



Venezia:

"...Comune e Porto, scontro in marittima..." (Il Gazzettino)

Genova:

"...Infrastrutture e marketing, il tesoretto dei porti..." (La Repubblica)

"...Culm v una poltrona per due..." (Il Secolo XIX)

"...Sconosciuto il lavoro usurante nei porti..." (Messaggero Marittimo)

"...Dalla centrale energia per il porto..." (Il Secolo XIX)

Savona:

"...Mondomarine, la nuova concessione avvicina la salvezza..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Liberty Peace approda al porto di Livorno..." (Informazioni Marittime)

"...Dalla Sigma a Mamma Franca..." (Il Telegrafo)

"...Ok al progetto Tirrenica..." (Messaggero Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Inevitabile lo scontro Stato—Regione..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"... La corsa alle Zes e la furbizia del Nord..." (Gazzetta del Sud, Il cittadino di Messina)

Comune e Porto, scontro in marittima

► Il sindaco non accetta che sia messo in discussione l'accordo ► Il programma siglato un anno fa sull'area ex locomotive

► Ma il presidente Musolino replica: «Io non ho mai firmato ► Mi denunciano? Ho il dovere di garantire la legalità degli atti»

Scontro tra Comune e Porto. Il recupero dell'area ex locomotive in Marittima è messo in discussione. Il presidente della città portuale Pino Musolino, ha infatti deciso di ripensarci prima di ratificare l'accordo: «Temo ci siano degli errori - ha detto - E io devo garantire la legittimità degli atti». Ma il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro non ci sta e ricorrea come nel frattempo siano maturati degli interessi pubblici e privati. Ed ora c'è il rischio che l'Autorità sia trascinata in una serie di cause civili. Il progetto di riqualificazione dell'area ex locomotive prevede la realizzazione di numerosi posti auto, di cui 750 destinati ai residenti, quindi di

un albergo (su cui manca la condivisione in quanto c'è l'ipotesi di un museo della marineria della Serenissima) quindi la costruzione di nuovi locali e di una piazza. Ma per Musolino l'iter non è affatto concluso in quanto avrebbe dovuto firmarlo anche il suo predecessore, Paolo Costa, «ed ora - afferma il presidente - sto facendo verificare tutti i passaggi amministrativi sui quali nutro qualche dubbio». In campo ci sono anche gli interessi di soggetti privati che hanno predisposto progetti di investimento e depositando, a titolo di garanzia, fidejussioni per 92 milioni.

Fullin e Trevisan a pagina III



IL PROGETTO L'area interessata alla Marittima in un rendering

La città, il suo porto

Marittima, un "no" ad alta tensione

► Il presidente Musolino frena ancora sulla ratifica dell'accordo ► «Voglio vederci chiaro, io devo garantire la legittimità degli atti»

► Il sindaco ricorda: «Sono maturati interessi pubblici e privati» ► Il rischio è che l'Autorità sia trascinata in una serie di cause civili

IL NODO DA SCIOGLIERE

VENEZIA Tra il dire e il fare non ci sarà di mezzo sempre il mare, ma ci potrebbero essere molte insidie dietro l'angolo. Quando il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino, pochi giorni fa ha annunciato di voler rivedere l'accordo di programma per lo sviluppo dell'area ex deposito locomotive e ridosso della Marittima, sono in molti ad aver drizzato le antenne. Questo perché la firma del testo dell'accordo di programma risale ad un anno fa e in quest'arco di tempo è successo qualcosa, si sono create aspettative in seno a soggetti pubblici e privati e sono stati scritti bilanci sulla base di quelle carte

IL SINDACO

Lo stesso sindaco Luigi Brugnaro aveva detto all'indomani delle dichiarazioni di Musolino che su queste cose bisogna andarci cauti: «Attenzione - aveva osservato - perché ci sono interessi legittimi pubblici e privati che hanno preso corpo in questo periodo. Una cosa è il presidente di un ente, un'altra sono gli impegni presi da quell'ente. Sono sicuro che poi tutto questo troverà una ricomposizione».

Tra questi interessi ci sono sicuramente i posti auto per i residenti che si dovrebbero creare

in base all'accordo: 250 in dotazione al Comune più altri 500 da assegnare in gestione ad Avm secondo i criteri previsti per l'autorimessa comunale. Ci sono poi i 350 posti bici e moto del posteggio coperto da realizzare, ci sono le aspettative dei privati che vorrebbero investire in quella zona un centinaio di milioni anche per guadagnarci. E c'è l'interesse del Comune ad incassare gli oneri previsti e i lavori per lo spostamento dell'acquedotto (9 milioni e mezzo).

I PRIVATI

Ci sono anche soggetti privati che, in base a questo accordo, hanno predisposto un progetto con un piano di investimento e hanno depositato a titolo di garanzia fidejussioni per complessivi 92 milioni. C'è intanto un'aggiudicazione provvisoria per la ristrutturazione dell'edificio già occupato dalla Capitaneria: 12 milioni di lavori e una fidejussione per lo stesso importo. Per tutta l'area ex locomotive, è stata depositata all'inizio di maggio una proposta di project financing per 80 milioni con l'impegno - tutto a carico del privato - di realizzare l'intervento che comprende autorimessa, albergo, piazza, servizi commerciali e di svago. Anche qui una fidejussione

di 80 milioni, ma su questo il Porto non si sarebbe ancora pronunciato. Se l'accordo dovesse saltare, è matematico che questi porterebbero l'Autorità di sistema porto in Tribunale per il risarcimento del danno. Infine, poiché l'amministrazione è stata delegata dal Consiglio comunale di ratificare l'accordo, il sindaco potrebbe chiamare Musolino alla firma in qualunque momento e nel caso in cui non si presentasse senza motivazioni adotte in precedenza, avrebbe gli stessi problemi di un contraente che, dopo aver firmato un preliminare, non prende parte al rogito.

Insomma, il Porto potrebbe andare incontro ad un sacco di guai se al momento non è una decisione ufficiale, visto che non è stata trattata - a quanto risulta - in consiglio di amministrazione né in Comitato portuale.

«Manca ancora l'ultima firma, la mia, e prima di apporla voglio che non ci sia nessun problema. Vogliono denunciarmi? Facciano pure, io ho il dovere di garantire la legalità degli atti» risponde Musolino.

MANCA UNA FIRMA

L'iter, insomma, per l'Autorità non è affatto concluso, avrebbe dovuto firmare il suo predecessore Paolo Costa ma evidentemente non ha fatto in tempo. «Ed ora, siccome sarò responsabile e anche di quest'atto, sto facendo verificare ogni passaggio anche perché c'è più di un dubbio sui vari passaggi amministrativi che ci sono stati fino ad oggi».

«Problemi di firme o di dettagli tecnici? Qualcosa di più pesante?»

«Errori del Comune? No, errori nostri, dell'Autorità, e io ho il dovere di far sì che le leggi siano rispettate».

UN MUSEO DEL MARE

Questo per la parte tecnica, poi le perplessità del presidente del Porto com'è noto sono anche sui contenuti. «Visto che manca ancora l'ultima firma, abbiamo semplicemente chiesto di poter discutere l'accordo nell'interesse della città e degli stessi imprenditori. Mi chiedo: tra le competenze dell'Autorità che presiede rientra la creazione di nuovi alberghi in una città già oberata di posti letto? Io sono sicuro di no».

Così, però, vanifica e un progetto di sviluppo. «Magari, assieme al sindaco, lo possiamo migliorare. Il otto 4, per il garage multipiano sotto al people mo-

-segue

ver, è completamente legato dal lotto 6 dell'edificio 280 dov'è previsto l'albergo. Potremmo sviluppare il multipiano e dare effettivamente i posti auto che chiedono i veneziani, allo stesso tempo, invece di costruire un a-

lbergo, pensare a delle funzioni che a Venezia mancano e che potrebbero invece aiutare a gestire meglio i flussi turistici. Penso, ad esempio, a un Museo della Marineria, anche in collaborazione con la Biennale. È possibile che la Serenissima Repub-

blica non abbia un luogo dove spiegare a milioni di cinesi com'è nata e come ha conquistato i mari? Ogni città portuale ha un mese del genere e attira decine di migliaia di visitatori paganti ogni anno».

Il sindaco Brugnaro spiega

che il progetto è stato chiesto proprio dal Porto. «D'accordo ma era un altro vertice dell'Autorità. Sarebbe come dire che tutto ciò che aveva messo la piede la Giunta Orsoni dev'essere portato avanti da Brugnaro».

Michele Fullin
Elisio Trevisan



**IL PROGETTO
DI RIQUALIFICAZIONE
PREVEDE POSTI AUTO
(750 PER I RESIDENTI)
UN ALBERGO, LOCALI
E UNA PIAZZA**

**MANCA LA
CONDIVISIONE
SULL'HOTEL:
«MEGLIO UN MUSEO
DELLA MARINERIA
DELLA SERENISSIMA»**

Il progetto

Infrastrutture e marketing, il “tesoretto” dei porti

**I porti liguri raccolgono sulla merce in entrata circa cinque miliardi di euro
Tullo, Pd: “Tema obbligato per la prossima legislatura”**

MASSIMO MINELLA

In fondo non sono poi così difficili da fare, i conti dei porti liguri. Anzi, per certi aspetti possono pure far piacere, se si guarda a quanto vale la regione dal punto di vista della raccolta di imposte sul valore aggiunto. C'è anche il rovescio della medaglia, vale a dire il fastidio di parecchi che non apprezzano di vedersi sfilare ogni anno miliardi di euro, lasciando qui poco più che le briciole. «Ma non è questo il modo corretto di impostare una riflessione su cui, credo, siamo tutti quanti d'accordo – riflette Mario Tullo, capogruppo Pd in commissione Trasporti e relatore di maggioranza del correttivo Porti – Dopo la governance e il lavoro portuale, ritengo necessario che la prossima legislatura debba affrontare il tema di una maggiore autonomia dei porti, con interventi non a pioggia, ma mirati sugli scali che maggiormente sostengono il rilancio logistico e infrastrutturale del Paese». Conti

alla mano, l'Italia incassa sotto forma di Iva 22,1 miliardi di euro. Di tutto questo tesoretto, i porti liguri contribuiscono da soli per quasi un quarto, poco meno di 5 miliardi, per la precisione 4,820 come somma delle quote derivanti da Savona e Vado (un miliardo e 80 milioni), Genova (2 miliardi e 560 milioni) e La Spezia (un miliardo e 180 milioni). Se solo una piccola quota di quanto raccolto sotto forma di Iva (lasciando pure da parte le accise) venisse lasciata sul territorio di provenienza, gli enti pubblici che governano gli scali sarebbero in grado di accendere mutui in banca, onorando ogni anno le rate senza grandi problemi. Si potrebbero così realizzare opere fondamentali non solo per lo scalo o il territorio di riferimento, ma per l'intero Paese. Un esempio per tutti è la nuova diga foranea del porto di Genova, costo un miliardo di euro. Un'opera che dire grande è un eufemismo, tanto è scontato il concetto. Senza una diga costruita a protezione dello scalo a cinquecento metri da quella attuale non ci potremmo mai essere grandi navi, quelle di ultima generazione che già si cominciano a vedere dalle parti del Vte di Pra' e che potrebbero anche toccare Sampierdarena. Ma il discorso non riguarda solo le fullcontai-

ner, perché il fenomeno del gigantismo è altrettanto evidente sul fronte dei passeggeri, con navi da crociera che arrivano ormai alle duecentomila tonnellate di stazza lorda. Manovrare l'entrata e l'uscita dal porto di queste navi è un'operazione complessa e delicata che solo grazie alla professionalità e alla competenza dei servizi tecnico-nautici genovesi (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori) è oggi gestita senza particolari clamori. Ma è chiaro che anche su questo versante c'è un limite che riguarda appunto la capacità di consentire alle navi evoluzioni in sicurezza e senza problemi di incaglio in fondali troppo bassi.

C'è poi un altro aspetto che merita attenzione ed è legato al tema dell'autonomia: la natura degli enti portuali. A più riprese, il presidente di Genova-Savona Paolo Signorini ha parlato di enti spa e non tanto per gli aspetti contabili, quanto per i margini di manovra che questi enti potrebbero avere, così come accade nel Nord Europa. Un esempio? La possibilità di partecipare a società che hanno nella loro missione la promozione e il marketing territoriale. Un ente spa che sostiene la forza di un porto e che lascia ai privati la responsabilità della sfida commerciale. Non sarebbe male.

CONTRIBUZIONI PUBBLICITÀ

PORTO DI GENOVA. IN FORSE IL TERZO MANDATO DEL SUCCESSORE DI BATINI

Culmv, una poltrona per due In primavera il nuovo console

Benvenuti e il vice Ciuffardi verso la candidatura per guidare i camalli

IL RETROSCENA

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Il nuovo console dei camalli del porto di Genova verrà eletto la prossima primavera. E sarà chiamato a guidare la Compagnia Unica - il cui organico che opera in banchina è di 930 unità - per i prossimi quattro anni. Al momento non ci sono ancora state candidature ufficiali, ma secondo fonti vicine alla Culmv i favoriti sarebbero unicamente due: l'attuale console Antonio Benvenuti e il suo storico vice, Silvano Ciuffardi. I soci dovranno votare probabilmente nel mese di aprile, anche se il nome della futura guida dei camalli potrebbe sapersi già qualche settimana prima, per esempio nel caso in cui uno dei due decidesse di fare pubblicamente un passo indietro.

Benvenuti rappresenta la vecchia guardia e guida la Culmv dal 2009, anno in cui ha preso il posto di Paride Patini. Ha raccolto l'eredità e la leadership di quello che per anni è stato il leader dei portuali genovesi e la sua prima elezione è stata un plebiscito



Da sinistra: Silvano Ciuffardi e Antonio Benvenuti

con una percentuale di consensi che ha sfiorato il 95%, pari a 913 voti su 949 votanti (1.021 gli aventi diritto). Negli ultimi anni il suo ruolo non è mai stato messo in discussione ed è stato confermato al vertice dai soci della Culmv anche alle ultime votazioni. Ciuffardi, invece, è da sempre il braccio destro di Benvenuti e attuale vice-console della Compagnia. Viene indicato da molti, negli ambienti portuali genovesi, come il successore naturale al comando dei camalli nel momento in

cui Benvenuti deciderà di farsi da parte. «Nelle ultime settimane - spiega una fonte qualificata al *Secolo XIX/The MediTelegraph* - ci sono stati

LA FORZA LAVORO

L'organico
che opera
in banchina della
Compagnia Unica
è di 930 unità

alcuni incontri tra i soci proprio in vista delle prossime elezioni. Riunioni durante le quali si sono affrontate le problematiche che il futuro console dovrà affrontare. Le priorità per chi lavora in banchina».

Il board **Fell'Authority** di Genova-Savona, lo scorso ottobre, ha rinnovato l'autorizzazione alla Culmv fino al 2019, in modo tale da consentire ai camalli di operare in porto. Da Palazzo San Giorgio sono state approvate anche nuove regole per il lavoro della Compagnia: nei primi mesi del 2018, infatti, la Culmv dovrà presentare, pena l'avvio di un procedimento di «revoca dell'autorizzazione», un piano «pluriennale di sviluppo ed efficientamento». Il presidente del porto Paolo Emilio Signorini e il segretario generale Marco Sanguinetti hanno previsto per la Compagnia un «ulteriore contenimento dei costi di struttura», «l'incremento della produttività e le relative modalità di remunerazione» e «il conseguimento degli equilibri di bilancio con la definizione dei necessari correttivi rispetto alle attuali tendenze».

www.themeditelegraph.it

«Sconosciuto il lavoro usurante nei porti»

GENOVA - «Saranno valutate

strategie alternative di battaglia politica e negoziale per ottenere ciò che non abbiamo avuto con la Legge di Stabilità». Lo si legge in una nota di Fit Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti per il settore portuale dove viene sottolineato che

«il "correttivo porti" ha individuato alcune criticità della riforma alla legge 84/94, ma non ha colto un pezzo importante delle nostre rivendicazioni come l'approvazione del meccanismo di sostegno al reddito per l'accompagnamento all'esodo anticipato dei lavoratori non più idonei o in esu-
(continua in ultima pagina)

Sconosciuto il lavoro

bero dei porti, il cui lavoro particolarmente usurante non è riconosciuto dalla legge».

«I lavoratori dei porti - sottolinea-

no i sindacati di categoria - stanno per affrontare i prossimi anni in un contesto di mercato in profondo cambiamento e di estrema evoluzione anche in termini di avanzamento tec-

nologico senza aver completato il quadro dei meccanismi di tutela per condizioni fisiche sempre più minate dagli esiti di un'attività lavorativa usurante, mai riconosciuta, e sottoposta a gravi rischi per la salute e la sicurezza».

«Con la nuova legislatura - sostengono infine le organizzazioni sindacali dei trasporti - saremo impegnati a far estendere i benefici, al momento riconosciuti solo ad una parte dei lavoratori, anche ai dipendenti delle imprese e dei terminal portuali».

IL RETROSCENA

GENOVA. Il nuovo console dei camalli del porto di Genova verrà eletto la prossima primavera. E sarà chiamato a guidare la Compagnia Unica il cui organico che opera in banchina è di 930 unità- per i prossimi quattro anni. Almo mento non ci sono ancora state candidature ufficiali, ma secondo fonti vicine alla Culmv i favoriti sarebbero unicamente due: l'attuale console Antonio Benvenuti e il suo storico vice, Silvano Ciuffardi. I soci dovranno votare probabilmente nel mese di aprile, anche se il nome della futura guida dei camalli potrebbe sapersi già qualche settimana prima, per esempio nel caso in cui uno dei due decidesse di fare pubblicamente un passo indietro.

Benvenuti rappresenta la vecchia guardia e guida la Culmv dal 2009, anno in cui ha preso il posto di Paride Patini. Ha raccolto l'eredità e la leadership di quello che per anni è stato il leader dei portuali genovesi e la sua prima elezione è stata un plebiscito con una percentuale di consensi che ha sfiorato il 95%, pari a 913 voti su 949 votanti (1.021 gli aventi diritto). Negli ultimi anni il suo ruolo non è mai stato messo in discussione ed è stato confermato al vertice dai soci della Culmv anche alle ultime votazioni.

Ciuffardi, invece, è da sempre il braccio destro di Benvenuti e attuale vice -console della Compagnia. Viene indicato da molti, negli ambienti portuali genovesi, come il successore naturale al comando dei camalli nel momento in

DOPO IL CARBONE: LA PROPOSTA DELL'ORDINE DEGLI INGEGNERI

«Dalla centrale energia per il porto»

Genova come la California: l'impianto oggi dell'Enel potrebbe alimentare le navi

ALBERTO GUARATI

GENOVA. Nel dibattito sul futuro della centrale a carbone del porto di Genova (non operativa da aprile, concessione Enel in scadenza nel 2020) entra l'ordine degli Ingegneri.

Per Felice Lombardo, dirigente Arpal (Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente ligure) e responsabile del gruppo Ingegneria navale-portuale dell'Ordine genovese, la centrale non dovrebbe essere chiusa, semmai depotenziata e convertita con sistemi turbogas a ciclo combinato.

Obiettivo della proposta, indirizzata all'Autorità di sistema portuale, agli enti e operatori economici interessati, generare energia necessaria per

l'elettificazione delle banchine genovesi dedicate a passeggeri, container e riparazioni, in linea col Piano energetico ambientale del porto elaborato dall'Authority nel 2012.

Un processo funzionale alle normative internazionali, che

a partire dal 2020 prevedono l'abbattimento quasi integrale (0,1% dello zolfo contenuto nel combustibile) delle emissioni inquinanti delle navi ormeggiate nei porti. L'opzione più battuta dalle compagnie è l'uso di catalizzatori e sul lungo periodo del gas (infatti Lombardo ritiene che il carbone sarebbe il luogo ideale per una futura stazione di rifornimento di Gnl, piuttosto dei depositi chimici che su quell'area hanno presentato istanza all'Adsp),

ma la presenza di una Centrale dedicata potrebbe fare di Genova il primo porto per l'alimentazione da terra delle navi (cold ironing).

L'Enel, spiega Lombardo, è vincolata alla dismissione della Centrale, ma l'impianto potrebbe essere rilevato da un altro soggetto, come una società mista pubblico-privata (dove il privato sarebbe socio di mestiere: Tirreno Power, la stessa Sorgenia, Edison ecc...) ricercato tramite indagine conoscitiva sul modello seguito dalle istituzioni nella riconversione della centrale Enel di Ortona

(2009). L'energia prodotta dalla Centrale andrebbe sulla rete nazionale, l'ente potrebbe acquistarne una quota sul modello dei consorzi tra Piccole e medie imprese: un gruppo da 150 megawatt, metà della potenza attuale della Centrale, basterebbe a fornire i 50 gigawattora/anno necessari al porto. «Alimentando 10 ore da terra una nave da crociera ferma - dice Lombardo - si eviterebbe di bruciare fino a 20 tonnellate di combustibile, pari a 60 tonnellate non emesse di anidride carbonica, le emissioni annue di 25 auto».

L'Enel risparmierebbe i costi di dismissione, la Centrale non subirebbe gli interventi radicali necessari a un utilizzo non industriale (secondo le proposte di Comune, Università, associazioni) ma va ricordato che il cold ironing, pure sul mercato da quasi 20 anni, è pratica ordinaria in pochi porti del mondo (Svezia e California, in Italia dal 2015 c'è Livorno, dove però l'utilizzo è sporadico): ostacoli lo stacco e l'allaccio alla rete, l'adattamento alle varie frequenze delle navi, i costi addizionali a carico degli armatori.

LE AREE DECISIVE PER LA CESSIONE AL GRUPPO PALUMBO

Mondomarine, la nuova concessione avvicina la salvezza

Oggi la firma **dell'Autorità portuale**

IL CASO/1

GIOVANNI VACCARO

SAVONA. Sono quattro i nodi ancora da sciogliere per poter dare per salvi i Cantieri di Pisa e la savonese Mondomarine, aziende specializzate nella costruzione di yacht di lusso con rispettivamente 27 e 57 dipendenti. Il primo potrebbe essere sciolto già oggi, quando il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, con tutta probabilità firmerà l'atteso rinnovo della concessione relativa alle aree di Mondomarine all'imboccatura del porto di Savona.

La parte economica è già stata garantita dal maggiore azionista uscente, Alessandro Falciai, che già lo scorso 6 dicembre, tramite la sua società Millennium Partecipazioni, aveva predisposto il pagamento di 560mila euro per il saldo 2017 e l'anticipo del 2018 delle spet-



Una protesta dei dipendenti

tanze legate al rinnovo della concessione.

A questo punto il tribunale fallimentare di Savona potrà procedere con la liquidazione giudiziale, nominando un curatore (la data ipotizzata è il 2 gennaio) e indicendo la gara per assegnare l'azienda ad un nuovo soggetto. Sul fronte dei potenziali acquirenti è già pronto Palumbo Group Shipyard, che ha creato una società ad hoc, la Savona Superyacht Srl, ed ha raggiunto un'intesa con Mondomarine e i tre commissari attuali per subentrare e

riavviare l'attività nel giro di pochi giorni.

Il terzo nodo riguarda l'inchiesta che magistratura ha avviato per verificare eventuali reati commessi dal management di Mondomarine. Nei giorni scorsi guardia di finanza aveva effettuato una serie di perquisizioni negli uffici dell'azienda e dei principali manager. Fra gli indagati risultano lo stesso Falciai, che per un periodo era stato anche presidente di Mondomarine, e gli ultimi due amministratori delegati dell'azienda, Roberto Zambriani e Giuseppe Dilorenzo, oltre a due commercialisti milanesi. L'inchiesta è partita dopo le denunce di alcuni clienti, ma anche dalla stessa decisione del cda e di Falciai di avviare un'azione di responsabilità verso i consiglieri precedenti e il management.

Il quarto nodo tocca i dipendenti. Il gruppo napoletano, rappresentato da Giuseppe Palumbo, ha già pianificato di ripartire con i primi nove dipendenti nel cantiere savonese, arrivando a riassorbire l'intero organico dopo un accordo sindacale. «Stiamo lavorando tutti nella stessa direzione - spiega Paolo Pietrogrande, il manager che ha curato la transizione di Mondomarine - : il cda e l'ingegner Falciai hanno sostenuto uno sforzo in più pur di dare tutte le garanzie».

Liberty Peace approda al porto di Livorno



Giovedì 28 dicembre giungerà per la prima volta nel porto di Livorno, presso il terminal Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (Cilp), banchina Alto Fondale, la nave ro-ro *Liberty Peace* battente bandiera statunitense, consegnata il primo settembre di quest'anno alla compagnia Liberty Global Logistics di New York, rappresentata in Italia dalla agenzia Fratelli Cosulich. Il personale di Argosy, agente locale a Livorno, darà il benvenuto al comandante Jefferey Raider e seguirà le operazioni commerciali della nave.

Liberty Peace è l'ultima nave che affiancherà le sorelle *Liberty Promise* (2010), *Liberty Pride* (2009) e *Liberty Passion* (2017), quest'ultima arrivata nel porto di Livorno per il suo viaggio inaugurale il 25 marzo scorso nel servizio "intorno al mondo" operato dalla Liberty Global Logistics. Le quattro navi scalano regolarmente lo scalo toscano nella rotta dagli Stati Uniti verso il Mar Rosso e Medio Oriente, per proseguire verso il Giappone e la Corea e ritornare negli Stati Uniti, circumnavigando il globo.

Liberty Peace, gemella di *Liberty Passion*, è stata costruita nei cantieri coreani Hyundai. È lunga 199 metri, larga 32, ed è provvista di rampa con 150 tonnellate di portata e un'altezza di 5,10 metri. Grazie alla versatilità interna di queste due navi, si possono imbarcare mezzi con altezze e dimensioni diverse, quindi non solo auto e camion ma qualsiasi mezzo gommato, cingolato, macchine movimento terra, elicotteri, merce militare e merce convenzionale su mafi.

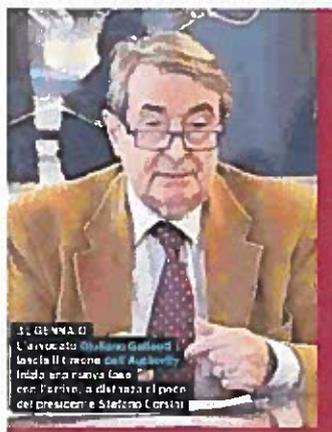
Dalla Sigma a Mamma Franca

UN ANNO intenso, ricco di avvenimenti. Tanti piacevoli, molti altri densi di angoscia e timori. Il 2017, purtroppo, rimarrà nella storia come uno dei periodi più drammatici per la nostra città. L'alluvione di settembre infatti ha lasciato morte e disperazione, segnando una macchia indelebile. Il viaggio fotografico de Il Telegrafo, da qui al 31 dicembre, parte però dai primi tre mesi dell'anno: gennaio, febbraio e marzo. Abbiamo cercato di evidenziare i fatti che più hanno coinvolto e fatto discutere i livornesi. Impossibile non ricordare quanto accaduto il 13 gennaio, con la Sigma che in una giornata di libeccio a livelli altissimi arriva fino alla Rotonda d'Ardenza, a pochi passi dai Tre Ponti. Giorni di curiosità ma anche di tensione visto il timore di ripercussioni a livello ambientale. Gennaio è anche il mese del primo consiglio provinciale, con Alessandro Franchi eletto pochi giorni prima, e quello dell'addio di Giuliano Gallanti all'Authority. Ma anche della fortuna che bacia Livorno, con il biglietto della lotteria Italia da 1 milione di euro che viene venduto in una tabaccheria di via Giotto. A febbraio tanti altri eventi. Uno di quelli che di più segna la città è la morte di Mamma Franca, icona della livornesità. Le sue televendite caratterizzarono un'epoca tra gli anni '80 e gli anni '90. Finì anche sulle reti nazionali visti il trucco e le performance. A febbraio entra nel vivo anche la crisi dei Grandi Molini, che di lì a poco ufficializzerà 30 licenziamenti gettando nel panico tanti lavoratori. E poi la centrale unificata del 118, una svolta nella gestione delle emergenze sul territorio. Marzo, per certi versi, è molto più triste. Un giovane di appena 14 anni si suicida gettandosi dal 26° piano del grattacielo di via Roma, mentre Jacopo Pieri, 17 anni, perde la vita dopo un incidente in scooter rispetto al quale ancora oggi, si cerca il responsabile.

Paolo Biagioni



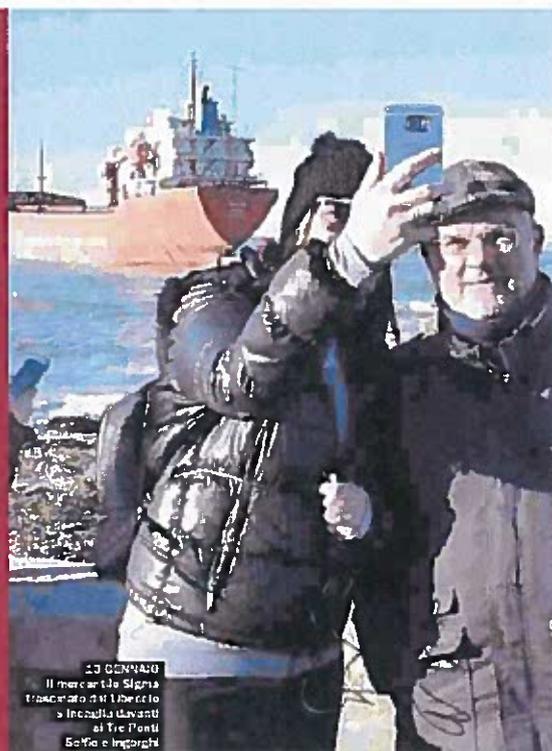
GENNAIO, FEBBRAIO E MARZO continua



13 GENNAIO
L'ingegner Giuliano Gallanti lascia il trono dell'Authority. In alto una nuova foto del cono d'arredo, a distanza il porto del presidente e Stefano Corsini



25 GENNAIO
Si insedia il primo consiglio della Provincia eletto pochi giorni prima. Il presidente è Alessandro Franchi



23 GENNAIO
Il mercante Sigma trascinato di libeccio a Livorno davanti ai Tre Ponti. Sotto: i Ingarghi

Ok al progetto «Tirrenica» e bretella di Piombino

FIRENZE - Seduta importan-

Ok al progetto «Tirrenica»

guardiamo al 2018 e agli anni futuri con maggiore fiducia e maggiori possibilità di risolvere problemi concreti, sia per le infrastrutture che per lo sviluppo economico».

Tra i principali interventi sbloccati dal Cipe figurano:

Bretella di Piombino

Via libera al progetto per il primo lotto del collegamento tra Corridoio Tirrenico con il porto di Piombino, tramite il prolungamento della strada statale 398. L'intervento ha un costo previsto di 50 mi-

lioni di euro a carico dello Stato ed è inserito nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Toscana del 18 Aprile 2003 e nei succes-

sivi atti aggiuntivi.

Sul progetto si è già concluso il procedimento di Via nazionale con parere favorevole e prescrizioni. L'Anas ha trasmesso il progetto definitivo del primo lotto (svincolo di Geodetica-Gagno ex progetto Autostrada A12 Rosignano Marittimo-Civitavecchia Lotto 7), al Mit e a tutte le altre amministrazioni interessate, per l'approvazione.

Tirrenica: ok all'informativa sull'ipotesi di revisione progettuale

te per la Toscana quella del Cipe, che si è tenuta nei giorni scorsi a Roma, al ministero dei Trasporti e alla quale ha partecipato anche l'assessore alle Infrastrutture Vincenzo Ceccarelli.

«Questi risultati - ha spiegato l'assessore - non sono un regalo di Natale, ma sono frutto di un lavoro di concertazione con il Go-

verno durato mesi, con l'obiettivo di condividere un piano di interventi. Sono il frutto di un lavoro e di uno spirito di collaborazione che accogliamo con grande soddisfazione, specialmente in un momento come questo, con tutte le istituzioni in difficoltà nel reperire risorse dalle fonti tradizionali. Grazie a queste risorse

(continua a pagina 11)

Passo avanti nel percorso per la trasformazione del progetto per il completamento del Corridoio tirrenico, nel tratto compreso tra San Pietro a Palazzi e il confine regionale.

Dopo il recente passaggio in conferenza dei servizi e la presa d'atto del parere negativo dato dai Comuni rispetto all'ipotesi progettuale presentata da società Autostrade, il Cipe ha preso atto dell'informativa nella quale si illustra

la proposta di revisione del progetto attraverso una soluzione condivisa che prevede la realizzazione di due carreggiate distinte, l'eliminazione di svicoli a raso e la realizzazione di complanari in modo da realizzare l'ampliamento del-

l'infrastruttura esistente, rendendo più sicura la circolazione.

La soluzione è stata presentata dal ministero delle Infrastrutture. Per rendere operativo quanto deliberato dal Cipe, si andrà alla firma di un protocollo d'intesa tra i sog-

getti interessati - Ministero, Regione, Società Autostrade e Anas - e un decreto del presidente del Consiglio garantirà all'Anas, in quanto nuovo soggetto attuatore, le risorse necessarie alla realizzazione.

«Il passaggio al Cipe rappresenta la certificazione della fattibilità della revisione progettuale così come proposta dal Ministero - ha ricordato Ceccarelli - ora ci aspettiamo che siano compiuti con la massima rapidità gli atti necessari per la realizzazione dell'intervento».

Il consigliere del ministro Delrio, Ivano Russo, annuncia l'imminente nomina del nuovo presidente dell'**Autorità** di sistema Gioia Tauro-Stretto

Porti, inevitabile lo scontro Stato-Regione

Nello Musumeci non darà mai l'avallo al decreto ed è pronto a sollevare il conflitto di attribuzione

Lucio D' Amico «Prima che finisca la legislatura completeremo l'ultimo tassello che manca con la nomina del presidente dell'**Autorità di sistema portuale** di Gioia Tauro e di Messina». Lo ha dichiarato Ivano Russo, il consigliere (verrebbe da dire "plenipotenziario") del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture. Russo, di fatto, è la voce di Graziano Delrio e, come evidenziato da Nicola Capuzzo nel giornale specializzato "Trasporto Europa", ha fatto il punto sulle riforme in materia di **portualità** e logistica durante il convegno natalizio di Federagenti. Russo ha evidenziato che finora ben 35 provvedimenti su un totale di 37 sono diventati legge, ne rimangono da portare a compimento solo due, il Regolamento concessioni e lo Sportello unico doganale. E assieme a questi tasselli mancanti, la nomina del presidente della nuova **Autorità** che vede come capofila Gioia Tauro.

Se ciò accadesse "prima della fine della legislatura", come promesso dal consigliere del ministro, sarebbe automatica la reazione del presidente della Regione siciliana Nello Musumeci. Ieri il governatore era alle prese con il "caso Figuccia", il primo assessore ad andarsene a distanza di pochi giorni dall'insediamento.

Ma Musumeci non vuole, e francamente non può, a meno che non voglia perdere la faccia davanti ai **messinesi**, ai tanti che lo hanno votato e hanno contribuito in maniera determinata alla sua elezione, rimangiarsi quanto ha detto in più occasioni, e fino a ieri. «Difenderò fino in fondo l'**Autorità portuale di Messina** e di Milazzo, la Sicilia non rinuncerà mai a due porti così importanti per l'economia dell'Isola». E, dunque, se il Governo nazionale pensa che con la nomina del nuovo presidente si chiudono i giochi, ha fatto i conti senza l'oste. E in questo caso, l'oste è proprio Musumeci. Perché la nomina abbia effetto, vi vuole l'intesa con la Regione interessata.

Il governatore siciliano ha promesso che questa intesa non la darà mai, e non perché contrario al nome proposto dal ministro Delrio, ma perché non c'è, in atto, alcuna garanzia sulla tutela della piena autonomia gestionale ed economico-finanziaria dei due porti siciliani rispetto alla "governance"

- segue

calabrese. A quel punto, senza l' accordo, il ministro può sicuramente procedere con il suo decreto di nomina, ma Musumeci ha il diritto-dovere di presentare ricorso, impugnando il provvedimento e sollevando il conflitto di attribuzione Stato-Regione. Era quanto aveva già minacciato di fare il suo predecessore, Rosario Crocetta, fermatosi poi perché, in effetti, la nomina del presidente dell' **Autorità** di sistema, seppur annunciata, non era mai stata formalizzata. E l' **Autorità** di sistema del Tirreno Meridionale e dello Stretto, infatti, è l' unica casella rimasta vuota nel variegato "puzzle" della riforma Delrio.

Un' altra dichiarazione di Russo è degna di annotazione: «I porti italiani generano ogni anno 11 miliardi di euro di Iva. praticamente il Governo con questi soldi ci fa la Legge di Stabilità.

Ma i porti non sono il bancomat del ministero dell' Economia e il "Mef" deve ascoltare le istanze anche di questa categoria». Un messaggio interno alla compagine governativa, che si riallaccia a quanto scritto più volte dalla "Gazzetta del Sud": se i porti italiani generano complessivamente 11 miliardi di euro di Iva, **Messina** e Milazzo da soli arrivano a un miliardo, essendo tra i principali contribuenti (grazie soprattutto al porto milazzese).

E, dunque, penalizzare questo territorio, senza offrire alcuna garanzia (lo ripetiamo fino alla noia: non ce ne sono in nessuna delle norme fin qui esitate dal Governo nazionale), è un atto predatorio e criminale.

E sui porti si va al conflitto Stato-Regione

Il consigliere del ministro Delrio, Ivano Russo, annuncia l'imminente decreto di nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale Gioia Tauro-Stretto ma il Governo nazionale si trova di fronte il muro eretto dalla Regione siciliana. Il presidente Nello Musumeci non darà l'avallo alla nomina perché rivendica la tutela dei porti di Messina e di Milazzo.

Pag. 23.

Diario **messinese**

La corsa alle "Zes" e la furbizia del Nord

«Al Sud è corsa alle Zes: dopo Gioia Tauro e Napoli in lista Taranto, Bari, Matera e **Messina**».

A intitolare così è "Il Sole 24 Ore". In un reportage a firma di Marzio Bartoloni si evidenzia il significato delle Zes. Ve ne sono ben 2.700 nel mondo, una settantina in Europa. L'acronimo sta per Zone economiche speciali, dunque aree definite "a burocrazia zero", dove il Governo consente incentivi fiscali per attrarre investimenti. È uno strumento normativo concepito per il rilancio delle zone depresse e svantaggiate del Paese, ecco perché quello sulle Zes è stato denominato "decreto Sud", perché rivolto a tutte le regioni meridionali. Discriminante, per beneficiare delle Zone speciali, è ovviamente la presenza di un porto e della relativa **Autorità**.

Ecco perché il discorso delle Zes s'intreccia con quello della tutela dell'**Autorità portuale di Messina** e Milazzo. «La lista d'attesa per diventare Zes rischia di essere molto lunga - scrive "Il Sole 24 Ore" -, in pole position ci sono Gioia Tauro, Napoli-Salerno.

Per la Puglia si fanno avanti Bari e Taranto. In pista anche **Messina** e Matera. Mentre dal Nord è già partito il pressing per far arrivare

anche lì le Zes». E lo strumento individuato è quello delle "Zone logistiche speciali", l'escamotage delle Zls che, però, rischia di vanificare la "ratio" di un provvedimento pensato per rilanciare il Sud. Un enorme guazzabuglio, dunque, come spesso accade in Italia. (l.d.)

CapitaleMessina: ancora una volta le politiche del Governo si confermano sbilanciate a favore del Centro-Nord

La beffa delle ZES. A Natale un regalo ai porti del Nord: le Zone Logistiche Semplificate

A seguire il documento sulle Zone Economiche Speciali (ZES) a firma del vicepresidente di CapitaleMessina Gianfranco Salmeri: Siamo alle solite, il copione si ripete: il nostro è un paese diviso in due parti, Nord e Sud che viaggiano a velocità socioeconomiche diverse e qualsiasi tentativo di colmare, anche in parte, questo gap risulta costantemente vano. Antefatto: il Governo, come è noto, col Decreto Legge 91, cosiddetto "Decreto Sud", "al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese in dette aree", ha istituito le Zone Economiche Speciali (ZES). L'obiettivo era quello di fornire alle svantaggiate aree portuali e retroportuali del Mezzogiorno alcuni benefici che potessero aumentarne la capacità nell'attrarre investimenti, rispetto alle più competitive strutture del Centro-Nord. Succede, però, che qualche giorno fa, in occasione dell'approvazione della Finanziaria, venga inserito un emendamento che istituisce le Zone Logistiche Semplificate (ZLS), ovvero delle nuove zone franche a burocrazia zero, ideate per attrarre, invece, investimenti nei porti del Nord. In pratica l'acronimo è diverso ma sono come le ZES, senza credito d'imposta, ma con le stesse semplificazioni fiscali e burocratiche. È evidente per tutti che hanno ben poca utilità le ZES, introdotte per aumentare la competitività dei porti meridionali, se gli stessi benefici vengono concessi ai porti del Nord, che hanno infrastrutture migliori, l'alta velocità ferroviaria e sono vicini al cuore dell'Europa. Dal Sud finora sono arrivate poche reazioni: il presidente dell'Autorità portuale di Bari si dimette dal comitato ZES pugliese per protesta; ma è anche, ed è tutto dire, il presidente del Porto di Trieste nonché presidente dell'Assoporti Zeno D'Agostino, a prendere le distanze dall'emendamento. Che dire? Innanzitutto va stigmatizzato il Governo nazionale che, prima promette al Sud agevolazioni per una crescita delle zone portuali e poi non impedisce che si creino altrettante condizioni favorevoli per le aree portuali del Settentrione, reiterando ancora una volta le ingiuste politiche di sviluppo tutte sbilanciate verso il Centro-Nord. Quindi non possiamo che chiedere alla classe politica siciliana che

agisca in fretta, in accordo con le altre regioni meridionali, con le necessarie iniziative, affinché non si vanifichi uno dei pochi strumenti che introduce politiche di vantaggio a favore dello sviluppo economico del Mezzogiorno.