

Primo piano:

- **Nomine Presidenti AdSp** (Il Corriere Marittimo, Ferpress, Gazzetta del Sud, Tempo Stretto, Giornale di Sicilia, Il Secolo XIX, La Nazione Li, Il Tirreno, Il Messaggero, La Nuova Sardegna, Sardinia Post, Ansa, The Medi Telegraph)
- **La giornata Rem Tech su dragaggi e sedimenti** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

"...A Trieste il Propeller..." (La Gazzetta Marittima)

Venezia:

"...Scali e Porti 800 milioni..." (L'Economia)

Genova:

"...La Regione vuole nuovo bacino entro 2018..." (L'Avvisatore Marittimo)

Ravenna:

"...Dal forum sulla sicurezza dei porti il via per l'Osservatorio nazionale..." (La Gazzetta Marittima, Il Corriere Marittimo)

"...Assunti 16 lavoratori INTEMPO..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Sul porto ci giochiamo il futuro di Livorno..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...L'Autorità di sistema intende dismettere il 25 % delle quote..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Taranto:

"...Il magnate indiano scommette sullo sviluppo del Porto..." (La Repubblica)

Gioia Tauro:

"...La nuova rotta del porto di Gioia..." (Gazzetta del Sud)

"...C'è una speranza per il porto..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Morace ai domiciliari..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Archiviazione per il traffico di influenze..." (La Sicilia)

"...Gli affari al porto di Augusta Archiviazione per l'avvocato Cozzo..." (Live Sicilia)

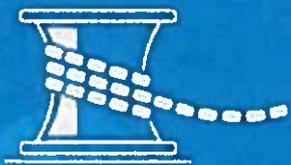
Cagliari:

"...Due città unite dal mare..." (ANSA)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 27/28/29/5/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Speciale Milano Finanza:

- **Nuova via della Seta**

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Lloyd's List

Il Corriere Marittimo

Delrio completa le nomine dei presidenti di AdSp

RAVENNA - Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio ha completato le nomine dei presidenti dei Porti L'annuncio é stato fatto a margine dell'assemblea nazionale di Federagenti svolta a Ravenna.

Per Gioia Tauro è stato nominato l'assessore regionale Francesco Russo, professore dei Trasporti all'Università della Calabria, per Palermo l'ex presidente di Assoportori Pasqualino Monti e per la Sardegna l'assessore ai Trasporti Massimo Deiana: questi sono i nomi fatti dal ministro che ha specificato - *"Abbiamo dovuto aspettare un po' di più per consentire le verifiche con Anac sulle possibili incompatibilità degli assessori"*

Ravenna: Delrio, designati gli ultimi tre presidenti delle Autorità portuali italiane

(FERPRESS) – Ravenna, 26 MAG – Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, durante il II Forum nazionale a Ravenna sulla sicurezza dei porti, annuncia gli ultimi tre presidenti delle Autorità portuali italiane, “dopo averli attesi un po’ per via delle verifiche Anac sulle loro possibili incompatibilità” – dichiara Delrio.

“I tre presidenti li ho nominati e proposti perciò il quadro è stato completato” – afferma il Ministro.

“Per Gioia Tauro – continua – l’assessore Francesco Russo, professore dei Trasporti all’Università della Calabria; per Palermo l’ex Presidente di Assoport Pasqualino Monti e per la Sardegna l’assessore ai Trasporti Massimo Deiana”.

“Per la riforma, nessuna lentezza, si è atteso più di 20 anni per cui stiamo correndo molto. Abbiamo messo insieme 113 procedimenti in un unico sportello e informatizzato in maniera fortissima con investimenti per decine di milioni. Le cose – conclude – stanno procedendo più rapidamente di quello che mi aspettavo”

Autorità portuale

Gioia Tauro ha il suo presidente: è calabrese

Per il ministro Graziano Delrio il discorso, di fatto, è chiuso qui: con la nomina degli ultimi tre presidenti che mancavano nell'elenco delle nuove Autorità di sistema portuale. A Palermo è stato piazzato l'ex presidente di Assoporti Pasqualino Monti, a Cagliari l'attuale assessore ai Trasporti della Regione Sardegna Massimo Deiana. E al vertice dell'Autorità del Tirreno Meridionale e dello Stretto ovviamente un calabrese, l'assessore regionale ai Trasporti Francesco Russo. E dunque la Calabria è l'asso pigliatutto: ha la sede (Gioia Tauro), ha la governance (il presidente), ha la maggioranza nel nuovo organismo che sostituisce i vecchi Comitati portuali (3 su due). L' di Messina-Milazzo finora ha avuto una proroga al prossimo 30 giugno. Delrio ha promesso che l'avrebbe allungata fino all'dicembre 2017 ma al momento non c'è alcun atto concreto in tale direzione. Le scelte del ministro dei Trasporti, in ogni caso, rafforzano sempre più la convinzione che Messina e Milazzo debbano restare fuori dall'abbraccio, che rischia di essere "mortale", con Gioia Tauro.

Almeno nelle attuali condizioni in cui si sta perpetrando questo insensato accorpamento.
(l.d.)

politica

Russo neo presidente dell' Authority di Gioia Tauro. Messina aspetta proroga

Sono arrivati anche gli ultimi tre nomi che mancavano per completare il puzzle dei presidenti delle autorità di sistema portuali italiane nel dopo riforma. "I tre presidenti li ho nominati e proposti, quindi abbiamo completato il quadro" annuncia il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio a margine dell'assemblea nazionale di Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani, a Ravenna. "Per Gioia Tauro l'assessore regionale Francesco Russo, professore dei Trasporti all'Università della Calabria, per Palermo l'ex presidente di Assoport Pasqualino Monti e per la Sardegna l'assessore ai Trasporti Massimo Deiana: questi sono i nomi - elenca -. Abbiamo dovuto aspettare un po' di più per consentire le verifiche con Anac sulle possibili incompatibilità degli assessori". (ANSA).

Autorità Portuali, arrivano le nomine

Il ministro Delrio ha scelto gli ultimi tre presidenti che mancavano. Russo a Gioia Tauro, Monti a Palermo e Deiana in Sardegna

Sono arrivati anche gli ultimi tre nomi che mancavano per completare il puzzle dei presidenti delle autorità di sistema portuali italiane nel dopo riforma. "I tre presidenti li ho nominati e proposti, quindi abbiamo completato il quadro" annuncia il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio a margine dell'assemblea nazionale di Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani, a Ravenna. "Per Gioia Tauro l'assessore regionale Francesco Russo, professore dei Trasporti all'Università della Calabria, per Palermo l'ex presidente di Assoport Pasqualino Monti e per la Sardegna l'assessore ai Trasporti Massimo Deiana: questi sono i nomi - elenca -. Abbiamo dovuto aspettare un po' di più per consentire le verifiche con Anac sulle possibili incompatibilità degli assessori".

LA NOMINA. L'annuncio è stato dato dal ministro all'assemblea nazionale. L'ex gestore dello scalo di Civitavecchia pronto a subentrare a Vincenzo Cannatella

Nuovo presidente all' **Autorità portuale** La scelta di Delrio piace pure a Crocetta

È Pasqualino Monti, ex numero uno di Assoport

Il ministro delle Infrastrutture ha annunciato le nomine che mancavano per completare il «puzzle» dei presidenti. Monti succederà a Cannatella. La Regione «in linea» con la scelta di Delrio.

Salvo Ricco 000 Da Roma arriva la nomina di Pasqualino Monti quale nuovo presidente dell' **autorità di sistema portuale (Adsp)** di Palermo (ex **autorità portuale**) che comprende i porti di Termini Imerese, **Porto Empedocle** e Trapani. Su Monti c'è anche il via libera dalla Regione, e la prossima settimana il presidente Rosario Crocetta invierà al ministero l'intesa. A quel punto tutto dovrà passare dalle commissioni parlamentari e infine la nomina con decreto. Successivamente, Regione e Comuni dovranno indicare i componenti che affiancheranno il presidente.

Il nome di Monti, ex presidente di Assoport e del porto di Civitavecchia, che presto subentrerà all'attuale presidente dell' **autorità portuale** Vincenzo Cannatella, aleggiava da parecchio tempo.

E proprio ieri il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, a margine dell'assemblea nazionale degli agenti marittimi italiani, ha annunciato le nomine che mancavano per completare il puzzle dei presidenti dei 15

nuovi organismi che raggruppano 57 porti italiani, così come è previsto nella riforma dei Porti battezzata lo scorso luglio dal governo Renzi. All'appello mancavano solo i presidenti di Palermo, Sardegna e Gioia Tauro.

«I tre presidenti li ho nominati e proposti, quindi abbiamo completato il quadro - ha detto il ministro Per Palermo l'ex presidente di Assoporti Pasqualino Monti, per Gioia Tauro l'assessore regionale Francesco Russo, professore dei Trasporti all'Università della Calabria e per la Sardegna l'assessore ai Trasporti Massimo Deiana: questi sono i nomi - ha detto - Abbiamo dovuto aspettare un po' di più per consentire le verifiche con Anac sulle possibili incompatibilità degli assessori».

Adesso toccherà al presidente della Regione Sicilia, che già ieri ha detto di essere in linea con la scelta del ministro. «Manderemo l'intesa (Stato/Regione) la prossima settimana, in modo da permettere al

-segue

ministro di procedere. Poi indicheremo con decreto il componente che rappresenterà la Regione all'interno del Comitato di gestione. Su Monti posso dire che è una persona capace, ha esperienza e ha i titoli per ricoprire questo ruolo. E non c'è nessun Q1 motivo per dissentire dalla scelta fatta dal governo - dice Crocetta - Sul tema della nomina, nei giorni scorsi mi sono sentito al telefono con il ministro Delrio. Il passaggio istituzionale è avvenuto».

La riforma dei porti, che trasforma le ex autorità portuali in uffici territoriali, prevede la sostituzione del comitato portuale con un comitato di gestione più snello composto dal presidente Adsp e un membro ciascuno per Regione, sindaco e autorità marittima. La riforma istituisce inoltre l'organismo di partenariato della risorsa mare, con compiti consultivi, composto dal presidente dell'Adsp, dal comandante del porto già sede di autorità portuale e da un rappresentante ciascuno di: armatori, industriali, operatori (aziende delle Camere di commercio, servizi tecnico-nautici), spedizionieri, operatori logistici intermodali operanti nel porto, operatori ferroviari operanti nel porto, agenti marittimi, autotrasportatori, operatori del turismo e del commercio operanti nel porto. Infine, tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese portuali.

Presso ciascuna autorità portuale (in questo caso, Palermo) è costituito un ufficio territoriale delle Adsp a cui è preposto un segretario generale scelto tra il personale delle Adsp o tra quello delle sopresse autorità portuali.

Le «15 Adsp» faranno parte della conferenza nazionale di coordinamento, con il compito di coordinare gli investimenti infrastrutturali, di pianificare l'urbanistica portuale, le strategie di concessione demaniale, di marketing e promozione internazionale dei sistemi portuali. (*SARI*)

Il Secolo XIX

FORUM NAZIONALE SULLA SICUREZZA PORTUALE

Porti, Delrio: «Via i sindaci dalle Authority»

Diktat del ministro dei Trasporti sui board. In bilico anche Serracchiani: «Errore gravissimo»

RAVENNA. Graziano Delrio chiede che i sindaci escano dai comitati di gestione delle nuove Authority di sistema portuale.

«Lo dico da ex presidente dei sindaci italiani e da ex sindaco: è un errore grave. Non è il ruolo del sindaco quello distare dentro i comitati di gestione. Servono caratteristiche analoghe a quelle dei presidenti dei porti: noi abbiamo cercato di fare consigli di amministrazione di altissimo profilo. Anche se un sindaco ha queste caratteristiche, magari non è incompatibile formalmente, ma lo è sostanzialmente». Il ministro è netto: chi tra i primi cittadini si è auto nominato nel comitato di gestione delle Authority, deve andarsene. Per ora si tratta di una moral suasion, perché pare che il decreto preparato per sanare la situazione, non sia passato a Palazzo Chigi: Delrio vorrebbe una legge per fermare l'autonomia dei sindaci, ma tentativo non gli è ancora riuscito. Il problema però è politico: nel comitato di gestione del porto di Trieste siede infatti Debora Serracchiani, governatore del Friuli Venezia Giulia, compagna di partito di Delrio e responsabile dei porti del Pd. Il Secolo XIX/The Medi Telegraph insiste: anche

la Serracchiani dovrebbe dimettersi? «L'ho detto anche a lei come l'ho detto a tutti gli altri: le leggi vanno interpretate nel loro spirito, non solo attraverso i Tar e i Consigli di Stato, altrimenti questo paese non si muove molto». La richiesta è in questo caso complicata: la presidente della Regione è responsabile porti del Pd e sarebbe difficile spiegare che non ha le competenze per entrare nel board: «Abbiamo già emanato direttive di chiarificazione, spero ci sia buon senso». Trieste è il fronte più problematico: nel board dello scalo guidato dal neo presidente di Assoporti Zeno D'Agostino siedono sia la Serracchiani che il sindaco Roberto Di Piazza. Poi c'è il caso Genova che però si risolverà automaticamente quando Marco Doria terminerà il mandato da primo cittadino. A scatenare l'ira del ministro è stato soprattutto il tentativo dei 5 Stelle di inserire nei board di Livorno e Civitavecchia i due sindaci grillini, sinora senza successo. Intanto Delrio ha completato il quadro delle nomine: a Palermo andrà Pasqualino Monti, a Gioia Tauro Francesco Russo e in Sardegna toccherà a Massimo Deiana.

«L'Anac ci ha spiegato che non c'è incompatibilità per i due assessori regionali» ha spiegato Delrio. Dopo i siluri politici, Delrio entra nell'arena del cluster marittimo che ieri si è radunato a Ravenna per il secondo Forum sulla sicurezza marittima organizzato da Angopi e per l'assemblea nazionale di

Authority, il senatore sulla riforma Spunta la «quaterna» per il segretario Filippi, parlamentare del Pd, interviene sui ritardi della manovra

- LIVORNO -

A SEGUIRE da vicino - come cerchiamo di fare - le vicende legate alla riforma portuale, il rischio della schizofrenia diventa reale. Arrivano messaggi da tutte le parti, con tutto e il contrario di tutto. Dobbiamo starcene ziti, in attesa degli eventi? Troppo importante la partita, prevale il dovere di informare: anche se di ufficiale filtra pochino, anzi niente. Mettiamo dunque in fila le ultime indiscrezioni. Il senatore Marco Filippi, che sulla riforma non è uno qualsiasi perché ne è stato e continua ad essere parte dirigente, riconosce che il ritardo creato dalle mediazioni partitiche, dalle Regioni e anche da certe ingenuità (o incongruenze) del testo della Riforma, sta generando problemi concreti ai porti, malgrado l'impegno del ministro Delrio e la "correttezza generale dell'impianto". Filippi non si esprime sul caso Livorno/Piombino, anche perché «con il Pd livornese ho messo insieme più d'una incomprensione anche quando ho provato a dare i miei suggerimenti». Sostiene, con Delrio, che i sindaci non dovrebbero entrare nei comitati di gestione delle Autorità di sistema; ma da ragione a Nogarin sul fatto che non si possono chiedere per i comitati «professionalità specifiche ad alto livello» che si assumano responsabilità anche civili e penali del tutto gratuitamente. «E' un punto questo - dice il senatore - sul quale credo sarebbe necessario un intervento correttivo». Delrio sulla vicenda



LA STOCCATA
«Con il Pd livornese ho messo insieme più di una incomprensione»

dei sindaci è stato chiaro e l'abbiamo riportato ieri: parlando a Ravenna, all'assemblea nazionale di Federagenti, ha detto testualmente che anche se un sindaco ha le qualifiche professionali, il suo ruolo non deve essere quello di membro dei comitati di gestione. «E abbiamo dato direttive - ha concluso - in questo senso». E' noto che la bozza di un decreto ad hoc è stata bocciata; ed è noto che il governo sta riprovandoci. Da capi-

nale, con un secondo colloquio in Municipio due giorni fa, per convincere Nogarin a fare un passo indietro. Approccio fallito, Nogarin è una testa dura. Come risposta, sarebbe arrivato il preannuncio di un ricorso al Tar da parte del Comune se Corsini manterrà il suo "niet". di fatto il comitato di gestione **Authority** di Livorno/Piombino rimane al momento monco, anche dopo che la Regione ha designato ufficialmente Vanni Bonadio.

RIMANE APERTO, e non è un tema minore, quello della segreteria generale. Corsini presenterebbe - secondo indiscrezioni fiorentine - quattro nomi al presidente della Regione, che per legge deve dare l'assenso: Guerrieri, Madi, Paroli, Provinciali. Sui primi due, considerati "orlandiani" nel Pd, ci sarebbe una specie di veto di Rossi. Paroli andrebbe bene per tutti, specie nei settori operativi del porto, ma ha risposto di star bene ad Ancona anche per fedeltà verso il suo attuale presidente con cui è in totale sintonia. Provinciali è un rebus: su di lui c'è il "niet" di Nogarin, a Piombino non lo gradiscono mentre Corsini lo vorrebbe almeno fino a "governance" sistemata. Dovrebbe decidere Rossi da Firenze, che su di lui ha parecchie pressioni, a favore e contro. Anche perché nella specie di manuale Cencelli Bis che rimane in vigore nella politica, Delrio ha scitto il presidente e dunque a Rossi tocca la scelta del segretario generale. Salvo errori od omissioni.

A.F.

DOPO DUE MESI E MEZZO

Authority a metà Il comitato non c'è ancora

■ ZUCHELLI IN CRONACA

PORTO » DIETRO LE QUINTE DELLA NUOVA **AUTHORITY**

Si litiga sul nuovo comitato Per ora tutto resta nel frigo

La Regione nomina Bonadio, Piombino aspetta ancora e non si risolve il duello fra Palazzo Rosciano e Comune sull'auto-nomina di Nogarin bocciata da Corsini

Il ministro Delrio: non devono stare nei nuovi cda delle Autorità portuali né i sindaci né i governatori: l'ho detto anche alla Serracchiani

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

A distanza di due mesi e mezzo dal giorno in cui l'ingegner Stefano Corsini si è seduto sulla poltronissima di Palazzo Rosciano al timone del porto, ancora non c'è il comitato di gestione: l'ha disegnato la riforma Delrio come una sorta di consiglio d'amministrazione al posto del vecchio comitato portuale, che paradossalmente continua a sopravvivere sia a Livorno che a Piombino lasciando in vita uno specchio delle vecchie Authority (e a metà del guardo la transizione ver-

so il nuovo assetto del governo della portualità).

L'unica novità è la nomina di Giovanni Battista Bonadio da parte della Regione Toscana: dopo esserne stato l'amministratore, è ora il liquidatore di Logistica Toscana, la società creata nel 2003 da Regione e Unioncamere (è anche nel consiglio d'amministrazione di Toscana Aeroporti, in passato si è occupato del Villaggio Olimpico di Torino 2006). Va ad aggiungersi all'ammiraglio Vincenzo Di Marco, comandante della Capitaneria di porto, la cui nomina è già stata formalizzata fin dai primissimi giorni di Corsini a Livorno. E il resto? Il Comune di Piombino non ha ancora fatto il nome del proprio rappresentante: il sindaco piombinese Pd Massimo Giuffiani non sembra intenzionato a indicare sé stesso, risulta comunque che il nome lo farà fra lunedì e martedì prossimi.

SCONTRIO CORSINI-NOGARIN

È quel che invece ha fatto il sindaco M5s livornese Filippo Nogarin, ma questo ha messo in moto uno scontro frontale fra Comune e Authority. Nogarin si è auto-indicato ma Corsini, al quale è affidato dalla nuova legge l'effettivo potere di nomina, ha respinto al mittente la

designazione. Il motivo? La filosofia della riforma prevede per il comitato di gestione figure tecniche anziché rappresentanti politici.

Ovvio che Nogarin non l'abbia presa benissimo. I due si sono incontrati dopo che agli inizi di maggio Il Tirreno ha dato notizia di questa guerra fra le istituzioni: è diminuita l'asprezza dei toni polemicici, il sindaco sembra aver almeno temporaneamente rimesso nel foderò l'arma del ricorso al Tar ma tanto l'una come l'altra parte sono rimaste sostanzialmente sulle proprie posizioni. A questo punto è una partita a scacchi, ma talmente complicata da uscire dal perimetro del porto di Livorno e diventare una questione politica di rango nazionale: intanto, perché con tutte le variabili del caso qualcosa del genere vale anche per il porto di Civitavecchia, guidata anch'essa da una giunta M5s designando Antonio Cozzolino.

Non bastasse, a gettar benzina sul fuoco ha pensato anche il ministro Graziano Delrio parlando a Ravenna al "conclave" nazionale di Federagenti. Primo affondo: è un «errore grave» che i sindaci si autonominino nei comitati di gestione delle nuove Autorità di siste-

ma portuale («non è ruolo dei sindaci» star dentro questi comitati di gestione per i quali «sono richieste caratteristiche analoghe a quelle del presidente»). (Lo ripete ricordando di es-

ser stato «sindaco e presidente dei sindaci». Poi rincara: per quanto un sindaco possa avere caratteristiche che lo rendano «non formalmente incompatibile», «non è sostanzialmente nello spirito della legge auto-proclamarsi».

DEL RIO: BENZINA SUL FUOCO

Il ministro precisa di aver «già emanato direttive di chiarificazione». Ma Delrio la butta sulla forza persuasiva perché forse non può fare altro. Il gos-

sip politico ripete che il ministro ha in tasca un decreto, però Palazzo Chigi ha tirato il freno e allora Delrio non può far altro che appellarsi al buonsenso. Guai ad aprire un altro fronte di scontro col Pd.

IL CASO TRIESTE

Già, perché il problema non è tanto Genova (dove pure il sindaco Marco Doria, alla testa di una coalizione di centro-sinistra, si è autonominato solo per poche settimane in vista

delle elezioni dei prossimi giorni) bensì Trieste: nel comitato di gestione dell'Authority di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, con quartier generale a Trieste, figurano il sindaco **Roberto Diplazza** (centrodestra) e soprattutto **Debora Serracchiani**, che è governatore del Friuli Venezia Giulia e fino a pochi mesi fa numero due del Pd alle spalle di Renzi e responsabile porti e infrastrutture. Secondo quando riporta il sito specializzato Meditelegraph.it, Delrio ha riferito di averne parlato con Serracchiani.

Non finisce qui. Basti ricordare che, nel caso specifico di Livorno, l'istituzione portuale ha in ballo un tris di bandi-chiave: 1) la privatizzazione della Porto 2000 (a un passo

dall'aggiudicazione definitiva); 2) il project financing per coinvolgere gli investitori privati nella realizzazione della maxi-Darsena (con l'ennesimo rinvio della scadenza per le manifestazioni d'interesse, stavolta a fine settembre); 3) l'affidamento della concessione dei bacini di carenaggio (paralizzata per più di un anno e mezzo dal sequestro in seguito all'incidente mortale che costò la vita a un operaio napoletano).

TRE PATATE BOLLENTI

C'è di più. Almeno altre tre grosse questioni sono sul tavolo. Uno: una serie di concessioni da rinnovare, a cominciare dal quella del terminal rinfuse (Tco) il cui spostamento è il passaggio-chiave della nuova geografia del porto secondo il

Prg Gallanti. Due: l'approvazione del piano operativo triennale, che è un po' la bussola dell'ente (e dunque diventa ancor più importante adesso che c'è stato il passaggio di consegne al vertice e siamo al primo atto programmatico di ampio respiro dell'era Corsini). Tre: il presidente dell'Authority Stefano Corsini ha prorogato fino a fine giugno il segretario generale **Massimo Provinciali**. Tocca al nuovo comitato di gestione dare il via libera alla nomina del nuovo numero due di Palazzo Rosciano, che si tratti della conferma di Provinciali o dell'arrivo di **Luciano Guerrieri** da Piombino: queste due le ipotesi più probabili, anche se ovviamente Corsini può proporre la nomina di chi vuole.

L'ULTIMO REBUS

Prima, però, il presidente del porto ha bisogno che il nuovo comitato di gestione ci sia, ed è lui che ha in mano le chiavi della nomina formale. Resta un rebus da risolvere: il comitato di gestione dev'essere al completo per essere nominato. È l'ipotesi rimbalzata nel mondo politico: equivarrebbe a dire che ciascun ente ha diritto di veto e può bloccare tutto. Ma è una eventualità che «non sta né in cielo né in terra», ripetono a Palazzo Rosciano. L'unico vincolo è che si raggiunga il numero legale. Chissà se riusciremo ad avere il comitato di gestione o se, al contrario, questa lunghissima transizione proseguirà ancora all'infinito.

DEBORA SERRACCHIANI

Porto, Cozzolino fuori dal Cda

Il ministro Delrio: «I sindaci non devono far parte dei Comitati di gestione delle Authority» Deluso l'interessato: «Mi aspettavo di più da Di Majo, designerò una persona di mia fiducia»

NOMINE Delrio fa fuori Cozzolino dal Comitato di gestione del porto e Di Majo ora ha le mani legate. Svoltata nella querelle per il nuovo Cda dell'Autorità di sistema portuale. Dopo mesi di impasse è arrivata l'indicazione ufficiale del ministero delle Infrastrutture che, per bocca del Ministro Graziano Delrio scioglie le riserve anche sullo scalo di Civitavecchia: «La presenza dei sindaci nel board dei porti è un errore grave.

Non è ruolo dei sindaci stare dentro i comitati di gestione in cui sono richieste caratteristiche analoghe a quelle dei presidenti», ha dichiarato il Ministro a Ravenna a margine dell'assemblea nazionale di Federagenti.

Così Delrio in poco più di 24 ore taglia il sindaco di Civitavecchia dal Comitato di gestione e ripesca l'ex numero uno di Molo Vespucci Pasqualino Monti per il porto di Palermo. Scelte e prese di posizione che infiammano il dibattito politico e alimentano anche le polemiche fra Partito democratico e Movimento 5 Stelle. «A questo punto designerò una persona di mia fiducia - dichiara il primo cittadino - che rappresenti gli interessi della città. Nei prossimi giorni mi consulterò con la mia maggioranza. Non nego però che mi aspettavo di più dal presidente dell'Adsp Di Majo». Che aveva chiesto proprio

un parere al Mit sulla posizione del sindaco: «Forse il presidente dell'Authority avrebbe dovuto fare la sua istruttoria con un po' di anticipo - aggiunge Cozzolino - ora sono curioso di vedere come si regoleranno con i sindaci di Trieste e Genova e con la signora Serracchiani (la governatrice del Friuli Venezia Giulia autonominatasi nel Comitato di gestione del porto di Trieste, ndc). Attendo comunque l'ufficialità dell'estromissione».

Dunque si potrebbe procedere a nomina entro poche settimane, lo impongono le tante scadenze e criticità legate allo scalo, mentre per domani il deputato del Pd, membro della Commissione Trasporti Emiliano Minnucci, attende la risposta sulla sua interrogazione parlamentare dedicata proprio al porto di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

«Penso che ormai si vada nella direzione annunciata dal ministro Delrio - dice Minnucci - il sindaco Cozzolino non faccia ostruzione. La legge parla chiaro, serve una comprovata esperienza in ambito

-segue

portuale, competenza che lui non ha».
Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Deiana alla Port Authority Nuovo cambio in giunta

Il ministro Delrio indica l'attuale assessore regionale ai Trasporti L'investitura dopo l'ok di Pigliaru e il via libera definitivo di Camera e Senato la scelta del sostituto nominale in pole position Careddu e Solinas la scelta del sostituto nominale

Sono due i nomi più quotati per la sostituzione di Massimo Deiana nella giunta Pigliaru. A prendere il posto dell'esponente Pd sarà quasi certamente una figura appartenente alla stessa corrente, quella dei popolari riformisti di Cabras-Fadda. I nomi gettonati sono Carlo Careddu e Antonio Solinas. Il primo è un avvocato olbiese, vicesindaco nella precedente legislatura guidata dall'ex sindaco Gianni Giovannelli: Careddu ha perso al ballottaggio alle amministrative dello scorso giugno la sfida con l'attuale sindaco di Olbia, Settimo Nizzi.

Antonio Solinas, invece, è consigliere regionale del Pd.

Oristanese, ha presieduto sino a pochi mesi fa la commissione Urbanistica. Se venisse scelto lui, dovrebbe lasciare il posto in assemblea. I giochi tra i due sono aperti, è escluso che possano esserci sorprese dell'ultima ora con l'indicazione di altri nomi. Il nuovo assessore ai Trasporti sarà il quinto avvicendamento all'interno della giunta Pigliaru, dopo i cambi al Turismo, Agricoltura, Istruzione e Affari generali.

CAGLIARI È Massimo Deiana, assessore ai Trasporti della giunta Pigliaru, l'uomo

designato dal ministro Delrio per guidare l'Autorità portuale unica della Sardegna. Non è una novità, perché il nome dell'esponente Pd circolava ormai da un paio di mesi, ma ancora non c'era l'ufficialità. È arrivata ieri: è stato lo stesso ministro ai Trasporti Graziano Delrio, a margine dell'assemblea nazionale di Federagenti a Ravenna, a sciogliere la riserva su Deiana e su altri due futuri presidenti.

Ora il puzzle del sistema delle autorità portuali nel dopo riforma è completato. «I tre presidenti li ho nominati e proposti, quindi abbiamo completato il quadro», l'annuncio di Delrio. «Per Gioia Tauro l'assessore regionale Francesco Russo, professore dei Trasporti all'Università della Calabria, per Palermo l'ex presidente di Assoport Pasqualino Monti e per la Sardegna l'assessore ai Trasporti Massimo Deiana: questi sono i nomi - spiega Delrio-. Abbiamo dovuto aspettare un po' di più per consentire le verifiche con Anac sulle possibili incompatibilità degli assessori». Dopo l'indicazione, trascorreranno almeno un paio di settimane prima che Massimo Deiana possa assumere l'incarico. Ci sono infatti una serie di passaggi da rispettare.

Ora il governatore Francesco Pigliaru, che aveva concordato con lo stesso ministro Delrio il nome di

-segue

Deiana la scorsa settimana, dovrà dare l' ok definitivo, poi il via libera arriverà dalla Camera e dal Senato, che dovranno confermare l' incarico. Qualche incertezza ancora sulla sede della Port Authority: la legge indica Cagliari, dalla Gallura continuano le forti pressioni politiche perché la sede sia invece Olbia. (si.sa.)

Adesso è ufficiale: Massimo Deiana nuovo presidente dell' **Autorità portuale**

26 maggio 2017 In evidenza 01 , Politica
Adesso è ufficiale: Massimo Deiana è il nuovo presidente dell' **Autorità portuale** della Sardegna, l' unica che resta nell' Isola dopo la riforma Delrio. È proprio il ministro a ufficializzare oggi la nomina, da Ravenna, a margine dell' assemblea nazionale degli agenti marittimi. Delrio ha risposto alle domande dei giornalisti proprio sulle caselle mancanti negli enti **portuali** di Gioia Tauro, **Palermo** e appunto Cagliari. Dalla terna è venuto fuori anche il nome dell' assessore regionale ai Trasporti, come si sapeva da mesi. Della presidenza di Deiana se ne parla dallo scorso ottobre . Ma allora fu la coincidenza con il referendum costituzionale di dicembre 2016 a bloccare tutte le nomine nelle **Autorità portuali** del Paese. Lo scorso 21 aprile, come anticipato da Sardinia Post, l' accelerata data da Delrio. A distanza di un mese ecco la formalizzazione dell' incarico. A questo punto si attendono le dimissioni dall' assessore dalla giunta di Francesco Pigliaru. Ciò che apre il toto-nomi per la successione: un mese fa sembrava che il consigliere Antonio Solinas fosse il prescelto per succedere a Deiana. Invece nella fila della corrente Cabras del Pd, a cui appartiene il neopresidente dell' **Autorità portuale**, c' è anche un secondo possibile componente dell' Esecutivo: è l' olbiese Carlo Careddu che l' anno scorso è stato battuto alle Comunali dell' ex capoluogo gallurese da Settimo Nizzi. Stando a quanto filtra dalla stessa componente dem, Careddu sarebbe in vantaggio su Solinas. Ma solo nei prossimi si saprà come si chiude la partita. (al. car.) Per ricevere gli aggiornamenti di SardiniaPost nella tua casella di posta inserisci la tua e-mail nel box qui sotto: Ho letto e acconsento l' informativa sulla privacy.

Deiana all' Autorità portuale, ok Delrio

Sono arrivati anche gli ultimi tre nomi che mancavano per completare il puzzle dei presidenti delle autorità di sistema portuali nel dopo riforma, e tra questi, come previsto, c'è anche il nome di Massimo Deiana. L'attuale assessore regionale dei Trasporti è stato nominato dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio a dirigere l' Authority unica della Sardegna. "I tre presidenti li ho nominati e proposti, quindi abbiamo completato il quadro", ha annunciato oggi il ministro Delrio a margine dell' assemblea nazionale di Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani, a Ravenna. "Per Gioia Tauro l' assessore regionale Francesco Russo, professore dei Trasporti all' Università della Calabria, per Palermo l' ex presidente di Assoporti Pasqualino Monti e per la Sardegna l' assessore ai Trasporti Massimo Deiana: questi sono i nomi. Abbiamo dovuto aspettare un po' di più per consentire le verifiche con l' Anac sulle possibili incompatibilità degli assessori".

Autorità portuali

Pasqualino Monti presidente a Palermo

L'annuncio l'ha dato direttamente il Ministro dei Trasporti Graziano Delrio: Pasqualino Monti (nella foto) è il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale di Palermo.

Delrio, a margine del secondo Forum nazionale sulla sicurezza nei porti organizzato da Angopi a Ravenna, ha annunciato le tre nomine mancanti, quelle delle Authority di Palermo, Cagliari e Gioia Tauro. L'ex numero di Molo Vespucci dunque trova una nuova casa portuale, dopo l'esperienza a Civitavecchia da presidente prima, iniziata nel 2011 e da commissario poi, in attesa della definizione della riforma dei porti, senza dimenticare l'incarico di presidente di Assoporti nel 2013. Il suo nome era stato accostato dapprima al porto di Genova, poi a quello di Livorno, infine allo scalo siciliano, anche se qualche settimana fa si era sparsa la voce di un possibile trasferimento in Sardegna, a Cagliari.

«Abbiamo inviato le tre proposte alle rispettive Regioni», ha dichiarato il Ministro confermando la notizia. Ora manca soltanto la firma del decreto, ma è una formalità.

P.Cas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Autorità portuale

Nomina Monti, interviene Panfalone

OOO L' Associazione degli agenti marittimi, presieduta dall' imprenditore trapanese Gaspare Panfalone ha espresso apprezzamento per la nomina di Pasqualino Monti a nuovo presidente dell' **Autorità portuale** della Sicilia occidentale. In una nota auspica che la guida di Monti possa determinare «un reale sviluppo della **portualità** trapanese».

(*GDI*)

The Medi Telegraph

Ravenna - Pasqualino Monti a Palermo, Francesco Russo a Gioia Tauro e Massimo Deiana a Cagliari. «Abbiamo inviato le tre proposte alle rispettive Regioni: i nomi sono Pasqualino Monti per il porto di Palermo, il professor Russo, assessore ai Trasporti regionale a Gioia Tauro, e Massimo Deiana in Sardegna». Lo dice il ministro Graziano Delrio, rispondendo a una domanda del *Secolo XIX/The Meditelegraph* a margine del secondo Forum nazionale sulla sicurezza nei porti organizzato da Angopi a Ravenna. «Non siamo in ritardo con la riforma, anzi come vedete stiamo accelerando. Abbiamo verificato con Anac che non c'è incompatibilità dei due assessori regio-

The Medi Telegraph

Ravenna - Graziano Delrio chiede che i sindaci escano dai comitati di gestione delle nuove Authority di sistema portuale.

«**Lo dico da ex presidente dei sindaci italiani e da ex sindaco:** è un errore grave. Non è il ruolo del sindaco quello di stare dentro i comitati di gestione. Servono caratteristiche analoghe a quelle dei presidenti dei porti: noi abbiamo cercato di fare consigli di amministrazione di altissimo profilo. Anche se un sindaco ha queste caratteristiche, magari non è incompatibile formalmente, ma lo è sostanzialmente». Il ministro è netto: chi tra i primi cittadini si è autonominato nel comitato di gestione delle Authority, deve andarsene. Per ora si tratta di una *moral suasion*, perché pare che il decreto preparato per sanare la situazione, non sia passato a Palazzo Chigi: Delrio vorrebbe una legge per fermare l'autonominazione dei sindaci, ma il tentativo non gli è ancora riuscito. Il problema però è politico: nel comitato di gestione del porto di Trieste siede infatti Debora Serracchiani, governatore del Friuli Venezia Giulia, compagna di partito di Delrio e responsabile dei porti del Pd. Il *Secolo XIX/The MediTelegraph* insiste: anche la Serracchiani dovrebbe dimettersi? «L'ho detto anche a lei come l'ho detto a tutti gli altri: le leggi vanno interpretate nel loro spirito, non solo attraverso i Tar e i Consigli di Stato, altrimenti questo paese non si muove molto». La richiesta è in questo caso complicata: la presidente della Regione è responsabile dei porti del Pd e sarebbe difficile spiegare che non ha le competenze per entrare nel board: «Abbiamo già emanato direttive di chiarificazione, spero ci sia buon senso». Trieste è il fronte più problematico: nel board dello scalo guidato dal neo presidente di Assoportori Zeno D'Agostino siedono sia la Serracchiani che il sindaco Roberto Di Piazza. Poi c'è il caso Genova che però si risolverà automaticamente quando Marco Doria terminerà il mandato da primo cittadino. A scatenare l'ira del ministro è stato soprattutto il tentativo dei 5 Stelle di inserire nei board di Livorno e Civitavecchia i due sindaci grillini, sinora senza successo. Intanto Delrio ha completato il quadro delle nomine: a Palermo andrà Pasqualino Monti, a Gioia Tauro Francesco Russo e in Sardegna toccherà a Massimo Deiana. «L'Anac ci ha spiegato che non c'è incompatibilità per i due assessori regionali» ha spiegato Delrio. Dopo i siluri politici, Delrio entra nell'arena del cluster marittimo che ieri si è radunato a Ravenna per il secondo Forum sulla sicurezza marittima organizzato da Angopi e per l'assemblea nazionale di Federagenti. Gian Enzo Duci, che ha proposto la candidatura del corpo della capitaneria al premio Nobel per la Pace per l'azione a favore dei migranti, ha inquadrato il momento economico: «Certo che sono preoccupato».

-segue

A parità di accosti con gli Uk, noi abbiamo 650 agenzie, loro 180, per forza sono preoccupato. Però la categoria ha dimostrato di sapersi rinnovare». I servizi tecnico nautici invece puntano su una serie di protocolli firmati e sulla legge 230: «Norma di straordinaria importanza perché disciplina l'erogazione e le circostanze che giustificano l'obbligatorietà del servizio di ormeggio - spiega il presidente di Angopi, Cesare Guidi - La legge garantisce l'applicazione di criteri uniformi, evitando che la sicurezza possa essere strumentalizzata a fini anticoncorrenziali». Delrio ha firmato anche un protocollo per la creazione di squadre operative di pronto intervento in occasione di sinistri marittimi.

«Sindaci nei board: un errore» Il ministro non si arrende

UN ALTRO passaggio del braccio di ferro tra il Governo e i sindaci sulla presenza di questi ultimi nei comitati di gestione delle Autorità Portuali. L'ultima parola – in ordine temporale – è quella del ministro alle infrastrutture e trasporti Graziano Delrio dopo che, qualche giorno fa, l'ufficio legale del ministero aveva bocciato l'atto che escludeva i sindaci da questi organismi. «La presenza dei sindaci nei board dei porti è un errore grave. Non è ruolo dei sindaci stare dentro i comitati portuali, che sono comitati di gestione in cui sono richieste caratteristiche analoghe a quelle dei presidenti». Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio spiega a Ravenna a margine dell'assemblea na-

zionale di Federagenti, la posizione del ministero sulla presenza dei sindaci all'interno dei comitati di gestione che affiancano il presidente alla guida delle nuove autorità di sistema portuale, formati da un rappresentante ciascuno della Regione, dei comuni di riferimento e della Capitaneria.

«CON LA RIFORMA – aggiunge Delrio – abbiamo cercato di fare consigli di amministrazione di altissima professionalità. E' chiaro che anche se un sindaco ha queste caratteristiche, se non è formalmente incompatibile non è sostanzialmente nello spirito della legge autoproclamarsi. Abbiamo già emanato direttive di chiarificazione, spero che ci sia buon senso».

COME EVENTO PROPEDEUTICO A EXPO 2017

La giornata RemTech su dragaggi e sedimenti

L'applicazione del decreto 173 e la tavola rotonda degli operatori - L'intervento del ministro Galletti

ROMA - Si è tenuta nella giornata di giovedì 18 Maggio, a Roma, il secondo evento propedeutico di RemTech Expo 2017 (www.remtechexpo.com), dedicato ai temi dei Sedimenti marini: dal titolo "Se-

dimenti marini caratterizzazione, dragaggio, trattamento e riutilizzo - Ad un anno dal Decreto del Ministero dell'Ambiente 173/2016, quali novità?"

La giornata è stata aperta da

Francesco Messineo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale in rappresentanza anche di Assoport, Silvia Paparella, project manager di RemTech Expo e da Andrea Zamariolo, coordinatore

tecnico-scientifico della sezione COAST, con la partnership tecnica di ambiente sc e e la media partnership di Ricicla.TV.

Tra gli argomenti-chiave, introdotti da Giuseppe Battarino, magistrato collaboratore della (segue a pagina 12)

La giornata RemTech



Nella foto: I relatori della giornata RemTech.

Commissione di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, il Regolamento che ha definito le modalità e i criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini, il Decreto del Ministero dell'Ambiente n.173/2016 approvato il 15 luglio scorso.

Il regolamento, come hanno ripreso anche Laura D'Aprile del Ministero dell'Ambiente, Giuseppe Bortone del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente SNPA e Francesco Regoli, Università Politecnica delle Marche, è in vigore dal 21 settembre ed è collegato al DM del 15 luglio n.172/2016 in materia di operazioni di dragaggio nei SIN.

La seconda parte del programma si è caratterizzata per una tavola rotonda, coordinata nell'ambito della Call for Abstract di RemTech Expo, in cui tutti i portatori di interesse, pubblici e privati, hanno potuto confrontarsi in maniera aperta, condividendo conoscenze, esperienze, problematiche e soluzioni sui temi della caratterizzazione dei sedimenti, tecnologie innovative, eco-dragaggio, trattamento, gestione, riutilizzo e analisi di casi eccellenti.

Hanno partecipato, oltre al Ministero dell'Ambiente e al Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, Franco Rocchi di ambiente sc e partner tecnico della giornata, Andrea Pedroncini di DHI Italia, Vincenzo Saggiomo della Stazione Zoologica di Napoli, Giovanni Preda di Trevi, Gianni Dapperu di Decomar.

A chiudere i lavori il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Gianluca Galletti che, ribadendo l'impegno del Ministero sui temi di comune interesse, la forte spinta all'innovazione tecnologica e i risultati ottenuti negli ultimi anni dal confronto tra le parti anche grazie ad iniziative come quella del 23 Maggio, rinnova l'invito a vedersi nuovamente agli Stati Generali delle Bonifiche dei siti contaminati, in agenda il 20 settembre a Ferrara nell'ambito della manifestazione RemTech Expo 2017.

A Trieste il Propeller sulle crociere

TRIESTE - Due nuove compagnie da crociera, l'ipotesi di un nuovo terminal passeggeri negli spazi del Porto Vecchio (segue a pagina 4)

A Trieste il Propeller

e quella di una collaborazione con Venezia sulle navi bianche.

Queste le novità emerse durante il convegno organizzato dal Propeller Club di Trieste all'interno della nuova sede di Eataly sulle Rive del capoluogo giuliano, dove si è discusso di turismo ma soprattutto

di prospettive future basate sul forte trend di crescita che la città sta registrando nel settore.

«Ciò che è emerso ancora una volta - ha sottolineato il presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerini - è stata la necessità di dare vita ad un vero e proprio sistema che possa costituire un polo di attrazione per uno sviluppo stabile del turismo a Trieste. I dati di crescita della città, attorno al 10% per le presenze e addirittura al 17% per gli arrivi nell'ultimo quinquennio,

sono particolarmente significativi in un periodo nel quale il resto del territorio nazionale segna il passo rispetto ad altre mete».

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

L'assessore comunale Maurizio Bucci, con delega al Turismo,

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

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

SCALI & PORTI 800 MILIONI SU VENEZIA E GENOVA

Vincent Levita, ceo del fondo francese ha investito in Save e sui terminal merci. Per la prima volta racconta la sua strategia. Ma avverte: «Il Paese ci interessa come punto di passaggio di una grande infrastruttura europea»

di **Daniela Polizzi**

Da Parigi a Venezia e Genova per captare i flussi di turisti e merci soprattutto verso l'Oriente. Con un gettito di 800 milioni, previsto solo per quest'anno, Vincent Levita è pronto al debutto in Italia. Sarà nella cabina di pilotaggio della Save, terzo polo del traffico aereo del Paese dopo Aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino) e Sea (Linate, Malpensa e Orio al Serio). Una torre di controllo appena costituita e battezzata il Milione che servirà per imbarcarsi nell'avventura dell'aeroporto Marco Polo. Levita investirà attraverso il suo fondo InfraVia che assieme ai velcoli di Deutsche bank e all'imprenditore Enrico Marchi, che di Save è il presidente, si appresta a lanciare l'offerta pubblica di acquisto sullo scalo veneto. È un'operazione del valore complessivo di 1,1 miliardi nella quale InfraVia inietterà fino a 460 milioni se tutti gli azionisti aderiranno all'OpA. L'assetto di partenza della nuova Il Milione vedrà francesi e tedeschi con il 40% a testa del capitale, con Marchi al 20%. Lo start all'intera operazione dovrebbe arrivare entro luglio, con l'autorizzazione all'offerta (il cui fine è l'Antitrust) da parte di Banca d'Italia e dell'Antitrust e la successiva operazione che dovrebbe partire nella seconda metà di agosto.

Debutti

Per InfraVia quello italiano rappresenta un debutto anche nel business degli aeroporti. «Fin qui abbiamo investito nei porti, nella fibra ottica, nelle autostrade e nelle torri di trasmissione per le telecomunicazioni —, ora siamo pronti a portare capitali europei nel ruolo di investitori di lungo termine, utili anche per far confluire denaro verso l'economia reale», dice Levita, 51 anni, ingegnere dell'École polytechnique, una carriera come gestore dei fondi infrastrutturali del gruppo Axa poi promotore di InfraVia, veicolo con una dotazione di 1,7 miliardi, raccolti da banche e compagnie di assicurazioni, nomi come la Caisse nationale di Prévoyance, Bnp Paribas e SocGen a caccia di rendimenti a due cifre. «Per quest'anno abbiamo finito, ma nel 2018 torneremo a investire sul Paese, probabilmente in reti di energia», anticipa Levita che per la prima volta racconta i suoi progetti.

Quindi Save per InfraVia è solo l'antipasto anche se un primo assaggio Levita lo ha avuto a inizio anno quando ha deciso di sbarcare Genova nel Gruppo Investmenti portuali comprando quote da un gruppo di imprenditori di terminal container per le merci che in Italia hanno creato un

network il cui perimetro include anche Venezia e Livorno, un porto nevralgico per l'export negli Usa. «Ma attenzione, noi abbiamo investito a Venezia perché è la destinazione di un turismo internazionale in grande crescita e a Genova perché è un centro chiave nel traffico verso l'Asia e alimenta le industrie che hanno in Milano il punto di riferimento. Non ragioniamo per singolo mercato. Insomma, ci interessa l'Italia come punto di passaggio di una grande infrastruttura europea nel commercio, nei flussi di passeggeri, nell'energia, stoccaggio di gas, data center e telecomunicazioni», commenta Levita. E le difficoltà di Alitalia? «L'esperienza insegna che gli scali di valore crescono a prescindere dal destino delle compagnie, anche se di bandiera», risponde il manager che si appresta a occupare un posto in prima fila nel business aeroportuale portando capitali da Parigi.

Progetti

È la seconda mossa che fanno gli investitori francesi negli scali italiani. La prima era stata quella del fondo Anlan, il colosso da 50 miliardi di asset gestiti guidato da Dominique Senequier che due anni fa ha stretto un'alleanza con Psi, rilevando il

49% del suo polo degli aeroporti. Il risultato? Anlan ha interessi negli scali di Torino, Bologna, Milano e Napoli. «Il nostro approccio è diverso — dice Levita —. Investiamo in società di taglia più piccola dove possiamo avere un ruolo e scegliamo asset che hanno spazio per crescere».

A Venezia, il polo del Nord Est, ci sarà da fare. Il sistema Marco Polo, cui sono collegati Brescia, Treviso e Verona, dovrà portare a termine 533 milioni di investimenti fino al 2021 per potenziare l'infrastruttura. «Abbiamo scelto Save perché c'è un azionista imprenditore e questo ci consente di essere agili e flessibili», sottolinea Levita il cui fondo è impegnato con un accordo di lock up che durerà quattro anni, prorogabili per altri quattro. «Siamo entrati in Save perché tra Marchi e lo storico socio Andrea De Vido c'era divergenza di vedute. Penso che questi riassetti possano essere delle opportunità per un investitore come noi», sostiene Levita. Sullo sfondo, le acquisizioni nelle infrastrutture in Europa. Prima fra tutte quella promossa da Atlantia su Aertis. «Conosco il ceo Giovanni Castellucci. Quando Vito Gamberale era alla guida del gruppo siamo stati in gara nella privatizzazione delle autostrade del Sud della Francia».

© IPERLABORALE/NOI/PIVA

Genova, la Regione vuole nuovo bacino entro 2018

Genova. Prosegue il tavolo istituzionale per il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente. Mercoledì scorso vertice a Genova tra il governatore della Liguria Giovanni Toti, l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono, l'assessore allo sviluppo economico, Edoardo Rixi, e il presidente dell'Avvisatore Marittimo di Genova Savona, Paolo Emilio Signorini. La Regione vorrebbe far partire i lavori entro il 2018. Fincantieri vorrebbe un bacino da 140 mila

tonnellate, sufficiente per costruire navi moderne di grandi dimensioni. Un incontro preliminare, precisa Rixi, «per analizzare alcuni aspetti tecnici, in vista di uno studio più approfondito che proseguirà nelle prossime settimane». «La nostra priorità è quella di consentire allo stabilimento di Sestri -conclude- di poter essere operativo anche quando inizieranno i lavori per il ribaltamento a mare, un'opera che consideriamo necessaria per dare futuro al cantiere e permettere all'azienda di continuare ad investire su Genova». «Abbiamo ascoltato le richieste fatte dall'azienda -aggiunge Toti- a partire da quella di poter realizzare un bacino da 140 mila tonnellate per poter costruire navi da crociera di grandi dimensioni. Abbiamo dato la nostra disponibilità, con l'obiettivo di partire quanto prima con i lavori».

Dal 2° Forum sulla sicurezza dei porti il via per l'“Osservatorio” nazionale

Si concretizza il progetto già annunciato l'anno scorso con il pieno supporto delle
Capitanerie - I riconoscimenti internazionali alla nostra Guardia Costiera - I saluti

RAVENNA - E' la seconda edizione, quella che si è tenuta ieri ospiti dell'Autonoma ravennate, del Forum sulla sicurezza nei porti. E ancora una volta i lavori si sono focalizzati sull'impegno delle Capitanerie-Guardia Costiera su uno dei temi più sentiti del momento, non solo per quanto riguarda i controlli alla navigazione, ma anche per l'intero cluster portuale nazionale. Da qui la volontà - ribadita nelle relazioni introduttive

A.F.

(segue a pagina 4)

Dal 2° Forum sulla sicurezza

- di dar vita al già preannunciato “Osservatorio sulla sicurezza dei porti” ampiamente condiviso anche dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dal ministro Graziano Delrio.

Il tema della sicurezza dei porti

e nei porti è un po' l'orgoglio del corpo delle Capitanerie, sia per l'alta qualità raggiunta dai servizi, sia per i riconoscimenti che le stesse Capitanerie e il braccio operativo della Guardia Costiera hanno raccolto in ambito internazionale. La partecipazione degli specialisti del Corpo al meeting di Ravenna conferma ulteriormente l'impegno sul tema: sono intervenuti al 2° Forum sulla sicurezza - assente per improvvisi impegni politici il

comandante del Corpo ammiraglio ispettore Vincenzo Melone, che pure della sicurezza è un convinto assertore - l'ammiraglio Giardino, responsabile del settore nel Comando generale; e tra i relatori anche gli ammiragli Pettorino e Pellizzari. Il comandante della Capitaneria di Ravenna Cv Pietro Ruberto ha riferito della situazione locale, anche nei rapporti con il presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico centro-settentrionale

Daniele Rossi che ha portato il saluto del territorio. Dalle principali direzioni marittime nazionali sono convenuti a Ravenna i comandanti e i loro specialisti della sicurezza.

Come già ampiamente annunciato il 2° Forum sulla sicurezza si è svolto in parallelo con la 68° assemblea generale di Federagenti presieduta da Gian Enzo Duci. Su entrambi gli importanti appuntamenti riferiremo nel prossimo numero con il servizio della nostra inviata Cinzia Garofoli.

Guidi, Angopi: "Sicurezza in mare, modello alto di civiltà"

RAVENNA- *"Fra gli appartenenti al cluster, la sicurezza rappresenta un valore profondamente condiviso alla quale devono pervenire tutti i porti del nostro paese. Questo significa fare sistema come valore aggiunto".*

Con queste le parole **Cesare Guidi, presidente di Angopi, l'associazione nazionale dei gruppi di ormeggiatori e barcaioli italiani**, si è rivolto alla platea del 2° Forum Nazionale sulla sicurezza nei porti, organizzato a Ravenna dall'associazione stessa contestualmente alla 68° Assemblea generale di Federagenti.

"Le problematiche di sicurezza del mare" ha continuato Guidi, *"rappresentano un modello alto di civiltà", "la sicurezza non è un costo improprio ma è una forma di investimento che offre forme di garanzia al porto".* Il presidente di Angopi ha inoltre posto l'attenzione sul fatto che il Forum sulla Sicurezza, alla sua seconda edizione: *"rappresenta una sede privilegiata di confronto tra operatori e politici al fine di rendere più sicuri i nostri porti"*, l'iniziativa ha visto infatti la partecipazione del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, e di numerosi esponenti della politica.

ALP: assunti 16 lavoratori INTEMPO

LIVORNO - IL processo di ristrutturazione di ALP, l'agenzia monopolista per la fornitura di lavoro temporaneo (segue a pagina 12)

ALP: assunti 16 lavoratori

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

A questa positiva situazione si aggiungono buone notizie sui posti di lavoro. ALP, che a novembre 2014 stava per portare i libri in tribunale azzerando 60 posti di

lavoro, assume dal prossimo 23 maggio i 16 lavoratori di Intempo che in questi anni hanno mostrato maggiore disponibilità, affidabilità e disponibilità.

Determinante per la buona riuscita di questo processo è stato, nel dicembre 2014, l'ingresso nella compagine societaria (senza esborsi finanziari) dell'allora **Autorità portuale** di Livorno, una novità assoluta nel panorama italiano ed esempio poi seguito da Trieste.

"L'**Autorità portuale** ha dichiarato il segretario generale Massimo Provinciali che di ALP è anche il presidente - ha fatto da catalizzatore per imprese che volevano lasciare ALP o che non vi partecipavano e, con la sua funzione di garante delle regole, ha permesso di costruire una organizzazione del lavoro in porto che ottimizzando le prestazioni dei terminalisti, degli appaltatori di segmenti del ciclo portuale e del

fornitore di lavoro temporaneo, ha dimostrato che il modello della legge n.84 del 1994, se applicato correttamente, funziona alla perfezione. Due anni e mezzo fa - prosegue Provinciali - abbiamo chiesto fiducia ai lavoratori di ALP e di Intempo, spesso assembrati sotto le finestre di Palazzo Rosciano. Credo che questa fiducia sia stata ripagata e per questo voglio ringraziare i lavoratori e, soprattutto, Luca Beccu, Ad di ALP e Carlo Savi, presidente di Uniport che di questo progetto sono stati i principali attori operativi."

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

«Sul porto ci giochiamo il futuro di Livorno»

Velo condivide l'appello delle imprese alle istituzioni locali per uscire dalla crisi. «Tirrenica vitale». Ecco il primo lotto della 398

di Enrico Paradisi

► LIVORNO

La crisi a Livorno colpisce peggio che altrove, ed è una crisi che oltre ad aver coinvolto la grande industria, colpisce di riflesso anche quel tessuto che oggi rappresenta comunque una via di salvezza per il territorio, ovvero la piccola e media impresa. La Cna livornese, non a caso, chiede da tempo di aver un maggior margine di confronto alla politica e alle istituzioni per avere risposte alle molte urgenze che ci sono, perché, come evidenzia il presidente uscente **Diego Nocenti**, «le piccole e medie imprese rappresentano l'unica via di salvezza per il futuro occupazionale di questo territorio, ma ancora non registriamo dalle istituzioni locali segnali di reale percezione dell'esigenza di porle al centro di qualsiasi decisione venga presa».

Oggi, all'assemblea che eleggerà il nuovo presidente della Cna di via Martin Luther King, oltre al presidente nazionale **Dantele Vaccarino**, è previsto l'intervento della sottosegretaria all'Ambiente, **Silvia Velo**, che conosce molto bene la realtà del territorio.

«Non solo comprendo - dice Velo - ma condivido l'allarme che lancia Cna, soprattutto per quanto riguarda il territorio livornese. E condivido anche l'appello a uno sforzo più unitario tra istituzioni e imprese».

Dal punto di vista del governo, per la sottosegretaria all'Ambiente alcune cose a favore delle imprese però si possono rivendicare. Come ad esempio il percorso già avviato per accelerare i pagamenti della pubblica amministrazione, o il processo avviato della semplificazione di alcune norme, senza contare gli incentivi ai percorsi di reindustrializzazione che stanno portando a bandi sul territorio livornese e piombinese.

«Certo è chiaro - continua Velo - che la peculiarità della provincia di Livorno, in cui più che in altre parti della Toscana è presente la grande impresa, ha avuto due conseguenze: una crisi che ha colpito più duro e si è portata dietro le aziende dell'indotto».

Partiamo da Livorno. «A Livorno, la crisi del mondo del lavoro è evidente», sostiene Velo che aggiunge: «Qui ci vorrebbero davvero maggiori sforzi. Sono contenta che sia andato a buon fine il concordato su Aamps, però la scelta dell'amministrazione di non farsi carico della ricapitalizzazione, ha scaricato tutto il peso della vicenda sulle aziende dell'indotto».

Per Velo, comunque, la priorità per risollevare l'economia rimane legata innanzitutto al porto. «Il governo ha messo in campo la riforma del sistema portuale che per alcune parti sta già espletando la sua efficacia, in particolare sulla questio-

ne dei dragaggi che ho seguito e che con la nuova norma sta funzionando bene. Altre parti devono trovare ancora applicazione. Del resto l'assetto e la funzionalità del sistema portuale non è un mero fatto tecnico, ed essendo un asset strategico serve il massimo sforzo, perché progetti come la Darsena Europa oppure il collegamento ferroviario tra porto e interporto comincino a vedere un orizzonte temporale sostenibile. Non dico vicinissimo, perché mi rendo conto della complessità del progetto, ma soprattutto certo. Su questo ci siamo giocando il futuro della seconda città della Toscana».

Anche sullo stop arrivato recentemente dall'Europa all'autostrada Tirrenica, Velo esprime forte preoccupazione: «È un'infrastruttura vitale della Toscana costiera, la cui realizzazione è attesa da vent'anni e non può più essere rimandata».

Mentre si sviluppa l'assetto infrastrutturale del porto, l'altro tema su cui secondo la sottosegretaria ci vorrebbe maggiore impegno riguarda la prospettiva di diversificazione: «Forse uno sforzo in più in settori diversi dell'economia andrebbe fatto: penso al turismo oppure al sostegno della piccola e media impresa».

In provincia insistono aziende importanti come la Solvay: «Sulla Solvay non si può mai abbassare la guardia - afferma Velo - ma l'impegno congiun-

to del istituzioni ha funzionato. Comune, Regione e Governo hanno messo in campo tutte le azioni che hanno permesso all'azienda di proseguire gli investimenti e confermare la presenza sul territorio».

Infine, capitolo a parte per Piombino, attanagliata com'è dalla vicenda Aferpi, in cui per la sottosegretaria le istituzioni hanno fatto comunque la loro parte: «Qui la vicenda è complessa e anche densa di incognite e preoccupazioni. Ma anche in questo caso mi sento di rivendicare gli sforzi che abbiamo messo in campo tra Comune, Regione e Governo, perché sono arrivati 100 milioni di certificati bianchi per ridurre il costo dell'energia, 50 milioni sulle bonifiche e siamo in affidamento delle gare per partire con i primi lavori». «Oggi chi è in ritardo rispetto agli impegni presi è l'azienda, ma anche qui il governo ha inviato l'ultimatum all'imprenditore algerino, avviando la procedura della proroga del periodo di sorveglianza del Governo, perché quello che conta è che Piombino torni a produrre acciaio».

Intanto però qualcosa si muove sul fronte infrastrutturale, con una notizia importante sul tema della viabilità: «Il prossimo 12 giugno - annuncia in conclusione la sottosegretaria - presentiamo con il viceministro **Riccardo Nencini**, il progetto del primo lotto della bretella della 398, che poi porteremo al Cipe entro l'estate e quindi a gara».

The Medi Telegraph

Napoli - L'Autorità di sistema portuale di Napoli-Salerno intende dismettere il 25% delle quote della società Sepn in suo possesso. La decisione di uscire dalla compagine della Sepn (che gestisce i rifiuti nell'area portuale di Napoli) risale al 2015 quando l'allora Comitato portuale approvò con delibera la dismissione delle quote. In ottemperanza alla delibera, l'Adsp del Mar Tirreno Centrale pubblica l'Avviso per invitare eventuali compratori a manifestare l'interesse vincolante all'acquisto delle quote.

Il Secolo XIX

Napoli, l' Authority esce dalla gestione dei rifiuti in porto

NAPOLI. L' Autorità di sistema portuale di Napoli -Salerno intende dismettere il 25% delle quote della società Sepn in suo possesso. La decisione di uscire dalla compagine della Sepn (che gestisce i rifiuti nell' area portuale di Napoli) risale al 2015 quando l' allora Comitato portuale approvò con delibera la dismissione delle quote. In ottemperanza alla delibera, l' Adsp del Mar Tirreno Centrale pubblica l' Avviso per invitare eventuali compratori a manifestare l' interesse vincolante all' acquisto delle quote.

E il magnate indiano ora scommette sullo sviluppo del porto di Taranto

Piano cinese punta a un hub per le merci in arrivo dall'Oriente verso l'Europa

GIULIANO FOSCHINI

RARI. Arrivando dal quartiere Tamburi nella splendida Taranto vecchia c'è un vecchio murales che in questi anni non è mai stata cancellato: «Riva boia, hai ammazzato i nostri sogni» c'è scritto, con un pennarello nero. Quello che è accaduto in questi mesi e, forse, accadrà nei prossimi anni potrebbe essere l'unico solvente in grado di cancellare quella scritta: tre miliardi di euro al sistema Taranto dalla vendita dell'Ilva, giurano i commissari. A cui devono aggiungersi il miliardo all'incirca messo a disposizione dal governo per un pacchetto di interventi e il maxi investimento cinese per il porto. Bastano per far ricominciare Taranto a sognare?

«Ci stiamo provando» dicono il ministro per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti e il presidente della Regione, Michele Emiliano. Immagmano strade diverse ma entrambi insistono che sì, si può fare. «Ci dobbiamo provare» ripetono gli otto candidati sindaci alle prossime elezioni comunali. Tutti: grillini e centrosinistra, centrodestra e populistici, sono convinti che la città è proiettata ormai nel domani. Nulla è risolto. Ma rispetto al passato c'è la consapevolezza. Tanto basta, forse, per lasciare il baratro alle spalle.

Il futuro, qualsiasi esso sia, passa però con ogni evidenza dall'Ilva: dalla sua ricon-

versione o dal suo rilancio, a seconda dai punti di vista. Dalla chiusura dell'area a caldo o dalla decarbonizzazione. Dalla chiusura dei parchi minerali e dell'aumento di produzione, così come previsto dall'offerta Arcelor, che potrebbe trovare un ulteriore vantaggio dallo sviluppo dei traffici marittimi. Taranto in questo momento non è soltanto Ilva: una grande scommessa è proprio il porto, per il quale - su grande spinta del governo - c'è un fortissimo interessamento dei cinesi che, dopo aver investito dall'altra parte della costa, nel Pireo, intendono individuare Taranto come hub del Mediterraneo per le merci dall'Oriente verso l'Europa. «La via della seta» potrebbe passare anche da Taranto o il ministro Graziano Delrio, che nel febbraio scorso è stato in Cina con il presidente Sergio Mattarella, lo sa bene.

Le trattative effettivamente esistono. Viaggiano sotto traccia e partono da due nuove spinte: la nuova Ilva, appunto. Ma anche un diverso sistema infrastrutturale grazie ai massicci investimenti di Ferrovie. In questi mesi si sta concludendo l'ammodernamento della linea adriatica per le merci che permetterà anche ai carichi di pesanti di viaggiare spediti lungo la dorsale. «Significherebbe - spiegano fonti del ministero - aprire un nuovo corridoio e rendere, per davvero, Taranto la porta dell'Europa per tutto quello che arriva dall'Oriente».

E' chiaro che però servono nuovi investimenti, anche infrastrutturali. Sul tavolo - ricorda il parlamentare Pd, Ludovico Vico - ci sono i fondi stanziati dai governi Renzi

e Gentiloni con il Contratto Istituzionale di sviluppo (Cis) per Taranto e altri quattro comuni della zona. La partita è da 900 milioni. 416 sono destinati alle infrastrutture portuali (155 milioni già spesi), 319 milioni a sanità e ambiente, 109 alla rigenerazione urbana. Inoltre c'è la grande partita dell'area della Marina militare che, in parte, potrebbe essere dismessa e messa a disposizione della città.

«Promesse, troppe promesse» dicono però i sindacati. «A questa città servono fatti». E' quelli che chiedono al governo anche sulla vicenda Ilva. Non è un mistero che i lavoratori avrebbero visto meglio la cordata Jindal, non fosse altro perché si sentivano più garantiti dal socio Cassa depositi e prestiti. «La scelta dell'acquirente - diceva ieri la Fiom - deve tenere conto del piano industriale che garantisca il risanamento ambientale e i livelli occupazionali. Ecco perché qualunque decisione, così come si era impegnato il ministro, va assunta solo dopo il parere dei sindacati». La convocazione è per martedì prossimo, 30 maggio. «La scelta non può essere subordinata unicamente all'offerta di acquisto, ma vanno tenuti in considerazione il piano di investimenti complessivo finalizzato al risanamento ambientale dello stabilimento, alla rimessa in efficienza di tutti gli impianti, a partire dall'altoforno 5, e da elementi di innovazione nei processi e nei prodotti, da cui deriva il conseguente piano industriale con i livelli produttivi che consentano il mantenimento dell'attuale occupazione». Sognare è lecito, dicono. Ma senza chiudere mai gli occhi.

Infrastrutture Il neo presidente dell' Authority Francesco Russo indica le linee programmatiche per il rilancio

La nuova rotta del porto di Gioia

Necessario lasciarsi alle spalle la vecchia idea della vocazione unica dello scalo

Reggio Calabria Abbandonare la strada della cultura della vocazione unica per seguirne una dove la multifunzionalità sia il tratto distintivo. Senza, comunque, che ciò voglia dire abbandonare l' asset principale che era, e rimane, quella del transhipment, la movimentazione dei container. La rotta è quella tracciata dal neo presidente dell' Autorità portuale di Gioia Tauro e del Tirreno meridionale (che oltre agli scali calabresi ingloba quelli di Messina, Milazzo e Tremestieri), il professore Francesco Russo, siciliano di origine e reggino di adozione, assessore regionale alla logistica, al sistema portuale e a Gioia Tauro.

La scelta del ministro dei Trasporti Graziano Delrio di indicarlo alla presidenza della Port Authority suona come un cambio di passo rispetto all' immagine di una Calabria che, nella migliore delle ipotesi, sta col cappello in mano.

Il rilancio dello scalo per il nuovo presidente passa «da un' azione coordinata: il terminalista da una parte e il Pubblico dall' altra non potranno che operare in raccordo nell' ambito di un quadro che ha un punto fermo: l' asset principale di Gioia Tauro è il transhipment ma non si può rimanere bloccati su questa unica dimensione». Prioritario è lo sblocco del passaggio all' Agenzia dei lavoratori individuati dalle intese sindacato-azienda: «Questa è una sorta di pre-condizione. È un punto di partenza ma dobbiamo scongiurare il rischio che diventi anche quello di arrivo». Pag. 16.

Gioia Tauro, il sindacato entusiasta della nomina di Russo all' Authority

Il Sul: c' è una speranza per il Porto

«Necessario affrontare subito la vertenza dei 400 esuberanti di MCT»

Domenico Latino GIOIA TAURO II coordinamento portuali del SUL saluta con entusiasmo la nomina del prof. Francesco Russo a presidente dell' Autorità di Sistema dei mari Tirreno meridionale e Jonio e dello Stretto: in una fase storica definita «complicata» per la portualità calabrese, «è la risposta che ci si attendeva da parte del Governo centrale - si legge in una nota diffusa ieri - e del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio».

Per il sindacato l' esperienza del prof. Russo, già assessore regionale con delega specifica al porto di Gioia Tauro, sarà «determinante per costruire un quadro finalmente stabile delle imponenti strutture portuali calabresi e dello Stretto.

Un compito non facile, tenuto conto della complessità dell' ente che, secondo lo schema del D.Lgs. 4 agosto 2016 n.

169, comprende i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria, ma che siamo sicuri il prof. Russo saprà affrontare grazie alla sua grande competenza e professionalità, dimostrata ed attestata sul campo sia nelle vesti universitarie che da assessore regionale».

«Oggi come non mai - continua il comunicato - c' è bisogno di agire in modo determinato sulle annose questioni che riguardano tutti gli scali di competenza della nuova Autorità Portuale cominciando dalla vertenza del Porto di Gioia che dovrà richiedere la massima attenzione per evitare di cadere in un' emergenza sociale senza precedenti, attesi i 400 esuberanti di personale dichiarati dal terminalista MCT e l' avvio della relativa procedura di mobilità».

La lettura della nomina da parte del SUL è che «abbia un significato ben preciso per una risoluzione di tutte le problematiche presenti sui tavoli di confronto locali e a livello ministeriale. Le basi per affrontare con determinazione e competenza tutti i temi per il rilancio dello scalo sono già stati posti in essere dal commissario straordinario uscente Andrea Agostinelli, ora - conclude la nota - è necessario dare operatività a quanto fatto e velocizzare i processi avviati prima che le logiche di mercato che si stanno delineando possano rendere periferici i porti calabresi e privi di interesse a livello nazionale. Crediamo fermamente che da oggi in poi non ci siano più alibi da parte di nessuno, come crediamo fermamente

-segue

che attraverso la guida del prof. Russo il rilancio del sistema portuale calabrese potrà essere una realtà».

Palermo

Morace ai domiciliari la Procura favorevole

PALERMO La Procura di ha dato parere favorevole alla sostituzione della custodia cautelare in carcere con gli arresti domiciliari per Ettore Morace, l'armatore finito in cella, una settimana fa, con l'accusa di corruzione.

Morace si è dimesso da tutte le cariche ricoperte nelle società della famiglia proprietaria della Liberty Lines, la più grande società di aliscafi di Europa.

Il sì dei pubblici ministeri - l'indagine è coordinata dal procuratore aggiunto Dino Petralia - deriva dal venir meno dell'esigenza cautelare seguita alle dimissioni dell'indagato. I magistrati hanno espresso parere favorevole anche alla revoca degli arresti domiciliari per Giuseppe Montalto, anche lui accusato di corruzione. Anche per Montalto, che si è dimesso dall'incarico di consulente della Regione, sarebbero venute meno le esigenze cautelari. Entrambi gli indagati hanno fatto richiesta di scarcerazione al gip e ora decidere delle loro istanze.

La posizione del terzo arrestato, il deputato regionale di AP Girolamo Fazio, è stata trasmessa alla procura di Trapani per competenza.

Secondo la Procura, Morace avrebbe corrotto, tra gli altri, Fazio e Montalto in cambio di favori e interventi a suo vantaggio. I due indagati sarebbero stati ricompensati con regali e, Fazio, col finanziamento della campagna elettorale.

Nell'indagine sono coinvolti anche l'ex sottosegretario ai Trasporti, la senatrice Simona Vicari, e il governatore siciliano Rosario Crocetta.

La Sicilia

Il gip accoglie la richiesta dell' accusa, prosciolti Cozzo, Gemelli e Lo Bello

Porto di Augusta, archiviazione per il "traffico di influenze"

Tony ZermoChiesta dal pm l' archiviazione delle accuse riguardanti il cosiddetto «traffico di influenze» al porto di Augusta. E il Gip ha archiviato senza andare a processo Secondo il procuratore Roberto Felici, andrebbero prosciolti non solo l' allora commissario straordinario dell' **Autorità portuale** avvocato, Cozzo, ma anche tutti gli altri protagonisti della storia a cominciare dall' imprenditore Gianluca Gemelli, ex compagno dell' allora ministro Guidi costretta a dimettersi (ricordate che lei disse: «Mi tratti come una sguattera del Guatemala»?), Ivan Lo Bello, presidente nazionale di Unioncamere e presidente della Camera di commercio di Siracusa.

Scrivendo il pm che «il Gemelli si presenta al sindaco di Corleto Perticara, Vicino, facendo pesare la sua posizione di compagno del ministro Federica Guidi, muovendosi con una certa spregiudicatezza, anche millantando in modo più o meno esplicito la possibilità di trarre vantaggio dalla sua posizione. Tuttavia, al di là di tali censurabili atteggiamenti, non risulta che abbia mai richiesto compensi per interagire con esponenti del governo, né risulta che il sindaco Vicino abbia in qualche modo preteso o anche solo richiesto contropartite

per favorire il possibile ingresso delle imprese del Gemelli nell' attività della Total, a Tempa Rossa».

Per quanto riguarda il trasferimento dell' ammiraglio Camerini, il pm sostiene che «il trasferimento era dovuto alla promozione del Camerini da contrammiraglio ad ammiraglio. Il Comando marittimo sotto la sua guida si era limitato a esprimere parere favorevole alla concessione del pontile Punta Cugno.

Il trasferimento non era diretto a danneggiare Camerini né ad arrecare ingiusto vantaggio patrimoniale al duo Gemelli-Colicchi.

Per altro verso non costa che il Pastena (colui che avrebbe speso presso i suddetti la sua vicinanza all' ammiraglio De Giorgi) abbia ottenuto o richiesto compensi illeciti per la sua ipotetica mediazione».

Sulla costituzione dell' Alfa Tanko (8 maggio 2015) «la vicenda è priva di rilevanza penale, in quanto non è illecito costituire una società con l' obiettivo di ottenere una concessione demaniale (quella relativa alla gestione del pontile Punta Cugno). Tra l' altro il procedimento per l' eventuale concessione non era nemmeno iniziato».

Sulla proroga di Alberto Cozzo a commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Augusta «il ministro

-segue

Delrio ha chiarito di non avere ricevuta alcuna pressione, a prescindere dall' interesse del Lo Bello (che pure era legittimato ad intervenire sul punto quale presidente della Camera di commercio). In ogni caso in quel momento non vi era alcun elemento ostativo a tale proroga».

Per quanto riguarda uno dei punti dell' accusa, e cioè il reato di associazione a delinquere, il pm dice che «il reato presuppone una organizzazione con divisione di compiti, non un eventuale scambio di favori».

In sostanza, tanto clamore per nulla, clamore certamente sollevato dal fatto che un importante membro del governo, Federica Guidi, era stata costretta a dimettersi. Commenta l' avv. Dario Pastore, legale di Alberto Cozzo: «La Procura della Repubblica di Roma (a cui l' indagine era pervenuta per competenza territoriale) sulla base degli stessi identici elementi che avevano portato i pm di Potenza a muovere contestazioni di reato per fatti gravi, ha invece ritenuto insussistente qualsiasi fattispecie penalmente rilevante per mancanza degli elementi costitutivi dei reati ipotizzati, e ciò senza neppure la necessità di celebrare un processo.

Nessun reato quindi è stato commesso dall' avvocato Cozzo nell' espletamento del suo mandato di commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Augusta, la cui condotta risulta essere stata sempre improntata esclusivamente all' interesse pubblico.

Un' indagine fondata sul nulla di penalmente rilevante, come ritenuto dal pm di Roma con la condivisione del Gip, che ha avuto come unica conseguenza concreta quella di escludere l' avv. Cozzo dalla rosa dei candidati alla Presidenza della neonata **Autorità portuale** di Catania-Augusta per la quale era in lizza».

RAFFAELE GENTILE

Gli affari al porto di Augusta Archiviazione per l'avvocato Cozzo

CATANIA - "Questo procedimento ha portato sicuramente a un risultato tangibile e cioè quello della mancata nomina a Presidente dell'Autorità Portuale Augusta-Catania dell'avvocato Alberto Cozzo, inserito tra i papabili e le cui capacità manageriali sono unanimemente riconosciute". E' tranciante il commento dell'avvocato Dario Pastore, legale di fiducia di Cozzo, al provvedimento di archiviazione del suo assistito coinvolto nel troncone siciliano dell'inchiesta Tempa Rossa aperta dalla Procura di Potenza e poi trasmessa agli uffici giudiziari di Roma. L'avvocato Alberto Cozzo, all'epoca Commissario dell'Autorità Portuale di Augusta, finisce nello scandalo Petrolio dopo alcune intercettazioni con Gianluca Gemelli che avevano al centro gli affari al Porto di Augusta e soprattutto la concessione del pontile di Punta Cugno. Lo scopo sarebbe stato favorire le società dell'imprenditore siracusano. "Valutata la fondatezza delle argomentazioni del pm, si dispone l'archiviazione del procedimento", scrive il Gip di Roma Claudio Carini accogliendo la richiesta della Procura di Roma. Archiviazione dunque per l'avvocato catanese Alberto Cozzo, accusato di associazione a delinquere finalizzata al turbamento delle procedure amministrative e all'abuso d'ufficio. E inoltre tra le contestazioni anche il traffico di influenze. Sull'associazione a delinquere per la Procura romana "difettano gli elementi costitutivi di reato". "In primo luogo si osserva - si legge nel decreto di archiviazione - che l'unico vincolo idoneo a denotare una qualche forma di affectio societatis, alla luce delle telefonate intercettate, sembrerebbe circoscritto a Gemelli e Colicchi e dunque a un numero di persone insufficiente per configurare il delitto ipotizzato". Per la magistratura inoltre non vi sono i presupposti del reato previsti dall'articolo 416 del codice penale e cioè "stabile organizzazione, con un'adeguata divisione di compiti e con un programma, se pur generico, proiettato verso la concorsuale commissione di delitti e, dunque - conclude la magistratura - non può ravvisarsi soltanto nel reciproco scambio di favori". Nel mirino della magistratura di Potenza finisce anche la decisione di Delrio di prorogare la nomina di Cozzo a Presidente dell'Autorità Portuale di Augusta, una scelta che - secondo l'ipotesi della Procura potentina - avrebbe avuto lo scopo di "spianare" la strada alle ambizioni di Gemelli (che aveva costituito l'Alfa Tanko srl) sulla concessione del pontile. Affare alquanto gustoso in quanto luogo di approdo anche di navi militari e quindi della gestione del relativo rifornimento di

-segue

carburante. Sul punto la magistratura romana scrive che "il ministro Graziano Delrio, sentito dall' autorità giudiziaria di Potenza, ha chiarito di non aver subito alcuna pressione o lusinga, precisando che la decisione di prorogare il Cozzo è stata assunta a prescindere dall' interessamento di Ivan Lo Bello (che pure era legittimato a interloquire sul punto quale presidente della locale Camera di Commercio) e che in ogni caso in quel momento non vi era alcun elemento ostativo rispetto a tale proroga. Pertanto ancora una volta non si ravvisano ipotesi di reato, anche perché pure in questo caso non risulta che il Lo Bello abbia ottenuto ovvero richiesto compensi per sollecitare il Ministro Delrio a confermare il Cozzo nella carica". A proposito della nascita dell' Alfa Tanko nel decreto di archiviazione si legge che la "vicenda" è "priva di rilevanza penale, in quanto non è illecito costituire una società con l' obiettivo di ottenere una concessione demaniale". Per il difensore di Cozzo quanto riportato nel decreto di archiviazione è una "bacchettata" ai pm di Potenza. "Sulla base degli stessi atti di indagini che hanno portato la Procura di Potenza a fare delle contestazioni di reato per fatti gravi e senza alcun approfondimento dibattimentale la Procura della Repubblica di Roma - afferma Pastore - ha bacchettato severamente la Procura di Potenza perché ha ritenuto i fatti contestati insussistenti, privi di rilevanza penale e privi degli elementi costitutivi del reato". Dario Pastore, infine, va oltre la singola vicenda giudiziaria e apre un dibattito molto acceso nel mondo della giustizia. "Visto quanto accaduto - commenta - sarebbe auspicabile introdurre un sistema premiale/sanzionatorio per la magistratura sia requirente che giudicante".

(ANSA) - CAGLIARI, 27 MAG - Due città unite dal mare. Questo il titolo del convegno che ha visto protagonisti questa mattina, all'Istituto Martini di Monserrato il console generale dell'Uruguay in Italia, Ricardo Duarte Vargas, e una rappresentanza istituzionale dell'Autorità portuale di Cagliari: Roberto Farci, segretario generale, e Valeria Mangiarotti, responsabile marketing.

Scopo dell'incontro approfondire la possibilità di scambi commerciali tra Cagliari e Montevideo anche alla luce del protocollo d'intesa firmato dal porto di Cagliari e il sistema portuale uruguayano.

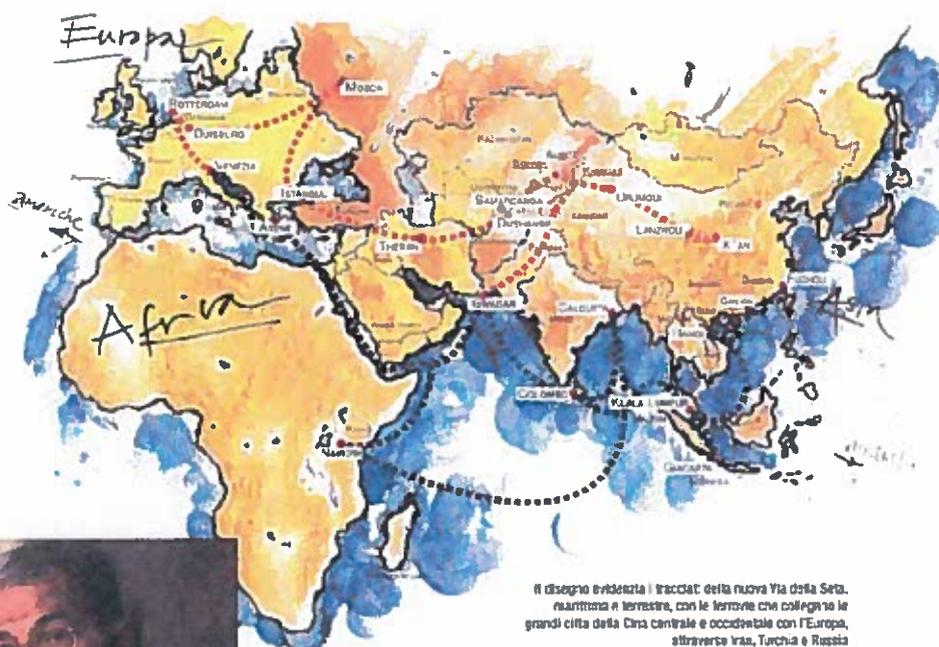
L'accordo era stato stipulato durante la gestione Massidda con gli scali di Montevideo in Uruguay e Baya Blanca in Argentina per intensificare i traffici via mare tra Atlantico e Mediterraneo. (ANSA).

Sulla Bri l'Italia si gioca una partita strategica

L'acronimo che indica le iniziative cinesi lungo la nuova Via della Seta, per mare e per terra, può essere un'opportunità per rafforzare il ruolo tricolore nel Mediterraneo. Ma burocrazia e politica...

di Mariangela Pina

«Non è un viaggio da punto a punto, ma un viaggio passo dopo passo che nel durante coinvolge i singoli paesi». Così Romano Prodi descrive il percorso della Nuova via della Seta, ossia la strategia cinese chiamata Belt and Road Initiative (Bri) che riguarda gli scambi commerciali tra Europa e Oriente, di cui la Cina è magna pars, cioè il flusso merci più importante del mondo. Per questo l'Europa resta il punto di riferimento dei rapporti con Pechino, soprattutto dopo che gli Stati Uniti dell'amministrazione Trump hanno manifestato, per bocca del neo presidente, freddezza nei confronti dell'Unione Europea. In questo contesto, l'iniziativa della Bri è un chiaro messaggio all'Europa. «È lo strumento fondamentale per tessere rapporti più



Il disegno evidenzia i tracciati della nuova Via della Seta, marittima e terrestre, con le ferrovie che collegano le grandi città della Cina centrale e occidentale con l'Europa, attraverso Iran, Turchia e Russia



stretti, dà maggiore visibilità alla Cina che concentra l'interesse economico nei confronti dell'Europa», ha insistito Prodi, nell'intervista concessa a *MFI* «ma non scambiamola per una rivoluzione economica, perché è già un flusso che va per conto suo». Secondo il Professore, ex presidente dell'Unione europea, gli investimenti nella Nuova via della Seta, che secondo fonti di Pechino hanno già toccato i mille miliardi di dollari nel 2016, mettono in evidenza le centralità, per Pechino, dell'Asia e dei Paesi intermedi tra Asia ed Europa. Gli investimenti nella cosiddetta via marittima si

sono concentrati in Pakistan, e nel rafforzamento della loro presenza in altri porti lungo la via marittima, oltre che il canale di Suez e il porto del Pireo, ora a maggioranza cinese, nel Mediterraneo. «Il vero obiettivo della Belt and Road Initiative è una maggior presenza in tutti i Paesi del Centro dell'Asia, quell'Asia geografica intermedia che sta tra Europa e Cina», ha precisato Prodi, anche se non esclude che rafforzerà il legame tra Cina ed Europa. In questo disegno l'Italia sta, a poco a poco, perdendo l'opportunità di diventare un interlocutore privilegiato di Pechino, come indica la messa sul

Conferenze

PER IL BUSINESS APPUNTAMENTO A MILANO

Romano Prodi terrà la relazione introduttiva alla Conferenza organizzata da Dentons e Fondazione Italia Cina sul tema "Belt and Road Initiative: Opportunità di business tra Italia e Cina", in programma a Milano martedì 23 maggio, dalle ore 9 all'Hotel Gallia. Dopo la visita in Cina del Presidente Sergio Mattarella in marzo e quella di Paolo Gentiloni di metà maggio, due eventi che nella loro vicinanza segnano un salto di qualità nei rapporti diplomatici e d'affari tra i due Paesi, l'evento di Milano servirà a tracciare un quadro delle novità che si stanno mettendo a punto a livello finanziario e di appalti per implementare la strategia Bri. All'iniziativa interverrà, infatti, il direttore del Silk Fund, creato dal governo cinese per finanziare le iniziative sulla Nuova via della Seta, e un alto rappresentante di Bank of China, uno dei motori del business forum Italia Cina. Nel panel dedicato all'industria, alcuni primari gruppi cinesi porteranno la loro esperienza di investimento e la strategia in Europa e in Italia.

Pireo. «L'Italia li ha spinti in quella direzione non decidendo di porre seriamente sul tavolo la candidatura di Taranto e, in seconda battuta di Gioia Tauro, come possibili terminal nel Mediterraneo della Via della Seta», ha specificato Prodi, che si era personalmente impegnato in una trattativa con grandi armatori cinesi e di Taiwan sull'utilizzo dello scalo di Taranto. Sarebbero stati sufficienti modesti investimenti per scavare il fondale in modo da consentire l'attracco delle grandi navi oceaniche, ma la sfida non è stata raccolta e ora l'ipotesi Taranto è definitivamente

tramontata. «L'Italia non ha fatto quello che era stato promesso, sia per lentezze burocratiche nelle autorizzazioni, sia per l'opposizione irragionevole degli ambientalisti», ha raccontato Prodi che si è trovato nella spiacevole situazione di fare marcia indietro con i due imprenditori cinesi che più si erano impegnati nel portare avanti il progetto. Il governo italiano, che forse avrebbe potuto dare una svolta alla trattativa, si era dimesso nel frattempo. È dopo questi episodi che Cosco, la più grossa shipping company cinese, statale, ha firmato l'acquisizione

del 68% della società che controlla il Pireo per 368 milioni di euro, promettendone altri 350 di investimenti nei prossimi anni. E intanto altre aziende con i finanziamenti Bri stanno costruendo le infrastrutture, soprattutto ferroviarie, che legano il Pireo al Centro Europa. L'alternativa per l'Italia, a quel punto, sarebbe stata di rilanciare la partita con una strategia ancora più focalizzata, facendo leva sulla sua posizione geografica. Sfruttando l'interesse dei cinesi per i mercati del Centro Europa e il loro collegamento già esistente con i porti italiani, migliore e più rapido di quello del Pireo, si sarebbe trattato, secondo Prodi, di creare subito un network tra i porti del Nord Tirreno e del Nord Adriatico in grado di mettere a fattor comune le risorse di Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume e Capo d'Istria. Prodi si era battuto perché il governo italiano nominasse un'unica autorità portuale dell'Alto Adriatico in grado di trattare con rapidità e

poteri adeguati con sloveni e croati e formulare quindi le proposte ai cinesi. «Ma sono state fatte nomine diverse. La politica è entrata nei vari porti e prevedo che finirà come con Taranto», ha ammesso Prodi. «È una specie di suicidio politico quello che l'Italia sta praticando su questo fronte nei rapporti con la Cina». Anche la visita in Sardegna di Xi Jinping a fine 2016, che poteva essere un'occasione per approfondire il discorso, è avvenuta quasi nell'indifferenza generale, sicuramente dei media. «In Inghilterra avrebbero attrezzato in pochi mesi il porto per un evento del genere», ha ironizzato, «un Paese che non sa unirsi di fron-

te alle occasioni, non sa interpretare la storia: il capitolo dei porti è significativo». Secondo l'ex presidente del Consiglio, il politico italiano più ascoltato a Pechino, la strategia cinese nel Mediterraneo, e più in generale, lungo la Nuova via della Seta, ha una valenza soprattutto economica e commerciale, e non mira ancora a preconstituire delle basi di influenza politica e militare. «La Cina volutamente e saggiamente rimane estranea ai problemi politici della sicurezza», ha spiegato Prodi. Attualmente Pechino ha un'unica base militare fuori dalla Cina, quella di Gibuti, aperta in aprile l'anno scorso, in un posto strategicamente importante,

mentre gli Stati Uniti ne hanno a centinaia, a dimostrazione di una scelta politica completamente diversa. Del resto, Pechino ha scelto la non ingerenza in tutti i grandi conflitti internazionali, dalla guerra in Iraq fino alla Libia, puntando piuttosto a creare rapporti privilegiati con singoli paesi, in particolare in Africa. «I rapporti con i Paesi africani anglofoni

L'Italia ha spinto i cinesi a investire nel Pireo non decidendo di porre seriamente sul tavolo la candidatura di Taranto e, in seconda battuta, di Gioia Tauro, come terminal nel Mediterraneo della nuova Via della Seta

e francofoni sono dettati soprattutto dalle necessità di approvvigionamenti di petrolio». La presenza cinese in Africa è strategicamente coordinata, secondo Prodi, ma non implica interventi militari o iniziative nel campo della sicurezza. La Cina resta l'unico dei Paesi con diritto di veto all'Onu senza obiettivi militari. «Per questo non attribuisco alla Cina un ruolo nella sicurezza in Africa, nello specifico, di contribuzione militare alla lotta contro l'Isis», ha spiegato Prodi. «I rapporti politici ed economici di Pechino con i Paesi africani e che si allacciano sul Mediterraneo si sono sviluppati per proteggere la loro strategia commerciale, che non deborda nell'idea di diventare i controllori della politica o della sicurezza mondiale alla stregua degli Usa».



Romano Prodi e Claudio Costantini, presidente di Cassa di Risparmio di Genova e Imperia, particolarmente interessato alle ricadute degli investimenti cinesi sul business dello zio controllato

-segue

Capolinea Italia sulla nuova Via della Seta

Con il traguardo dei 10 giorni di market time tra Cina ed Europa, il treno sta guadagnando traffico sui trasporti marittimi. Ma sul fronte mare le compagnie cinesi non stanno a guardare...

di Nicola Capuzzo e Francesco Bisozzi

Piu' treno e meno nave: la Bri, acronimo di Belt road iniziative, il nuovo brand della strategia intercontinentale cinese, ossia la nuova Via della Seta, sembra aver imboccato il percorso terrestre, rilanciando il binario a scapito del mare. Storicamente fra i due continenti la nave ha rappresentato il mezzo di trasporto più utilizzato ed economico per il trasporto delle merci, poco o nulla minacciato dalla crescita della via aerea per i prodotti di elevato valore. La concorrenza del treno potrebbe cambiare lo scenario della logistica e non solo da quando ha incominciato a farsi più aggressiva, da almeno un paio d'anni, quando i convogli in partenza da Suzhou o Congqing hanno assicurato un servizio regolare con Duisburg,

nel Nord della Germania, e viceversa. «Molte aziende italiane stanno chiedendo ai loro spedizionieri di sperimentare l'alternativa del trasporto ferroviario fra Europa e Asia. Il tre-

no non ambisce a fare concorrenza al trasporto marittimo ma semmai a quello aereo», ha spiegato a *MFI* Nicola Cavasin, direttore commerciale di Felb Italia, Far East Land Bridge, società

controllata dalle ferrovie russe RZD che promuove il trasporto intercontinentale delle merci su ferro. Dall'inizio di marzo Felb ha organizzato un treno merci che parte regolarmente dalla stazione di Melzo (Milano), raggiunge Duisburg in 48 ore, e da qui, in 15 giorni, attraversa Europa e Asia per terminare a Suzhou. «Il nostro obiettivo per il 2017 è quello di raggiungere i 2 mila Feu (container da 40 piedi) trasportati da e per l'Italia, anche grazie al fatto che via Melzo i treni possono raggiungere Padova, Frosinone, Nola e Bari», ha specificato Cavasin, che punta soprattutto sul servizio alle aziende di fashion, automotive ed elettronica nel traffico verso la Cina, e all'opposto, mobili e altri prodotti a elevato valore del made in Italy.



Una nave portacontainer da 400 metri, Panama size, è in grado di caricare un numero di container che occuperebbero 30 chilometri se trasportati via terra