si è dimessa). Avrebbe ricevuto un orologio. Se fosse vero, non c'è da commentare. La vicenda ruoterebbe intorno all'approvazione di un emendamento alla legge di stabilità 2017/19 che porta al 5% l'Iva che le compagnie di navigazione devono sui biglietti venduti. Tocca, nel tardo pomeriggio, a Rosario Crocetta, Governatore della Sicilia. Per lui l'accusa sarebbe di concorso in corruzione: in cambio del prolungamento del contratto stipulato dalla Regione con Liberty Lines avrebbe ricevuto

alcune migliaia di euro per il suo movimento Riparte Sicilia, battezzato il 17 febbraio 2017 per le prossime regionali. Crocetta, come tutti, si dice sereno ed estraneo ai fatti.

.Guardie o ladri roberto.galullo.blog.ilsole24ore.com © RIPRODUZIONE RISERVATA.

I verbali In cambio sarebbe intervenuta per alleggerire le tasse sul **trasportato marittimo**

Il rolex e il lavoro al fratellastro Eccole accuse alla senatrice

L'inchiesta «Mare Monstrum» della procura di Palermo coinvolge il governatore della Sicilia Rosario Crocetta e il sottosegretario ai **Trasporti**, nonché senatrice di Alternativa Popolare, Simona Vicari, entrambi accusati di concorso in corruzione. Insieme a loro l'indagine riguarda anche Girolamo Fazio, deputato regionale siciliano in corsa per carica di sindaco di Trapani, e l'armatore Ettore Morace, figlio del patron del Trapani Calcio Vittorio, entrambi arrestati.

E così, con l'accoglimento, da parte del gip Marco Gaeta, delle misure cautelari proposte dai pm palermitani, che ipotizzano un giro di corruzione dietro la gestione dei fondi per il **trasporto marittimo**, in meno di 48 ore su Trapani si è abbattuto un secondo bubbone giudiziario, dopo l'obbligo di dimora fatto recapitare al senatore Antonio D'Alì, nonostante la sua doppia assoluzione per concorso esterno in associazione mafiosa.

Nell'ordinanza che ieri ha portato a scoperciare la presunta corruzione, il gip scrive che la Vicari avrebbe «attivamente concorso a determinare l'approvazione dell'art. 1 commi 33, 34 e 35, legge 11 dicembre 2016 nr. 232 (...), norma con cui il **trasporto marittimo** urbano veniva assoggettato all'

aliquota Iva del 4 per cento anziché a quella del 10, avvan taggiando le attività d'impresa del Morace con una conseguente e cospicua perdita secca in termini di gettito erariale».

In cambio, l'armatore «faceva consegnare» alla senatrice un Rolex «del valore di circa 5.800 euro». Il giudice parla di «vicenda corruttiva» paradigmatica e «mercimonio delle delicatissime pubbliche funzioni esercitate dalla stessa Vicari», per poi sottolineare che la senatrice «parrebbe legata a Morace da una consolidata amicizia, presumibilmente cementatasi di recente con l'as il fulcro dell'inchiesta Nella foto sopra Ettore Morace, proprietario della Liberty Lines.

Secondo gli inquirenti aveva un rapporto privilegiato con il sottosegretario ai **Trasporti** Simona Vicari (foto da Facebook e dal sito della Liberty Lines) sunzione in Liberty Lines, a partire dal giugno 2016, del fratellastro della senatrice, Manfredi Asta».

L'approvazione dell'emendamento in un primo momento non va in porto, ma il 20 novembre del 2016, annota il gip, «la senatrice chiamava Mora ce riferendogli con tono assolutamente soddisfatto che l'

- segue

emendamento era stato approvato in commissione bilancio». Nel manifestare la sua gioia, la senatrice esclama: «Non ce n' è per nessuno». Per il gip, «appare innegabile che la Vicari abbia rivestito un ruolo assolutamente determinante nel percorso di approvazione dell' emendamento (...) risolvendo a favore di Morace un' istruttoria legislativa che a livello quanto meno lobbistico vedeva contrapposti i principali armatori italiani, e nell' ambito della quale si sarebbe dovuto tenere conto anzitutto dell' interesse finanziario dello Stato».

Nel corso della conversazione fra l' armatore e la Vicari, fra l' altro, lo stesso Morace «appare consapevole del fatto che, secondo la formulazione dell' emendamento da lui propugnata, il bilancio dello Stato avrebbe rischiato di soffrire una perdita di gettito per un' importante somma pari ad almeno sette milioni di euro. Il che impone di ipotizzare che la stessa Vicari, in ragione del ruolo ricoperto in seno al ministero dei Trasporti, avesse ben chiaro quali fossero gli interessi in gioco anche in termini finanziari». Forse è per questo che il giudice parla di «rapporti vischiosi» fra i due, rammentando l' assunzione del fratellastro della senatrice presso la Liberty Lines.

Quanto a Crocetta, secondo gli inquirenti Morace lo aveva investito del suo problema relativo all' impiego degli aliscafi per l' anno successivo. La Regione, infatti, per il 2017 gli aveva diminuito 375 corse e un aliscafo. «Di tale problematica afferma il giudice - Morace ne aveva a lungo parlato con tutti i suoi agganci politici», fra cui il governatore, ma «senza trovare una soluzione» (il problema venne superato grazie all' assessore alla Sanità Gucciardi Baldo, che «in soli due giorni era riuscito a fargli destinare altri 35 milioni di euro per garantire le corse tagliate»). Il 12 settembre del 2016, inoltre, «Morace veniva chiamato da Di Caterina (Marcello, deputato nazionale e prezioso contatto «locale», già collaboratore dell' ex ministro Maurizio Lupi, ndr). Tra i vari argomenti affrontati, tutti relativi ai trasporti marittimi, e dopo avergli raccontato di aver invitato Crocetta sulla sua barca e di avergli pagato l' albergo sull' isola di Filicudi, Morace riferiva che gli avrebbe inviato una mail sulla questione dell' Iva».

Tornando, infine, al Rolex, Morace chiese ai suoi collaboratori di comprarne due «modelli economici e con il massimale sconto» per farli recapitare a Di Caterina e, tramite il fratellastro, alla senatrice. La quale, per ringraziarlo, lo chiamò a Natale: «Felice feste, grazie del pensiero, sei veramente un tesoro». Di strano c' è che nell' ordinanza viene inizialmente riportato che il valore dell' orologio è di 5.800 euro, ma in coda, quando il giudice fa le sue osservazioni, si legge che «dalle indagini svolte» risulta che Morace ha dato alla Vicari «un orologio Rolex del valore di oltre 40mila euro che la stessa, indebitamente, ha ricevuto ed accettato».