

# INDICE



## **Primo Piano:**

### **Riforma portuale e nomine**

(Il Secolo XIX, Primo Canale, Il Sole24Ore, Il Mattino)

## **Dai Porti**

### **Genova:**

"...Approvato all'unanimità il bilancio di previsione..." (Primo Canale)

"...Genova scommette sulle nuove progettazioni..."

(Il Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX)

"...Le Dogane chiedono aiuto a Comune e Regione..." (Il Secolo XIX)

### **La Spezia:**

"...Commissario ha incontrato Associazioni..." (Il Messaggero Marittimo)

### **Carrara:**

"...L'affaire del Porto: concluse le indagini..." (Il Tirreno)

### **Livorno:**

"...Authority alle prese con le urgenze..." (La Nazione)

### **Piombino:**

"...Nessun aumento degli slot..." (La Nazione, Il Tirreno)

### **Messina:**

"...Da Roma fondi per i waterfront urbani..."

(Gazzetta del Sud)

### **Focus:**

"Mire cinesi sui porti della UE" (Il Sole24Ore)

## **AUTHORITY**

### **Ok per Signorini nel Mar Ligure e Spirito a Napoli**

**ROMA.** La nomina di Paolo Emilio Signorini a presidente dell'Autorità portuale di Genova e Savona ha avuto il



Signorini

parere favorevole, ieri, in commissione Trasporti alla Camera con 26 voti favorevoli e 2 contrari. Anche la nomina di Pietro

Spirito a presidente dell'Autorità portuale del Tirreno Centrale, che comprende anche il porto di Napoli, ha avuto il parere favorevole con 23 voti favorevoli e 4 contrari.

### **Alla Camera 26 voti favorevoli e 2 contrari Porti, la commissione Trasporti dà l'ok alla nomina di Signorini**



**GENOVA -** La Commissione Trasporti della Camera ha dato il via libera alla nomina di Paolo Emilio Signorini alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, costituita dai porti di Genova e (da gennaio) Savona e Vado ligure. Con 26 voti a favore e 2 contrari, Signorini si avvia così all'insediamento a Palazzo San Giorgio.

Ora che hanno dato parere positivo le due commissioni di Senato e Camera, il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio potrà firmare il decreto di nomina. Il primo passo sarà chiedere immediatamente in modo formale al presidente della Regione Liguria, ai sindaci di Genova e Savona e all'Autorità marittima di designare i componenti del Comitato di gestione che fra l'altro nominerà il segretario generale su proposta di Signorini.

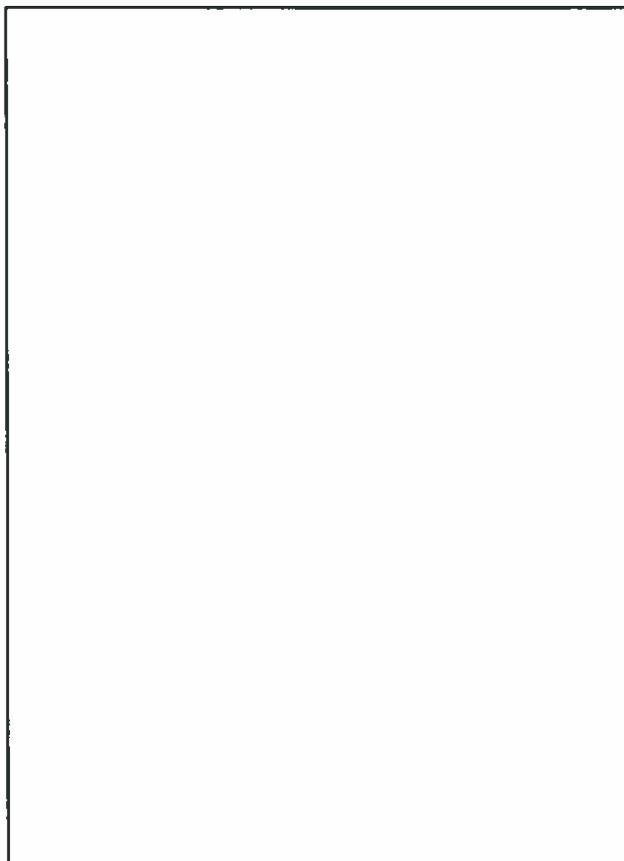
## IN BREVE

port Authority Via libera a quattro nuovi presidenti La Commissione Trasporti della Camera ha dato ieri il via libera alle nomine di quattro presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale (Adsp). L'ok è arrivato per Paolo Emilio Signorini per l'Adsp del Mar Ligure occidentale (Genova e Savona), con 26 voti favorevoli e 2 contrari.

Si anche Pietro Spirito (che era stato bocciato invece dalla commissione in Senato), per l'Adsp del Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), con 23 voti favorevoli e 4 contrari. Via libera a Rodolfo Giampieri, per la presidenza dell'Adsp del mar Adriatico centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona), con 26 voti a favore e 2 contrari; e a Daniele Rossi per l'Adsp del Mare Adriatico centro-settentrionale (Ravenna), con 24 voti favorevoli e 4 contrari. Per tutti e quattro ora manca solo il decreto di nomina del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziani Delrio.

Trasporti Per Alis trecento associati in un mese Alis, Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, fondata nell'ottobre

scorso da 40 soci (fra i quali Grimaldi Group, Caronte & Tourist, Ttt Lines, Siremar) ha totalizzato «più di 300 nuove aziende associate nell'ultimo mese, per un totale di oltre 100mila posti di lavoro e un parco veicoli di oltre 60mila mezzi». Lo comunica la stessa associazione.



**La nomina  
SPIRITO AL PORTO  
L'OK DELLA CAMERA**

Pane a pag. 31



**L'iter**  
Adesso la nomina  
torna nelle mani  
del ministro Delrio  
che dovrà decidere

**L'ipotesi**  
Tutto lascia ritenere  
che il decreto  
sarà firmato nonostante  
il no di Palazzo Madama

## Porto, arriva il sì della Camera alla nomina di Spirito presidente

### Il caso

23 voti a favore e 4 contrari:  
la Commissione trasporti  
ribalta il verdetto del Senato

**Antonino Pane**

Il sì della Commissione trasporti è arrivato: per la Camera dei deputati Pietro Spirito può assumere la presidenza dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. Ventitré voti a favore, quattro contrari, nessun astenuto: così la Commissione di Montecitorio ha ribaltato il verdetto del Senato e ora la nomina torna nelle mani del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Tutto lascia credere che il ministro firmerà il decreto nelle prossime ore e non terrà in nessun conto il parere del Senato operando, di fatto, in maniera perfettamente contraria al suo predecessore Maurizio Lupi che, forte di un parere dell'Avvocatura dello Stato, tra le motivazioni della mancata nomina del senatore Riccardo Villari, indicò anche il no della Commissione trasporti della Camera.

«È vero, sono pareri consultivi, ma se non contano nulla perché si chiedono?», si chiesero gli avvocati dello Stato nel caso Villari. Come si ricorderà, infatti, il senatore allora Pdl, ebbe l'ok dalla Commissione del Senato e il voto contrario della Camera. Il perfetto contrario rispetto a quanto accaduto con Spirito. Nella questione Villari fu tirata in ballo da Lupi anche la laurea in medicina, ritenuta non idonea, mentre nominava anche un presidente che non era proprio laureato.

Delrio dal canto suo non sembra per nulla preoccupato: il voto del Se-

nato su Spirito viene considerato un semplice incidente di percorso. E tale viene considerato anche dai componenti di maggioranza della Commissione trasporti della Camera. Anna Maria Carloni, sottolinea che al voto hanno partecipato anche i due deputati campani del Pd Michela Rostan e Giorgio Piccolo, in sostituzione di due esponenti della Commissione, i parlamentari Mauri e De Stefano. «Mi auguro - spiega la Carloni - che il ministro Delrio firmi quanto prima la sua nomina, così da restituire al Porto di Napoli, in una nuova visione di livello regionale con Castell'andromare e Salerno, quella guida stabile di cui lo scalo ha bisogno, in modo da far ripartire velocemente quella che è, nei fatti, la più grande azienda della Campania e del Meridione. Con questo voto - continua la Carloni - la Camera conferma la volontà di andare avanti in un percorso riformatore del mondo della portualità, un percorso incentrato sul merito delle questioni e sulle competenze. In questo senso la nomina di Spirito è in linea con quanto previsto dal decreto legislativo 169/2016 sulla riorganizzazione e razionalizzazione delle autorità portuali, che prevede che il presidente sia scelto fra soggetti di comprovata esperienza nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Infatti, non è un caso che il curriculum di Spirito veda tante esperienze nel campo dei trasporti, dal gruppo Ferrovie, ad Atac, all'Interporto di Bologna. Inoltre, credo che il fatto che sia di origini napoletane, e che abbia di recente lavorato con Invitalia a Bagnoli, sia un asset strategico in più, in quanto è già un conoscitore della complessa realtà partenopea». Anna Maria Carloni confuta nei fatti le perplessità dei contrari che vedono in Spirito un collettore di incarichi. E il voto contrario del Senato, con le

polemiche che ne sono succedute anche in casa Pd, non ne hanno rafforzato la posizione.

Ora, comunque, la svolta è vicina. «Bisogna andare avanti - ha commentato il presidente della Regione, Vincenzo De Luca - e puntare alla soluzione dei problemi che artanagliano il porto. Credo che Delrio deve procedere con decisione: di tempo se ne è perso già troppo». La nomina del presidente è attesa con impazienza da quanti hanno a cuore le sorti del porto di Napoli. Bisogna riboccarsi le maniche subito ci sono questioni aperte molto delicate e non ultima l'apertura dell'inchiesta da parte dell'Anticorruzione sulla nuova darsena di Levante. Nei tre anni e mezzo di commissariamento, e, già prima, gli uffici dell'Autorità portuale sono stati il terminale di agenti di polizia giudiziaria che hanno sequestrato carte di ogni genere. Sono al lavoro la Procura della Repubblica, quella della Corte dei Conti, l'Anticorruzione. Si riuscirà a riportare un pochino di trasparenza negli uffici di piazzale Pisacane? Ci credono poco i Cinque Stelle che parlano di nomine di comodo. Diego De Lorenzis, capogruppo Movimento cinque stelle in commissione Trasporti e il deputato dello stesso movimento Nicola Bianchi attaccano. «Da Pietro Spirito, neo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, a Rodolfo Giampieri, eletto presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale fino a Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale sono tutte nomine fatte con il voto contrario del M5S. Il governo continua ad imbarcare burocrati riciclati. Una nuova, nociva, corsa a piazzare la pedana giusta, che ancora una volta si ripercuoterà sui cittadini e sui loro territori».

# **Approvato all'unanimità il bilancio di previsione per il prossimo anno Autorità portuale di Genova, 172 milioni per le opere del 2016 e 2017**

**GENOVA - Il Comitato portuale dell'Autorità di Genova ha approvato oggi all'unanimità la nota di variazione e assestamento al Bilancio di previsione 2016 e il Bilancio di previsione per l'esercizio 2017, nonché la riprogrammazione delle opere e manutenzioni per gli anni 2017/2018: nel complesso 172 milioni di opere, fra cantieri in corso già quest'anno e nuove opere per il 2017.**

Oltre all'ultimo bilancio ante-fusione, il **Comitato ha approvato la modifica dell'organico** (dopo una lunga discussione) **per consentire l'assunzione di tre dipendenti ai sensi della legge 68/99** (lavoratori con disabilità). Rinviato invece, per approfondimenti tecnici, l'aggiornamento del progetto unitario della nuova Darsena nautica che va adeguato al progetto per la nuova Torre Piloti.

## Lo scalo ha chiuso l'ultimo bilancio prima della trasformazione in «Adsp» Genova scommette sulle nuove progettazioni imboccatura Ponente, torre piloti, «ribaltamento»

GENOVA - Il Comitato portuale di Genova, riunitosi ieri mattina, ha approvato all'unanimità tutti i punti all'ordine del giorno.

L'Autorità genovese si avvia così a chiudere il suo ultimo bilancio prima della trasformazione in "Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale" (insieme ai porti di Savona e Vado) destinando ingenti fondi alle nuove progettazioni strategiche (9 milioni di euro), alle manutenzioni e alle nuove opere (23,6 milioni di euro). Confermati anche tutti gli impegni sui cantieri in corso, con 149 milioni di euro vincolati, e sul dialogo con la città, a cominciare dal "BluePrint". I risparmi di gestione maturati nel 2016 daranno frutti immediati nel 2017. Palazzo San Giorgio procederà all'impostazione del nuovo (continua a pagina 4)



Il rendering della torre piloti progettata da Renzo Piano

### Genova scommette

Piano regolatore portuale dell'AdSp e all'approvazione del nuovo Piano operativo triennale, che dovrà essere riconsiderato in relazione all'unificazione amministrativo-contabile. Questo emerge dal "Preconsuntivo 2016" e dal "Preventivo 2017" approvato ieri dal Comitato.

Ma andiamo per ordine, in merito al bilancio preconsuntivo 2016. L'anno si chiuderà con un avanzo di amministrazione di 195 milioni di euro, di cui 149 milioni vincolati per opere e 11,5 milioni impegnati in opere e manutenzioni. L'avanzo di gestione ammonta quindi a 34,5 milioni di euro. Il risparmio di spesa corrente per il funzionamento dell'ente, rispetto al preventivo, è di 16,8 milioni di euro.

Sul fronte delle entrate tributarie si registra un calo di 2,3 milioni dovuto alla contrazione del traffico di rin-

fuse liquide. Da registrare la mancata attribuzione del gettito Iva per gli anni 2013, 2014 e 2015, a fronte di previsioni iniziali di dodici milioni annui e in presenza di 3,2 miliardi di euro di Iva prodotti dal porto di Genova, rispetto ai 12,5 miliardi prodotti nel complesso dai porti italiani.

Per quanto concerne il preventivo 2017, invece, l'avanzo presunto a fine anno è di 169 milioni di euro, di cui 133 milioni di euro vincolati per opere. Le entrate previste sono stimate in 45 milioni per il gettito tributario e 28 milioni per canoni. È calcolata un'uscita corrente superiore al 2016 per 13 milioni dovuta all'aumento del costo del lavoro, a maggiori spese di vigilanza e security, a spese di funzionamento comprese nell'anno in corso, a previsioni di spesa per contenziosi. La previsione di investimento in conto capitale ammonta a 23,6 milioni, mentre 9 milioni saranno destinati a progettazione.

Dei nove milioni di euro destinati

alla progettazione, la maggior parte di questi è stata assegnata alla progettazione esecutiva per l'ampliamento dell'imboccatura di Ponente del bacino di Sampierdarena, per la realizzazione della nuova torre piloti all'ingresso Levante del porto e per il cosiddetto "Ribaltamento a mare" delle aree Fincantieri. Il lavoro all'imboccatura di Ponente di Sampierdarena, fondamentale per consentire l'ingresso e l'uscita delle navi, soprattutto in previsione dell'avvio operativo di calata Bettolo, è da considerarsi come "prima fase" della nuova diga.

Il prossimo anno sarà interamente destinato alla fase di progettazione, i primi nuovi cantieri potranno quindi essere avviati nel 2018.

Per le nuove opere, nel 2017, sono stati stanziati complessivamente 23,6 milioni di euro. Il Comitato ha destinato dodici milioni per l'elettificazione delle banchine del terminal Vte; 2,2 milioni sono previsti per le

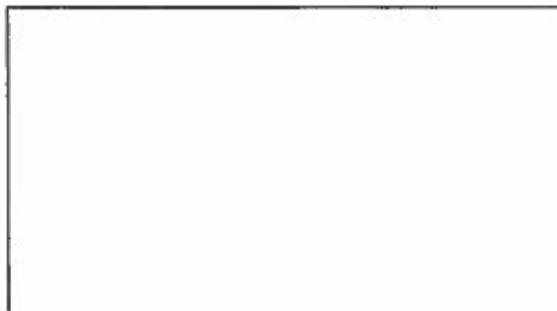
nuove passerelle d'imbarco passeggeri su ponte Doria; poi 1,5 milioni per opere a verde del canale di Culma di Pra' e 600 mila euro per lavori propedeutici alla realizzazione del secondo binario di Voltri. Le manutenzioni ammontano a 6,3 milioni di euro, di cui 2 per viabilità e fabbricati, 1,3 mln per le opere marittime, un milione per la rete ferroviaria, 1,5 per gli impianti.

Infine, sono stati confermati tutti i finanziamenti per i cantieri in corso di esecuzione. Questi i principali: elettrificazione dei bacini (prevista chiusura a Genova), calata Bettolo (la fase attuale è prevista in chiusura per il mese di Aprile; a seguire le nuove fasi per infrastrutturazione e viabilità stradale e ferroviaria), nuovo autoparco (prevista chiusura in primavera), realizzazione impiantistica dei capannoni di Levante, sistemazione del Ped, sistemazione della foce del Leira (sei mesi), copertura del bacino numero 1 (otto milioni di investimento), ripresa dei lavori su Ronco - Canepa e Ponte Etiopia.

IL CASO

## NUOVA TORRE PILOTI IL COMITATO PORTUALE STOPPA RENZO PIANO

Quando rinascerà si chiamerà ancora Marinella, come ai tempi d'oro, diventerà di nuovo un albergo con bar e ristorante, ma sarà una struttura molto diversa da quella che genovesi e turisti hanno conosciuto negli anni passati, prima che fosse abbandonata al degrado. Il gruppo con capofila il genovese Igor Mendelevich si è impegnato a investire due milioni di euro.



# Il Secolo XIX

---

L' AMMIRAGLIO PETTORINO IN MINORANZA ALL' ULTIMO COMITATO. NUOVI INTERESSI SULL' AREA

## La nuova Torre piloti non va in porto

*Imprese, Comune e Regione rinviando il progetto di Piano. «Deciderà Signorini»*

LA NUOVA Torre piloti può attendere ancora. All' ultimo comitato **portuale** presieduto dall' ammiraglio Giovanni Pettorino, Regione, Comune, Confindustria e Camera di Commercio hanno ottenuto di far slittare il via libera che avrebbe sbloccato la progettazione esecutiva della struttura di controllo del traffico **portuale** disegnata da Renzo Piano. Se ne dovrà occupare il prossimo inquilino di Palazzo San Giorgio.

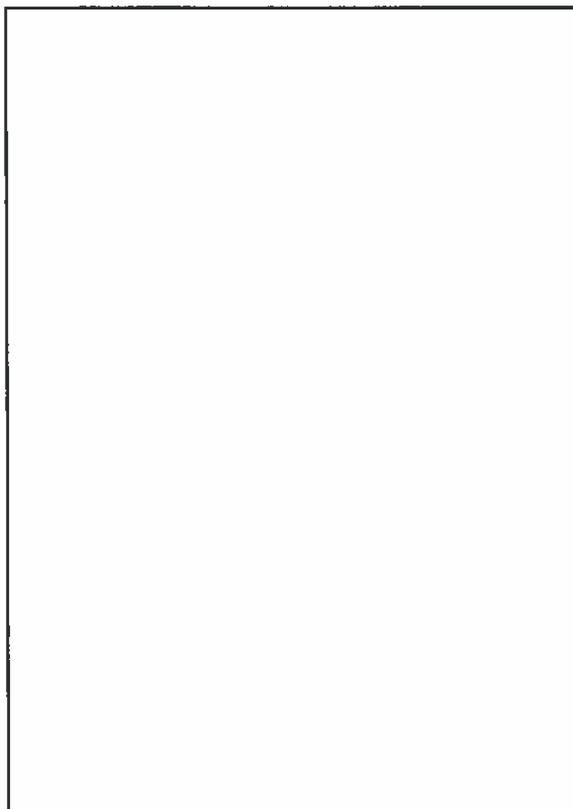
Ufficialmente è un rinvio tecnico di un mese, il tempo necessario perché il nuovo presidente dell' **Autorità portuale**, Paolo Emilio Signorini, entri in carica e diventi operativo. Nei fatti è un altro colpo di freno a un' opera che non è solo indispensabile per la sicurezza del porto, ma rappresenta simbolicamente il primo passo del Blueprint.

Dopo la tragedia del 7 maggio 2013, quando la "Jolly Nero" distrusse la torre e la palazzina di Molo Giano causando nove morti e quattro feriti, l' architetto Piano aveva deciso di donare alla città, in memoria delle vittime, il progetto di una nuova torre, collocata in un luogo più sicuro e più visibile anche fuori del porto.

Il primo schizzo di Piano è dell' agosto 2014, il progetto definitivo del 2015. Da allora l' architetto vi ha rimesso mano tre volte per andare incontro alle esigenze dei vari soggetti.

Alla fine sembrava che fossero tutti d' accordo sulla collocazione nel punto in cui la diga della darsena fa una curva proprio all' imboccatura di Levante del porto. Serviva l' ultimo voto per armonizzare questa soluzione con il nuovo piano urbanistico comunale, poi l' opera sarebbe andata in conferenza dei servizi, la progettazione esecutiva sarebbe cominciata nel 2017 e i cantieri si sarebbero aperti alla fine dell' anno prossimo. Invece, Pettorino è stato messo in minoranza e ha dovuto far votare una delibera di rinvio.

Perché è successo? La Camera di Commercio dice di voler capire se la viabilità imposta dalla zona riservata ai piloti non crea problemi. «Forse bisognerà spostare tutto di qualche decina di metri». Edoardo Rixi, assessore regionale allo Sviluppo economico, sostiene che i suoi uffici hanno ricevuto l' ultimo progetto solo giovedì o venerdì. «Ma non siamo contrari». Per Marco Bisagno (cantieri Mariotti) «sarebbe stato poco opportuno prendere questa decisione all' ultimo comitato». Il Comune conferma di credere nell' importanza dell' opera, ma vuole chiarire alcuni aspetti urbanistici. «I soldi per la



## segue

---

progettazione sono già a bilancio».

La verità è che quel pezzo di darsena, dove ora c'è il deserto undici mesi l'anno, fa improvvisamente gola a molti. Vedi il progetto di un polo di riparazione per grandi yacht o la concessione dei posti barca. Però c'erano due anni per mettersi d'accordo. Nel frattempo i piloti continuano a seguire le navi da una stanza della Capitaneria che non vede il mare e Genova aspetta che qualcosa si muova.

### Porto di Genova, le opere slittano di almeno un anno

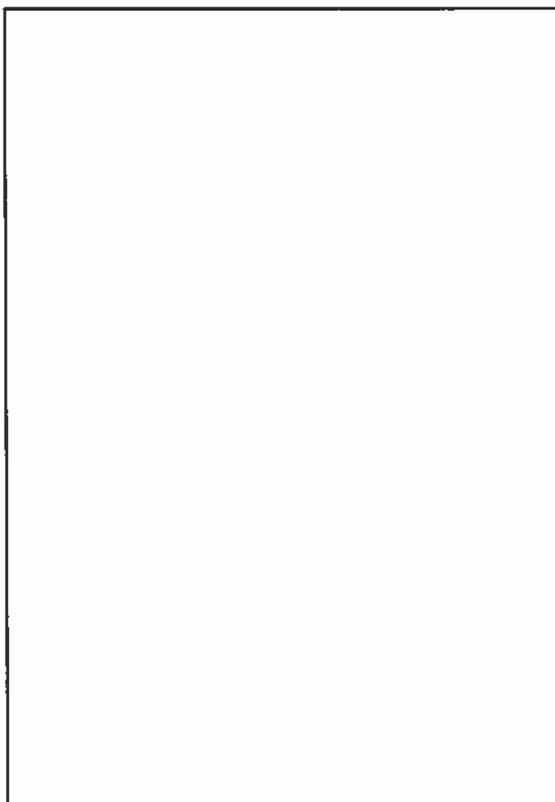
*Nel 2016 completato il 10% del programma scritto 12 mesi fa*

GENOVA. Un anno fa sembravano fin poche: le opere che rientravano nella tabella del programma a molti operatori, sempre a mezza bocca, parevano un obiettivo di basso profilo. Ma si entrava in una fase di commissariamento, dopo le dimissioni di Luigi Merlo, e di più non si poteva forse scrivere in quell'elenco delle "cose da fare".

Eppure la parte più consistente di quel programma scritto dall' Authority è stata rimandata: slitta tutto - o quasi - al prossimo anno, se non addirittura a data da destinarsi. Il comitato portuale ieri ha votato un documento che prevede entro l' anno prossimo la realizzazione- o progettazione - di opere che erano già contenute nel piano licenziato esattamente un anno fa, l' ultimo atto prima del commissariamento di Pettorino. Quella tabella prevedeva opere per 140 milioni, ma di quell' elenco è stato realizzato circa il 10%. L' impegno più consistente è stata la "cinturazione della banchina di Ponte Parodi", valore 7 milioni di euro. Il resto sono soprattutto interventi di manutenzione. In totale undici milioni che certificano l' ordinaria amministrazione del porto, mentre il mondo

dello shipping subiva una rivoluzione epocale e gli operatori chiedevano risposte a note emergenze: Genova invece ha rimandato al 2017, e oltre, la maggior parte di quello che doveva essere realizzato nel corso di quest' anno. A cominciare da Voltri: l' elettrificazione delle banchine (12 milioni di euro) è ancora "in procedura di gara": «Termineremo a gennaio 2018» dice l' Authority. Le opere sul canale di calma di Pra' sono ancora in progettazione esecutiva, mentre lo spogliatoio delle manovre ferroviarie di Voltri, è un caso: per il personale del servizio delle manovre ferroviarie, l' Authority ha stanziato 600 mila euro - è un palazzina a due piani e comunque il costo ha fatto di nuovo scalpore in comitato portuale - ma l' opera è necessaria per il secondo binario portuale del Vte: senza spogliatoio, non ci sarà l' infrastruttura: «Faremo l' occorrente per completare il tutto entro fine giugno 2017» scrive l' Authority. Un anno e mezzo dopo quanto pianificato nel 2015. Rischiano poi di arrivare in ritardo anche le passerelle per le mega navi da crociera che Stazioni Marittime accoglierà l' anno prossimo: il progetto è almeno un paio di anni fa. Tutto spostato al 2017, dove l' Authority conta di spendere anche i 9 milioni per la progettazione di grandi infrastrutture. Intanto è tutto fermo: la Torre Piloti è rinviata, il ribaltamento a mare di Fincantieri è bloccato al Consiglio superiore dei lavori pubblici e potrebbe prendere avvio nel 2018 come scrive l' Autorità portuale.

L' anno prossimo però il gruppo guidato da Bono a Sestri comincerà a costruire la prima di tre navi per



## segue

---

Virgin Cruises e un cantiere di quelle dimensioni potrebbe impattare sulle commesse. Genova poi dovrà aspettare- non si sa ancora sino a quando- la cura del ferro: gli interventi da 35 milioni di euro sono al palo perchè adesso l' Authority cerca «integrazione funzionale» per garantire «omogeneità progettuali». il coinvolgimento di Rfi però farà slittare i tempi e il 2017 comunque sarà speso a «integrare». Così come per le connessioni stradali: questa volta l' Authority dà la colpa al nuovo codice degli appalti scritto dal ministro Delrio: adesso il percorso necessita di una «revisione di quanto già avviato» scrive nel documento l' **Autorità portuale**. Infine la diga: c' è un piano nuovo per l' imboccatura di ponente con un «progetto di fattibilità interno» che però ancora è sulla carta.

Ritardi che ieri l' ultimo Comitato **portuale** ha fatto passare all' unanimità. Tutti in attesa che arrivi Paolo Signorini.

ANCORA RITARDI IN PORTO PER LO STATO DI AGITAZIONE DEI DIPENDENTI. SPEDIZIONIERI: «COSTI RADDOPPIATI»

# Genova, le Dogane chiedono aiuto a Comune e Regione

Letrari: «Personale dagli enti locali per aumentare l'organico»

**MATTEO DELL'ANTICO**

**GENOVA.** All'Agenzia delle Dogane di Genova manca personale: circa 50 unità secondo le stime sindacali. Una carenza d'organico che ha portato i dipendenti del capoluogo ligure a proclamare lo stato di agitazione in porto ormai da alcuni giorni, con conseguenti ritardi sui controlli delle merci in banchina. Ieri la vicenda è stata affrontata anche a livello nazionale, a Roma, dove erano presenti pure i rappresentanti dei lavoratori.

Nessuna soluzione è stata trovata nell'immediato, ma probabilmente, dopo il tavolo nella Capitale, un accordo potrebbe arrivare nei prossimi giorni. «Chiederemo personale agli enti locali per sopprimere alla carenza di organico, nella speranza di avere aiuto da Comune di Genova e Regione Liguria in primis», dice Franco Letrari, direttore delle

Dogane del Nord Est. «Quello di ieri a Roma - aggiunge - è stato un confronto molto positivo e lunedì prossimo avremo un'altra riunione, questa volta a Genova. Capisco l'insoddisfazione dei dipendenti delle Dogane, così come la preoccupazione degli operatori portuali che in questi giorni stanno subendo forti disagi. Ma stiamo lavorando per raggiungere un'intesa e in passato, ai tempi era toccato alla Provincia di Genova, abbiamo già accolto lavoratori in arrivo da altri enti pubblici per incrementare il nostro organico». L'attuale stato di agitazione con sciopero delle prestazioni straordinarie, prevede nel capoluogo ligure controlli sulle merci in banchina solamente dalle ore 8 alle 18 nei giorni feriali, mentre nei festivi non viene effettuato alcun servizio, ad eccezione del sabato mattina. E poi stop a ogni tipo di straordinario a partire dalla giornata di ieri. «Comprendiamo la protesta dei lavoratori delle

Dogane - commenta il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta - ma numerosi spedizionieri stanno avendo difficoltà. I controlli sulle merci stanno andando a rilento ed i contenitori restano fermi in porto. Stiamo registrando ritardi sui tempi di consegna e costi raddoppiati per via di questa agitazione. Si tratta di una situazione critica, soprattutto perché i volumi dei traffici, con il Natale alle porte, sono in forte aumento».

«A Roma ci sono state aperture da parte dell'amministrazione - spiega Florindo Iervolino, coordinatore nazionale Cgil Dogane - e nei prossimi giorni sarà convocato un altro vertice. Al momento resta lo stato di agitazione e domani (oggi per chi legge, ndr), decideremo se sospendere o proseguire con lo sciopero delle prestazioni straordinarie in attesa del nuovo summit».



## Alla Spezia commissario ha incontrato Associazioni

LA SPEZIA - Un graduale processo di subentro da parte dei privati nelle partecipazioni che l'Autorità portuale detiene in società operative di sistema. Questa una delle principali indicazioni scaturite a La Spezia dal primo incontro fra il Commissario dell'Autorità portuale, Carla Roncallo, e i presidenti delle Associazioni del porto: Alessandro Laghezza, per le case di spedizioni, Andrea Fontana, per gli agenti marittimi e Sergio Landolfi, per i doganalisti.

Il Commissario che ha confermato di essere impegnato nell'analisi strutturale e finanziaria dell'Autorità portuale spezzina e che ha sottolineato l'enorme mole di lavoro, anche in conside-

(continua a pagina 4)

## Alla Spezia Commissario

razione dell'inchiesta giudiziaria in corso, ha illustrato il programma di breve termine che sarà posto in atto per evitare un rallentamento nei piani di sviluppo del porto e garantire la massima operatività dello scalo marittimo.

I presidenti delle principali categorie portuali hanno espresso la loro soddisfazione anche per la sintonia sulle grandi tematiche di sviluppo, *in primis* l'integrazione con Marina di Carrara, le funzioni di Santo Stefano Magrau e il definitivo assetto della Stazione marittima. Tutti progetti, questi, ai quali le associazioni imprenditoriali hanno confermato disponibilità e interesse a partecipare. L'incontro ha anche evidenziato la volontà comune di garantire continuità dei servizi informativi del porto, per scongiurare anche solo l'ipotesi di uno stallo che provocherebbe la paralisi dello scalo marittimo. E, in una logica di sportello unico, l'idea di realizzare un corretto dimensionamento degli uffici di Sanità marittima, elemento essenziale per la fluidità dei traffici.

## L'INCHIESTA

DI CARRARA

Sono cinque gli indagati per l'affaire delle banchine del porto, ai quali è stato recapitato, dalla procura, l'avviso di garanzia e contestualmente l'avviso di conclusione delle indagini preliminari.

Un'inchiesta delicata, quella sul porto, portata avanti dal Procuratore capo Aldo Giubilaro. Sono iscritti nel registro degli indagati Francesco Messineo, 48 anni di Salerno; Nicola Del Nobile originario di Manfredonia, 62 anni; Luigi Bosi, pisano del 1953; Andrea Boscolo Cucco, trentaduenne di Chioggia e Vittorio Maggiani, carrarino sessantenne. Nel mirino della Procura c'è la realizzazione di un terrapieno di oltre tremila metri cubi, prolungamento della banchina Talliercio e denominato Pirata. Secondo la Procura quel prolungamento sarebbe stato realizzato abusivamente e avrebbe determinato una evidente trasformazione urbanistica ed edilizia dei luoghi (contravvenendo al decreto del presidente della Repubblica 380 del 2001). E a quella realizzazione avrebbero concorso, nei rispettivi ruoli, il presidente dell'autorità portuale Francesco Messineo, Luigi Bosi che all'autorità è dirigente dell'area tecnica demaniale e Andrea Boscolo Cucco, legale rappresentante della ditta che, secondo gli inquirenti senza autorizzazione e parere obbligatorio, ha concretamente realizzato l'intervento. In questo modo - rincara la Procura - sarebbe stato alterato lo stato del paesaggio, contravvenendo anche al decreto legislativo che lo norma (42/01).

Le violazioni sulla normativa in materia edilizia e paesaggistica vengono contestate, in concorso con Messineo, anche a Vittorio Maggiani, responsabile operativo delle attività portuali per conto della società "Porto di Carrara Spa".

Ma la procura ipotizza anche il reato di abuso di ufficio che contesta a Messineo, a Bosi e a Nicola Del Nobile, segretario generale dell'autorità portuale. «I tre - motivano gli inquirenti - avrebbero "esercitato abusivamente i poteri attribuiti dalla legge", avrebbero "procurato intenzionalmente alla cooperativa San Martino (ditta che ha



Un'immagine del porto dall'alto

## L'affaire del Porto: concluse le indagini. Cinque gli indagati

Per Giubilaro prolungata una banchina senza autorizzazione. La procura a tre persone contesta anche l'abuso di ufficio

realizzato il terrapieno ndr) e alla società "Porto di Carrara spa" l'ingiusto vantaggio patrimoniale consistente nella realizzazione dell'area (il terrapieno, appunto ndr) e nell'aver ricavato la società Porto di Carrara, da detta utilizzazione, un utile, quanto al solo anno 2015, pari a 55.006 euro». In particolare Bosi avrebbe rilasciato "abusivamente il nulla osta per l'esecuzione dei lavori". Del

Nobile avrebbe invece rilasciato, sempre abusivamente, un nulla osta, secondo gli inquirenti senza data, necessario alla porto di Carrara Spa per svolgere attività commerciali nell'area della Piarda. Attività commerciali che - ipotizza l'accusa - sarebbero state ulteriormente favorite da due delibere del presidente Messineo il quale avrebbe anche emesso un'ordinanza ad hoc per modificare

il regolamento dei servizi portuali e consentire che la Piarda fosse utilizzata dalla Porto per il deposito e la movimentazione di materiale lapideo. Insomma - per sintetizzare - secondo la procura gli indagati, ciascuno per le proprie competenze e con diversi profili, avrebbero consentito la realizzazione di un terrapieno senza autorizzazioni e ne avrebbero poi permesso l'utilizzo a fini commer-



Il blitz della Capitaneria al Porto

ciali. Le indagini sul terrapieno, sono state condotte dal procuratore capo Aldo Giubilaro e ieri sono stati informati della conclusione delle indagini i cinque indagati. Adesso, entro 20 giorni dalla notifica, hanno la possibilità di presentare memorie, produrre documenti, depositare materiale relativo ad eventuali investigazioni del difensore.

Chiara Sillicani

## LA CITTA' E LE POLEMICHE

MEDITERRANEO, LUNGI TEMPI DEL RECUPERO

L'ALTRO TEMA SCOTTANTE. IL RECUPERO DELLA UTILIZZAZIONE DEL BACINO GALLEGGIANTE "MEDITERRANEO", CONTINUA ANCH'ESSO AD ACCUMULARE RITARDI

# Authority alle prese con le urgenze Darsena Europa, bacino galleggiante

*E il «marina» potrebbe lasciare il Mediceo a dirottare su Civitavecchia*

- LIVORNO -

L'ASSEMBLEA della Confindustria al Goldoni della scorsa settimana non ha esaurito il dibattito sulla portualità, né dato risposte ai temi della logistica per i porti di Livorno e Piombino. E infatti, in attesa ormai che tra Roma e Firenze ci si decida sulla "governance" del sistema binario portuale, gli uffici dell'Authority continuano a lavorare sulle urgenze. Che al momento sono almeno tre: la liberazione del bacino galleggiante "Mediterraneo" dal relitto dell'Urania; la prossima inaugurazione - solennemente annunciata dal governatore Rossi - del collegamento ferroviario tra la Darsena Toscana e la rete Fs; e infine la scadenza della "madre di tutte le gare", ovvero le dichiarazioni d'interesse per la piattaforma Europa.

SU quest'ultimo tema, tra oggi e domani dovrebbero essere prese anche decisioni importanti in due conferenze dei servizi, convocate rispettivamente oggi a Firenze in Regione e domani al ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Si vuol capire, in particolare, se il decreto approvato (in via provvisoria, è bene specificare) dalla giunta regionale con la richiesta di una lunga serie di integrazioni al bando di gara, comporti necessariamente il rinvio dei termini per le dichiarazioni d'interesse. La Regione sembrerebbe decisa a insistere per un sì, mentre a Roma al MIT hanno qualche perplessità, anche perchè le integra-



L'AREA Ecco il porto Mediceo dove il cantiere Benetti dovrebbe realizzare il «marina» turistico

### I PERMESSI C'è chi parla di spostare il porto turistico a Malta, autorizzazioni veloci

zioni più pesanti sono state chieste, oltre che dalla caterva di enti burocratici della Toscana, anche dal ministero dell'Ambiente. A entrambe le riunioni parteciperà il segretario generale dell'Authority Massimo Provinciali, mentre non è certa la presenza del commissario **Antonio Di Pietro**. L'altro tema scottante, il recupero della utilizzazione del bacino galleggiante "Mediterraneo", continua anch'esso ad accumulare ritardi.

Il dissequestro da parte del magistrato inquirente sembrava preludere a interventi determinanti ma non è stato così. Siamo ancora fermi all'ispezione dei periti del tribunale, che non è completata. E nel frattempo sono emerse anche complicazioni sui costi dell'operazione, sia quella sostenuta ad oggi dal cantiere Benetti - la maggior parte - sia quella che si preannuncia altrettanto costosa, lo spostamento dal bacino del relitto della navetta Urania.

L'ASSICURAZIONE infatti coprirebbe parte del costo, ma solo al momento in cui saranno attribuite le responsabilità del sini-

stro. E si prevedono tempi lunghi anche su questo tema, mentre l'urgenza del bacino si fa sempre più pressante, sia per i grandi vari del Benetti da oltre 100 metri previsti a partire da primavera, sia anche per definire la gara della gestione del "sistema bacini", ferma anch'essa per il sinistro e le sue conseguenze. Tanto che qualcuno ipotizza già uno studio alternativo della Benetti per trasferire alcuni dei suoi programmi futuri a Civitavecchia o addirittura a Malta, dove i permessi per realizzare il "marina" (con annessi e connessi) è stato ottenuto tambur battente e i lavori cominceranno altrettanto velocemente.

A.F.

## «Nessun aumento degli slot» Sindaci costretti alla resa

*Nulla di fatto nell'incontro con Guerrieri: appello alla Regione*

- PORTOFERRAIO -

NON ci sono margini per modificare l'ordinanza che, per i prossimi 4 anni, manterrà fermo a 44 il numero di slot «estivi» nel porto di Piombino, impedendo di fatto l'aumento del numero di corse richiesto da Blu Navy. E' quanto ha ribadito ieri ai sindaci elbani (presenti Mario Ferrari, Andrea Ciumei, Ruggero Barbeti, Luca Simoni e il vicesindaco riomarinense Giovanni Muti) il commissario **del porto** **La portuale** Luciano Guerrieri evidenziando il fatto alla base delle decisioni assunte vi sono motivi strettamente tecnici. «Abbiamo mantenuto - ha spiegato Guerrieri - l'assetto del servizio di quest'anno. Cosa che siamo riusciti a fare a fatica per alcune nuove limitazioni legate alla necessità di garantire la sicurezza dei mezzi e delle persone. Da parte nostra non c'è assolutamente



**GIA' SI PENSA ALL'ESTATE** Le corse dei traghetti sono elemento strategico per il turismo sull'isola

la volontà di favorire questa o quella compagnia. Non è una decisione politica. Con le attuali condizioni del porto di Piombino, questo è l'unico quadro possibile. L'ordinanza vale per quattro anni perché noi abbiamo sempre fatto programmazioni pluriennali così come le ha fatte l'Agcm

di cui abbiamo mantenuto le indicazioni». Di fronte a queste motivazioni, i sindaci che, in 6 su 7 (Barbeti escluso), avevano protestato contro le decisioni **del porto** **La portuale** e speravano di ottenere una «riveditazione» dell'ordinanza, hanno dovuto alzare bandiera bianca. «Ci siamo con-

frontati su una serie di tematiche che riguardano l'Elba - spiega Andrea Ciumei - e riguardo l'ordinanza **La portuale** è rimasta ferma sulle proprie posizioni di natura tecnica delle quali dobbiamo prendere atto. Auspichiamo però una maggiore attenzione

### LE REGIONI DEL RIFIUTO

«Impossibili più corse dal porto di Piombino per motivi di sicurezza»

sulla continuità territoriale riguardo la quale chiediamo niente di più di quello che hanno le altre isole. Credo che la sede adatta sia l'osservatorio sui trasporti attualmente latitante. Spero che la Regione intervenga». Lo stesso auspicio di Guerrieri.

R.M.

**TRAGHETTI** » IL BRACCIO DI FERRO

## Slot, l'Autorità portuale non toccherà l'ordinanza

Guerrieri conferma davanti ai sindaci i motivi tecnici su cui si basa l'assegnazione  
Delusi i primi cittadini contrari: «Situazione cristallizzata, ne prendiamo atto»

di Luca Centini  
PORTOFERRAIO

L'ordinanza dell'Autorità portuale per l'assegnazione degli slot fino al 2020 non sarà modificata in alcun modo. E i sindaci che contavano di riaprire la scatola della programmazione degli arconi assegnati alle quattro compagnie, hanno visto le proprie aspettative arenarsi di fronte alla linea di demarcazione che divide le decisioni di natura tecnica dalle scelte politiche. Le coppie di corse in estate resteranno 44. Insomma, fino a tutto il 2020, con l'Autorità portuale che non intende rivedere la propria scelta presa, per dirla con le parole del commissario straordinario Luciano Guerrieri, «per motivi prettamente tecnici e senza alcuna volontà di penalizzare alcuna compagnia di navigazione».

Si riassume in questo modo l'incontro istituzionale che si è tenuto ieri, nella sala consiliare di Portoferraio. Il commissario straordinario dell'Appe Luciano Guerrieri, assieme ai tecnici Claudio Capuano, Stefano Bianco e Roberta Maci, ha incontrato alcuni dei sindaci elbani (Mario Ferrari, Andrea Clumei, Luca Simoni, Ruggero Barbetti e il vice sindaco di Rio Marina Giovanni Muti). Assenti per impegni Anna Bulgaresi, Claudio De Santi e Renzo Galli. I sindaci, tranne Ruggero Barbetti che aveva preso le distanze dai colleghi, avevano nei giorni scorsi attaccato l'Autorità portuale

che, con l'ordinanza del 30 ottobre scorso, aveva chiuso la porta alla richiesta di ampliare il numero degli slot estivi formulata da Blu Navy, in cambio di una permanenza anche nei mesi invernali. I criteri decisionali alla base dell'ordinanza dell'Autorità portuale sono stati illustrati da Guerrieri e dai suoi dirigenti nel corso della riunione di ieri.

«Decisione tecnica».

Il commissario Guerrieri ha ribadito come sulla programmazione non abbia influito «alcuna decisione politica» - ha spiegato Guerrieri al termine della riunione - gli slot erano 44 lo scorso anno e sono rimasti tali, nonostante alcune nuove questioni di natura tecnica avessero messo in discussione pure la conferma degli slot dell'anno precedente. L'Autorità portuale ha nuovamente spiegato ai sindaci presenti come da quest'anno, su indicazione dell'autorità marittima, non sia più possibile programmare gli slot nei punti di attracco "a scivolo" e, inoltre, non sia più possibile far attraccare, in caso di necessità, le navi del servizio di linea con l'Elba nelle banchine destinate alla Sardegna o al traffico merci. «In altre parole - ha spiegato Guerrieri - la programmazione attuata è stata l'unica possibile per un porto di Piombino strutturato in questo modo. Perché si è programmato per quattro anni? Le programmazioni sono sempre state pluriennali con le compagnie che, di anno in anno, vedevano per-

fezionare gli orari. Riteniamo di aver compiuto un buon lavoro e di aver ottemperato a quanto richiesto dall'Agcm nell'ambito della concorrenza. Non c'è monopolio, poi è chiaro e legittimo che una compagnia di navigazione abbia degli obiettivi di crescita. Ma in questo contesto e con queste limitazioni strutturali è difficile».

I contrari a mani vuote.

Chi si aspettava di poter ancora cambiare le carte in tavola, insomma, è rimasto deluso e ha fatto i conti con le "questioni tecniche" portate avanti dall'Autorità portuale di Piombino e dell'Elba. I sindaci a favore dell'istanza di Blu Navy sono usciti dalla riunione con l'Appello ottenuto ben poco. «La riunione è stata positiva perché abbiamo potuto parlare di argomenti centrali per l'Elba - sostiene con diplomazia Andrea Clumei che nel suo comune ha avviato una raccolta firme per chiedere la modifica dell'ordinanza dell'Appello - prendiamo atto della fermezza dell'Autorità portuale e di come le questioni di natura tecnica, secondo quanto ci hanno spiegato, cristallizzino i contenuti compresi nell'ordinanza. L'ordinanza non sarà rivisitata e noi sindaci non possiamo entrare nell'ambito di decisioni tecniche che non sono di nostra competenza. Questo però non vuol dire che, dal punto di vista politico, intendiamo mollare la presa».

Il sindaco Andrea Clumei non interromperà la raccolta fir-

me avviata dal suo Comune. «Ritengo che dal punto di vista politico si debba riprendere in mano il concetto di continuità territoriale che dovrà essere pensato in modo più ampio e in linea con le isole minori del Mediterraneo. La sede più idonea per ragionare di questo è l'Osservatorio sulla continuità territoriale che tuttavia non viene convocato da mesi e non ha più neanche un presidente».

Il tema invernale.

La questione degli slot non è un mero esercizio tecnico ma determina almeno due temi caldi per l'Elba. Il primo è quello della concorrenza tra le compagnie di navigazione e il secondo, più caro agli elbani, è il tema della continuità territoriale e dei collegamenti, soprattutto nel periodo invernale. Due temi che, ha spiegato Guerrieri, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato intende tenere separati. Il commissario ha chiarito questo aspetto quando gli è stato chiesto se, in fase di assegnazione degli slot, sarebbe possibile creare un vantaggio per le compagnie che intendono prestare servizio sulla linea Piombino - Elba con una permanenza più lunga, estesa anche ai mesi invernali. «Dall'Agcm ci è stata negata questa possibilità - dice Guerrieri, che poi spiega - I sindaci ci hanno chiesto attenzione sul tema della continuità territoriale. Ci siamo presi l'impegno di riavviare quanto prima un tavolo di confronto su queste problematiche».

Le **Autorità portuali** del Sud destinatarie di una misura importante che stanZIA risorse del Pac per centinaia di milioni

## Da Roma fondi per i waterfront urbani

*La Zona falcata (dov' è in corso la demolizione dell' inceneritore) è il luogo ideale della rinascita*

Alessandro Tumino «Mi è appena giunta una comunicazione ufficiale, di notevole importanza per i porti e le città di Messina e di Milazzo. Si tratta della copertura finanziaria per variazioni e valorizzazioni dei waterfront, offerta dal Ministero dei Trasporti alle **Autorità portuali** e alle **ex Autorità portuali**, con attenzione, anche finanziaria, a quelle regioni del Sud che hanno il maggior numero di chilometri di fronte a mare.

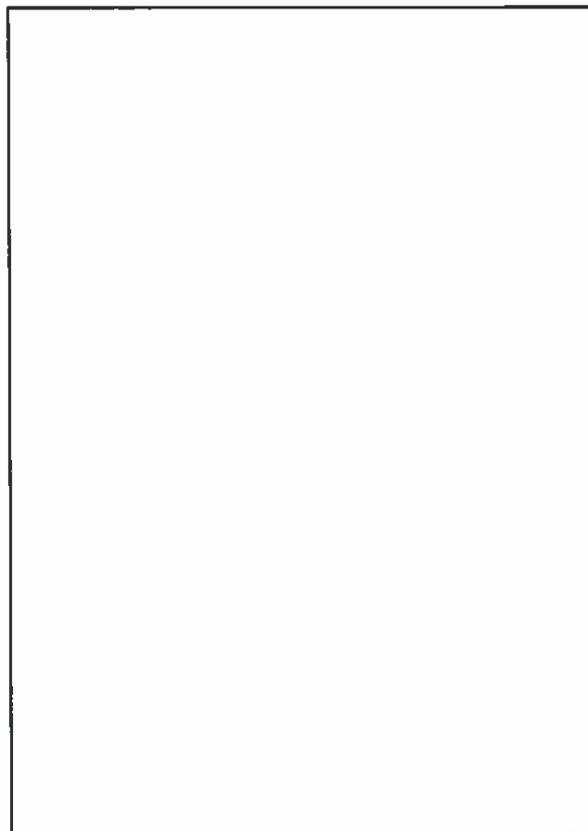
Si parla di alcune centinaia di milioni per la sola Sicilia, previsti da una delibera del Cipe e risalenti al Pac, ovvero il Piano d' azione e coesione 2014-2020».

A riportare quest' importante segnale romano, finalmente di segno positivo, per la prospettiva del fronte a mare di Messina e Milazzo è il commissario dell' Authority, L' ex presidente Nino De Simone che, secondo la riforma, dovrebbe essere l' ultimo dell' ente ministeriale ex legge del 1994 con sede a Messina - Milazzo. Com' è noto, se non verrà data la proroga richiesta, la gestione autonoma dei due porti messinesi dovrebbe ridursi all' attività di un semplice Ufficio territoriale: in pratica, un organo esecutivo della nuova **Autorità** di Sistema con presidente e segretario, nonché Comitato di gestione a

maggioranza calabrese, tutti aventi sede a Gioia Tauro, con bilancio unico per la gestione dei porti di Gioia, di Messina -Milazzo e di svariati altri scali calabresi.

Tornando alla novità per i waterfront, la notizia fornita da De Simone arriva proprio nel giorno in cui l' ex inceneritore comunale nella Falce del porto comincia ad essere tagliato e smontato dall' impresa Messina Sud Srl, aggiudicataria dei lavori regionali. E nel giorno in cui il soprintendente Orazio Micali e l' assessore regionale alla Cultura, Carlo Vermiglio, si soffermano in conferenza stampa sull' obiettivo definito del "miglio azzurro" per valorizzare la città compresa tra la Falce e l' ex Margherita. Una coincidenza significativa, che fa davvero riflettere sul futuro possibile.

La nuova possibilità comunicata dal Ministero dei Trasporti sarà ora approfondita in tutte le sue conseguenze, al di là degli importi che in concreto risulteranno disponibili per ciascuna Authority od ex Authority. Lo stesso commissario spiega che, una volta esaminato ogni documento, convocherà subito



## segue

---

una conferenza stampa cui saranno invitate tutte le Istituzioni protagoniste del Patto per la Falce. «Questa potrebbe essere una vera occasione per tutti gli attori pubblici e privati delle due città - accenna De Simone - tenendo conto che la Regione Sicilia, visto il suo waterfront, è quella destinata alla maggior percentuale dei nuovi fondi: il 15%, a fronte del 9% per la Calabria, dell' 8 per la Puglia, del 5% per la Campania».

Considerando tutto ciò, va da sé che la prospettiva di una "proroga" per l' **Autorità portuale** di Messina - Milazzo ne esce ulteriormente rafforzata. Un argomento chiave a sostegno del mantenimento dell' autonomia per 3 anni non è solo quello dei numeri di prim' ordine in Italia: a Messina dei passeggeri e dei mezzi, come dei crocieristi, ed a Milazzo delle attività industriali e degli introiti fiscali. C' era e c' è un argomento ancora più importante: l' obbligo di non interrompere né sminuire i programmi infrastrutturali per i porti e i waterfront, i nuovi piani regolatori in corso di definizione o approvazione a **Palermo**. La città dello Stretto merita davvero l' Authority con autonomia finanziaria: alla luce delle nuove opportunità per il waterfront come dei programmi già da tempo intrapresi nella stessa direzione e suggellati nel Patto per la Falce e nell' accordo sulle bonifiche con l' Università. Tanto più mentre l' ex Inceneritore comunale viene spazzato via e le ruspe della Curatella abbattono l' ex Degassifica, e si attende il nuovo Prg del porto, al posto di quello attuale del 1955.... Si devono gettare le basi del Parco storico - naturalistico della Real Cittadella.

Conforta, già oggi, un' occhiata ai lavori in corso per demolire l' ecomostro conficcato nella Real Cittadella. L' impresa ha innestato la marcia giusta con gli operai che tagliano e smontano, l' uno dopo l' altro, pezzi di tubi, camini, silos. È la storia di Messina che inizia a cambiare.3.

Diario messinese

## Difendere la città Realizzare le utopie

Lucio D' Amico

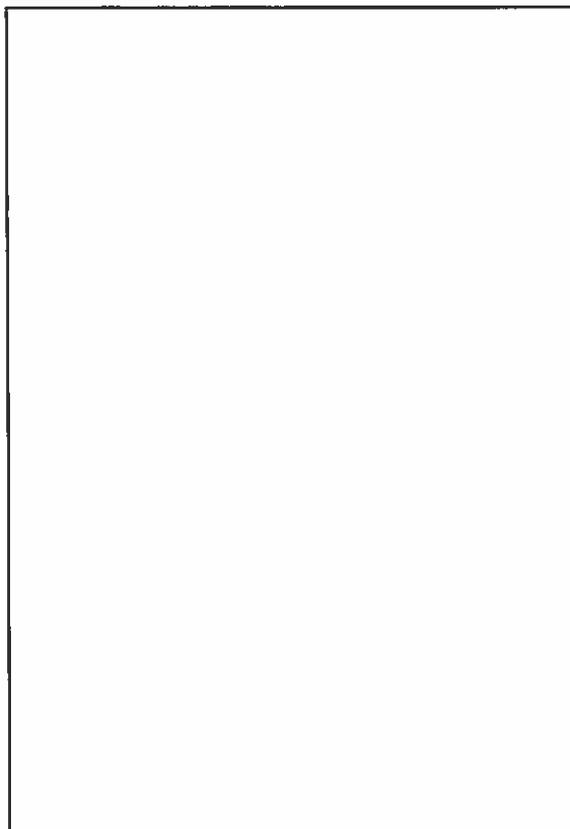
Non si vive solo di utopie e suggestioni. E questo è vero. Ma ci sono giornate in cui vale la pena accompagnare la realtà con la forza della fantasia e delle visioni proiettate verso un futuro che sembra sempre lontanissimo, ma che in realtà è qui, in questo strano, oscuro, contraddittorio presente. Utopie e suggestioni, come quelle che si credevano irrealizzabili. Alzi la mano chi avrebbe mai pensato che un giorno sarebbero cominciati davvero i lavori di demolizione dell' inceneritore di San Raineri. La alzi anche chi avrebbe mai previsto che l' ex stazione di degassifica della fallita Smeb sarebbe stata smantellata. Eppure, è quanto è successo e quanto sta accadendo.

E sentir parlare, nella stessa giornata di ieri durante la quale la ditta ha lavorato di "buzzo" buono alle prese con l' ecomostro della Zona falcata, l' assessore regionale Vermiglio e il soprintendente ai Beni culturali Micali di un "miglio blu" da realizzare tra la Falce e la Cittadella della cultura prevista all' ex ospedale Regina Margherita, è stato come respirare aria buona, come svegliarsi soddisfatti dopo un bel sogno. C' è una lezione che la Messina di questi anni - quella che langue in fondo a tutte le classifiche della qualità della vita, quella che consideriamo

quasi irrimediabile, abbandonata dai suoi stessi abitanti, privata delle energie migliori, rassenata a un destino di marginalità -, dovrebbe tenere a mente: non c' è nulla di impossibile se vi è la volontà di realizzarlo.

E sempre ieri la notizia delle risorse destinate al recupero dell' affaccio a mare nelle città sedi di **Autorità portuale** ha contribuito a alimentare la fiammella della speranza e dell' ottimismo. Quando proprio sembrava tutto fermo e paralizzato, ecco che i mecca nismi si stanno rimettendo in moto. Puntare sul waterfront non è il "lusso" di una città dove manca "dall' acqua al sale": è la ragion d' essere di Messina e del suo rapporto con il meraviglioso Stretto donatogli da Madre Natura. Il non averlo fatto finora è stato il peccato mortale che speriamo verrà prima o poi scontato da intere generazioni di politici - amministratori (e classe dirigente) se dovesse mai esistere l' aldilà per la malapolitica.

La penisola di San Raineri recuperata con i suoi simboli, la Rada San Francesco riconvertita, la Fiera riqualficata e valorizzata, la Passeggiata prolungata fino a toccare quella Riva dei Musei vagheggiata da un grande uomo e intellettuale messinese, il prof.



## segue

---

Lucio Barbera, ecco, tutto ciò può non essere più solo utopie e suggestioni. Bisogna crederci. E oggi più che mai occorre "far sistema", difendendo a spada tratta il ruolo che può e deve ancora svolgere l'**Autorità portuale** nel pieno delle proprie funzioni, al servizio di un territorio che coincide in gran parte con le sue strisce di litorale e con quel porto unico al mondo per la sua posizione e la sua Falce.<sup>3</sup>

Salvo intoppi il contratto con l'impresa Lupò sarà siglato a dicembre

## Padiglioni Fiera, i restauri potrebbero iniziare a gennaio

*Un intervento chiave per far risplendere il Lungomare più bello*

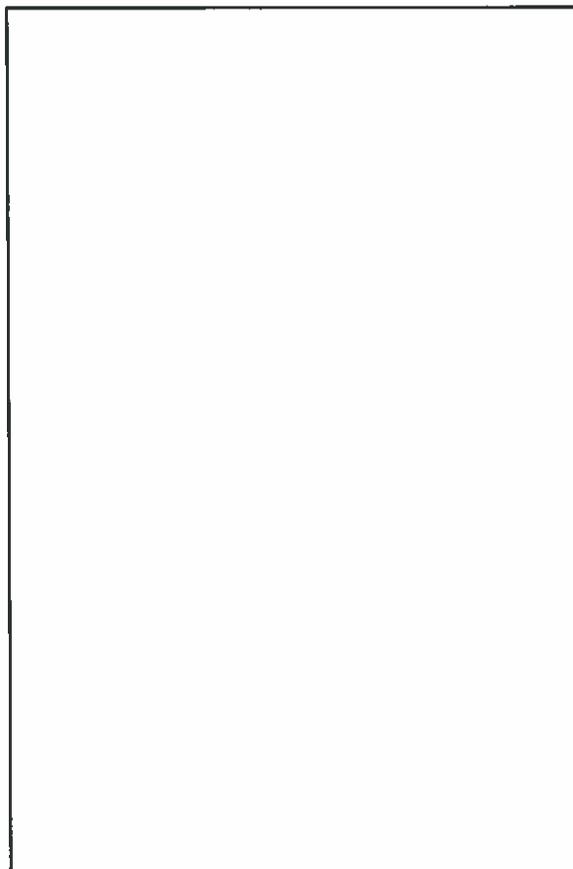
In tema di waterfront è l'intervento più prossimo di cui beneficerà la città. Una grande operazione di restauro, da 5,3 milioni, che l'Autorità portuale porta avanti da quasi un decennio e che oggi sta per concretizzare: l'appalto per restituire dignità e bellezza ai padiglioni della cittadella fieristica. Quelli espressione del movimento razionalista dell'architettura italiana, quelli che raccontano la storia di Messina, dell'ex Campionaria internazionale, del Lungomare ancora più amato anche se utilizzato al minimo.

La buona notizia è che, se l'iter procederà senza intoppi, e l'aggiudicazione provvisoria del 3 novembre scorso all'impresa Lupò, diventerà definitiva, il contratto potrebbe essere siglato entro l'anno ed i cantieri venire aperti già nel mese di gennaio. Si vedrà. Certo è che il progetto redatto da architetti specializzati in restauro quali i professori universitari Lo Curzio, Purini e Thermes, è stato ulteriormente sottoposto a migliorie dal progetto vincitore, sotto vari profili del rapporto qualità - prezzo: dal risparmio energetico al controllo completo centralizzato degli impianti, ad una "cantierizzazione" che consentirà senza interruzioni, nei limiti del possibile, lo svolgimento di eventi in contemporanea ai lavori.

Un altro aspetto interessante è il termine previsto, 18 mesi. Per l'estate del 2018 la Fiera dovrebbe tornare ad essere una delle più belle cartoline di Messina.

Ma il restauro dei padiglioni vincolati dalla Soprintendenza (opera dei grandi architetti Pantano, Rovigo, Libera, De Renzi) è solo la prima metà degli interventi programmati tra il 2007 e il 2008, ai tempi dell'ex presidente dell'Authority, Enzo Garofalo. L'altra metà della riqualificazione fieristica, frutto di concorso di progettazione, sarà la parziale demolizione e ricostruzione del Teatro in Fiera. L'equipe vincitrice "Mannino - Marino" vi ha lavorato per anni ed il progetto ormai esecutivo prevede una ricostruzione dell'immobile in chiave di leggerezza e trasparenza architettoniche, ma anche di multi funzionalità: dal mantenimento del teatro, alle sale per la musica e le mostre, fino ad offrire una sede di proprietà sul waterfront, e non più in affitto come oggi, alla stessa Autorità portuale.3(a.t.

)



L'EX NUMERO UNO DELLO SCALO VERSO LA CABINA DI REGIA DEL MINISTERO

## Merlo scrisse: «Obiettivi a breve termine» Dopo otto anni le priorità non sono cambiate

Nel piano del 2008 dell'ex presidente l'elenco delle emergenze attuali e mai risolte

### IL CASO

**GENOVA.** Il capitolo cinque del piano dell'ex presidente del porto Luigi Merlo si intitola "Alcuni obiettivi per il breve periodo". Si riferisce al primo mandato a Palazzo San Giorgio dell'attuale consulente del ministro Delrio: «Da conseguire nel periodo 2008-2012». Altri tempi, stessi temi di oggi. Merlo scriveva che era necessario terminare i lavori di Calata Bertolo e Ronco Canepa. Otto anni fa: oggi la prima opera è eternamente pronta a più del 90%, ma la data di consegna non c'è ancora. Sulla seconda è buio totale. Poi l'elenco delle «carenze

infrastrutturali»: il viadotto di collegamento tra Vte e l'autostrada, l'ampliamento dei binari della stazione di Voltri, l'elettrificazione del terminal... Otto anni dopo sono ancora incomplete, anzi irrealizzate. A Sampierdarena non è andata meglio. Merlo scriveva che serviva la cura del ferro, e lo faceva nel 2008. Ma gli interventi sugli impianti ferroviari non si sa quando arriveranno. Non solo: Merlo si era posto l'obiettivo del 50% della movimentazione ferroviaria. Obiettivo ambizioso, ma oggi siamo distanti. C'era, nella lista delle "cose da fare" anche il progetto di autoparco: è stato un privato a realizzarlo, non più tardi di un mese fa. Spinelli ha infatti



Luigi Merlo

acquisito le aree a Campi di Ami e le ha destinate a quello scopo, con un investimento di 10 milioni di euro. Otto anni fa si pensava anche a portare a termine Ponte Parodi, ma per ora sono stati spesi sette milioni per la banchina e del grande

progetto non c'è più traccia. La chiusura della Centrale Enel «si deve verificare prima del 2020»: su questo la crisi del carbone ha influito probabilmente più della strategia. Scorrendo quella lista delle opere imprescindibili, bisogna dare atto che i dragaggi sono stati realizzati in tempi brevi, mentre gli altri porti italiani si sono impantanati nella questione.

Otto anni fa: è cambiato il mondo, Merlo dopo sette anni da presidente nel capoluogo, ora è in pole per guidare la cabina di regia dei porti italiani. Anche per le opere. Parte però con un vantaggio: conosce benissimo le emergenze di Genova.

SLGAL

Terminal. Le società di Pechino puntano sia sugli scali del Nord sia su quelli del Mediterraneo

## Mire cinesi sui porti della Ue

*Opportunità per l'Italia ma solo se banchine e logistica migliorano*

La Cina si sta muovendo con decisione alla conquista di terminal e aree portuali sia nel Mediterraneo che, in generale, in Europa.

Una strategia che può rappresentare un'occasione storica per l'Italia ma solo a patto che dimostri di avere, o di essere in grado di realizzare in tempi brevi, infrastrutture portuali e logistiche all'altezza delle aspettative cinesi. In caso contrario il rischio è che il Paese rimanga tagliato fuori dalle opportunità di sviluppo offerte dal gigante dell'Oriente. A mettere in luce questa situazione è il rapporto annuale su Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo, di Srm (Studi e ricerche sul Mezzogiorno) che fa capo a Intesa Sanpaolo (si veda Il Sole 24 Ore del 26 novembre scorso).

«Gli investimenti del Dragone - si legge nel report, in una parte dedicata alla Cina - hanno strategie ben delineate che vedono il costituirsi di una tenaglia che afferra il Mediterraneo a partire da Suez fino ad Israele e ai porti turchi per avere punti di riferimento nell'area East-Med». Poi c'è «il Pireo che rappresenterà lo sbocco per i mercati Balcanici e un hub per il transhipment verso i porti di minore dimensione».

A seguire, si legge nello studio, potrebbe arrivare Algeiras: la Cina è interessata al terzo terminal dello scalo spagnolo, per «servire i mercati del West Med e per avere l'ultimo riferimento prima delle rotte transatlantiche». Un punto di riferimento per il Nord-Europa, prosegue il report, «sarà altresì rappresentato dai porti di Rotterdam-Anversa e Zeebrugge dove la Cosco sta realizzando importanti investimenti e acquisizioni».

Cosco è la grande compagnia di navigazione di Stato cinese che, nel febbraio 2016, ha acquisito anche la China shipping, fusione grazie alla quale si sta formando un gruppo con asset per 80 miliardi di dollari (tra i quali 1.114 navi). Il nuovo gruppo, tra l'altro, ha una rete di 46 terminal container, gestita da Cosco shipping ports, che è la seconda al mondo e movimentata 90 milioni di teu (container da 20 piedi) l'anno. Il primo operatore globale è la Hutchinson ports holding di Hong Kong.

Cosco è uno degli artefici della scalata cinese ai porti Ue. Si parte dal 2004, quando il gruppo acquista una quota del 20% dell'Antwerp gateway (Anversa). Successiva (2007) è l'acquisizione in Egitto del 20% del Suez canal container terminal (Apm terminals del gruppo Maersk ha il 55% della società ed è un alleato di Cosco in diversi porti). La società cinese controlla poi il 24% del terminal (sempre di Apm) di Zeebrugge (acquisito nel 2013 da China shipping). Nel maggio 2015, inoltre, la Cina stringe un



accordo con Isarele che affida a Shanghai international port group la gestione (dal 2021) del porto di Haifa. A settembre, poi, i cinesi attraverso una joint venture di Cosco, acquisiscono il 26% del Kumport terminal di Istanbul. Ma è il 2016 l'anno in cui Cosco stringe sempre di più la tenaglia. In gennaio si accorda per acquisire il 67% del porto greco del Pireo (51% subito e il resto dopo cinque anni); in maggio è la volta del 35% di Euromax terminal Rotterdam; ed è di agosto la manifestazione di interesse per Algeciras. Nell'ottobre, infine, Cosco e Qingdao port international acquisiscono il 49,9% del terminal di Savona-Vado Ligure. La Hutchison port holdings, da parte sua, è già presente ad Alessandria d'Egitto, Barcellona, Duisburg, Rotterdam, Stoccolma, Gdynia in Polonia e, in UK, a Felixstowe, Harwich e London Thamesport.

L'obiettivo cinese è di sviluppare la nuova Via della seta su cui si stima un potenziale di interscambio da 1.300 miliardi di dollari. Per l'Italia, conclude lo studio Srm, «si presenta una sfida che varrà non soltanto per il porto di Venezia, che sarà verosimilmente coinvolto sulla Via della seta, ma per tutto il suo sistema di imprese manifatturiere e logistiche. Numerosi scali italiani sono caratterizzati dall'ingresso di navi cinesi e interessati da rotte da e per il Medio Oriente; solo a titolo di esempio Gioia Tauro, Napoli, Genova, Trieste, La Spezia e Livorno». Il punto è non sciupare l'opportunità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*RAOUL DE FORCADE*