



Primo piano:

- **Lungo la via della seta** (Gazzetta del Sud)

Dai Porti:

Trieste:

"...Fincantieri, avviata la seconda parte del piano di welfare..." (The Medi Telegraph)

Genova:

"...Blue Economy..." (Il Secolo XIX)

"...Rosina in corsa per Confitarma..." (Il Secolo XIX)

"...Così Delrio lancia i moli..." (La Rep. GE)

"...Culmv, c'è l'intesa sui fondi per il bilancio..." (Il Secolo XIX)

"...Sovvenzioni ai traghetti..." (Il Secolo XIX)

"...Passeggeri e conti in crescita..." (ANSA)

"...Armatori contro attacchi informatici..." (ANSA)

Livorno:

"...I bacini fra guai e intoppi..." (Il Tirreno, Il Corriere Marittimo)

"...Incidente in porto..." (Il Tirreno, La Nazione)

"...La Regione piazza Bonadio nel comitato di gestione..." (La Nazione)

Piombino:

"...Stati generali del lavoro..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...Conferenza stampa su Porto Aperto..." (L'Informatore Navale)

"...In vendita quote SEPN..." (Il Corriere Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Tempi stretti per risolvere la vertenza..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Interrogazione Romano su Porto Palermo..." (Milano Finanza)

"...Ma quale concorrenza..." (Centonove)

Messina:

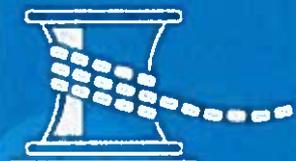
"...Al casinò dei porti perde solo la Sicilia..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Rischio nucleare al porto..." (La Sicilia)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 25/5/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

L' Italia sempre più disunita

Lungo la Via della Seta

Il recente viaggio di Gentiloni in Cina è stato emblematico. L' Italia, è stato detto, è uno dei terminali strategici nella proiezione cinese nel Mediterraneo, in termini politici, commerciali e di sicurezza. Nelle mappe cinesi, il porto di Venezia viene indicato come il terminale europeo della Via della Seta Marittima. «Attraverso l' Italia - ha ribadito il Governo - si arriva al cuore dell' Europa. Ecco perchè è strategica».

La Cina ha investito nel porto greco del Pireo (se lo è comprato), ma i porti di Genova, Venezia e Trieste arrivano al centro dell' Europa molto più che quello greco.

Delrio ha dichiarato: «Il sistema portuale e ferroviario italiano è già pronto ad accogliere le merci della nuova Via della seta. Noi abbiamo già il sistema dell' Alto Adriatico (Venezia e Trieste), il sistema dell' Alto Tirreno con Genova e il porto di Taranto. Il resto non esiste.

Fincantieri, avviata la seconda parte del piano di welfare aziendale

Trieste - Fincantieri ha avviato la seconda parte del piano di welfare aziendale previsto dal contratto integrativo firmato con Fim, Fiom, Uilm, Failms e Ugl il 24 giugno scorso, attuando in tutti i siti una serie di incontri illustrativi dei meccanismi e dei relativi vantaggi per i dipendenti. In particolare - rende noto il gruppo navalmeccanico - alla fine del mese di aprile è stato riconosciuto ai dipendenti di Fincantieri il «Premio Sociale» dell'anno 2017, il cui valore potrà essere fruito esclusivamente in servizi di welfare. Inoltre, è stata data a tutti i dipendenti la possibilità, in alternativa alla fruizione monetaria, di convertire in welfare quote dei premi variabili spettanti (da un minimo del 20% ad un massimo del 100%), sulla base del raggiungimento degli obiettivi definiti con il contratto integrativo aziendale. Il valore di tali premi, per l'anno 2016, è incrementato del 20% in relazione al buon andamento dell'EBITDA margin, indicatore di bilancio tra i parametri individuati per l'erogazione del premio.

Ai dipendenti che decideranno, nel corso del mese di maggio, di convertire in welfare i premi conseguiti, l'azienda attribuirà un ulteriore incremento del 10% del valore convertito in welfare. I premi variabili saranno riconosciuti alla fine del mese di giugno in forma monetaria o in servizi di welfare a seconda della scelta effettuata dal dipendente. Il sistema di welfare di Fincantieri consente l'accesso, attraverso l'apposito portale, ad un'ampia gamma di beni, prestazioni e servizi, nei settori dell'istruzione, sanità, cultura e tempo libero, mutui e prestiti, previdenza integrativa, fringe benefit. «Queste iniziative - afferma il gruppo - testimoniano l'attenzione di Fincantieri verso le proprie risorse, chiamate a partecipare attivamente anche alle attività delle commissioni paritetiche previste dal nuovo sistema partecipativo di relazioni industriali, elemento fondante dell'integrativo del Gruppo». Il contratto integrativo si applica anche alle società controllate Isotta Fraschini Motori, Orizzonte Sistemi Navali e Cetena.

Formazione professionale, la Regione punta sull'economia legata al mare e ai porti

LE PROFESSIONI della "Blue economy", ossia quelle legate al mare dalla ristorazione sulle navi alla cantieristica, sono al centro di uno degli interventi di maggior rilievo, in materia di formazione, della Regione Liguria, con uno stanziamento di 5 milioni di euro. L'iniziativa, portata in Giunta dall'assessore Ilaria Cavo, vede 24 progetti approvati per un totale di 63 corsi con una previsione di 937 allievi e una previsione di assunzioni di 560 persone.

Si va dal corso per fonico-tecnico del suono di bordo, all'animatore turistico per i bambini e ragazzi, dal bar-

man al fotografo, dal corso per cuochi agli operatori tecnici subacquei, dal manager della logistica in ambito portuale al responsabile di stabilimento balneare, dal frigorista e installatore di impianti elettrici al gruista portuale, dall'operatore polivalente del terminal portuale, fino ai gestori di agriturismi costieri. Un ventaglio vastissimo il cui minimo comun denominatore è proprio il mare.

Tra gli enti che si sono assicurati i fondi per i corsi professionali ci sono la Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile (in partnership con Costa Cro-

ciere e Gnv-Msc), Scuola nazionale trasporti, Isforcoop e Rina. «Con questo bando Regione Liguria vuole puntare sulla blue economy e sostenere lo sviluppo di un settore, quello del mare, prioritario per il nostro territorio - spiega l'assessore Cavo - Vogliamo finanziare attività formative che innalzano le competenze, accrescendo così la competitività del settore marittimo e gettando le basi per una buona e stabile occupazione. La scelta è caduta su quei progetti che prevedevano almeno il 30% di inserimenti lavorativi».

L'investimento sulla for-

mazione della Regione sta cominciando a pagare: secondo i dati Istat 2017 elaborati su scala regionale dall'Osservatorio del mercato del lavoro dell'agenzia Alfa, sono in calo i "Neet", i giovani che non studiano né lavorano. Nella fascia di età più critica, compresa tra i 18 e i 29 anni, nel 2016 si contano 33.425 Neet con un calo del 15,3 per cento e di 6.072 unità rispetto al 2015, quando i Neet erano 39.497. La Liguria passa dal 24,5 per cento del 2015 al 20,8 nel 2016, facendo registrare un calo del 3,7% migliore rispetto alla performance del Nord Ovest.

Rosina in corsa per Confitarma

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. I libri di storia ricordano il 1933 come uno dei periodi peggiori nel lungo crollo di Wall Street. Lo stesso anno indicato sulla data di nascita nella carta d'identità di Alcide Ezio Rosina, che a 84 anni si appresta a diventare il nuovo presidente di Confitarma, la confederazione degli armatori italiani. L'ufficialità dovrebbe arrivare a fine giugno, anche se ieri, a Roma, oltre a quella dell'armatore genovese è stata avanzata anche la candidatura del napoletano Mario Mattioli, a capo della società Augusta Offshore, la compagnia che conta su una flotta di rimorchiatori dislocata in Nord Africa, Mediterraneo, Mar Rosso, Africa Occidentale, Brasile e Mare del Nord.

Il via libera a Rosina è arrivato dopo che il consiglio della confederazione, presieduto dall'attuale numero uno Emanuele Grimaldi, ha deliberato, su richiesta dell'interessato, la sostituzione dello stesso Rosina quale membro della commissione di designazione incaricata delle consultazioni in vista del rinnovo della presidenza. Il nuovo membro della commissione sarà Giovanni Delle Piane della Rimorchiatori Riuniti, che affiancherà Nello D'Alesio e Giuseppe D'Ama-

to.

Il nome dell'armatore genovese per il dopo Grimaldi, come anticipato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph* lo scorso 8 maggio, pare avere già oggi raggiunto la quasi totalità dei consensi nel mondo dell'armamento, anche se l'attuale numero uno di Premuda dovrà in ogni caso vedersela ai voti con Mattioli.

Per Rosina si tratterebbe di un ritorno al vertice della confederazione, dopo aver guidato Confitarma - anche se solo per pochi mesi - nel 2005 come presidente "pro-tempore", prima della successiva nomina di Nicola Coccia e dopo l'addio anticipato di Giovanni Montanari. Rosina, che di certo non manca di esperienza, nel 1965 era

già amministratore delegato della Navigazione Alta Italia. Poi ha guidato la flotta pubblica di Finmare che ha ristrutturato e privatizzato sotto la guida di Romano Prodi ai tempi dell'Iri. Infine l'avventura di Premuda, con la compagnia che per evitare il fallimento ha aperto le porte all'entrata del fondo Pillarstone.

Tra i nomi degli armatori che sembrano invece essere ormai distanti anni luce dalla presidenza di Confitarma c'è quello di un altro genovese, Stefano Messina, che per mesi è stato il favorito per succedere a Grimaldi.

Il presidente del gruppo Messina è sempre rimasto alla finestra, senza fare mai un passo in avanti, ma facendo intuire che avrebbe deciso se accettare l'incarico solamente in caso di una chiamata diretta da Roma, visto soprattutto l'impegno in prima persona nella delicata trattativa che la famiglia Messina sta portando avanti per cedere il 49% del gruppo alla Msc di Gianluigi Aponte.

Se Rosina, come sembra, dovesse essere eletto alla guida di Confitarma, dovrà prima di tutto mettere fine alle divisioni interne all'associazione e sostenerne il ruolo a livello nazionale e internazionale. «Senza Confitarma - ha detto l'armatore genovese poche settimane fa - l'armamento italiano rischia di sparire da tutto il mondo. L'associazione va preservata, riappacificata forse. È indispensabile».

Parole che difficilmente non troveranno il consenso della maggioranza degli armatori.

www.themeditelegraph.it

«Terzo valico, l'obiettivo è il 2021»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Tra meno di cinque anni potrebbe essere operativa la prima strada (ferrata) che permetterà alla Liguria di uscire dall'isolamento.

Il Terzo valico, come conferma il nuovo commissario del Covic Marco Rettighieri, sarà terminato nel 2021 «forse sfiorando di poco, ma l'importante è arrivare il più presto possibile alla conclusione, garantendo la legalità». La data è in leggero anticipo rispetto a quella che Graziano Delrio aveva indicato nel recente incontro con la delegazione svizzera a Roma. Il ministro pensava infatti alla conclusione nel 2022, riferendosi all'operatività della linea per la parte italiana. Con il Terzo valico completato entro quella data, lo scenario della «Liguria nel 2022» (tema centrale del forum di Ambrosetti European House presentato ieri a Genova), acquisisce un elemento in più per trovare una via verso lo sviluppo. Le altre strade sono invece ancora da definire: gli esempi di Bilbao e Berlino, città rinate dopo grandi crisi e trasformazioni, sono oggi di moda, ma un modello che riesca a mettere insieme industria manifatturiera, turismo, porto, sanità e infrastrutture ancora non esiste. «Servirebbe, come fanno le aziende, un project manager» spiega Giuseppe Zampini, presidente

uscente di Confindustria e al vertice di Ansaldo Energia: un regista che guidi il cambiamento. Intanto proprio l'azienda di Zampini compie un passo verso il futuro: «Tra meno di un mese verrà inaugurato il nuovo stabilimento nell'area di Cornigliano» e tutto è pronto per la cerimonia di metà giugno. Giovanni Toti sprona la regione «a pensare più in grande» perché «piano piano le cose si stanno allineando anche se con grande ritardo» e cita le grandi ope-

re sbloccate per Genova: la diga del porto, l'aeroporto pronto al rilancio, Erzelli e la Gronda. La lunga giornata dedicata alla Liguria-che-verrà è però piena di temi del passato, che si trascinano sino al presente, come il ribaltamento a mare di Fincantieri a Sestri Ponente. L'assessore Rixi vuole accelerare e oggi ci sarà il primo incontro con l'azienda e i tecnici della Regione: «È il primo tavolo - spiega - quest'opera è una delle nostre priorità». Ma la ricetta comune che le lunghe tavole rotonde di ieri hanno in comune, è riassunta da Valerio de Molli, Ceo di European House Ambrosetti: «Serve una leadership che orienti una visione, per passare messaggi forti di nuovo entusiasmo». Più ottimismo, insomma, sperando serva per recuperare i ritardi.

Confitarma al bivio la nuova presidenza fa rotta su Genova

MASSIMO MINELLA

CONTO alla rovescia per la nomina del successore di Manuel Grimaldi sulla poltrona di presidente di Confitarma. Sarà davvero Alcide Ezio Rosina il nuovo presidente? O entrerà ufficialmente in campo Stefano Messina? Andiamo per gradi. Il lavoro dei saggi, partito ad aprile, registra oggi un cambio nella composizione della squadra. Il motivo? Uno dei saggi è diventato candidato. Niente di particolarmente sconvolgente, è già successo in passato, anche in altre associazioni, può accadere anche oggi, soprattutto alla luce dei personaggi in campo. All'epoca, solo per fare un esempio, una delle figure di riferimento dell'economia genovese come Riccardo Garrone, che era già stato presidente degli industriali e si trovava a sondare le categorie nel ruolo di saggio, cominciò a registrare gradimenti sulla sua persona come possibile presidente. A quel punto si fermò e si mise a disposizione, incassando immediatamente il sostegno di tutti gli associati. Il suo mandato durò solo due anni (all'epoca c'era il rinnovo ogni biennio) perché Garrone, davanti all'immobilismo della città, preferì fermarsi, ma questa è un'altra storia. Ora si sta vivendo qualcosa di analogo in casa degli armatori italiani. Chiamata a rinnovare il suo vertice, Confitarma si trova con un saggio come Alcide Ezio Rosina, presidente del gruppo Premuda il cui capitale è stato interamente rilevato dal fondo Pillarstone, nel ruolo di candidato. A lui, ottanta-

quattrenne pienamente operativo nel business del mare, la cosa non dispiacerebbe affatto. Così, di fronte alle indicazioni degli associati, ha fatto correttamente un passo indietro come saggio e ora attende che qualcun altro continui il lavoro. Al suo posto entra Giovanni Delle Piane, presidente di Rimorchiatori Riuniti. Il cambio è stato deliberato dal consiglio di Confitarma su richiesta specifica di Rosina. Delle Piane si affianca quindi a Nello D'Alesio e a Giuseppe D'Amato nominati il 12 aprile. Sul tavolo, al momento, c'è quindi la candidatura Rosina. Ma in corsa potrebbe tornare anche il nome di Stefano Messina, sostenuto da

un fronte articolato di associati.

Lui, per ora, chiede ancora tempo. Perché? Per l'impossibilità di candidarsi in un momento come quello che sta vivendo la compagnia che lui guida insieme

ai cugini Ignazio Messina e Andrea Gais. Siamo infatti nella fase del closing di un'operazione ufficializzata già da qualche settimana e che riguarda l'in-

gresso nel capitale della "Ignazio Messina" del gruppo Msc. Secondo gli accordi, infatti, Msc rilevarebbe il 49% del capitale della Messina. La maggioranza quindi continuerebbe a far capo agli attuali azionisti che, inoltre, manterrebbero anche la parte gestionale. A questo punto, però, Stefano Messina si troverebbe a ricoprire un ruolo operativo particolarmente impattante che limiterebbe anche il tempo a disposizione per assumere incarichi di rappresentanza associativa come la presidenza di Confitarma. Impegno, questo, particolarmente intenso per il continuo confronto con il mondo degli operatori e con quello

della politica.

Di certo, fino a che non si saranno chiariti tutti questi aspetti legati al matrimonio con Msc, e che devono essere obbligatoriamente definiti con il proprietario del gruppo Gianluigi Aponete, Stefano Messina non è nelle condizioni di sciogliere la sua riserva e annunciare quindi la sua disponibilità a correre per la presidenza di Confitarma. Comunque sia, l'impressione è che l'incarico possa riprendere la rotta per Genova. E anche questo, è un segnale. Che ovviamente può essere letto a seconda dei punti di vista, non solo geografici.

L'INTERVISTA LA STRATEGIA DEL PRESIDENTE FRA TERZO VALICO, GRONDA E DIGA

Signorini: "Così Delrio lancia i moli"

MASSIMO MINELLA

CHE sia andata bene, non ha dubbi il presidente dell'autorità portuale di sistema del Mar ligure Occidentale (Genova-Savona) Paolo Signorini. Il Salone delle Compere di Palazzo San Giorgio gremito, in presenza di un ministro e di tre presidenti delle regioni del Nord Ovest, oltre che della sua collega di Spezia Carla Roncallo, sono il segnale di un impe-



gno forte sulla logistica. Si sa però che spesso le parole scorrono a fiumi, ma che quando si tratta di tradurle in atti concreti, allora l'alveo si asciuga rapidamente. «Invece le parole con cui il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha concluso i lavori degli Stati Generali riassumono meglio di ogni altra cosa il senso di questa iniziativa: basta con le risse, facciamo prevalere la cooperazione». Spiega Signorini.

ALLE PAGINE 10

Signorini: "Ora il porto ha svoltato, basta risse bisogna cooperare"

Il presidente: 'Fondamentali per crescere i 4 pilastri indicati da Delrio: Terzo Valico, Gronda, diga e piattaforma di Vado'

MASSIMO MINELLA

CHE sia andata bene, non ha dubbi il presidente dell'autorità portuale di sistema del Mar ligure Occidentale (Genova-Savona) Paolo Signorini. Il Salone delle Compere di Palazzo San Giorgio gremito, in presenza di un ministro e di tre presidenti delle regioni del Nord Ovest, oltre che della sua collega di Spezia Carla Roncallo, sono il segnale di un impegno forte sulla logistica. Si sa però che spesso le parole scorrono a fiumi, ma che quando si tratta di tradurle in atti concreti, allora l'alveo si asciuga rapidamente.

Invece, presidente Signorini, perché adesso dovrebbe essere diverso?

«Perché le parole con cui il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha concluso i lavori degli Stati Generali riassumono meglio di ogni altra cosa il senso di questa iniziativa: basta con

le risse, facciamo prevalere la cooperazione».

Belle parole, ma ci si riuscirà?

«Qui sta la sfida, qui misuriamo il nostro reale valore. Per ora partiamo registrando alcuni elementi positivi, ma anche qualche preoccupazione».

Parliamo dai primi?

«Sì, elementi positivi al di là di ogni aspettativa. Delrio ha parlato con forza delle quattro grandi opere su cui fare leva per lo sviluppo. Sul terzo valico e sulla piattaforma di Vado me l'aspettavo, visto che le opere sono già in fase di realizzazione. Non credevo sinceramente che fosse così esplicito sulla Gronda e sulla diga foranea».

Invece lo è stata, sorprendendo in effetti un po' tutti quanti...

«Così tanta chiarezza, anche dal punto di vista operativo, non può che fare bene, sgombra il tavolo dai malintesi, ci consente di perseguire gli obiettivi programmatici e strategici che ci siamo posti. Entro l'estate il go-

verno chiuderà con Bruxelles la vicenda della gronda e a quel punto si potrà procedere».

Nessun "rinforzo" politico ai temi in questione?

«Ma per carità, basta con queste chiavi di lettura che guardano solo alle valutazioni di parte. I progetti su cui dobbiamo davvero riflettere, dal Terzo Valico alla Gronda, dalla diga alla piattaforma di Vado possono avere una lettura di parte? Diciamolo, se avesse voluto Delrio avrebbe potuto essere anche un po' più cinico, mi si passi il termine, invece il suo messaggio è stato più nettamente un invito alla cooperazione. Ed è questo che dobbiamo far passare in città».

Lei ha fatto anche un appello a Roma. Non può apparire come una richiesta di aiuto al potere centrale come avveniva in passato?

«Anche qui dobbiamo intenderci. Ho usato la parola Roma per far riferimento al dialogo che abbiamo avvia-

to con il governo e a quello che dobbiamo saldare con i grandi enti pubblici di gestione che possono sostenere la nostra sfida. Penso a Rfi, all'Anas, alla Cassa Depositi e Prestiti. La legge di riforma, ma anche questi Stati Generali della Logistica con Piemonte e Lombardia, ci affidano un ruolo che non è solo regionale, è nazionale e ol-

tre, se pensiamo al ruolo che svolge il Terzo Valico, primo anello del corridoio transeuropeo che arriva fino a Rotterdam».

Presidente, ha anche parlato di preoccupazione, però. A che cosa si riferisce?

«Al lavoro portuale. Dobbiamo arrivare in fretta a disporre di nuove norme sul lavoro portuale. Il ministro Del-

rio ha spiegato che in tempi brevi si pronuncerà sul tema. Confidiamo però che tutto l'iter possa concludersi entro la legislatura. Per noi è una questione chiave, da sola Genova incide per più del 50 per cento di tutta l'Italia».

Da tempo si parla dell'ipotesi di creare un fondo ad hoc, magari gestito dall'autorità portuale.

«Noi siamo pronti a confrontarci, come sempre. Anzi, lo stiamo già facendo, abbiamo aperto un tavolo con i rappresentanti dei lavoratori e seguiamo passo a passo tutto l'iter di questa vicenda. Ma è chiaro che di volta fondamentale introdurre degli strumenti correttivi se la situazione di carico di lavoro non è adeguato».

"Dobbiamo coinvolgere i grandi enti pubblici come Rfi e Anas. Bisogna anche dare risposte precise al lavoro"



AL LAVORO

In alto, un momento degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest e a sinistra il presidente dell'autorità del Mar Ligure Occidentale Signorini

IN ARRIVO NORME SU PREPENSIONAMENTI E RICOLLOCAZIONE DEI LAVORATORI PORTUALI

Culmv, c'è l'intesa sui fondi per il bilancio

I terminalisti ripianeranno il "rosso" (1,3 milioni) della Compagnia. Ma dal 2017 il sistema cambia

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. I conti economici della Compagnia Unica di Genova sono salvi, almeno per quest'anno. Saranno infatti i terminalisti genovesi a versare nelle casse dei camalli 1,3 milioni di euro, tanto quanto serve alla Culmv per chiudere entro fine giugno il bilancio 2016. L'accordo è stato raggiunto nella giornata di ieri, a Palazzo San Giorgio, anche se l'annuncio ufficiale dovrebbe arrivare solamente domani, giornata nella quale è stato convocato un cda della Compagnia.

Dopo un tira e molla durato mesi, l'intesa tra operatori del porto e camalli è stata trovata grazie alla mediazione del presidente dell'Authority di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, e del governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti. Secondo l'accordo tra le parti, per ora solo

verbale, i terminalisti verseranno nelle casse della Culmv ciascuno la propria parte per consentire alla Compagnia di coprire il rosso e chiudere il bilancio dello scorso anno in pari. Ma sarà l'ultima volta. Perché dal 2017, secondo il piano messo in atto dai vertici di Palazzo San Giorgio, la Culmv dovrà contare esclusivamente sulle proprie forze.

«Ai terminalisti - spiega Signorini - non verrà più chiesto nulla. E questo sarà possibile grazie alla legge che il governo sta preparando proprio a favore del lavoro in porto e consentirà alla Culmv di ridurre notevolmente in futuro quelli che sono gli attuali costi».

In sintesi, il piano studiato da Roma prevede di dare alle Adsp degli strumenti per avviare i portuali al prepensionamento, che dovrebbe essere finanziato da un fondo ad hoc. C'è poi in ballo una modifica dell'attuale comma 15 bis

dell'art. 17 tale da permettere alle Authority di poter intervenire finanziariamente a sostegno della formazione dei camalli e del loro ricollocamento laddove età e inabilità non consentano più lo svolgimento di mansioni operative.

«Era indispensabile trovare una soluzione a questa vicenda - spiega Toti - e consentire ai camalli di chiudere il bilancio e guardare con maggiore serenità al futuro. Ho incontrato quasi tutti i terminalisti uno per uno e sono soddisfatto che anche da parte loro sia stato fatto un importante passo in avanti».

C'è di più: stando alle intenzioni di Palazzo San Giorgio, per aiutare la Culmv a fare quadrare i prossimi bilanci, nei prossimi mesi una figura scelta dall'Authority affiancherà il collegio dei revisori della Compagnia, cercando di risolvere le principali criticità che i portuali si portano dietro da tempo», chiude Signorini.

Il Secolo XIX

«Sovvenzioni ai traghetti, il sistema è da rivedere»

Grimaldi: «Senza la tonnage tax gli armatori costretti a fuggire all'estero. Onorato? Mi attacca perché non vuole concorrenti»

GENOVA. Un consiglio al suo successore: «Non smetta di puntare sull'innovazione». E un avvertimento alla politica: «Se salta la tonnage tax, la fuga di armatori all'estero sarà inevitabile», dice in questa intervista al Secolo XIX.

Manuel Grimaldi, a capo di uno dei più grandi gruppi armatoriali al mondo, fresco di nomina alla vice presidenza dell'International Chamber of Shipping, tra non molto lascerà la guida di Confitarma.

Il suo mandato ha attraversato quattro anni molto difficili, per l'armamento italiano.

«È vero. Ma sono stati anche anni interessanti, soprattutto nei campi dell'ambiente e della formazione, i valori nei quali mi riconosco di più. Le due commissioni, in Confitarma, sono state aperte sotto la mia presidenza. Il motivo è semplice: oggi un'azienda fa la differenza sulle capacità di fare formazione e rispettare l'ambiente. Nel nostro caso, poi, energy saving significa anche abbattere i costi: chi riduce le emissioni spende meno.

L'unica iattura di questi anni è stata avere a che fare con un armatore confuso che continua a dire cose confuse. Un armatore che racconta di avere solo marittimi italiani, dimenticando di spiegare che la sua non è una scelta: è un obbligo di legge».

È davvero insanabile, la rottura con Vincenzo Onorato?

«Non posso tollerare che vengano diffuse menzogne sul mio conto. Io, come tutti, sulle navi che coprono linee nazionali utilizzo solo marittimi italiani. E dove le regole mi consentono di avere equipaggi misti privilegio comunque i nostri connazionali. Mi risulta che lui, sull'unica nave utilizzata all'estero, abbia imbarcato un pizzaiolo ucraino. Scelta legittima, ma forse in quel caso avrebbe fatto meglio ad assumere un ragazzo di Torre del Greco... Battute a parte: la verità è che, per l'uomo della strada, la materia è molto complessa. Ed essere travolti dal populismo è facilissimo».

In realtà la battaglia di Onorato ha trovato una sponda politica.

«La sponda l'ha ottenuta, è vero, ma non è di stampo governativo né sindacale. Le forze sociali, i sindacati "veri", quelli che firmano gli accordi, non si sono mai pronunciati. Hanno parlato solo i suoi amici, che evidentemente sono molto potenti».

-segue

dedicarsi all' azienda. Stefano ha sempre dato il massimo in associazione, e di questo gli sono molto, molto grato».

Che cosa consiglierà al suo successore?

«Di insistere su formazione e ambiente: il futuro è lì, nella tecnologia, nella qualità delle persone e delle aziende. Nel coraggio dell' innovazione».

A proposito di coraggio: una delle eccellenze dello shipping italiano, Fincantieri, si è aggiudicata i cantieri Stx France.

«Un traguardo storico, che ci insegna una cosa: è possibile investire all' estero portando utili in Italia ed esportando eccellenze umane. Un po' come abbiamo fatto noi con Finlines: oggi il numero uno a Malmoe è un ragazzo che ha studiato alla Federico II. E come sta facendo il Rina con la politica di espansione voluta da Ugo Salerno. Questi sono i buoni esempi da imitare».

FRANCESCO FERRARI

Stazioni Marittime Genova, passeggeri e conti in crescita.

(ANSA) - GENOVA, 24 MAG - Fatturato in crescita del 5% e un utile netto di 840 mila euro: Stazioni Marittime spa, la società che gestisce gli accosti dei traghetti e delle navi da crociera nel porto di Genova chiude il 2016 con un bilancio positivo. I passeggeri sono cresciuti complessivamente del 4,4% arrivando a quota 3.110.432. In particolare i passeggeri dei traghetti sono arrivati a 2.093.064 con un incremento del 4,4%, consolidando la tendenza al rialzo registrata dal 2013, quelli delle crociere hanno segnato una crescita del 20% superando il traguardo del milione (1.017.368). L'assemblea della società che ha approvato oggi il bilancio ha nominato anche il nuovo consiglio di amministrazione. Il nuovo presidente è Giacomo Costa che prende il posto di Ferdinando Lolli che ha presieduto Stazioni Marittime spa (51% gruppo Msc, 22% Autorità portuale, 13% Costa crociera, 7% Moby, 5% Comune di Genova, 2% Tirrenia) per sei anni, mentre Edoardo Monzani è stato confermato amministratore delegato. Esce anche Fabio Capocaccia, per più di vent'anni in consiglio. Gli altri consiglieri sono Franco Fabrizio, Massimo Mura, Antonio Pedevilla, Pietro Pellerano, Franco Ronzi, Federico Solimena ed Enrico Vergani. Tornando ai passeggeri, le previsioni per il 2017 sono di una crescita ulteriore, attorno al 4-5% per i traghetti mentre per le crociere si ipotizza un lieve calo a quota 950 mila anche se Msc conferma la sua massiccia presenza con 850 mila passeggeri, così come Princess Cruises che ne porterà 33.500. Nel 2016 nel settore traghetti i traffici sono aumentate anche le auto e le moto trasportate, mentre ha registrato una flessione del 5,89% il traffico commerciale: 1.801.886 metri lineari. I passeggeri sono aumentati soprattutto nelle

Gli armatori contro gli attacchi informatici

(ANSA) - GENOVA, 24 MAG - La minaccia degli attacchi informatici si allarga anche al mondo del mare con il rischio di intrusioni informatiche nei sistemi di gestione dei traffici marittimi. Istituzioni nazionali e internazionali stanno attivando indicazioni operative per contrastare il fenomeno, ma per evitare il rischio di naufragare in un mare di burocrazia gli armatori chiedono al ministero dell'Interno e a quello dei Trasporti di lavorare insieme. Una richiesta partita oggi a Roma dal seminario "La cyber security per il cluster marittimo nazionale" organizzato da Confitarma con esponenti delle imprese, rappresentanti delle istituzioni e esperti informatici.

"La metodologia sperimentata da amministrazione e industria per individuare e attuare insieme le azioni di contrasto alla pirateria marittima nei mari del mondo si è rivelata vincente e deve essere presa a riferimento anche nella gestione di questa nuova minaccia per il cluster marittimo" dichiara Cesare d'Amico, consigliere di Confitarma e presidente del gruppo di lavoro Operatività nave. Dopo aver fronteggiato gli attacchi dei pirati in carne e ossa sui mari del mondo, insomma, lo shipping deve attrezzarsi anche contro gli attacchi cibernetici che possono trovare nei sistemi di trasporto un punto nevralgico.

"Oggi abbiamo condiviso con Viminale, ufficio di Polizia postale, Guardia costiera e rappresentanti dell'armamento, la necessità di creare un gruppo di lavoro per individuare insieme le misure che possono essere gradualmente messe in atto dalle nostre compagnie per aumentare la sicurezza senza gravare i costi del trasporto, altrimenti andiamo a creare montagne di carte e procedure che metterebbero in crisi di competitività le nostre navi" spiega Luca Sisto, vicedirettore generale di Confitarma a capo del servizio politiche dei trasporti. (ANSA).

CORSINI: LA GARA VADA AVANTI

Bacini in degrado sopralluogo dei consiglieri

■ PARADISI IN CRONACA

ECONOMIA DEL MARE » IL SOPRALLUOGO I bacini fra guai e intoppi «Ora la gara vada avanti»

Scossone del presidente dell'Authority per arrivare all'affidamento della gestione
Sotto gli occhi della commissione consigliare la situazione di degrado e abbandono

di Enrico Paradisi
LIVORNO

Gita fuori porta (a mare) per la commissione lavoro che ieri mattina, guidata dal presidente dell'Authority di sistema Stefano Corsini, ha varcato i cancelli dei cantieri Azimut, per visionare lo "stato dell'arte" del comparto dei bacini di carenaggio. Una gitarella che per lo più si è ridotta, come era prevedibile, a un già visto e a un già sentito, se si esclude lo slancio dello stesso presidente. «La priorità è liberare il bacino dalla nave, perché la gara deve andare avanti», ha subito messo in chiaro Corsini nel corso del tour che si è protratto per un paio d'ore (insinuandosi brevemente anche nel cuore della viva attività di Azimut, per una rapida occhiata ai grandi yacht in lavorazione).

L'Urania, protagonista del tragico incidente del 25 agosto di due anni fa in cui morì un operaio, giace sempre su un fianco all'interno del bacino galleggiante, mentre il grande bacino in muratura è fuori servizio, con le sue gru e strutture di servizio dismesse, il cemen-

to che in più parti cade a pezzi e i locali di servizio e locali pompe allagati.

Enrico Pribaz, dirigente tecnico dell'Authority, ha spiegato ai consiglieri il funzionamento tecnico delle due strutture, sottolineando che al momento, dopo il dissequestro, il bacino galleggiante è tornato nella disponibilità di Azimut, ma deve essere liberato dalla nave, mentre quello in muratura è allagato e fuori servizio e ha bisogno di un ripristino, come peraltro è previsto dal bando di gara. Siamo ancora nella fase di valutazione del danno e della conseguente procedura di rimozione del relitto per poi passare alla riparazione del bacino, ha fatto sapere il segretario generale Massimo Provinciali. Tuttavia l'operazione risulta più complicata del previsto perché la rimozione spetterebbe al proprietario della nave, ma c'è in corso un contenzioso: si sta valutando ancora come muoversi, per procedere ad un'eventuale ingiunzione perché la nave è comunque all'interno di un bene dell'Authority.

«Un area del genere abbandonata è uno scempio», ha rimarcato l'assessora France-

sca Martini con elmetto di protezione bianco in testa, al pari degli altri che hanno preso parte al sopralluogo. «Spero che ci siano buone speranze per far ripartire la gara - ha aggiunto - ma i tempi sono lunghi e travalicano anche quelli della riconversione industriale. Quello in muratura è uno dei bacini più ambiti d'Europa, ci hanno detto che per ripristinarlo occorrono due anni e mezzo di lavoro». Poi ha rincarato: «Dispiace che tra le proposte raccolte da Invitalia, non ci siano proposte di investimento sul porto, credo che questo stallo scoraggi».

Per Jari De Filicaja (Pd), uomo di banchina, niente di nuovo: «Non abbiamo avuto nessun elemento di novità. Il tour è comunque servito per passare dalla "teoria" alla "pratica", e credo che le cose stiano come ci aveva già rappresentato a suo tempo l'Authority».

Tra i consiglieri di maggioranza, Francesco Bastone appare soddisfatto dalle parole di Corsini: «Abbiamo visto una realtà, e parlo dei bacini, che è come sospettavamo, cioè quasi in stato di abbandono. Accanto a questa però c'è una grande realtà che è quella di

Azimut, e a vederle da vicino si apprezza il fatto che le due realtà possano coesistere. È necessario comunque fare presto, così come ci ha confermato il presidente Corsini: il suo impegno, ci ha detto, è far ripartire prima possibile il comparto bacini».

Più deluso appare invece il collega di partito Valter Sarais che avrebbe voluto altre risposte, magari sulle responsabilità che hanno portato i bacini allo stato di oggi, e ha rimandato tutto a quelle che annunciano saranno le prossime audizioni sul tema in commissione.

Al tour hanno partecipato poi i consiglieri di Livorno Libera, Giuseppe Grillotti e Sandra Pecoretti, mentre per la maggioranza c'erano anche, oltre al presidente di commissione Daniele Galli, Marco Galligani, Edoardo Marchetti.

Tra gli invitati come consulente dal M5s anche Adalberto Roncucci, capobacino dal 1975 al 2000. «Speriamo di riuscire a rimetterlo in moto: da anni sto cercando - ha detto - di far capire che di un bacino come questo, ad esempio, c'è una richiesta enorme per le navi da crociera. E se è vero che servono soldi per risistemarlo è vero anche che permetterebbe di farne altrettanti».

Incidente in porto Travolto dalle barre dentro al container

L'infortunio sul lavoro alla ditta di spedizioni Fratelli Bartoli
Il 40enne colpito a una gamba da alcuni semilavorati d'acciaio

LIVORNO

Stava svuotando un container quando, improvvisamente, è stato colpito a una gamba da alcune barre d'acciaio. Il dolore, le urla, la paura. E i soccorsi. Al varco Valessini, nell'area di competenza della ditta di spedizioni Fratelli Bartoli, sono intervenuti subito i vigili del fuoco, che hanno liberato l'operaio dal peso di quei semilavorati metallici. Il 40enne livornese è stato poi portato al pronto soccorso da un'ambulanza della Misericordia di via Verdi, arrivata in via Salvatore Orlando nel giro di pochissimi minuti. E per fortuna le visite e gli esami non hanno riscontrato gravi conseguenze per l'uomo, rimasto sempre cosciente dopo essere stato colpito alla gamba.

L'infortunio sul lavoro si è verificato poco prima delle 10 di ieri. Le prime segnalazioni al 118 parlavano di «un



L'ambulanza della Misericordia con il ferito a bordo (Repetti/Pentafoto)

uomo rimasto schiacciato da un container al porto», ma fortunatamente le cose non sono andate così. L'operaio livornese della Fratelli Bartoli era infatti dentro a un container ed è stato investito da alcune billette d'acciaio, barre pesanti che erano all'interno e l'hanno colpito all'altezza del ginocchio. Le urla del 40enne hanno fatto pensare

al peggio, ma in realtà non è mai stato in pericolo di vita e infatti successivamente è stato trasferito al pronto soccorso in codice giallo. Le sue condizioni sono migliorate con il passare delle ore e l'iniziale preoccupazione è stata spazzata via dai controlli del caso.

Gianni Tacchi

CRIPRODUZIONE RISERVATA

Operaio ferito Incidente sul lavoro nel porto di Livorno

INFORTUNIO sul lavoro in porto a Livorno per un operaio di un'azienda di trasporti che è rimasto ferito ad una gamba mentre stava movimentando barre cilindriche di alluminio: durante le operazioni uno dei supporti ha ceduto colpendo l'operaio ad una gamba. Per liberare l'uomo è stato necessario l'intervento dei vigili del fuoco.

Il Corriere Marittimo

Livorno, bacini di carenaggio: Sopralluogo Commissione Consiliare del Comune

LIVORNO- Questa mattina la Terza Commissione Consiliare - Economia e Lavoro - del Comune di Livorno, convocata dal suo presidente Daniele Galli, ha effettuato un sopralluogo ai bacini di carenaggio all'interno del Cantiere Azimut/Benetti. La delegazione dei consiglieri comunali è stata accompagnata dal **Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini**, dal **Segretario Generale Massimo Provinciali** coadiuvati dal Dirigente Tecnico Enrico Pribaz e da Massimo Vivaldi dell'Area Sicurezza dell'AdSP.

I vertici e i dirigenti hanno presentato una dettagliata relazione in merito allo stato attuale in cui si trovano il bacino in muratura che ospita il bacino galleggiante "Mediterraneo", occupato dal relitto della nave oceanografica "Urania" a seguito del tragico incidente occorso alla fine di agosto del 2015, nel quale perse la vita un giovane operaio.

Dal marzo scorso il bacino è stato dissequestrato dalla Magistratura ed è rientrato in possesso alla AdSP ed Azimut/Benetti. Dopo circa 18 mesi di inattività i bacini necessitano di un'opera di ripristino dell'impiantistica infrastrutturale e dei servizi legati alle loro funzioni come del resto dovrà essere liberato dal relitto dell'Urania; il progetto di ripristino prevede anche la costruzione di una nuova cabina elettrica di alta/media tensione a servizio dei bacini che vede la sua collocazione alla rotatoria di Via Edda Fagni.

"E' nostra precisa volontà procedere speditamente alla riattivazione dei bacini", **ha dichiarato Corsini**, infatti è prevista per la fine di Agosto la perizia di parte nel procedimento per la valutazione dei costi di ripristino dei bacini, elementi essenziali per valutare le ricadute sui tempi di gara per l'affidamento della gestione del comparto dei bacini.

-segue

Il primo step sarà quello di liberare il bacino “Mediterraneo” dal relitto dell’Urania, a tale scopo la AdSP chiederà al giudice civile, se non ci saranno altre opportunità, un atto di ingiunzione alla proprietà della nave, che in questo caso ha anche la funzione di armatore. Peraltro, l’armatore aveva dichiarato all’assicurazione marittima lo stato di “abbandono nave”, atto che è stato rifiutato dalla stessa compagnia assicurativa.

Insomma, la realizzazione dell’avvio di questa operazione di ripristino dei bacini vede ad oggi una partita a tre, AdSP, Azimut/Benetti e armatore che dovranno raccordarsi per sgombrare il campo e dare inizio alla gara tanto attesa per la gestione dei bacini di carenaggio.

I consiglieri della Terza Commissione hanno valutato positivamente l’incontro , che ha dato loro l’opportunità di vedere direttamente lo stato dell’arte in cui versano i bacini di carenaggio, e apprezzata la linearità tra comunicazione da parte dell’AdSP e lo stato reale delle cose.

A margine della visita, il Presidente Corsini ha comunicato che la Regione Toscana ha designato **Giovanni Bonadio**, Amministratore Delegato e Presidente della Società **Logistica Toscana**, quale suo rappresentante all’interno del Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

-segue

Gli altri membri individuati per legge sono il Presidente Corsini e l'attuale comandante della Capitaneria di Porto, **Contrammiraglio Vincenzo Di Marco**. All'appello mancano i nominativi del Comune di Piombino e del Comune di Livorno, quest'ultimo scioglierà la riserva il prossimo 3 Giugno. L'insediamento di questo tanto atteso organo istituzionale permetterà di iniziare il vero lavoro di gestione e programmazione dei porti di Livorno e Piombino.

FRONTE DEL PORTO DESIGNATO IL NUMERO UNO DI LOGISTICA TOSCANA, FEDELISSIMO DEL GOVERNATORE

La Regione piazza Bonadio nel comitato di gestione

LIVORNO
DOPO una serie di ripensamenti, il consiglio regionale della Toscana ha designato l'ingegner Giovanni "Vanni" Bonadio, da anni presidente di Toscana Logistica, a far parte del comitato di gestione del sistema portuale di sistema del Tirreno settentrionale Livorno/Piombino. Ha poi confermato l'ingegner Enrico Decattini, dirigente dell'assessorato trasporti della Regione, per il comitato di gestione del sistema del mar ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara). Vanni Bonadio presiede dal 2013 Logistica Toscana, società "in house" della Regione e delle Camere di Commercio, con compiti di studio e coordinamento delle iniziative trasportistiche per favorire tutte le iniziative volte alla costruzione di un sistema di relazioni funzionali tra porti, inter-



INGEGNERE Vanni Bonadio, da anni presidente di Toscana Logistica entra a far parte del Comitato di gestione dell'Ap Livorno-Piombino

porti ed aeroporti, autostrade e ferrovie.

CLASSE 1942, è laureato in ingegneria industriale a Pisa dove vive; ha svolto incarichi professionali importanti anche per la provincia di Pisa (indagine per la valorizzazione del patrimonio immobiliare), è stato responsabile del sistema Honeywell a Milano, esperto di urbanistica e di edilizia residenziale, membro del comitato di gestione dell'interporto di Torino, presidente dello sviluppo della Valdera, curatore del rilancio di due importanti aziende a Larderello; ed altro ancora. Molta attenzione Bonadio ha dedicato negli ultimi anni anche all'inte-

grazione del sistema trasportistico su ferro tra i porti di Livorno e Piombino (il progetto "Raccordo") e l'interporto Vespucci di Guastuzze. Con la designazione di Bonadio, la Regione ha completato il proprio impegno in base alla legge di riforma portuale per la "governance" del sistema portuale Livorno/Piombino. Rimane aperto, per completare il comitato di gestione, il "problema Nigrarin", ovvero la designazione del sindaco di Livorno da parte del Comune, respinta in prima istanza dal presidente Ciruni ed oggi in attesa della preannunciata decretazione del governo sul "niet" ai sindaci.

A.F.

Il Tirreno

Nogarini: stati generali del lavoro con Piombino e i bacini nell'accordo di programma

«Vogliamo organizzare gli stati generali del lavoro» e «vogliamo farlo insieme a Piombino», perché «la crisi economica e industriale che stiamo vivendo non può né deve essere affrontata in maniera indipendente» e «i nostri territori sono molto simili, i nostri porti sono ora governati dalla stessa mano, e le problematiche con cui siamo costretti a misurarci sono le medesime». Lo ha detto ieri il sindaco Filippo Nogarini in apertura del consiglio comunale, lanciando l'appello a «sederci tutti assieme attorno a un tavolo, istituzioni, sindacati, forze politiche e sociali, senza pregiudizi di sorta e, mi auguro, senza indossare gli occhiali dell'ideologia», e proponendo di farlo nel momento «compreso tra il primo turno delle amministrative e il ballottaggio».

In consiglio Nogarini, dopo la visita in mattinata nell'area dei bacini di carenaggio, ha annunciato anche l'intenzione di andare oggi (a quanto si è appreso nel corso di un incontro a Roma) a «ricontrattare i termini dell'Accordo di programma per Livorno, inserendo all'interno anche la riattivazione immediata dei bacini di carenaggio, che in un colpo solo potrebbero portare centinaia di posti di lavoro».

NAPOLI: CONFERENZA STAMPA SU "PORTO APERTO"

Napoli, 24 maggio 2017 – Il Presidente dell'Autorita' di Sistema Portuale del Mar del Tirreno Centrale, Pietro Spirito, presentera' ai giornalisti nella Sala Riunioni dell' AdSP l'evento "Porto Aperto" in programma domenica 2 luglio 2017 nel Porto di Napoli.

Il Presidente illustrera' le iniziative che si terranno nella giornata del 2 luglio e l'attivit  di comunicazione che partira' dal 1° giugno per la diffusione dell'evento.

Il Corriere Marittimo

SEPN Napoli, l'Authority mette in vendita le quote

NAPOLI- L'AdSP del Mar Tirreno Centrale intende dismettere il 25% delle quote in suo possesso della società SEPN (Servizi Ecologici Portuali). La società, costituita nel 1998, si occupa della raccolta dei rifiuti nel porto e della pulizia delle aree portuali dei porti di Napoli e Castellammare di Stabia. L'Authority procede alla vendita con l'Avviso per invitare *“eventuali compratori a manifestare l'interesse vincolante all'acquisto delle quote”* .

Contestualmente, l'Autorità procederà alla pubblicazione del bando di gara per l'assegnazione dei servizi di pulizia in ambito portuale. L'Avviso con le modalità di partecipazione per l'acquisto sono state pubblicate sul sito www.porto.napoli.it Il termine per la presentazione della manifestazione d'interesse scade il 7 giugno prossimo

Porto di Gioia

Arruzzolo «Tempi stretti per risolvere la vertenza»

gioia tauro «Il rinvio della riunione del tavolo romano sul futuro del porto di Gioia Tauro ci spinge a essere vigili e solerti su ogni tentativo di dilatare i tempi di soluzione dei problemi che affliggono la struttura». Lo afferma il capogruppo del Ncd in Consiglio regionale Giovanni Arruzzolo.

«Secondo quanto appreso - continua Arruzzolo - la decisione di riconvocare entro pochi giorni l' incontro al Ministero è da ascrivere all' imponente documentazione presentata dal terminalista per rappresentare le proprie condizioni alle parti, talché si possa verificare e valutare in tempi brevi quanto esposto dall' operatore. Va da sé che la "vertenza Gioia Tauro" non può rimanere questione localistica, ma trovare piena comprensione nelle strategie del Paese in materia di transshipment, logistica e intermodalità, un disegno unico su cui tenere insieme specifici dei territori e il futuro della rete dei trasporti nazionale».

In attesa di conoscere, sin dal prossimo incontro romano, «gli orientamenti del terminalista in ordine alla ricollocazione dei così detti esuberanti il cui numero elevato non può non destare preoccupazione e senso di sfiducia», Arruzzolo torna sulla questione della nomina definitiva all' **Autorità portuale**: «È necessario rimuovere velocemente ogni impuntatura campanilistica e procedere urgentemente nell' indicare Gioia Tauro sede naturale dell' **Autorità** per le sue dimensioni e per le prospettive future».

Interrogazione Romano su porto Palermo

Una interrogazione al ministro dei trasporti Graziano Delrio per chiedere «il motivo della mancata inclusione del porto di Palermo tra gli hub in grado di intercettare i flussi provenienti dall' Asia».

A presentarla è stato Saverio Romano, capogruppo di Scelta Civica - Ala alla Camera dei deputati. «Nel suo recente incontro, a Pechino, con il presidente della Repubblica cinese, il premier Paolo Gentiloni ha posto l' accento sulla centralità del Mediterraneo. Ebbene, nonostante questa precisa indicazione strategica, sono state fatte altre scelte, come quella di Venezia, di Trieste e di Genova.

In questa strategia politico-commerciale manca il Mezzogiorno, manca la Sicilia, manca Palermo e il suo porto».

Ma quale concorrenza...

Le problematiche del trasporto marittimo sullo Stretto sono già state al centro di una istruttoria dell' **autorità** garante della concorrenza e del mercato diretta da Giovanni Pitruzzella. L' ultimo intervento è il provvedimento n. 25231 dell' 11 dicembre 2014, sotto il titolo "Servizi di cabotaggio marittimo Stretto di **Messina**". L' indagine passa in rassegna non solo la Caronte & Tourist, ma anche il ruolo e la funzione di Rfi, la Rete ferroviaria italiana, Blufferries e la società Meridiano, dall' analisi della quale emerge che Cesare Diano ha solo il 10% della società, il resto è posseduto da società fiduciarie che anno capo a Monte Paschi e alla Aletti Finanziaria.

L' ombra dei Fondi di investimento, spesso schermati in Lussemburgo, emerge spesso nel settore: il fondo Equinox di Salvatore Mancuso, manager cresciuto alla Rodriquez di **Messina**, fa capolino spesso nel settore, anche nel capitale dell' armatore Vincenzo Onorato che ora sbarca con le sue navi a Catania.

Passate in rassegna le tratte, l' analisi si sofferma sull' accordo di "interlining", la gestione comune del Porto di Tremestieri, raggiunto da tutti gli operatori del sistema per la gestione integrata dei servizi di ricket e Imbarco. Porto spesso insabbiato che lascia

partire dalla Rada San Francesco, al rilascio della cui concessione anche quest' anno si è presentato solo l' operatore Tourist & caronte, con un rialzo del 7% sulle somme di 700mila messe a bando per tre anni dall' Autorità **Portuale**.

Il provvedimento dell' Antitrust alla fine è quanto mai salomonico: "In base alle informazioni disponibili sono venuti meno i motivi di intervento nei confronti delle società Caronte & Tourist, Rete ferroviaria e Rfi, Blufferries e Meridiano, oltre che Ustica Lines e terminal Tremestieri".

In pratica, emerge che tutti gli attori del sistema sono d' accordo. Sotto gli occhi di tutti. Quindi il problema della eventuale concorrenza azzerata è così grande... al punto che non c' è.

Il Governo nazionale punta tutte le sue "fiches" sul rafforzamento di Genova e sull' asse del Nord Est Venezia-Trieste

Al "casinò" dei porti perde solo la Sicilia

Un miliardo di euro per la diga in Liguria. E Delrio: niente incertezze sulle opere strategiche

Lucio D' Amico Messina Il Governo finanzia la nuova diga di Genova. L' annuncio, in pompa magna, è del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture (del Nord Italia, aggiungiamo noi), Graziano Delrio. Un' opera da un miliardo di euro. «La ricostruzione della diga foranea del porto di Genova - scrive uno dei massimi esperti del settore, Nicola Capuzzo sulla rivista dei Trasporti -, l' opera più costosa tra le nuove infrastrutture marittime programmate in Italia e il cui costo è stimato in un miliardo di euro, avrà il supporto finanziario del Governo e di Cassa Depositi e Prestiti». Delrio lo ha ufficializzato in occasione degli Stati generali della **logistica** per lo sviluppo delle infrastrutture del Nord Ovest, il vero polo di riferimento dell' intera strategia politica nazionale riguardante **portualità** e **logistica**, assieme al dirimpettaio Nord Est con Venezia e Trieste. L' opera, è stato detto, consentirà le manovre in porto delle portacontainer di ultima generazione.

Leggiamo altre dichiarazioni del ministro: «Abbiamo la disponibilità di Cassa Depositi e Prestiti a costruire un fondo ad hoc per finanziare le opere **portuali** - afferma Delrio -, un fondo per i porti perché sono centrali nella nostra ottica. Quindi siamo pronti per partire subito ed allargare nella zona di Sampierdarena il primo imbocco e poi costruire il resto. Sappiamo che quell' opera è strategica per la competitività di Genova e, come non c' è stata e non ci sarà incertezza nel collegamento per il Terzo Valico ferroviario, non ci deve essere incertezza quando individuiamo un' opera strategica per il futuro del Paese. E nel momento in cui abbiamo deciso, il Paese deve correre». Poi, un altro annuncio relativo alla Gronda autostradale, il progetto di raddoppio dell' attuale A10 tra Genova Ovest e Vesima, per circa 33 chilometri di cui il 90% in galleria, che secondo Società Autostrade sarebbe «il tunnel dal diametro di scavo più grande al mondo». Un' opera da oltre 3,5 miliardi di euro, finanziata con un aumento dei pedaggi autostradali a livello nazionale. Durante gli Stati generali della **logistica** sono stati firmati anche due protocolli d' intesa, che coinvolgono le Autorità di sistema **portuale** della Liguria, compresa quella di La Spezia-Marina di Carrara il cui segretario generale (s' insedierà l' 1 giugno) è il messinese Francesco Di Sarcina.

-segue

Accordi «finalizzati ad implementare la competitività dei sistemi portuali del Mar Ligure e riguardanti un ferrobonus regionale firmato dalle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte.

Bene, e a noi siciliani di tutto questo cosa importa? Apparentemente nulla. E invece è l'ennesima conferma di quella che appare sempre più inequivocabilmente come la strategia strabica di un Governo che guarda solo in una direzione, verso il Centro-Nord. E non è una considerazione figlia del solito vittimismo meridionale. Il Governo non ha esitazioni a spendere un miliardo di euro per una diga a Genova, mentre qui piovono le briciole e vengono spacciate per grandi investimenti. E più chiaro di così il ministro Delrio - che sarà a Messina lunedì 29 maggio per la Conferenza programmatica delle sette Città metropolitane del Sud - non avrebbe potuto essere: «Non ci deve essere incertezza quando individuiamo un'opera strategica per il futuro del Paese». Lo affermiamo senza tema di smentita: se il Ponte sullo Stretto fosse un'opera collocata al Nord, Delrio l'avrebbe considerata assolutamente strategica. Senza alcuna incertezza.

«È l'ennesima dimostrazione - afferma Giovanni Mollica a nome della Rete civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno - del fatto che il Governo Gentiloni-Delrio non intende minimamente deflettere dalla sua strategia nordcentrica di sviluppo della portualità. Eppure ci sono ancora politici e studiosi messinesi convinti che Gioia Tauro sarà a breve attrezzata per... competere con Genova e Marsiglia.

Non basta loro quello che è scritto nel Piano strategico della Portualità, né la ridicola storia della Via della Seta che deve arrivare a Trieste e Venezia perché lo dicono la Storia e Delrio, anche se non è economicamente conveniente. Solo per i porti liguri si sta arrivando a una decina di miliardi di investimenti. Per non parlare della follia rappresentata dal progetto dell'isola davanti a Venezia, nel silenzio degli ambientalisti. Più chiaro di così! Ma non c'è più sordo di chi non vuole sentire: era marzo quando Gilberto Danesi, numero uno del "Voltri European Terminal" ha lasciato intendere che «il suo terminal proporrà alle compagnie di navigazione di sfruttare le banchine di Voltri Prà non solo come scalo di destinazione finale, ma anche come porto di transhipment evitando così scali intermedi in porti come Gioia Tauro o Malta dedicati quasi esclusivamente al trasbordo. Altro che Gioia Tauro e Augusta!».

augusta, oggi l' esposto ambientalista alle procure di catania e siracusa

«Rischio nucleare al porto»

Augusta. Il porto di Augusta senza un piano per far fronte a un eventuale pericolo radioattivo. A segnalarlo sono i rappresentanti dei comitati No Muos e dell' associazione Peacelink, che proprio questa mattina presenteranno un esposto alle procure di Siracusa e Catania per denunciare la mancanza di un piano di emergenza esterna accessibile ai cittadini e dunque le inadempienze degli enti preposti alla tutela della sicurezza pubblica in relazione al rischio atomico nel Siracusano. «Fino a oggi - sottolineano Gianmarco Catalano per No Muos e Luciano Manna per Peacelink - sembra essere assente un piano di emergenza per il transito e la sosta del naviglio nucleare nel porto di Augusta e non risulta che i residenti dei Comuni della provincia ne siano mai stati messi a conoscenza». Nell' attesa che la magistratura compia adesso le opportune indagini, i comitati No Muos e l' associazione Peacelink chiedono alle autorità marittime di vietare immediatamente, come fondamentale misura di prevenzione, il transito e la sosta dei sottomarini e delle navi nucleari nella rada di Augusta. «Invitiamo tutti i sindaci e i consigli comunali del Siracusano, a partire da Augusta, Priolo, Melilli e Siracusa - proseguono Catalano e Manna - a fare propria questa richiesta, necessaria per la salvaguardia dell' ambiente, della sicurezza e della salute dei loro cittadini». Alle procure di Siracusa e Catania i comitati No Muos e l' associazione Peacelink chiedono di appurare i fatti, individuare eventuali illeciti penali e accertare chi li ha compiuti. L' esposto nasce dalle preoccupazioni sulla «massiccia militarizzazione del Siracusano e della Sicilia», manifestate di recente dagli stessi attivisti. Silvio Brecci.

SILVIO BRECCI