



## Dai Porti:

### Trieste:

"...Serracchiani, molto soddisfatti del lavoro fatto..." (Ansa, Ferpress, Il Messaggero Marittimo)

### Venezia:

"...Riflessioni veneziane sulle problematiche del porto..." (Messaggero Marittimo)

"...Zes: impegno congiunto delle forze politiche..." (Stretto Web)

### Genova:

"...Pronto ad aprire trattativa col governo su autonomia dei porti..."

(Ansa, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Il Messaggero Marittimo)

"...Anche Genova pensi all'agenzia per il lavoro in porto..." (Il Secolo XIX)

"...Lo sciopero della logistica ferma porti e centri intermodali..." (Il Sole 24 Ore)

### Livorno:

"...Traghetto urta banchina, ferita passeggera..." (The Medi Telegraph)

"...Un carico di grane per Corsini..." (Il Telegrafo)

"...Nogarini sulla graticola..." (Il Tirreno)

### Napoli:

"...Stanziate 1,5 miliardi per sostenere le Zes..." (Il Sole 24 Ore, Informazioni Marittime)

"...Ok primo bilancio di previsione..." (Ansa)

### Brindisi:

"...Zes..." (Brindisi Report, Il Quotidiano di Puglia)

### Messina:

"...Il 70 per cento dei crocieristi resta in città..." (Gazzetta del Sud)

"...Via del Mare..." (Tempo Stretto)

"...Il ponte è indispensabile..." (Tempo Stretto)

"...Messina non sarà asservita a Gioia Tauro..." (Gazzetta del Sud)

## Porti: Trieste; Serracchiani, molto soddisfatti del lavoro fatto

D'Agostino, prevediamo utile basso, salvo accrescere saldo

TRIESTE, 30 OTT - "Il porto di Trieste è in pieno sviluppo e pertanto nel suo bilancio la priorità è data agli investimenti. Siamo molto soddisfatti del lavoro importante svolto in questi mesi dal presidente e dal segretario della Autorità". Lo ha dichiarato la presidente della Regione Debora Serracchiani al termine della riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema del mare Adriatico Orientale che ha approvato oggi all'unanimità il bilancio di previsione 2018. "Si tratta - ha aggiunto Serracchiani - di un bilancio del tutto in linea con le previsioni e che segue la pianificazione triennale prevista dalla riforma dei porti". Il presidente dell'Autorità Zeno D'Agostino, dopo aver descritto "un porto in salute i cui numeri sono positivi", ha evidenziato il criterio di prudenza cui è stato ispirato il documento finanziario. "Nei bilanci di previsione - ha rilevato D'Agostino - cerchiamo di tenere molto alte le uscite e molto basse le entrate. Siamo sempre molto cauti nei nostri numeri". Per questo motivo, ha spiegato D'Agostino, "prevediamo un utile abbastanza basso", sotto il profilo tecnico, "salvo poi accrescere il saldo positivo durante l'esercizio". Alla seduta odierna nella Torre del Lloyd il Comitato era presente al completo con Zeno D'Agostino - affiancato dal segretario generale dell'Autorità Mario Sommariva - Debora Serracchiani, il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza e il comandante della Capitaneria di Porto di Trieste Luca Sancilio. (ANSA).

## Porto di Trieste: Serracchiani, soddisfatti del lavoro fatto dal presidente dell'Authority in questi mesi

“Il porto di Trieste è in pieno sviluppo e pertanto nel suo bilancio la priorità è data agli investimenti. Siamo molto soddisfatti del lavoro importante svolto in questi mesi dal presidente e dal segretario dell'Autorità”. Lo ha dichiarato la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani al termine della riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema del mare Adriatico Orientale che ha approvato oggi all'unanimità il bilancio di previsione 2018.

**“Si tratta – ha aggiunto Serracchiani – di un bilancio del tutto in linea con le previsioni e che segue la pianificazione triennale prevista dalla riforma dei porti”.**

Il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino, dopo aver descritto “un porto in salute i cui numeri sono positivi”, ha evidenziato il criterio di prudenza cui è stato ispirato il documento finanziario. “Nei bilanci di previsione – ha rilevato D'Agostino – cerchiamo di tenere molto alte le uscite e molto basse le entrate. Siamo sempre molto cauti nei nostri numeri”.

Per questo motivo, ha spiegato D'Agostino, “prevediamo un utile abbastanza basso”, sotto il profilo tecnico, “salvo poi accrescere il saldo positivo durante l'esercizio”.

Alla seduta odierna nella Torre del Lloyd il Comitato era presente al completo con Zeno D'Agostino – affiancato dal segretario generale dell'Autorità Mario Sommariva -, Debora Serracchiani, il sindaco di Trieste Roberto Di-piazza e il comandante della Capitaneria di Porto di Trieste Luca Sancilio.

Il grande interesse di Budapest per il porto di Trieste, anche a seguito delle recenti missioni in terra magiara del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, e la collaborazione per far rientrare il Friuli Venezia Giulia nel corridoio ferroviario europeo per il trasporto merci “Amber”, che unisce oltre all'Ungheria anche Polonia, Slovacchia e Slovenia .

Questi alcuni dei temi affrontati, oggi a Trieste, nel corso dell'incontro tra la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, e l'ambasciatore d'Ungheria in Italia, Adam Zoltan Kovacs, che nell'occasione ha annunciato il conferimento di un riconoscimento speciale al console onorario d'Ungheria a Trieste, Anna Illy, per i suoi 18 anni di rappresentanza dello stato magiara.

La presidente, sottolineando le comuni radici storiche che uniscono la regione a Budapest, ha rimarcato, oltre al trend positivo del porto di Trieste, anche un complessivo rilancio dell'economia regionale che si è registrato in questi ultimi anni: in particolare nei settori dell'agroalimentare, del mobile e della cantieristica. Tutte aree di mercato che hanno segnato una netta ripresa dell'export del Friuli Venezia Giulia.

Da parte sua l'ambasciatore ha evidenziato come anche l'Ungheria abbia compiuto un suo percorso di sviluppo che la porta oggi ad avere un saldo commerciale con l'estero di oltre 10 miliardi di euro. In quest'ottica la regione, vista la vicinanza geografica, rappresenta un partner naturale per un'economia in crescita come quella magiara.

Infine, per quel che riguarda il porto di Trieste, l'ambasciatore ha testimoniato l'attenzione da parte ungherese per l'attività di rilancio compiuta in questi anni dal presidente D'Agostino, il quale lo scorso mese di settembre si è recato in Ungheria per presentare agli operatori economici locali le opportunità offerte dallo scalo regionale.

## «AdSp» Trieste ha approvato il bilancio di previsione

**TRIESTE** - «Il porto di Trieste è in pieno sviluppo e pertanto nel suo bilancio la priorità è data agli investimenti. Siamo molto soddisfatti del lavoro importante svolto in questi mesi dal presidente e dal segretario dell'«Autorità». Così la presidente della Regione Debora Serracchiani al termine della riunione del Comitato di gestione dell'«Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale» che ha approvato all'unanimità il bilancio di previsione 2018.

«Si tratta - ha aggiunto Serracchiani - di un bilancio del tutto in linea con le previsioni e che segue la pianificazione triennale prevista dalla riforma dei porti».

Il presidente dell'«Autorità»  
(continua in ultima pagina)

## «AdSp» Trieste ha approvato

Zeno D'Agostino, dopo aver descritto «un porto in salute i cui numeri sono positivi», ha evidenziato il criterio di prudenza cui è stato ispirato il documento finanziario.

«Nei bilanci di previsione - ha rilevato D'Agostino - cerchiamo di tenere molto alte le uscite e molto basse le entrate. Siamo sempre molto cauti nei nostri numeri». Per questo motivo, ha spiegato D'Agostino, «prevediamo un utile abbastanza basso», sotto il profilo tecnico, «salvo poi accrescere il saldo positivo durante l'esercizio».

Alla seduta nella Torre del Lloyd, il Comitato di gestione era presente al completo con Zeno D'Agostino - affiancato dal segretario generale dell'«AdSp» Mario Sommariva - Debora Serracchiani, il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza e il comandante della Capitaneria di porto di Trieste Luca Sancilio.

## Riflessioni veneziane sulle problematiche del porto passeggeri

di Pier Luigi Penzo

VENEZIA - In attesa del Comitato (il Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia), fissato per il 7 Novembre al Mit, al termine del quale potrebbe essere annunciata la soluzione scelta per le grandi navi in laguna, ho scritto una lettera aperta al ministro Graziano Delrio, sulle problematiche del porto passeggeri. «Per prima cosa mi consenta di ricordare una riflessione di un grande veneziano, Wladimiro Dorigo, uomo di enorme cultura ed intelligenza, mai disposto al compromesso: “decido di occuparmi della mia città e soprattutto della trasformazione della laguna. Contro gli idioti per cui la laguna è eterna, sempre uguale a se stessa”. Riporto una seconda importante dichiarazione, fatta dal molto esperto presidente di un grande porto italiano ai più importanti operatori del settore al mondo in occasione del Cruise Shipping Miami del Marzo 2014, superando qualsiasi sterile campanilismo: “non esiste un futuro per le crociere in Adriatico, lungo nessuna delle sue due sponde, se Venezia non continuerà ad esercitare quel ruolo di richiamo e dunque di traino per l'intero comparto che sino ad oggi ha esercitato a livelli mondiali” ed io aggiungo in quanto tale, foriero di tutti i rilevanti effetti occupazionali (centinaia di migliaia) ed economici per i porti e per l'hinterland di competenza. Evidenzio che le scelte, anche commerciali, sui porti non le fanno i politici o gli amministratori locali, in base alle loro esclusive valutazioni le fanno gli armatori, i tour operator, le agenzie marittime ed il tutto in base alle informazioni e valutazioni raccolte presso gli stakeholder. Solo per memoria ricordo che prima della agibilità nautica (1975) del canale Malamocco - Marghera, vulgo dei petroli, per il bacino di San Marco - canale della Giudecca transitavano annualmente 12.000 navi, di queste ben 9.000 destinate a Marghera con carichi pericolosi e con pescaggi rilevanti (fino a m. 9,60). Oggi per San Marco passano solo le navi crociera (700) in sicurezza grazie alle moderne tecniche costruttive e agli interventi mirati della Capitaneria, come pescaggio max. 8,60, velocità ridotta di transito simile a quella della marea (6 nodi), carene dislocanti (non spigolate) sulle quali i filetti fluidi scivolano, combustibili a basso tenore di zolfo quindi inquinamento minimo (- 0,1% a Venezia, mentre l'Unione europea prevede fino al 2020 - 3,5% e dopo il 2020 - 1,5%), radar inattivi, due piloti, due rimorchiatori, navigazione in cunetta. Sono convinto che le navi crociera debbano restare in laguna, scelte diverse sono fantasiose fesserie pensate da chi non conosce nulla del mondo del trasporto via mare. Con la chiusura della Marittima, Venezia perderebbe tutto il traffico crocieristico accontentando poche decine di residenti, per questo e partendo dall'assunto che si tratta solo di un problema estetico (una grande nave crociera inquina molto meno di un motoscafo pubblico), sono obbligato a subire come male minore le soluzioni seguenti: per le navi di stazza elevata fino a 96.000 t a Marittima via Lido, per navi superiori transito per canale Malamocco-Marghera e Vittorio Emanuele III via Malamocco, in prospettiva e per navi di stazza superiore, realizzare due nuovi ormeggi magari nella colmata prospiciente Doghetto, mentre per il presente concordare ormeggi presso terminal commerciali collaborativi. E' noto che il decreto Clini-Passera 2/3/2012 nasce dall'emotività seguito incidente della “Costa Concordia” 31/1/2012, cosa ben diversa dalla nostra realtà dove le navi sono obbligate a navigare in cunetta perchè l'opera viva cerca acqua, se per errore o per avaria esce dalla cunetta va in secca sui bassi fangosi fondali laterali senza mai interessare le costruzioni o le fondamenta della città. Circa il Clini-Passera ricordo che il Tar, il 17/3/2014, ha bocciato i limiti conseguenti imposti dalla Capitaneria affermando che esiste difetto di istruttoria in applicazione del decreto affermando che “serviva una più adeguata ponderazione di tutti gli interessi pubblici e privati” citando l'occupazione e l'indotto, temi rimasti privi di adeguata considerazione; con molta sensibilità gli armatori si sono auto censurati limitando il tonnellaggio delle navi destinate a Marittima a 96.000 t riducendo molto però il flusso delle navi e dei passeggeri a Venezia (mezzo milione in meno del recente passato e potenzialmente un milione in meno (quanti posti di lavoro e ricchezza in meno?). Circa le grandi navi sono rimasto stupito che i soliti perditempo non abbiano contestato la nave “Carnival

## -segue

---

Horizon" (stazza 133.500, lungh. 323 m, larg. 37, pescaggio 8,50), varata dalla Fincantieri e uscita in mare tramite Canale Nord e canale Malamocco Marghera il 20 Ottobre per tornare il 2 Novembre dopo aver toccato Palermo. Per coerenza dovevano intervenire ma, per fortuna, non l'hanno fatto. Solo per evidenziare le incongruenze di Venezia ricordo che qualche anno addietro è arrivata a La Spezia la prima grande nave crociera che è stata ormeggiata alla banchina Revel dell'Arsenale dove di norma ormeggiava l'"Amerigo Vespucci" quando rientravamo dalle brevi uscite in mare, il tutto con il convinto assenso, appoggio e disponibilità della Marina Militare. A dare il benvenuto alla nave si sono presentati sottobordo l'ammiraglio Comandante in capo del Dipartimento militare marittimo dell'Alto Tirreno, la banda della Marina Militare, il sindaco ed il vescovo: negli stessi giorni il benvenuto ad una grande nave crociera è stato dato alle Zattere di Venezia dai "no grandi navi" con urla ed esponendo il fondo schiena nudo. Le ultime note sono per il referendum del 18 Giugno definito "un trionfo" per circa 18.000 votanti in 63 seggi che hanno interessato Venezia, Mestre, Marghera, Mira e Chioggia (democraticamente no Cavallino e Jesolo perchè sarebbero stati tutti contrari). I dati dicono che le zone interessate hanno circa 400.000 abitanti, quindi hanno votato meno del 5% di cui 10% italiani non residenti, 10% stranieri e ragazzini da 12 anni in su. La seconda nota riguarda la manifestazione dei no-navi dello scorso 24 Settembre alle Zattere contrabbandata in 300 persone; per dichiarazione alla Tv di due signore presenti in banchina e visibilmente amareggiate, fra il centinaio di persone presenti non c'erano i veneziani nonostante il tam tam che invitava a partecipare tutti i contestatori italiani ed europei. Da ultimo voglio ricordare il "miracolo" del Redentore di sabato 15 Luglio quando un mototopo è naufragato nel canale della Giudecca, (senza danni alle due persone), per cui le due navi in entrata dal Lido per Marittima il mattino presto, sono state deviate a Marghera ed ormeggiate la maggiore ad una banchina commerciale e l'altra più piccola ha percorso il canale Malamocco- Marghera ed il Vittorio Emanuele III raggiungendo senza problemi Venezia-Marittima. Proprio circa il Canale Vittorio Emanuele, che è canale esistente dal 1917 e usato poco negli ultimi anni, tenuto conto che le grandi navi hanno un pescaggio massimo di 8,60 m ed il canale aveva un pescaggio utile di progetto di 11 m, mentre oggi abbiamo una profondità reale di 7/8 m, dovendo lasciare sotto chiglia almeno tre piedi (90 cm) è necessario asportare una quantità limitata di materiali; si tratta di fanghiglia di fondo canale, per buona parte impalpabile e proveniente dalla barena circostante, di fatto fanghiglia in sospensione. Poichè si tratta di materiale poco o nulla inquinato, si potrebbe intervenire con una draga aspirante/refluente con disgregatore, tali dragaggi potrebbero essere riutilizzati per rimpinguare barene e velme, soluzione questa adottata in passato in alternativa allo smaltimento in mare, come fatto in laguna Nord, si potrebbe infine palancolare il fondo del canale al fine di evitare futuri franamenti, credo che il tutto si potrebbe fare in meno di sei mesi».

### Zes: impegno congiunto delle forze politiche per l'istituzione in tutte le città metropolitane

*Oggi a Venezia il forum internazionale sulle Zone Economiche Speciali organizzato dalla Camera di Commercio, Zanardo e CCIAA : "le ZES sono fondamentali per rilancio e competitività del Paese"*

"L' impegno congiunto delle forze politiche e dei rappresentanti istituzionali oggi a Venezia a favore dell' istituzione delle Zone Economiche Speciali in tutto il Paese è un segnale importante. Le ZES sono fondamentali per il rilancio e la competitività del Paese." Lo ha dichiarato Damaso Zanardo presidente della Commissione Consiliare per la Città Metropolitana di Venezia della CCIAA Venezia Rovigo Delta Lagunare insieme alla Camera di Commercio Venezia Rovigo Delta Lagunare, a conclusione del forum internazionale sulle Zone Economiche Speciali organizzato dalla Camera di Commercio e svoltosi questo pomeriggio a Venezia all' NH Laguna Palace di Mestre. Obiettivo dell' evento è stato analizzare come incentivare gli investimenti e porre al centro del dibattito le Zone Economiche Speciali, strumento per lo sviluppo dell' Intero Paese e in particolare delle Città Metropolitane. All' evento hanno preso parte tra gli altri il Presidente Commissione Bilancio della Camera dei Deputati, Francesco Boccia, il presidente del The World Free & Special Economic Zones Federation Juan Torrents, il sottosegretario di Stato all' Economia e alle Finanze, Pier Paolo Baretta, il segretario generale del The World Free & Special Economic Zones Federation Maurizio D' Amico, il Consigliere di Eurispes Angelo Caliendo e il Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino. "Vogliamo che le ZES- hanno spiegato Zanardo e CCIAA- siano un' opportunità per tutto il Paese. Lo chiediamo affinché anche città come Venezia possano utilizzare questo strumento per l' aumento del PIL del territorio, anche senza necessariamente godere di benefici fiscali di natura statale, e quindi oneri per lo Stato. Chiediamo efficienza dei servizi pubblici, semplificazioni amministrative e infrastrutture che aumentino investimenti e PIL. Sono gli iter procedurali e amministrativi snelli e veloci a favorire notevolmente la propensione ad investire. E' per questo che lunedì chiederemo la presentazione di un emendamento alla legge di Bilancio 2018. A fare eco a Zanardo il Presidente della Commissione Bilancio della Camera Francesco Boccia: "Sono favorevole all' istituzione delle Zes anche al Nord. Non

## -segue

---

possiamo pensare che ci siano competizioni tra regioni. Regioni come Puglia e Veneto sono alleate e non concorrenti per intercettare più traffici di merci possibili dall' estero. In quest' ottica mi impegnerò come presidente della Commissione a favorire il dibattito parlamentare per affrontare questa importante sfida per il Paese. La logistica al tempo del capitalismo digitale sta cambiando pelle e noi abbiamo il dovere di rafforzare i nostri principali poli logistici. Le Zes possono avere questa funzione. Le nostre Regioni non possono farsi la concorrenza ma devono unire le forze, così come possono dimostrarlo sulla base dei fatti compiuti Puglia e Veneto. Le forze vanno unite per far forte l' Italia nella competizione globale. Sullo sfondo vorrei si aprisse una discussione seria relativa al concetto di servizio universale postale che faccia riferimento ai pacchi. Non possiamo pensare che al tempo delle Smart Cities il controllo (e gli effetti di questo controllo) della logistica sia nelle mani di multinazionali come Amazon e che gli italiani facciano o i padroncini o i consumatori passivi." "E' bene avere presente- ha dichiarato il sottosegretario di Stato all' Economia e alle Finanze Pier Paolo Baretta- anche l' orizzonte della Zona Economica Speciale, collegata soprattutto allo sviluppo della Città Metropolitana. Questi provvedimenti una volta adottati sono semplici e utilizzabili in modo rapido dagli operatori economici. È chiaro, però, che si tratta di incentivi e strumenti, ma servono anche investimenti e un' idea di sviluppo in direzione della quale muoversi. I tempi di realizzazione dipendono dallo sforzo che tutti insieme compiamo, ma è necessario essere rapidi. Si registra, infatti, una situazione di generale crescita del Paese, la fase più propizia per compiere un passo in avanti. Da parte del Governo c' è un forte interesse in questo senso e vedo le condizioni politiche per arrivare al risultato. - ha aggiunto Baretta - Credo che la visita del Presidente del Consiglio della settimana scorsa alla raffineria dell' Eni, la convocazione del Comitato per la prossima settimana, siano segnali inequivocabili. Siamo intenzionati a dare risposte e a farlo prima che finisca la legislatura. Si tratta di un dovere rispetto al lavoro svolto in questi anni". "Le ZES- ha spiegato Zanardo nell' intervento di apertura- hanno come obiettivo l' aumento della competitività delle imprese insediate, l' attrazione di investimenti diretti, soprattutto da parte di soggetti stranieri, l' incremento delle esportazioni, la creazione di nuovi posti di lavoro e il più generale rafforzamento del tessuto produttivo, attraverso stimoli alla crescita e all' innovazione. E' importante rendere competitivo il territorio puntando su alcuni importanti asset come quelli doganale, amministrativo, infrastrutturale e dei servizi. E a questo aggiungiamo che, a nostro parere, le ZES, se ben amministrate e se istituite tenendo conto delle peculiarità specifiche del territorio in cui nascono, possono generare sinergie tra grandi imprese e piccole e medie imprese, sinergie tra imprese straniere e imprese italiane, possono essere luoghi di sviluppo di start up, di spin off attive nel campo della ricerca, luoghi in cui si sviluppano e si ospitano nuove idee per la creazione di nuovi modelli di impresa. E le ZES esprimono ancora di più le loro potenzialità quando dialogano tra loro, quando diventano rete e ciascuna diviene complementare all' altra. In questo momento la nostra priorità non è avere agevolazioni fiscali ma amministrative perché basarsi esclusivamente sull' attrattività delle agevolazioni fiscali sarebbe comunque sbagliato perché gli investimenti esteri non vengono fatti guardando al breve termine e le agevolazioni fiscali sono comunque temporanee" - ha continuato Zanardo. "La portata del fenomeno delle Zone Economiche Speciali (ZES) nel mondo- ha continuato Zanardo- secondo i dati della World Bank ha raggiunto i 500 miliardi di dollari di valore aggiunto in neanche 50 anni. Ogni 100 posti di lavoro in una data Zona Economica Speciale creano, in media, circa 72 posti di lavoro nella contea che la ospita e 137 posti di lavoro nelle contee vicine. Il rilancio dell' economia di aree anche con criticità come alcune della provincia di Venezia passa anche da Zona Franca e Zone Economiche Speciali. Vanno dunque incentivati gli investimenti nel nostro paese e anche per questo riteniamo opportuno porre al centro del dibattito le Zone Economiche Speciali, strumento per lo sviluppo dell' Intero Paese e in particolare delle Città Metropolitane".

## Toti, pronto ad aprire trattativa col governo su autonomia dei porti

'Servono più fondi per i porti e l'aeroporto, il gettito resti'

"Il primo sistema portuale italiano è quello ligure, non è accettabile che i nostri scali siano in fondo alla lista dei contributi pubblici". Lo ha detto il governatore della Liguria Giovanni Toti che si dice pronto a aprire con il governo una trattativa sull'autonomia per ottenere più fondi per i porti e per l'aeroporto. Toti ricorda che il sistema portuale che comprende gli scali di Genova, Savona e La Spezia "è il primo in Italia per numero di merci e passeggeri movimentati ogni anno. Il gettito che arriva da questi traffici in buona parte deve restare sul territorio". Le Authority, così come sono "non riescono a essere pienamente efficienti. Per questo motivo credo che questi enti debbano essere trasformati in società per azioni controllate dal pubblico con maggiori poteri da concedere alle Regioni. Su questo argomento - ha detto Toti - discuterò con il ministro Delrio". Il governatore ha sottolineato che, per quanto riguarda il pieno controllo sulle entrate che arrivano dalle Authority Genova-Savona e dal porto della Spezia "chiediamo ciò che ci spetta. Gli investimenti del governo devono essere proporzionali ai benefici che uno scalo dà all'economia del Paese". Toti poi annuncia di aver "registrato un'apertura del ministro Delrio" sulla questione della regionalizzazione di porti e aeroporti: "Penso - ha detto - che si possa aprire una trattativa". Autonomia dunque ma non solo per porti e aeroporti: "nei prossimi giorni - ha detto Toti - partirà un gruppo di lavoro tecnico che vorrei bipartisan. Quanto ai temi su cui trattare la maggiore autonomia penso al turismo, all'ambiente e all'urbanistica". (ANSA).

# A Genova 100 lavoratori presidi- diano il varco portuale di Pon- te Etiopia

Genova - Sono 14 i presidi organizzati nel capoluogo ligure da Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti per lo sciopero di 48 ore del settore della logistica per il rinnovo del contratto.

**Genova - Circa 100 lavoratori stanno presidiando da stamani il varco portuale di Ponte Etiopia a Genova, punto principale dei 14 presidi organizzati a Genova da Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti per lo sciopero di 48 ore del settore della logistica per il rinnovo del contratto, fermo da quasi due anni.** «Sono 22 mesi che è scaduto un contratto - spiegano i sindacati - che riguarda 700 mila lavoratori a livello nazionale, 10 mila dei quali a Genova, tra spedizionieri, autisti, driver, lavoratori diretti e dell'indotto. Come sindacati avevamo chiesto aumenti salariali, minimi, che necessari per adeguarsi al costo della vita». Le risposte da parte datoriale, però, sono state ritenute «irricevibili» dai sindacati che, per questo, hanno deciso di proclamare lo sciopero. Scarso l'impatto sul traffico. Adesione allo sciopero anche in alcune aziende di logistica e autotrasporto a Spezia. Un centinaio di operatori del settore sono presenti in 10 presidi tra i quali i varchi del porto di Spezia e sulla Po-tremolese. I varchi di ingresso del porto della Spezia sono praticamente deserti. Qualche rallentamento e blocco invece nella zona del retroporto di Santo Stefano Magra.

# Becce (Assiterminal): «Sul lavoro Genova pensi al modello Livorno» / INTERVISTA

Genova - Luca Becce, presidente di Assiterminal, apre al dialogo con la Compagnia Unica del porto di Genova, ma non perde occasione per sottolineare che i problemi della Culmv possono essere risolti solo uscendo da «una gabbia ideologica che ormai non esiste più».

Genova - Luca Becce, presidente di Assiterminal, apre al dialogo con la Compagnia Unica del porto di Genova, ma non perde occasione per sottolineare che i problemi della Culmv possono essere risolti solo uscendo da «una gabbia ideologica che ormai non esiste più». «Sono nove anni - aggiunge il numero uno dell'associazione - che i terminalisti genovesi ripianano i conti dei camalli. Il modello della Culmv va rivisto. E questo va fatto, sono il primo a dirlo, salvaguardando tutti i posti di lavoro e preservando quella pace sociale che dura da tempo in banchina».

**Presidente, oggi il board di Palazzo San Giorgio rinnoverà l'autorizzazione alla Culmv fino al 2019. Il console Antonio Benvenuti ha detto che «i camalli sono pronti a mettersi in gioco. Ma anche i terminalisti devono fare la loro parte». Lei è d'accordo?**

«Certo che sì, ma vorrei dire al console che gli operatori genovesi non si sono mai tirati indietro».

**Siete pronti a fornire previsioni di impiego tali da consentire alla Culmv di fare un piano pluriennale come chiede l'Authority?**

«Se facessimo una cosa del genere dovremmo garantire un livello minimo di utilizzo della Compagnia. Sarebbe una follia: i traffici vanno e vengono, non si possono avere certezze nel lungo periodo».

**I terminalisti, qualora ce ne fosse bisogno, risaneranno anche nel 2018 il bilancio della Culmv?**

«Qui non si tratta di consentire ai camalli di chiudere i conti in pari. Il punto è un altro: la Compagnia perde soldi indipendentemente dalle giornate lavorate. E questo accade ormai da tempo».

## - segue

---

### **Quindi?**

«La Culmv ha fatto degli sforzi, ma probabilmente questo non è bastato. Forse è una questione di gestione».

### **Cosa suggerisce?**

«Il problema è complesso. Ma quello che è stato fatto per la prima volta in Italia, a Livorno, con la creazione di un'agenzia per il lavoro in porto potrebbe essere una soluzione. Poi c'è anche il discorso che riguarda l'utilizzo di articoli 16 e non solo 17 come sono i soci Culmv».

### **Quale sarebbe?**

«In altri porti i terminalisti affidano normalmente alcune mansioni a società di *outsourcing*. *Lo prevede la legge che regola il lavoro in banchina, non è fantascienza*».

### **A Genova ci sono però anche terminalisti che pagano con ritardo i corrispettivi dovuti per l'utilizzo dei camalli. Le pare corretto?**

«Esistono le more da applicare agli operatori. La Culmv ha tutto il diritto di farsi sentire e pretendere quanto dovuto».

### **Qual è la soluzione che propone Assiterminal per il porto di Genova?**

«Usare parte delle tasse portuali come scivolo per mandare in pensione i lavoratori con più anzianità e poi per ricollocare quei portuali che non sono più abili al lavoro in banchina. Assiterminal sta elaborando un testo con queste e altre proposte. Ne parleremo sia con l'Authority che con la Compagnia Unica».

LA LEGA NON RINUNCIA AL REFERENDUM: LA TRATTATIVA È UNA DELLE SOLUZIONI

## Autonomia per i porti liguri, orala sfida diventa bipartisan

*Pd e Cinque Stelle pronti a collaborare con la giunta di Toti*

LA VIA è quella della trattativa con il governo per i maggiori poteri che alcune regioni stanno chiedendo. Come sta facendo l'emiliano Stefano Bonaccini, come ha detto di voler comunque fare dopo aver chiamato i lombardi al referendum anche Roberto Maroni. A questa tradizione, si aggancia anche il ligure Giovanni Toti. Spinto anche dal Pd, che in Liguria sta all'opposizione.

All'autonomia del sistema portuale ligure (leggi più risorse da investire in infrastrutture)- perché è questa la materia principale del "pacchetto" di richieste che partiranno dalla Liguria - nessuno pensa di dire di no. E in attesa che il ministro Delrio batta un colpo, la proposta di andare a chiedere autonomia finanziaria al governo per il primo sistema portuale italiano non cade nel vuoto.

Neppure a Montecitorio: «Laicamente è un ragionamento che va fatto nella prossima legislatura» è l'apertura di Michele Meta, il dem che presiede la commissione Trasporti della Camera.

Obiettivo a portata di mano, dunque? Meta è cauto. Le elezioni politiche si avvicinano e il rischio che la questione dei porti resti sepolta sotto le macerie della campagna elettorale è concreto: «Serve un nuovo patto di collaborazione tra il potere centrale e le Regioni».

Che con parole diverse è la stessa posizione del ministro della Difesa, la genovese Roberta Pinotti, ieri nella sede dell'Autorità Portuale: «Non metto all'indice le richieste di maggiore autonomia. Guai se questi diventano egoismi localistici sarebbero antistorici e dannosi per la Liguria. Un conto è l'autonomia pensando che la democrazia e la nazione possano funzionare meglio regolando diversamente i poteri locali e centrali, un altro la divisione». A rivendicare la battaglia per l'autonomia finanziaria dei porti liguri scendono in campo altri liguri targati Pd.

Il primo è il deputato Mario Tullo, esperto delle problematiche portuali: «L'autonomia finanziaria è sempre stata la nostra battaglia. Il governo ha accelerato sulla governance, ma deve ancora completare le questioni del lavoro e dell'autonomia finanziaria. Genova con più soldi potrebbe finanziarsi da sola molte infrastrutture». Dal consiglio regionale si alzano le voci di Raffaella Paita, Giovanni Lunardon e Luca Garibaldi: «Se non è un bluff, siamo pronti a sostenere il percorso della trattativa del governo». Lo

## -segue

---

scorso 24 ottobre il gruppo dem aveva presentato una proposta con impegni concreti per l' autonomia finanziaria. «Il centrodestra potrebbe dare il primo segnale concreto votando quel documento. In quel caso saremo disponibili a fare la nostra parte.

Accanto alla questione delle risorse bisogna risolvere un altro problema: le Autorità di sistema portuale non sempre riescono a spendere le risorse che hanno per eccesso di burocrazia. In alcuni casi servono strumenti ad hoc come il Commissario per la diga del porto di Genova». E mette altra carne al fuoco: «Sempre con il governo la giunta ligure potrebbe anche negoziare la creazione delle Zes (Zone economiche speciali) nel porto di Genova e nelle aree Ilva, a Santo Stefano di Magra e nelle aree industriali da riconvertire del savonese».

Disponibile alla trattativa e ad un gruppo di lavoro è anche il M5S. «Quella sull' autonomia dei porti è stata una delle prime proposte che abbiamo presentato. Quando si tratta di lavorare insieme su temi condivisi noi ci siamo, ma non è detto che la sintesi possa essere totale alla fine del lavoro» sostiene la portavoce regionale Alice Salvatore. Sarà però la principale alleata di governo, in Liguria la Lega Nord, che non consentirà a Toti di abbandonare completamente la via del referendum: «Se c' è un tavolo è bene esserci, ma ricordiamoci che con questo governo la trattativa sarà lunga e la via del referendum non è assolutamente alternativa» sostiene il vice presidente della Regione Liguria, Sonia Viale, per anni braccio destro di Maroni al Viminale. E al referendum non vuole abdicare soprattutto Edoardo Rixi, segretario della Lega Nord Liguria e assessore regionale alle attività produttive: «Le trattative vanno bene, se sta passando una tradotta saliamo pure. Ma per aver più forza è la gente che si deve pronunciare».

*ALESSANDRA COSTANTE*

# Il Secolo XIX

---

PARLA IL PRESIDENTE DEI TERMINALISTI

## Becce: «Anche Genova pensi all'agenzia per il lavoro in porto»

*«La Culmv? Modello da rivedere senza ridurre l'occupazione»*

GENOVA. Luca Becce, presidente di Assiterminal, apre al dialogo con la Compagnia Unica del porto di Genova, ma non perde occasione per sottolineare che i problemi della Culmv possono essere risolti solo uscendo da «una gabbia ideologica che ormai non esiste più». «Sono nove anni - aggiunge il numero uno dell'associazione - che i terminalisti genovesi ripianano i conti dei camalli. Il modello della Culmv va rivisto. E questo va fatto, sono il primo a dirlo, salvaguardando tutti i posti di lavoro e preservando quella pace sociale che dura da tempo in banchina».

**Presidente, oggi il board di Palazzo San Giorgio rinnoverà l'autorizzazione alla Culmv fino al 2019. Il console Antonio Benvenuti ha detto che iiii camalli sono pronti a mettersi in gioco. Ma anche i terminalisti devono fare la loro parte». Lei è d'accordo?**

«Certo che sì, ma vorrei dire al console che gli operatori genovesi non si sono mai tirati indietro».

**Siete pronti a fornire previsioni di impiego tali da consentire alla Culmv di fare un piano pluriennale come chiede l'Authority?**

«Se facessimo una cosa del genere dovremmo garantire un livello minimo di utilizzo della Compagnia. Sarebbe una follia: i traffici vanno e vengono, non si possono avere certezze nel lungo periodo».

**I terminalisti, qualora ce ne fosse bisogno, risaneranno anche nel 2018 il bilancio della Culmv?**

«Qui non si tratta di consentire ai camalli di chiudere i conti in pari. Il punto è un altro: la Compagnia perde soldi indipendentemente dalle giornate lavorate. E questo accade ormai da tempo».

**Quindi?**

«La Culmv ha fatto degli sforzi, ma probabilmente questo non è bastato. Forse è una questione di gestione».

## -segue

---

### **Cosa suggerisce?**

«Il problema è complesso.

Ma quello che è stato fatto per la prima volta in Italia, a Livor no, con la creazione di un'agenzia per il lavoro in porto potrebbe essere una soluzione. Poi c'è anche il discorso che riguarda l'utilizzo di articoli 16 e non solo 17 come sono i soci Culmv».

### **Quale sarebbe?**

«In altri porti i terminalisti affidano normalmente alcune mansioni a società di outsourcing. Lo prevede la legge che regola il lavoro in banchina, non è fantascienza».

### **A Genova ci sono però anche terminalisti che pagano con ritardo i corrispettivi dovuti per l'utilizzo dei ca malli. Le pare corretto?**

«Esistono le more da applicare agli operatori. La Culmv ha tutto il diritto di farsi sentire e pretendere quanto dovuto».

### **Qual è la soluzione che propone Assiterminal per il porto di Genova?**

«Usare parte delle tasse portuali come scivolo per mandare in pensione i lavoratori con più anzianità e poi per ricollocare quei portuali che non sono più abili al lavoro in banchina. Assiterminal sta elaborando un testo con queste e altre proposte. Ne parleremo sia con l'Authority che con la Compagnia Unica».  
[www.themeditelegraph.it](http://www.themeditelegraph.it).

## I "sistemi" liguri chiedono più fondi per porti e aeroporto

GENOVA - «Il primo sistema portuale italiano è quello ligure, non è accettabile che i nostri scali siano in fondo alla lista dei contributi pubblici», ha detto il governatore della Liguria Giovanni Toti che si dice pronto a aprire con il governo una trattativa sull'autonomia per ottenere più fondi per i porti e per l'aeroporto.

Toti ricorda che il sistema portuale che comprende gli scali di Genova, Savona e La Spezia «è  
(continua in ultima pagina)

## I sistemi liguri

il primo in Italia per numeri di merci e passeggeri movimentati ogni anno. Il gettito che arriva da questi traffici in buona parte deve restare sul territorio». Le «autorità» così come sono «non riescono a essere pienamente efficienti. Per questo motivo credo che questi enti debbano essere trasformati in società per azioni controllate dal pubblico con maggiori poteri da concedere alle Regioni. Su questo argomento - ha detto Toti - discuterò con il ministro Delrio».

Il governatore ha sottolineato che, per quanto riguarda il pieno controllo sulle entrate che arrivano dalle Autorità di Sistema portuale di Genova-Savona e dal porto della Spezia «chiediamo ciò che ci spetta. Gli investimenti del governo devono essere proporzionali ai benefici che uno scalo dà all'economia del Paese».

Toti poi annuncia di aver «registrato un'apertura del ministro Delrio» sulla questione della regionalizzazione di porti e aeroporti: «Credo - ha detto - che si possa aprire una trattativa». Autonomia dunque ma non solo per porti e aeroporti: «nei prossimi giorni - ha concluso Toti - partirà un gruppo di lavoro tecnico che vorrei bipartisan. Quanto ai temi su cui trattare la maggiore autonomia penso al turismo, all'ambiente e all'urbanistica».

Oggi terza giornata di protesta

## Lo sciopero della logistica ferma porti e centri intermodali

I sindacati registrano «adesioni altissime» allo sciopero dell' autotrasporto, della logistica, delle spedizioni e distribuzione delle merci indetto per il rinnovo del contratto nazionale unico di settore. Per Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uilt presidiati i varchi al Porto di Genova, bloccato l' interporto di Parma, ferma l' attività all' interporto di Alessandria, blocchi all' interporto di Bari, chiusi i centri intermodali di Vercelli e di Novara, della filiale Tnt di Piacenza e del Polo logistico Xpo di Piacenz), ferme le attività in molte cooperative con appalti. «Va subito ripreso il confronto - sostiene Giulia Guida (Filt) - in un unico tavolo di trattativa per chiudere in tempi rapidi il contratto di filiera che sia riferimento per tutti, per qualificare e valorizzare il lavoro».

# Traghetto urta banchina, ferita passeggera

Livorno - Un traghetto della Toremar proveniente da Piombino, il Rio Marina Bella, ha urtato una banchina del porto di Portoferraio (Livorno) durante la manovra di attracco.

**Livorno - Un traghetto della linea Toremar proveniente da Piombino, il Rio Marina Bella, ha urtato ieri sera una banchina del porto di Portoferraio (Livorno) durante la manovra di attracco, e una passeggera che si trovava a bordo, per il contraccolpo è caduta sbattendo la testa e procurandosi anche una sospetta frattura del malleolo.** L'incidente è accaduto verso le 21.30, quando per cause ancora in via di accertamento da parte della Capitaneria di Portoferraio, che ha aperto un'inchiesta proprio per verificare e ricostruire la dinamica del fatto, il traghetto ha urtato in manovra lo spigolo di una banchina, danneggiando anche il molo. A seguito dell'urto - a bordo c'erano 151 persone e 50 mezzi - la donna è caduta ed è rimasta ferita. Subito soccorsa da un'ambulanza del 118 è stata quindi trasportata all'ospedale di Portoferraio.

**FRONTE DEL PORTO** CONVOCAZIONE PER IL 15 O 16 NOVEMBRE

## Al prossimo comitato di gestione un carico di 'grane' per Corsini

**LE URGENZE** non si contano più per il porto: la definizione della gara per la privatizzazione della gestione della Porto 2000: l'assurdo rimpallo sui bacini di carenaggio da parte del P&O (le assicurazioni) e il ripristino di quello gallese; il "marina" del porto mediceo; l'avvio del dragaggio alla bocca sud dell'avamposto; e il "risiko" della sponda est della Darsena Toscana, con l'intreccio di interessi sulla Paduletta. Per non parlare di Piombino e della unificazione dell'organico, con la distribuzione di responsabilità e dei «bastoni di comando». Su tutto poi incombe l'urgenza dell'urgenza: la nuova gara per la prima fase della piattaforma Europa.

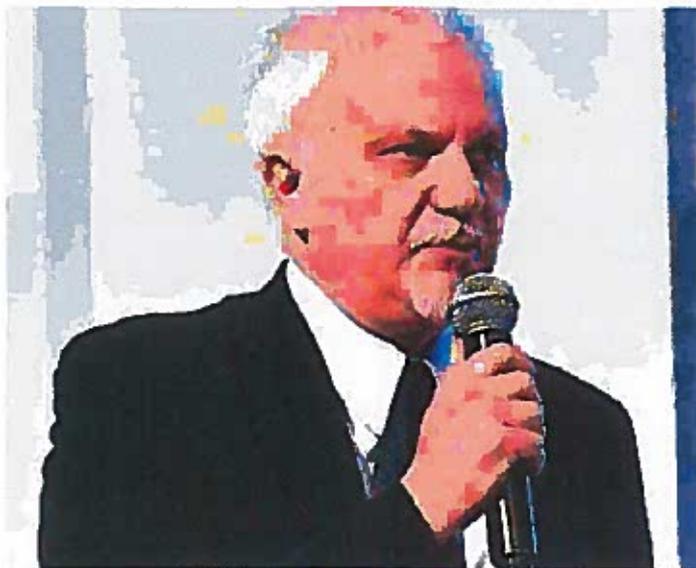
**STEFANO Corsini**, presidente del "sistema" Livorno-Piombino, ha dichiarato anche di recente che dopo mesi e mesi di studio della situazione, si è partiti sui fatti. Il primo riscontro ormai è vicino: è in fase di invio la convocazione del co-

mitato di gestione il 15 o il 16 di questo mese, con all'ordine del giorno alcuni dei temi qui sopra accennati. Parteciperà ancora il sindaco di Livorno Filippo Nogarini: in attesa che passi (ammesso che possa passare al vaglio del parlamento) il "correttivo" della riforma varato dal governo per l'esclusione dai comitati dei politici: sindaci, presidenti di Province e Regioni, e in generale coloro che sono eletti. Un "vulnus" sul quale sono attesi scontri infocati in parlamento. Quasi certamente nel prossimo comitato di gestione ci saranno le scelte operate per l'unificazione degli organici delle ex Autorità portuali di Livorno e Piombino. Prevista anche l'analisi del "risiko" relativo all'ultimo modulo della sponda est della Darsena Toscana, con la comparazione - attesa ormai da oltre un anno - tra i progetti proposti rispettivamente dal Terminal Calata Orlando di Alberti e quelli dell'abbinata Barbera-Palumbo.

**UNA COMPARAZIONE** che si porta dietro tutta la intricatissima corsa a mettere il cappello sulla Paduletta, compresi i ricorsi al Tar dai quali si aspettano pronunce.

Dal comitato di gestione potrebbe anche arrivare - se non ci sarà prima - un'informatica ufficiale su perché stia tardando tanto la proclamazione ufficiale (e i relativi provvedimenti) dei risultati della gara per la Porto 2000. Il gruppo Onorato (più Msc) che ha vinto sta mordendo il freno, dopo oltre due mesi dalla chiusura della gara: e secondo alcune fonti, avrebbe addirittura minacciato di ricorrere alla magistratura, chiedendo danni. Alla presidenza della Porto 2000 sarebbe designato (un condizionale prudenziale) l'ex presidente **Luciano Guerrieri** di Piombino. Forse anche questo nodo sarà sciolto nel prossimo comitato di gestione. Vista la pluralità dei temi, l'attesa è grande.

A.F.



**PRESIDENTE** Il numero uno dell'Authority di sistema Livorno-Piombino, l'ingegner Stefano Corsini



Ci sarà Nogarini

In attesa che passi il correttivo che esclude i politici dal comitato ci sarà anche il sindaco

# Spil, Nogarin sulla graticola

Il sindaco: «lo indagato ma non avevo un ruolo». Opposizioni all'attacco

■ GOTI IN CRONACA

**CASO SPIL** » IN CONSIGLIO

## Nogarin: «lo indagato ma non ho avuto un ruolo»

L'ex grillino Valiani: «E di Lanzalone che dice?». Caruso: «Anche i revisori in tribunale». Cepparello (Futuro): «Sottratto il controllo». Ceselli (M5s): noi abbiamo alzato il tappeto

► LIVORNO

Il dato politico lo tocca **Giovanna Cepparello** (Futuro): «Avevate detto che Spil sarebbe diventata l'Iri di Livorno, invece è diventata un outlet del suo tesoro», ovvero Paduletta, in porto. Sul terreno più scivoloso dell'indagine si spinge invece l'ex grillino **Marco Valiani** (Livorno per tutti): «Il sindaco dice che non ha mai voluto influenzare l'operato del consiglio di amministrazione di Spil, ma leggendo i verbali sembra il contrario: Lanzalone se lo è già scordato?». **Pilippo Nogarin** ieri ha informato ufficialmente il consiglio comunale dell'indagine che lo vede coinvolto sulla Società porto industriale di Livorno, partecipata al 61,4% dal Comune. Il sindaco ha aperto leggendo una ventina di righe, in cui ha detto che «la procura mi ha informato che da sette mesi, dal 28 marzo 2017, ha iscritto il mio nome nel registro degli indagati relativamente a un'indagine per presunta turbativa d'asta, articolo 353 bis del codice penale, reato che si sarebbe consumato il 27 febbraio».

«Non un avviso di garanzia in senso stretto, ma una richiesta di proroga delle indagini», ha aggiunto. È così che ha scoperto l'indagine in corso. «Da quello che abbiamo potuto capire - ha ripetuto - stiamo parlando di Spil, della gara indetta tra il 2016 e il 2017 per l'individuazione di un advisor legale che seguisse la procedura di concordato». Mai andato in porto. Fatta questa

premessa non è entrato granché nel merito. Perché: 1) «c'è un'indagine in corso»; 2) individuare un advisor legale era compito del cda e «io in quanto rappresentante del socio di maggioranza non ne faccio parte». «Dunque - è stata la sottolineatura - non ho avuto alcun ruolo attivo in quella procedura».

Una cosa, però, in quel periodo l'ho fatta: «ho invitato i vertici dell'azienda a procedere celermente in modo da tirare fuori Spil dalle sabbie mobili in cui si trovava a causa di anni di gestione scriteriata e fallimentare».

Da qui parte **Pietro Caruso** (Pd), che a marzo ha portato alla Finanza il verbale che racconta lo scontro interno tra il cda di Spil e il collegio dei revisori per la mancata assegnazione della prima gara allo studio Bartalena di Pisa e l'assegnazione della seconda gara (ma senza arrivare mai alla firma del contratto) allo studio Lanzalone di Genova. Lo stesso che ha seguito il concordato di Aamps e che è stato nominato alla guida di Acea nella Roma pentastellata. «Lei omette - la butta lì Caruso - che gli esposti sono venuti da più parti...». Anche, a quanto risulta, dall'interno della società. Poi, richiamando quel «celermente» pronunciato dal sindaco, aggiunge: «Il collegio dei revisori ha fatto un atto di accusa che riguarda anche l'amministrazione comunale, che per esempio per ben cinque volte ha fatto saltare l'assemblea dei soci. Così, oltre ad aver cambiato undici ammini-

stratori, ha ritardato il salvataggio di Spil».

«Ci relazioni anche sulle particolarità che sono venute fuori nel ricorso fatto dai revisori al tribunale delle imprese...», chiude riferendosi alla richiesta di ispezione appena fatta dal collegio e pubblicata dal *Tirreno*.

Va all'attacco **Elisa Amato** (Fi), che chiede anche - senza ricevere risposta - se il sindaco presenterà o ha già presentato memorie, come prevede la procedura. «È sotto gli occhi di tutti - interviene dopo la comunicazione del sindaco - che state avendo problemi dai quali scaturiscono indagini. Non metto in dubbio la vostra onestà, ma accanto a questa occorre aggiungere etica, competenza amministrativa e responsabilità verso la città, elementi per me assenti, che dimostrano la vostra incompetenza e incapacità a governare. Per il resto lascio lavorare gli inquirenti, siamo garantisti, tanto più con gli avversari politici».

**Marco Cannito** (Città diversa) interviene così: «Giusto e rispettoso comunicare il fatto al consiglio, ma dal momento che non abbiamo altri elementi non apprezzo che uno dica subito "io non c'entro nulla"».

La difesa a 5 Stelle arriva dal banco dell'ex capogruppo **Daniele Ceselli**. «Prima di questa legislatura - ironizza - le partecipate del Comune erano un'isola felicissima...». Parentesi Rosi a parte, sostiene continuando su questa lunghezza d'onda, «la situazione era così msea che non

ha destato interesse né da parte di organi di controllo né di partiti politici. Nessuno si è accorto di nulla, nessuno ha mai sollevato questioni, se non in qualche caso. Fin lì si è vigilato? Possibile che tutto fosse lindo?».

«Noi - rivendica - abbiamo cercato di risolvere la situazione di Aamps e di Spil, certo con una serie di difficoltà». Perché, e usa questa metafora, «quando ti metti a cercare di sbrogliare la matassa su certe questioni, il rischio è di calpestare qualcosa di un certo colore che spesso troviamo sui marciapiedi... il terreno è difficile, vanno prese delle decisioni. Noi la responsabilità di prendere decisioni ce la siamo assunta, qualcun altro invece in passato ha pensato bene di aspettare che arrivasse quello dopo al quale cedere il testimone». «È facile - ripete - darci addosso». Ma «noi il tappeto lo abbiamo alzato...».

Gli ribatte sul punto politico **Cepparello** (Futuro): «Rivendicate le scelte fatte per Spil», ma «avete sottratto al controllo del Comune e del collegio le nostre partecipate». E ancora: «Quando governate, da portatori della sacra luce dell'onestà, vi sentite autorizzati a forzare le maglie del sistema, e questo è pericoloso. Avete l'atteggiamento corsaro degli unici onesti: mi sono stufata di sentirvi dire. Questa solfa che è tutta colpa di chi c'era prima, che certo ha fatto errori enormi, come la trasformazione dell'Odeon in parcheggio, è inconcludente. Ora tocca a voi».

Jana Goti

**-segue**



**DETTIE CONTRADDETTI**

**DA "IRP" A OUTLET**

**■** Giovanna Cepparello (Futuro) al sindaco: «Avevi detto che Spii sarebbe diventata l'Iri di Livorno, invece è diventata un outlet»

**INDAGATO SI-INDAGATO NO**

**■** L'ex grillino Marco Vallini ironizza: «Se lei sindaco non è mai indagato, perché la Procura le manda l'avviso di proroga delle indagini? Avrà il piacere di fornirle aggiornamenti sulle indagini della città...?»

**SI PUÒ PESTARE COME SUL MARCIAPIEDE**

**■** Il 5 Stelle Daniele Ceselli risponde così: «Quando ti metti a cercare di sbrogliare la matassa su certe questioni, il rischio è di calpestare qualcosa di un certo colore che spesso troviamo sui marciapiedi... il terreno è difficile, vanno prese decisioni»



Sopra il sindaco Filippo Invernizzi in fra consiglio comunale, in alto a destra Giovanna Cepparello e Daniele Ceselli (Dardi Pestoia)

Porti. Accordo con Tirreno centrale e Jonio

## Il Banco di Napoli stanZIA 1,5 miliardi per sostenere le Zes

Il Banco di Napoli ha stretto accordi con l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale (porti di Napoli, Salerno e Castellammare) e con quella del Mar Jonio (Taranto) per offrire supporto alle imprese che investiranno nelle Zes (Zone economiche speciali) che le due Adsp intendono costituire. Per questa operazione, l'istituto di credito partenopeo (del gruppo Intesa Sanpaolo) ha messo a disposizione un plafond da 1,5 miliardi.

Con la legge 123 dell'agosto 2017 sulla crescita del Mezzogiorno, il Governo ha previsto la creazione di Zes nei porti del Sud, prevedendo benefici amministrativi e fiscali per le aziende che vi faranno progetti d'investimento. A questo scopo ha stanziato 206,4 milioni per il prossimo triennio (25 milioni nel 2018, 31,25 nel 2019 e 150,2 nel 2020). Ma ha anche previsto che i segretari generali delle Adsp interessate possano stipulare accordi o convenzioni con banche e intermediari finanziari, per appoggiare i progetti imprenditoriali. Ed è in questo quadro che si inserisce l'operazione col Banco di Napoli.

Gli accordi proposti dall'istituto partenopeo, spiega Francesco Guido, direttore generale del Banco, prevedono che sia fornita «assistenza finanziaria alle imprese assegnatarie di appalti per le opere portuali mediante l'anticipazione dei crediti certificati e gli altri supporti finanziari correlati all'impianto dei cantieri» ma anche «soluzioni consulenziali, attraverso i desk specializzati del gruppo Intesa, alle imprese che si candideranno quali investitori nelle costituende Zes, per l'elaborazione dei piani di investimento e della finanza di progetto necessarie. Si tratta quindi di accordi quadro che consentiranno una relazione di lungo periodo e di stretta collaborazione con le Adsp per sostenere le imprese che realizzeranno lavori di riqualificazione e potenziamento, nuovi insediamenti con nuovi posti di lavoro, crescita dei sistemi logistici a beneficio dei settori economici circostanti». Il Banco di Napoli, «che mette a disposizione un plafond di 1,5 miliardi - conclude Guido - ritiene che le Zes possano diventare autentiche aree di eccellenza e motori di sviluppo sostenibile dell'economia del Mezzogiorno».

Secondo Maurizio D'Amico, segretario generale di The world free & special economic zones federation, «non si può pensare che lo sviluppo delle Zes venga solo con il supporto del Governo e questo intervento di una banca può esser utile».

## -segue

---

Sulla stessa linea Pietro Spirito, alla guida dell' Adsp del Tirreno centrale: «lo sviluppo delle Zes non si può basare solo sulle risorse pubbliche e riteniamo importante che ci sia la banca del territorio che sostiene finanziariamente gli sforzi che saranno fatti dal mondo delle imprese». L' obiettivo, aggiunge Sergio Prete, presidente dell' Adsp dello Jonio, «è di accompagnare i processi di sviluppo integrando le risorse e i benefici pubblici con strumenti di finanza agevolata o privata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*R.d.F.*

# Informazioni Marittimi

## Porti campani, investimenti per 60 milioni

Con un avanzo di cassa di 117 milioni di euro e 61 milioni pronti da investire nelle infrastrutture, il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale ha approvato all'unanimità il bilancio di previsione 2018. È il primo bilancio di previsione della neonata Adsp di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e uno dei primi in Italia del dopo riforma. Il bilancio è stato anche approvato dall'Organismo di partenariato, formato dagli imprenditori portuali. Per la precisione, risulta così composto

• Avanzo di cassa, 116.932.790

• Avanzo economico, 2.559.170

• Avanzo di amministrazione, 100.461.280,00.

«Siamo soddisfatti del lavoro svolto - ha commentato il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito - che ci ha permesso di presentare e approvare nei tempi previsti il bilancio 2018 che riguarda i tre porti del sistema campano. Del bilancio preventivo per il 2018 oggi varato mi preme sottolineare i circa 61 milioni destinati a interventi infrastrutturali, presenti nella programmazione annuale delle opere 2018».

Un bilancio destinato ad alcune correzioni in futuro, considerando che sarà solo dall'anno prossimo che il porto di Salerno verrà incorporato definitivamente nell'Adsp avendo goduto di una proroga all'accorpamento (l'autorità portuale è attualmente sotto regime commissariale tenuto dal segretario generale dell'Adsp, Francesco Messineo). Il Collegio dei revisori precisa, infatti, che i dati di previsione, per la prima volta unificati per Napoli e Salerno, «potrebbero dar vita a scostamenti significativi nel concreto svolgersi della gestione unificata dal primo gennaio 2018 e necessitare di un assestamento previsto dalla legge».

## Porti: Autorità Tirreno Centrale, ok primo bilancio previsionale

Spirito: bene con tempi, comprende anche i 61 milioni per lavori

Il Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, riunitosi oggi, ha approvato all'unanimità il bilancio di previsione 2018 che riporta un avanzo di cassa di 116.932.790 euro, un avanzo economico di 2.559.170 euro e un avanzo di amministrazione di 100.461.280 euro. "Siamo soddisfatti - ha detto il presidente Pietro Spirito - del lavoro svolto, che ci ha permesso di presentare e approvare nei tempi previsti il bilancio 2018 che riguarda i tre porti del sistema campano. Del bilancio preventivo per il 2018 oggi varato mi preme sottolineare i circa 61 milioni destinati a interventi infrastrutturali, presenti nella programmazione annuale delle opere 2018." Si tratta del primo bilancio di previsione della neonata Autorità di Sistema Portuale dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e arriva nei tempi assegnati dalla legge di riforma dei porti, entro, cioè, il 30 ottobre. L'Autorità riferisce, in una nota, di essere tra le prime, in Italia, ad aver ottemperato alla redazione del documento contabile. Il bilancio era stato presentato e discusso venerdì scorso dall'Organismo di partenariato, che ha espresso il suo consenso.

Il Collegio dei revisori, nell'esprimere parere favorevole all'approvazione del documento, ha richiamato l'attenzione degli organi di vigilanza e dei terzi "sul criterio di base - si legge - su cui si fonda il bilancio di previsione dell'AdSP Mar Tirreno Centrale 2018. La formazione delle previsioni è avvenuta procedendo ad una sommatoria dei dati previsionali parziali di Napoli e Salerno per l'anno 2018 formulate con i criteri tradizionalmente adottati dalle due strutture. Il Collegio altresì informa che è il primo anno di predisposizione del documento previsionale unificato. I due richiami precedenti potrebbero dar vita a scostamenti significati nel concreto svolgersi della gestione unificata dal primo gennaio 2018 e necessitare di un assestamento previsto dalla legge".(ANSA).

# Brindisi Report

## "Sviluppo: svolta ecologica e Zes solo a Brindisi e Taranto"

È diffusa la sensazione in città che Brindisi sia vittima di un complotto e non di scelte politiche sbagliate fatte a Roma come a Bari e agevolate da classi dirigenti conniventi o logorate e non in grado di rappresentarla e di difenderla

### "Sviluppo: svolta ecologica e Zes solo a Brindisi e Taranto"

È diffusa la sensazione in città che Brindisi sia vittima di un complotto e non di scelte politiche sbagliate fatte a Roma come a Bari e agevolate da classi dirigenti conniventi o logorate e non in grado di rappresentarla e di difenderla. Non servono né "santoni e ne sciamani" (copyright Stamerra) con le loro analisi e le stantie e arzigogolate vecchie progettualità. Per non parlare poi di chi risveglia il suo interesse alla città sotto ogni scadenza elettorale.

Malgrado i dati che sempre più spesso vengono forniti sullo stato di disagio in cui versa la città, non ci sono autocritiche né reazioni consapevoli e adeguate alla gravità. Come se si avesse paura della verità e di dire la verità. Se si escludono i periodici gridi di allarme dei sindacati, e se non fosse per alcuni organi di informazione, questi dati scomparirebbero il giorno dopo la loro pubblicazione. Infatti anche quando vengono denunciati sono immediatamente rimossi per paura di dover trarne le conseguenze.

## Passerelle da palcoscenico

Così come non servono le adunate da palcoscenico alla presenza di ministri e assessori regionali durante le quali questi dati vengono nascosti o omessi per magnificare le sorti di una Brindisi capitale industriale del Mediterraneo (sic!), così non servono tavoli di incontri castali e di "parvenu", utili per creare ennesime illusioni di sviluppo che, bene che vada, servono solo a coprire qualche progetto per servizi parassitari o particolari interessi degli stessi partecipanti a questi tavoli.

In questi giorni sono apparsi e poco commentati i dati delle statistiche 2017 "ICity Rate 2017". Brindisi è agli ultimi posti anche qui. Povertà crescente, stagnazione dello sviluppo, fragilità del mercato del lavoro, mancanza di innovazione, efficienza amministrativa carente, sicurezza e legalità lasciano a desiderare.

Il quadro che ne emerge non solo è desolante perché relega Brindisi all'88mo posto su 106 capoluoghi, ma è drammaticamente preoccupante se non disperato. Ci vorrebbero una conoscenza della realtà e una onestà intellettuale di cui la città è priva anche per la mancanza di una borghesia pensante (come sottolinea Stamerra in un suo recente intervento) e disponibile a lavorare per interesse generale e per la città.

Quando qualcuno parla di una rottura con il passato non significa solo un passo indietro di coloro nel bene e nel male hanno avuto direttamente o indirettamente le proprie responsabilità, propone un profondo cambiamento di cui la città ha bisogno per essere aiutata a credere in se stessa per ritrovare la energia necessaria alla fuoriuscita dal tunnel in cui è stata portata. Ci vogliono novità forti e costruite con il necessario coraggio se si vuole fronteggiare una crisi sociale, economica, morale della dimensione che statistiche e dati ci sbattono ormai da tempo in faccia.

Lo stato di salute della popolazione è a dir poco allarmante (lo dicono tutti i dati relativi alla mortalità, alla diffusione di malattie da tumore, di malattie rare che a Brindisi sono meno rare che altrove). La disoccupazione generale in città ha raggiunto il 35% e quella giovanile il 60%. Da anni si assiste al decremento demografico (si fanno sempre meno figli e i giovani vanno via). Il PIL mentre in Puglia cresce del 1,2% a Brindisi solo dello 0,9% (ultima città pugliese). La cassa integrazione e la mobilità sono in aumento, imprese storiche brindisine vedono aumentare le proprie difficoltà e rischiano ormai di fallire o di chiudere.

## "Una riconversione ecologica dello sviluppo"

Il vecchio modello di sviluppo non solo non garantisce più i vecchi livelli occupazionali e produttivi, ma è diventato esso stesso un ostacolo a un diverso futuro alla città dopo averla utilizzata, inquinata e resa marginale. Rottura con il passato significa anche questo: liberarsi del pesante fardello del vecchio modello di sviluppo, delle sue dinamiche, dei riti e dei protagonisti che lo hanno contraddistinto e sostenuto.

Fare i conti con la realtà e con i dati è la precondizione per una proposta credibile di cambiamento. Ci vogliono idee nuove, uomini coraggiosi e non impigliati nei vecchi meccanismi del potere per ridare a Brindisi una nuova collocazione e una attrattività non solo di investimenti ma anche di funzioni adeguate alle sue potenzialità.

Sarebbe necessario innanzitutto un patto per una "riconversione ecologica della economia brindisina" con l'obiettivo di avviare prime risposte credibili, innovative e sostenibili, alla dimensione della domanda di lavoro che si è sedimentata in città. Un piano da realizzare gradualmente ma con convinzione e determinazione. Per queste ragioni non appaiono per niente convincenti le modalità e i contenuti con cui in Puglia e a Brindisi si sta affrontando la discussione sulle Zone Economiche Speciali. Si sta perdendo ancora una volta un'occasione.

### "Zone economiche speciali, rischio vanificazione"

Le Zes sono solo uno dei possibili strumenti di sostegno a nuovi investimenti, anche se un po' troppo enfatizzate, prive ancora di un' precisa missione e miserevolmente finanziate (per 5 regioni del Sud fino al 2020 solo 200 milioni!). Le Zes dovrebbero attrarre innanzitutto investimenti stranieri e sostenere quelli che hanno bisogno di procedure doganali e fiscali agevolate per l'export.

Quando diventano tante e su aree con delimitazioni a maglie larghissime, perdono, ammessa la loro effettiva realizzabilità, qualsiasi efficacia. Le Zes che in Puglia dovrebbero essere due, una a Taranto e l'altra a Bari/Brindisi, rischiano non solo di essere vanificate nella sostanza, ma di diventare un fallimento prima di essere realizzate, se non un'illusione buona solo per campagne elettorali di candidati disperati.

Già la parola stessa "zona" significa una delimitazione di un'area micro più che macro. E allora perché si è scatenata anche da parte di chi dovrebbe scegliere (i rappresentanti del Pd innanzitutto a Bari e a Roma) una rincorsa per far diventare, di fatto, tutta la Puglia e la stessa Basilicata una zona speciale? Ogni giorno si leggono iniziative e proposte per estendere la "zona speciale" ad ogni area della Puglia. A Brindisi dal porto e dall'area industriale ad esso adiacente, per poi passare a Francavilla, a Ostuni, a Fasano, a Salento.

Che significa? Tutto il territorio diventa zona economica speciale? E come la metteremmo con la Unione Europea? E quei miseri 200 milioni per quasi tutto il Meridione che sviluppo potrebbero sostenere? Era, quella delle Zes, ed è invece l'occasione per scegliere, per darsi in Puglia delle priorità, per individuare settori e per valorizzare le aree portuali che hanno soprattutto una potenzialità e una funzione industriale. Brindisi ha le condizioni ottimali per una Zes.

Perché non si è fatta una scelta più chiara per la la Zes? Tavoli a Brindisi, a Taranto, a Bari. Sembra di stare in una falegnameria o in un ristorante. Bisognava scegliere Brindisi come unica "zona speciale" dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale. Si fa ancora in tempo. Si farebbe una scelta strategica che darebbe un senso alla Zes e alla sua operatività attrattiva. Si individuino solo Brindisi in quanto strategica per la conformazione del porto e per un'area industriale infrastrutturata a ridosso di esso.

### "La scelta giusta: Zes solo a Brindisi e Taranto"

Una Zes a Brindisi e solo a Brindisi e una solo a Taranto ridarebbe alle Zes pugliesi un valore e un significato coerente con le stesse funzioni che ad esse si vorrebbero dare e ripagherebbero parzialmente le due città per i danni subiti da una industrializzazione che oggi non è in grado neanche di dare più certezze occupazionali e produttive oltreché ambientali.

Non servono allora tavoli per istruire proposte, sono necessarie scelte coraggiose e incisive che solo classi dirigenti capaci e avvedute possono fare. Ecco, Brindisi avrebbe bisogno di queste scelte chiare e per esse di chiamare tutta la città a lottare sbarazzandosi di tutte quelle mediazioni e di quei sotterfugi dei soliti noti che fanno tanto di doppiezza e ipocrisia e rappresentati da tanti sepolcri imbiancati che si aggirano in nome di Brindisi a vari livelli, compresi quelli istituzionali regionali e nazionali.

A Brindisi in questa lotta per il cambiamento una sinistra che si unisce e ritorna a fare la sinistra (stare dalla parte di chi ha bisogno, dei perdenti e non dei vincenti della globalizzazione) è chiamata a dare il suo contributo di idee, di innovazione coraggiosa, mettendo a disposizione, donne e uomini nuovi e competenti. Il cantiere è aperto! (Carmine Dipietrangelo - presidente Leftbrindisi, coordinamento cittadino **Articolo Uno**)

## Salento, il primo sì «Lecce-Surbo e Nardò nella Zes Adriatica»

*La task force: le due aree nella Zona speciale Brindisi-Bari*

● Surbo, Nardò e altre piccole aree industriali salentine faranno parte della Zes Adriatica, è quanto emerge dai documenti del gruppo di lavoro istituito dall'assessore regionale allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano.

Ieri sera la task force è tornata a riunirsi per iniziare ad esaminare la documentazione elaborata sino ad ora e creare un cronoprogramma: nel voluminoso fascicolo vengono prese in considerazione alcune realtà produttive della provincia di Lecce, Surbo e Nardò in particolare ma non solo loro, che dovrebbero essere incluse nella Zona economica che va da Foggia sino al Salento, includendo Bari, Monopoli e Brindisi. Di cosa si tratta? La Zes, istituita dal governo nazionale, mirano ad attirare investimenti esteri o extra-regionali grazie a degli incentivi e agevolazioni fiscali.

Il decreto Sud prevede un'erogazione di circa 200 milioni di euro, da usare tra il 2018 e il 2020. Già la settimana scorsa, Mazzarano - intervistato dal Nuovo Quotidiano di Puglia - aveva rassicurato tutti sull'inclusione anche della provincia leccese: «Non mi sembra che ci sia stata alcuna esclusione, abbiamo creato un gruppo di lavoro e siamo ancora in una fase di studio e di verifiche: ci sono zone industriali salentine che potrebbero far parte della Zes Adriatica», annunciò rispondendo alle proteste dell'opposizione e dei politici e industriali leccesi.

Ieri, però, si è avuta una conferma dalla riunione del gruppo di lavoro: nella relazione analizzata dagli esperti nominati dalla giunta Vendola è previsto l'inserimento nella Zes Adriatica anche di Surbo e Nardò, assieme ad altre pic-

cole realtà imprenditoriali leccesi. «Non abbiamo mai pensato di escludere il Salento», chiarisce il professore Ugo Patroni Griffi, presidente dell'autorità portuale di Bari-Brindisi e coordinatore del gruppo di lavoro. Sono due le Zes in Puglia, quella Adriatica che ha Bari come capofila ma comprende anche Brindisi, Monopoli e Manfredonia; e poi quella ionica, che racchiude la provincia tarantina e Matera.

Negli ultimi giorni c'era stata una levata di scudi da parte di esponenti politici e imprenditori salentini, a cominciare dal presidente della Provincia, Antonio Cabbellone,

che aveva inviato una lettera proprio a Mazzarano per chiedere conto di un presunto mancato inserimento del Salento.

Dopo le rassicurazioni, è arrivata anche la conferma dalla riunione della task force. Gruppo di lavoro che, però, al momento non prevede la presenza di alcun rappresentante salentino, ne fanno parte infatti l'avvocato Davide Pellegrino e l'ingegnere Luigi Ranieri designati dal Comune di Bari; Domsin Susca e l'avvocato Rosa Di Pirom designati dalla Città Metropolitana di Bari; i presidenti delle Asl di Bari, Brindisi e Foggia; Domenico De Bartolomeo, presidente di

Messina, il mare, il porto: temi al centro del dibattito svoltosi ieri mattina alla Camera di Commercio

## Il 70 per cento dei crocieristi resta in città

*I numeri forniti da Maria Cristiana Laurà dell' Autorità portuale confermano la centralità del nostro scalo*

Elisabetta Reale Messina, il mare e il suo porto.

Un rapporto prima simbiotico, poi controverso, interrotto, negato. Se sin dalla sua fondazione Messina trovò nel mare sviluppo e prosperità, il recente passato ci mostra una città che ha smarrito la propria identità, svilita da una politica miope, incapace di dare concretezza a percorsi di crescita e di attuare una vocazione troppe volte rimasta solo sulla carta. Le vicende legate alla realizzazione dell' Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Meridionale, del Mar Jonio e dello Stretto, che ingloba l' Authority di Messina e Milazzo è simbolo dell' ennesimo scippo.

Eppure basterebbe guardare all' illustre passato per comprendere la naturale vocazione marittima della città, ma pure, senza essere nostalgici, al presente fatto di un crocierismo dai numeri sempre crescenti. Questi alcuni dei temi su cui si gioca il futuro della città, al centro dell' interessante approfondimento di ieri mattina, alla Camera di Commercio, nell' ambito del ricco programma della quinta edizione della Rassegna "100Sicilie.

Viaggi e transiti" promosso da Cara Beltà Sicilia, con la direzione artistica di Milena

Romeo. che ha introdotto l' incontro dall' eloquente titolo "Il futuro della memoria. Messina e il suo porto", voluto per ragionare sulla vocazione portuale e turistica della città. La centralità e l' importanza economica dello Stretto è stata evidenziata dall' assessore regionale e ai beni culturali e all' identità siciliana Aurora Notarianni, che ha ricordato come in passato l' Ente Porto non sia stato capace di sviluppare il mandato per cui, nel 1957, era stato fondato dalla Regione Siciliana, «serve da parte della città e della politica - ha detto - un progetto serio da proporre al Ministero alla scadenza della proroga dell' Autorità Portuale».

«Messina non è solo un porto, nonostante i numeri importanti - ha sottolineato il giornalista di Gazzetta del Sud, Alessandro Tumino, impegnato a moderare la tavola rotonda alla quale hanno assistito gli studenti dell' indirizzo grafico e turistico dell' istituto "Antonello" - deve essere una città in cui fermarsi e da cui non esser costretti ad andar via.

## -segue

---

Ma servono operazioni di ampia scala, a partire dalla Zona falcata, che deve diventare un grande polo attrattivo-turistico». I numeri relativi al crocerismo sono stati enunciati da Cristiana Laurà, responsabile servizio affari istituzionali, promozione e relazioni esterne dell' **Autorità portuale**: «Il nostro porto ha una grandissima vocazione turistica - ha detto Laurà - è il 25° su 75 tra i maggiori del Mediterraneo, in uno dei due canali che collega l' ovest con l' est, 164 saranno le navi previste per il 2017, 162 per il 2018, ma in aumento le previsioni dei passeggeri e ormai negli ultimi anni il 70% di loro resta tra la nave e la città. Capacità attrattive che la politica negli anni non è stata capace di evidenziare attraverso una sistematica promozione del territorio».

## Tempo Stretto

---

### Via del Mare. De Cola: "Una parte del progetto è da rivalutare"

E' un progetto definitivo da diversi anni ma manca la copertura finanziaria. Dai 60 agli 80 milioni, a seconda delle soluzioni previste. La via del Mare è un "sogno" per Messina, una strada importante sia come infrastruttura in sé sia perché potrebbe diventare il lungomare che la città non ha nella zona centro sud. 7 chilometri, il primo coincidente con la via don Blasco fino allo "sbarramento" di viale Europa, gli altri 6 da realizzare ex novo dal viale Europa fino a Tremestieri. Niente a che vedere con la nuova via don Blasco, i cui lavori dovrebbero iniziare a breve, perché quella si allontana dal mare e "unisce" strade già esistenti. Il primo segnale di "risveglio", dopo anni di stop, è la richiesta di finanziamento da 33 milioni, congiunta tra Comune e Autorità Portuale, per la parte compresa tra Contesse e Tremestieri, poco meno della metà dell'intera opera (2,7 chilometri su 6). Se fosse accolta, si potrebbe andare subito in gara con appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera. Rientra nell'ambito di un finanziamento da 130 milioni che gli enti locali hanno richiesto per quattro opere (le altre sono la piastra logistica di Tremestieri, il parco della Falce e lo sbaraccamento di Maregrosso) a valere sui 2 miliardi messi a disposizione dal Ministero delle Infrastrutture e i Trasporti per le opere connesse ai sistemi portuali. Ma perché è stato chiesto il finanziamento solo per la parte da Contesse a Tremestieri e non anche per quella da viale Europa a Contesse? "Perché lì ci sono diverse criticità da affrontare - spiega l'assessore ai lavori pubblici, Sergio De Cola -, su tutte quella in corrispondenza del XXIV Artiglieria, dove sarebbe previsto un cavalcavia. Abbiamo già in programma una riunione con il consulente del nuovo Prg, Carlo Gasparrini, per affrontare il tema. Bisognerebbe raggiungere un accordo col Ministero della Difesa, non è una cosa semplice come invece lo è realizzare il tratto tra Contesse e Tremestieri, che diventa fondamentale per decongestionare la zona sud della città. Ci sono, quindi, dei problemi tecnici e anche economici perché sicuramente non riceveremo tutti i 130 milioni richiesti". Il progetto prevede quattro corsie stradali (due per senso di marcia), due marciapiedi, una pista ciclabile, parcheggi, aree di sosta e rotonde di raccordo verso la Statale 114, tutte da realizzare grazie a diverse modifiche alla linea ferroviaria. Come per la nuova via don Blasco, quindi, servirebbe un nuovo accordo per la cessione di aree ferroviarie dismesse.

## Garofalo: "Messina pari a Gioia Tauro". Moraci: "Il Ponte è indispensabile"

Il Ponte sullo Stretto è sempre tema da campagna elettorale. "Per gli altri, forse, - dice il deputato nazionale **messinese** di Alternativa Popolare, Vincenzo Garofalo -. Noi siamo stati gli unici a fare atti concreti anche durante la legislatura. A settembre 2013 abbiamo presentato una risoluzione per la ripresa del progetto, approvata dalla Commissione e dal Governo, ma non c'è stato seguito. A settembre 2015 abbiamo presentato un'altra mozione alla Camera, anche questa approvata grazie all'impegno del ministro Lupi, nostro leader. A marzo 2016 proprio Lupi è stato il primo firmatario di una proposta di legge. Quindi semmai sono gli altri a parlare di Ponte in campagna elettorale e ad essere stati assenti sul tema negli ultimi cinque anni". Garofalo fa chiarezza anche sui finanziamenti, rispondendo ad una dichiarazione di Stefano Parisi, di Energie per l'Italia. "Parla di capitali privati quando invece Rfi e Anas hanno dichiarato che l'opera ha profilo pubblico e stanno ragionando su come aggiornare e migliorare il progetto. Non si capisce perché dobbiamo elemosinare dai privati quando lo Stato costruisce opere in tutta Italia coi soldi dei contribuenti. Poi ci sono i 5 Stelle che dicono che prima bisogna collegare le città siciliane, come se una cosa escludesse l'altra". Il deputato affronta anche un'altra serie di argomenti che riguardano il territorio. Dalle due nuove navi di Blufferies nel 2018 alla richiesta rivolta a Lupi di insistere con Rfi per l'aliscafo delle 22, dall'idea di fare un hub per lo yachting nella zona nord una volta chiusa la rada San Francesco alla nuova via don Blasco. "Qualche anno fa chiesi al progettista, l'ing. Rizzo, se era possibile riprendere la pianificazione. Mi disse che si doveva definire l'accordo con le Ferrovie. Abbiamo spinto in tal senso e oggi l'amministrazione comunale si prende i meriti. Ma va bene lo stesso, l'importante è che l'opera si faccia". Tema caldo è la riforma delle **Autorità Portuali**, ideata in origine proprio dall'ex ministro Lupi. "L'ipotesi iniziale - dice Garofalo - era quella di fare solo 6 o 7 sistemi nazionali, con l'obiettivo di far crescere i volumi di traffico e aumentare i posti di lavoro, poi si è scelto di farne 15". 14 sono state definite, quella che prevede l'unione tra **Messina** e Gioia Tauro no, un'unione che scatena polemiche da più di tre anni tanto che l'**Autorità Portuale di Messina** è ancora autonoma e commissariata. "E deve restare autonoma - prosegue Garofalo - fin quando non verrà stabilita una governance paritetica, in compartecipazione con Gioia Tauro, con alternanza di sede. Se invece una delle due sedi è predominante il progetto non funziona". Un inciso su

## -segue

---

Milazzo: "Era un porto regionale che è diventato importante grazie all' Authority di Messina". Garofalo e Lupi erano al Marina del Nettuno per presentare la candidatura all' Assemblea regionale siciliana di Francesca Moraci , consigliera di amministrazione dell' Anas, nella squadra di Alternativa Popolare - Centristi per Micari. "Il Ponte sullo Stretto è una cosa ovvia, indiscutibile - esordisce -. Non ha senso dire che prima del Ponte bisogna fare altro. Mica esclude la realizzazione di altre opere su scala locale, sono cose parallele, ci si deve occupare sia della dimensione regionale sia della grande mobilità internazionale e dei grandi flussi di traffico. Idem quando si parla di dissesto idrogeologico o di altro ancora. Chi ha detto che se si fa il Ponte non bisogna fare anche interventi contro il dissesto idrogeologico? Purtroppo a Messina e in Sicilia si dice sempre di no a tutto, come alla fusione Cas - Anas, che avrebbe significato attrattività di investimento e sviluppo".

Maurizio Lupi, coordinatore nazionale di Alternativa popolare, assicura il pressing sul Governo e su Delrio

## «Messina non sarà asservita a Gioia Tauro»

*L' ex ministro precisa: siamo per le Autorità di sistema ma lo Stretto è strategico con i suoi porti*

Lucio D' Amico «L' errore più grave che si rischia di commettere oggi è affrontare le sfide nuove con strumenti obsoleti. Il mondo sta cambiando ogni giorno di più, e noi siamo lì a guardare i vecchi film, come se si dovesse ripartire sempre dal "via", in un' eterna corsa del gambero che ci porta indietro, mentre tutti gli altri vanno avanti».

Maurizio Lupi, coordinatore nazionale di Alternativa popolare, è stato ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, il predecessore di Graziano Delrio. Ed è venuto a Messina non solo per sostenere la lista e i candidati di Ap (con la messinese Francesca Moraci in lizza) ma proprio per affrontare i tanti nodi rimasti sul tappeto riguardanti gli investimenti infrastrutturali nell' Area dello Stretto.

Si comincia dal Ponte. «Sono contento e nello stesso tempo dispiaciuto e arrabbiato - è la premessa -, perché da un lato vedo che oggi finalmente si stanno superando gli steccati ideologici, però dall' altro rimango senza parole pensando che il Ponte lo si sarebbe dovuto realizzare già vent' anni fa. È incredibile come in questo Paese si discuta ideologicamente su opere che altre nazioni realizzano senza pensarci neppure un istante.

Meno male che l' amministratore delegato delle Ferrovie Mazzoncini ha fatto chiarezza: il Ponte è essenzialmente un' opera ferroviaria, senza il quale l' Alta Velocità non può arrivare a Reggio Calabria e poi in Sicilia.

Ed è un' importante opera pubblica, che va realizzata dallo Stato non dai privati, come lo Stato sta realizzando altre opere considerate strategiche al Nord, dal Terzo Valico al tunnel del Brennero, alla Gronda autostradale di Genova. Il Ponte non ha nulla di meno di queste opere, non ha un impatto ambientale maggiore e neppure un costo superiore».

E, dunque, Alternativa popolare si batterà fino in fondo perchè il nuovo progetto del Ponte possa tornare in cima alle priorità dell' Unione europea, con le garanzie fornite dal Gruppo FS-Anas.

Lupi non dimentica, poi, di essere stato l' artefice della riforma della portualità e della logistica italiana, almeno nella sua prima versione. E non rinnega nulla di quella visione strategica che, in realtà, in corso d' opera è stata stravolta.

---

## -segue

---

«Avevamo immaginato sei-sette Autorità di sistema portuali - spiega l' ex ministro - perché consapevoli che alle sfide internazionali occorre dare risposte forti. Le Autorità sono diventate 15. Noi abbiamo immaginato l' unione dei porti dello **Stretto** con Gioia Tauro, ma certamente non perché l' uno fagocitasse gli altri. E la "pari dignità" noi siamo convinti che vada assicurata con modifiche normative, con la previsione di un' alternanza anche della sede dell' Authority, e con la tutela dell' autonomia finanziaria e gestionale dei singoli porti. Chi lo ha detto che non si può ancora intervenire? E voi messinesi avete la garanzia di poter contare su un deputato quale Enzo Garofalo che su questi temi è come un martello pneumatico, bussa e bussa fino a quando non avrà risposte certe». Una "stoccatina" Lupi la riserva al suo successore: «lo spero che il ministro Delrio capisca che a volta bisogna avere il coraggio della scelta ed è anche bello scegliere, piuttosto che continuare a rinviare».