



Primo Piano:

"...Assoporti, lo strappo di Monti: "Non salirò su quel palco"..." (The Medi Telegraph)

"...Musolino replica a Monti..." (The Medi Telegraph)

Trieste:

"...La rinascita sbocciata in riva al mare..." (Affari e Finanza)

Genova:

"...Pitto, opportunità da Cina con e-commerce..." (Ansa)

"...Il tempio dei camalli apre alle scuole..." (The Medi Telegraph)

"...Torre Piloti, l'urto era prevedibile..." (Repubblica)

"...Spinelli avanza nel Terminal..." (Il Secolo XIX)

"...Porto straniero, l'allarme della Cgil..." (La Rep. Genova)

"...La Cina cerca affari a Genova..." (Il Secolo XIX)

Piombino:

"...Il porto sarà motore dell'occupazione..." (Il Tirreno Piombino)

Livorno:

"...La Spedimar sul convegno..." (Gazzetta Marittima)

"...Anche l'Amazone all'opera..." (Gazzetta Marittima)

"...Authority nuovo round per il piano triennale..." (Il Tirreno)

"...Porto 2000, Guerrieri al timone..." (Il Tirreno, Gazzetta Marittima)

Bari:

"...Crescono merci e passeggeri..." (Quotidiano di Puglia)

"...Norman Atlantic, il relitto resta ormeggiato nel porto..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

Gioia Tauro:

"...Azienda interdetta Stop dell'Authority..." (Gazzetta del Sud)

"...Interdittiva antimafia a ditta...stop accesso a Gioia..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Terapie d'urto per ricostruire l'economia..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Giro di mazzette a Palermo, tutti gli indagati..." (Blog Sicilia)

"...Porti in alto mare..." (Milano Finanza)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
11 DICEMBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Focus:

- **Focus: Via libera al decreto Zes** (Gazzetta del Mezzogiorno, Brindisi Report, Italia Oggi, La Sicilia, Quotidiano di Puglia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Messaggero Marittimo

Assoportri, lo strappo di Monti: «Non salirò su quel palco» / COLLOQUIO

Genova - «Cinque minuti per parlare di massimi sistemi? Non sono uno scolaretto, lascio il posto ad altri».

Genova - «No, io lo scolaretto sul palco non vado a farlo. Ringrazio l'associazione per l'invito, che peraltro mi è arrivato via email, ma di quei cinque minuti per raccontare cosa penso del Mediterraneo non so davvero cosa farne».

Pasqualino Monti, già presidente del porto di Civitavecchia e di Assoportri, **oggi al vertice dello scalo di Palermo, parla con la voce pacata di chi non vuole a tutti i costi scendere sul terreno della polemica.** Ma su una cosa è irremovibile: lui, martedì prossimo, all'assemblea generale di Assoportri parteciperà, ma solo da spettatore. «Sarò in prima fila, ascolterò volentieri la relazione di Zeno D'Agostino. Lo devo soprattutto al ministro Delrio, per una questione di rispetto istituzionale. Ma i cinque minuti che l'associazione mette a disposizione di ogni presidente li regalo volentieri a qualcun altro. Gigantismo navale, Via della seta, raddoppio di Suez, opportunità per il Mediterraneo: ha senso portare in assemblea i massimi sistemi, quando non è ancora chiaro il futuro dei porti e delle Authority? **Non mi sembra corretto neppure nei confronti di Delrio,** che da gentiluomo si è sempre reso disponibile per un confronto genuino, serio. Le vetrine per noi presidenti non dovrebbero essere i 5 minuti di parole, ma essere colme di atti firmati assumendosi responsabilità per il bene dei nostri porti e l'indicazione delle cose che non ci consentono di fare ciò che siamo chiamati a fare. Lo dico con la massima sincerità: preferirei ascoltare il presidente assumersi le sue responsabilità e dettare le linee guida sul ruolo che Assoportri dovrebbe svolgere. E su questo ruolo credo dovrebbe concentrarsi la nostra attenzione».

-segue

Quella di Monti non è, al momento, una minaccia di abbandonare l'associazione. «Non voglio sollevare polemiche inutili, né mi interessa avere visibilità. **Dico solo che Assoporti dovrebbe rovesciare l'approccio col quale ha convocato quest'assemblea:** dovrebbe porsi, e porre con forza alle istituzioni, al ministro competente e al governo, l'interrogativo su che cosa l'Italia stia facendo e dovrebbe fare per far fronte a questi fenomeni devastanti. Assoporti dovrebbe aiutare le istituzioni a capire cosa si può fare in termini di efficienza, di velocità nelle risposte al mercato, alle imprese e soprattutto al lavoro. Non possiamo assumere la legge di riforma come un punto fermo. Dobbiamo avere il coraggio di dire al governo cosa accade sui tempi delle opere, sui tempi di applicazione delle nuove norme, sui tempi dei dragaggi e della burocrazia. Assoporti deve essere in grado con coraggio di fornire al ministro la prova quotidiana che la legge non è un oggetto statico ma la base, ancorché valida, di un processo evolutivo che si attua verificando quotidianamente la sua efficacia nell'impatto con i problemi e con il mercato. Dobbiamo tornare ad avere un ruolo positivo per il paese, **indicando cosa c'è da fare, in che tempi va fatto e denunciando la necessità di correzioni e aggiustamenti là dove le cose non funzionano**».

Un esempio concreto è quello che sta vivendo Monti a Palermo. «Prendiamo il caso dei dragaggi a Termini Imerese. La caratterizzazione ambientale è stata fatta quattro anni e mezzo fa. Siccome sono passati più di 36 mesi, l'Icram mi chiede di rifarla. Così io butterò via altri sette mesi, dovrò sostenere altri costi, non potrò deviare il traffico pesante da Palermo e soprattutto dovrò respingere due navi. Per carità, sono problemi piccoli rispetto al futuro del canale di Suez. **Ma per me sono i veri problemi. Quelli di cui vorrei che si occupasse l'assemblea di martedì**».

Musolino replica a Monti: «Neppure noi siamo scolaretti»

Genova - Sull'argomento è intervenuto anche il presidente dei porti di Napoli e Salerno, Pietro Spirito.

Genova - «Non sono scolaretti nemmeno quelli che su quel palco saliranno. Posso condividere perplessità sull'assemblea, ma non condivido la mancanza di spirito di squadra! Assoportori si cambia agendo, proponendo soluzioni, discutendo anche aspramente, ma non certo polemizzando». Lo scrive su Twitter il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia, **Pino Musolino**, replicando all'intervista [pubblicata da Secolo XIX e The MediTelegraph](#) all'ex numero uno di Assoportori, **Pasqualino Monti**. Sull'argomento è intervenuto anche **il presidente dei porti di Napoli e Salerno, Pietro Spirito**: «Caro Pasqualino – ha scritto su Twitter – a Churchill bastò un minuto per cambiare con poche parole la storia: vi prometto lacrime e sangue. E vinse la seconda guerra mondiale». Ha preferito non replicare, invece, il presidente di Assoportori Zeno D'Agostino: «Non è il momento delle polemiche».

La rinascita sbocciata in riva al mare il porto è tornato al centro dell'Europa

DA MONFALCONE È APPENA USCITA LA PIÙ GRANDE NAVE PASSEGGERI COSTRUITA IN ITALIA, LA MSC PORTERÀ QUI I SUOI HUB CONTAINER E CROCIERE. IL PUNTO FRANCO HA RIATTIVATO I CORRIDOI DI TRAFFICO VERSO I MERCATI DEL NORD E ORA C'È LA SCOPERTA DEL TURISMO

Roberto Rho

Trieste

La sera del 30 novembre c'era grande animazione in piazza Unità d'Italia e sulla Riva del Mandracchio. Signore in abito da sera e mise delle grandi occasioni, uomini in smoking, un via vai di taxi e auto di rappresentanza, fuochi d'artificio e una folla di curiosi a sbirciare, da terra, le terrazze della Msc Seaside (la più grande nave passeggeri mai costruita in Italia, 154 mila tonnellate, appena partorita nel cantiere di Monfalcone), teatro della grande festa d'inaugurazione con un migliaio di invitati. Msc, seconda compagnia mondiale nel settore cargo, già attivissima sulle banchine del Molo VII, cerca casa (un terminal da cui operare), proprio a Trieste, anche per il comparto crocieristico. E non è soltanto questione di prossimità ai cantieri di Monfalcone. Msc cambia le sue strategie perché Trieste ha ritrovato non solo l'efficienza delle sue strutture portuali, ma soprattutto un'attrattiva che sembrava smarrita, il suo ruolo di baricentro del continente, di ponte tra l'Europa centrale e orientale e il Mediterraneo, di passaggio chiave dei traffici verso Est.

Quello che ci si aspettava accadesse alla fine degli anni 90, dopo lo sgretolamento della Jugoslavia e il ridisegno dei confini di Slovenia e Croazia, sta imprevedibilmente

sbocciando ora, per una congiunzione astrale di eventi che era impossibile pronosticare fino a qualche anno fa. Trieste è una città in piena fioritura, è tornata ad essere meta del grande turismo internazionale, le sue attività economiche sono in ripresa, l'ammodernamento delle infrastrutture è finalmente ripartito, centinaia di treni portano e riportano i container da e verso il porto. Trieste è, oggi, una città piena di opportunità, per chi ci vive o progetta di viverci, per chi ci lavora, per chi vuole investire. In molti, senza falsi pudori, parlano esplicitamente del "Rinascimento di Trieste". Il sindaco Roberto Dipiazza, con un'enfasi forse eccessiva, ha recentemente dichiarato al "Piccolo" che «Sì, Trieste è tornata a essere la terza città dell'Impero». Sergio Ranza, presidente degli Industriali giuliani, preferisce un'andatura più prudente: «Certamente negli ultimi tre-quattro anni Trieste è tornata alla ribalta, ci sono molti fattori positivi ma siamo ancora in una fase transitoria ed è bene che le istituzioni (la Regione è alla vigilia di una campagna elettorale prevedibilmente aspra, con il centrodestra favorito dopo la rinuncia alla ricandidatura di Debora Serracchiani, ndr), cavalchino questi segnali di crescita».

Vediamoli, nel dettaglio. Le imprese triestine (valore della produzione complessivo 4,5 miliardi di euro, dati della Camera di commercio) stanno ancora uscendo dal lunghissimo tunnel della crisi. Ma se il dato del risultato netto è (lievemente) negativo è già evidente il recupero di tono dei margini (910 milioni il valore aggiunto). Nel terzo trimestre il saldo tra iscrizioni e cessazioni di imprese registra un incremento del 1% (in valori assoluti equivalente a 181 nuove imprese), più turchino rispetto alle medie nazionali. Ancora numerosi i fallimenti, cosa prevedibile, per quanto dolorosa,

delle sofferenze degli anni passati.

Ma le imprese più strutturate, quelle più votate all'export, sono tornate a crescere. E, pur con una flessione dovuta quasi interamente alla diminuzione subita sul mercato francese, nel secondo trimestre dell'anno le esportazioni del polo della ricerca triestino sono rimaste al di sopra dei 100 milioni di euro, più del doppio rispetto allo stesso periodo del 2014 (dati Direzione Studi e ricerche di Intesa San Paolo).

È più vigoroso il trend di crescita del turismo: nei primi nove mesi dell'anno, mentre in Friuli Venezia Giulia si conferma la tendenza al rialzo inaugurata nel 2014, con un più 6,8% di arrivi, Trieste torna a essere la meta favorita dei visitatori italiani e soprattutto stranieri con il maggior incremento di arrivi: quasi 389mila, più 9,4% rispetto all'anno precedente. Per rispondere al boom della domanda aumenta la capacità ricettiva della città. In due anni hotel e altri alloggi gestiti in forma imprenditoriale sono aumentati del 26%, e i posti letto del 7%.

Ma, al di là delle cifre, la città è al centro di un fermento senza precedenti. La favorevole congiuntura politica che ha visto coincidere, nell'ultimo lustro, la figura della presidente della Regione (la Serracchiani, appunto) con quella di vicesegretario del maggior partito di governo ha probabilmente favorito lo sblocco di alcuni progetti infrastrutturali fermi da anni. All'aeroporto di Ronchi dei Legionari si sta costruendo la stazione ferroviaria che collegherà Venezia in un'ora. Sulla A4 si lavora finalmente alla costruzione della terza corsia. Al Porto di Trieste, vero fulcro della ripresa, la nuova gestione di Zeno D'Agostino ha impresso una forte accelerazione alla logistica su ferro, utilizzando le infrastrutture esistenti. Centinaia di treni (oltre 400 ogni mese)

diretti verso la Baviera, la Repubblica Ceca, l'Ungheria, l'Europa dell'Est, perfino la Svezia, caricano e scaricano direttamente dalle banchine e si muovono sul circa 70 chilometri di binari "interni" integrati con la rete nazionale e internazionale. In più, il decreto attuativo del 2017 riconosce all'Autorità portuale il ruolo di gestore unico del punto franco di Trieste: condizioni di grande favore (snellimento della burocrazia e velocizzazione dei tempi) per l'introduzione e lo stoccaggio delle merci provenienti dai Paesi extra-europei. Il che significa incentivare le funzioni di porto di transito e l'insediamento di nuove attività logistiche e industriali.

Oltre alle cose già fatte (o già accadute), ci sono le prospettive di ulteriore sviluppo: il comprensorio della ex Fiera acquistato per 12 milioni dalla Mid Holding di Walter Mosser, 30mila metri quadrati che genereranno investimenti per decine di milioni e sperabilmente posti di lavoro. L'area del Porto vecchio, il più importante progetto di riqualificazione urbanistica del prossimo futuro, straordinaria opportunità di rilancio ozei nelle mani del Comune.

Proprio il Porto vecchio potrebbe essere il teatro dell'Ensf 2020, la più importante manifestazione europea per il dibattito tra scienza, tecnologia, società e politica e che attribuisce a Trieste il titolo di capitale della scienza per il 2020. Fatte le debite proporzio-

-segue

ni, un evento che potrebbe funzionare per Trieste come l'Expo 2015 ha funzionato per Milano: un faro di luce proiettato sulla città, un'ampia area da ristrutturare e rilanciare che, all'inclu-

mani dell'evento, resta patrimonio del triestino e dei visitatori.

Grande fermento, grandi opportunità. Che hanno naturalmente risvegliato l'interesse per il patrimonio immobiliare della città (un'am-

pia quota del quale si è liberato nel corso dei decenni anche a causa dello spopolamento di Trieste, da un massimo di 280mila ai circa 205mila residenti di oggi): 101mila abitazioni, anche pregiate, su-

perficie media di poco inferiore agli 80 metri quadrati, prezzi medi delle compravendite intorno ai 1.500 euro al metro, stabili nell'ultimo anno. Una straordinaria occasione d'investimento per chi volesse assecondare e cavalcare la rinascita di Trieste.

Pitto (Spediporto), 'Opportunità da Cina con e-commerce'

"Porto di Genova spa? Favorirebbe velocità e decisioni"

(ANSA) - GENOVA, 09 DIC - Dalla missione a Hong Kong e Shenzhen di fine novembre, organizzata dal Propeller club, gli spedizionieri genovesi sono tornati con un gemellaggio con i colleghi di Hong Kong e un'opportunità di crescita in più. "La logistica legata all'e-commerce è in forte sviluppo - spiega Alessandro Pitto, il presidente di Spediporto, l'associazione spedizionieri di Genova - tutti gli spedizionieri che abbiamo incontrato ci hanno chiesto un punto di appoggio o assistenza in Italia soprattutto per sdoganamento e consegna della merce al cliente finale. Ci sono molti esportatori e operatori cinesi che vendono via internet a clienti italiani, ma per chi compra c'è l'incognita dei costi della spedizione e di quello che succederà in dogana. Quindi c'è l'opportunità per lo spedizioniere doganale di integrarsi in questi circuiti e aiutare le parti ad avere maggiore certezza e chiarezza dei costi". Oggi le spedizioni dalla Cina si fanno soprattutto per via aerea. "Ma in futuro è prevedibile che possano essere anche via mare" sottolinea Pitto. "Ci sono piattaforme, anche online - dice - che consolidano le spedizioni, mettono insieme i singoli pacchi e inviano via aereo, ma se i volumi dovessero aumentare, come è probabile, molte delle aziende cinesi che esportano tramite siti come Alibaba dovranno avere una base logistica in Europa, quindi spedire via mare grandi quantità di merce e poi fare le consegne da un magazzino in Italia o in Europa: con tempi più rapidi e magari costi finali inferiori". Di questo, ma anche del porto di Genova come terminale nel Mediterraneo per la nuova Via della seta, hanno parlato i protagonisti della missione a Hong Kong. Fra gli altri c'era il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, che in Italia porta avanti la battaglia - sostenuto anche dal sindaco Marco Bucci - di trasformare le Autorità in società per azioni, anche se il tema lascia freddo il ministro Delrio. "Io sono d'accordo. Se l'Autorità portuale avesse forma di spa potrebbe avere meno burocrazia e procedure più rapide e snelle, non tempi biblici anche per le cose più banali come avviene ora".

Genova, il tempio dei camalli apre alle scuole / IL CASO

Genova - Il ballo della scuola nel "tempio" dei camalli. I ragazzi dei licei linguistico e scientifico Deledda e Cassini, due delle più antiche istituzioni scolastiche genovesi, hanno scelto un'ambientazione davvero singolare per la festa pre-vacanze natalizie: il circolo Luigi Rum, la casa della Compagnia unica

Genova - Il ballo della scuola nel "tempio" dei camalli. I ragazzi dei licei linguistico e scientifico Deledda e Cassini, due delle più antiche istituzioni scolastiche genovesi, hanno scelto un'ambientazione davvero singolare per la festa pre-vacanze natalizie: il circolo Luigi Rum, la casa della Compagnia unica dei lavoratori del porto, a San Benigno.

Sabato 16 dicembre, le scuole saranno ospitate dal circolo Luigi Rum e dalla Culmv per il classico ballo di Natale. La festa è stata organizzata dall'agenzia "Genova Experience" «nei minimi dettagli per garantire sicurezza e divertimento. Un servizio shuttle metterà in collegamento diretto il centro cittadino e l'area del porto».

I ragazzi dei due licei genovesi saranno accolti con tanto di tappeto rosso e allestimento fotografico, in stile festival del Cinema. «I liceali - spiegano gli organizzatori - hanno di proposito scelto per la loro festa una sede non convenzionale, evitando le tradizionali discoteche, che poco ormai hanno da offrire in termini di storia e contenuti». L'idea di una festa in uno dei luoghi storici del lavoro e della portualità è piaciuta ai rappresentanti dei due istituti che hanno deciso di portare la festa di Natale in un luogo insolito.

L'obiettivo dei ragazzi è quello di raggiungere i 1.000 partecipanti per fare le cose in grande e entrare nella storia del porto. Inoltre il Museo di Palazzo Reale ha accettato la proposta di Genova Experience, organizzatrice dell'evento, di regalare ad ogni partecipante l'entrata al museo e alla mostra sulla Lanterna per far conoscere al "futuro di Genova" le bellezze della città.

L'inchiesta

“Torre Piloti, l'urto era prevedibile”

I funzionari della Asl ricordano alla Procura l'incidente della motonave “levoli” che nel '99 scontrò la struttura

GIUSEPPE FILETTO

“Prima del tragico incidente della Jolly Nero della Compagnia Messina, l'urto di una nave contro una struttura portuale non era un evento totalmente imprevedibile”. Lo hanno scritto gli ufficiali di polizia giudiziaria del Dipartimento di Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro della Sezione Porto, Nero su bianco - trasmettendo la relazione alla Procura della Repubblica - ricordando l'episodio del 22 aprile del 1999. Quel giorno “la motonave battente bandiera italiana Domenico levoli, muovendosi dal bacino quattro al pontile esterno dell'Ente Bacini (Molo Oarn), durante la manovra di ormeggio, era andata ad urtare con il mascone di sinistra contro il secondo piano dell'edificio a ponente della torre, arrecando lievi danni in corrispondenza dell'ultima finestra del secondo piano della stazione piloti, fortunatamente senza causare danni alle persone”.

Racconta questo l'estratto del giornale nautico. E i due ufficiali di polizia giudiziaria l'hanno ripetuto sulla loro relazione, in merito “alle possibili responsabilità penali nei confronti di coloro che hanno progettato la torre, ne hanno deciso il posizionamento e la destinazione, ed hanno adibito le strutture a luogo di lavoro...”. Eppure, l'Agenzia Europea di Lisbona (Emsa) documenta che tra il 2011 e il 2014 si è verificato un urto ogni quattro giorni contro una banchina di un porto italiano o estero. In particolare, tra il 2007 e il 2014 il bilancio dei danni alle persone è stato di 38 morti e 82 feriti. “Suggerendo quindi progettare banchine di adeguata conformazione e, auspicabilmente, strutture di edilizia civile

adeguatamente difese nelle vicinanze”.

Il medico Giulio Andrea Tozzi e il tecnico Luca Ottina della Asl-Tre il 18 luglio del 2016 erano stati incaricati dal pm Walter Cotugno, titolare dell'inchiesta che il 7 maggio 2013 fece nove vittime. L'approfondimento di indagini è stato sollecitato dal gip Alessia Solombrino che ha rigettato la richiesta di archiviazione del filone riguardante il posizionamento della struttura, le responsabilità di chi l'aveva progettata e deciso la collocazione a Molo Glano, a filo di banchina; inoltre, le responsabilità dei datori di lavoro che “non avrebbero valutato la sussistenza di rischi per la sicurezza e stabilità della torre e, quindi, non avrebbero adottato misure protettive adeguate, probabilmente considerando tali rischi trascurabili...”. Così come non sarebbero state prese in considerazione le condizioni strutturali della torre, compromesse l'anno prima del crollo, dal terremoto che colpì l'Emilia. Ieri Repubblica ha pubblicato le foto che documentano le pareti sgretolate, le strutture in cemento armato con l'acciaio arrugginito. Ma questa è un'altra storia.

L'incidente della “Domenico levoli”, mercantile di quattordicimila tonnellate di stazza lorda di proprietà della Marnavi che aveva “toccato” la Torre Piloti, sembra invece la cronaca di un disastro annunciato. Un impatto senza alcuna conseguenza, ma che alla luce di quanto accaduto 14 anni dopo porta fa riflettere. Tant'è che i due consulenti della Procura scrivono: “...Non è risultato che qualcuno avesse trasmesso la memoria di incidenti significativi, come ad esempio quello della motonave levoli... Il fatto che questo evento non fosse stato inserito in una sistematica

raccolta e analisi dei dati a fini preventivi, in modo da suscitare attenzione e suggerire pianificazioni e progettazioni di modifiche delle strutture portuali di accosto e di quelle vicine alle aree di manovra, potrebbe indicare una scarsa attenzione alla prevenzione sistematica dei rischi portuali da parte dell'Autorità Marittima e dell'Autorità Portuale”. Per la Capitaneria di Porto “all'interno della valutazione del rischio... l'unica misura citata e degna di nota era la possibilità di installare delle protezioni lungo il ciglio della banchina per evitare cadute in mare...”.

Sicché, risultano indagati: Fabio Capocaccia, prima direttore generale del Consorzio Autonomo del Porto, poi commissario del Cap e infine segretario generale dell'Autorità Portuale; gli ingegneri Angelo Spaggiari, Paolo Grimaldi e Edoardo Praino, che avevano redatto il progetto preliminare. Ancora: i dirigenti e funzionari ministeriali Ugo Tomasicchio, Mario Como, Giuseppe Parisi. Eppoi, il progettista Bruno Ballerini; il collaboratore Giorgio Mozzo. Inoltre, i datori di lavoro delle 9 vittime: l'ammiraglio Felcio Angrisano e l'ufficiale Paolo Tallone della Capitaneria; Giovanni Lettich, ex capo, e Sergio Murini, responsabile della sicurezza, dei Piloti; Gregorio Gavarone e Roberto Matzedda della società Rimorchiatori Riuniti.

Su questo filone di inchiesta il prossimo aprile il gip dovrà decidere se mandare a processo i 17 indagati, mentre sono già stati condannati in primo grado i cinque responsabili per quello principale sulla errata manovra della Jolly Nero e sulle avarie a bordo: l'intera catena di comando della portacontainer.

COMPTON/STUDIO FLORENTIA

ANCORA ALTA LA TENSIONE TRA I LAVORATORI

Porto di Genova, Spinelli avanza nel Terminal Rinfuse

Via libera del Comitato all' utilizzo di 14.500 metri quadrati. Lunedì il primo sciopero in 60 anni di attività

GENOVA. Ora il puzzle del Terminal Rinfuse si sta componendo e per Spinelli è arrivato anche il via libera sui 14.500 metri quadrati dietro a Ponte Idroscalo.

È stato il Comitato di gestione dei porti di Genova e Savona ieri a dare parere positivo «al subingresso parziale» che Spinelli aveva richiesto ad inizio agosto, promettendo investimenti su quell' area per 8 milioni di euro. Si tratta di un' area che il gruppo terminalistico genovese aveva chiesto di utilizzare quando ancora non era entrato nella composizione azionaria della Terminal Rinfuse Genova (Spinelli 44%, Msc 36% e Ascheri 20%) che ha in concessione l' intera area del terminal, destinato appunto al traffico delle rinfuse, tranne che per una parte, a ponte Rubattino, che dallo scorso settembre può essere utilizzata per traffico rotabili e contenitori. Superato questo scoglio, al Terminal Rinfuse il clima però non è sereno. Lunedì infatti è previsto uno sciopero dei dipendenti, il primo in 60 anni di attività di Spinelli: «Ci sono problemi che non riusciamo a risolvere e alcuni arrivano dalla passata gestione spiega Enrico Ascheri, responsabile porti della Cgil

C' è un atteggiamento di alcuni dirigenti di questa azienda che non va bene: ribadiamo che i lavoratori devono essere trattati rispettando la sicurezza e le procedure. Ci aspettiamo che vengano ripristinate le corrette relazioni sindacali».

Intanto ieri l' Authority ha completato il processo di unificazione fra le due ex Autorità portuali di Genova e di Savona approvando l' armonizzazione delle contrattazioni dei dipendenti. Il passaggio, che arriva dopo l' approvazione della nuova pianta organica, arriva a chiusura del primo anno di vita dell' Autorità di sistema portuale.

L'economia

Porto "straniero" allarme Cgil "Tutti rispettino le regole"

pagina IX

L'intervista

Porto straniero, l'allarme della Cgil

Il segretario Bosco: "Fondamentale che la politica e chi governa lo scalo imponga il rispetto delle regole"

MASSIMO MINELLA

È successo per Esaote, ma sta succedendo da tempo in porto, realtà che sta vivendo un vero e proprio stravolgimento nei suoi capitali di riferimento. Ivano Bosco, segretario generale della Camera del Lavoro, suona l'allarme su quanto sta accadendo a Genova e in Liguria sul fronte industriale e portuale: passaggi di proprietà, fondi e società straniere che acquisiscono storici capitali dalle famiglie genovesi. *Repubblica* ha sollevato il tema, aprendo una serie di riflessioni a cui aggiunge ora quella del segretario della Camera del Lavoro.

Bosco, siamo di fronte a un tema concreto, che preoccupa oppure è semplicemente inevitabile che in un'economia globale avvengano questi fenomeni?

«Avete fatto bene a sollevare il caso di come capitali stranieri stiano sempre più entrando in settori vitali dell'economia genovese. Di certo, in un mondo che ha ormai metabolizzato la globalizzazione come una fase dalla quale indietro non si torna, è evidente che dove sussistono pezzi appetibili di economia, i grandi investitori si dimostrino interessati».

Già in passato, però, la Liguria si è misurata con questi fenomeni...

«Sì, è già successo con importanti e storici filoni della nostra industria e continua oggi con l'ingresso dei cinesi in Esaote. Ora però stiamo assistendo ad uno stravolgimento dell'assetto portuale».

È quindi preoccupato per ciò che sta accadendo?

«Certo, ma credo che il giudizio su questo fenomeno possa essere duplice. Intanto questo significa che, come da tempo la Cgil sostiene, Genova ha eccellenze di lavoro

e prospettive. Non si capirebbe altrimenti l'interesse di capitali stranieri disposti a investire non essendo certo animati da spirito di beneficenza. Dispiace solo che non se ne accorga l'imprenditoria nazionale, ma questo è un altro tema».

Come se lo spiega?

«Forse la liberazione di forti capitali provenienti spesso dall'Oriente non rende concorrenziali i mezzi di cui la nostra imprenditorialità dispone. Qualcosa del genere è successo nella portualità».

Vogliamo parlarne?

«Gli ingenti investimenti di cui i terminal necessitano non sono sostenibili da un capitalismo familiare. Quindi, se si intravedono possibilità di rafforzamento e sviluppo delle nostre attività, non possiamo alzare barricate difensive».

Detta così, sembra solo un percorso inevitabile...

«Arrivo al punto. Quanto questi gruppi o fondi intendono radicarsi a Genova? Al primo bilancio negativo decideranno di cambiare le loro strategie? E i lavoratori, che difese avranno considerato che la politica quasi non interloquisce con questi investitori e non mostra di avere un disegno complessivo di gestione?»

Restiamo sul tema del porto, scenario abituato negli anni a investitori stranieri, essendo un luogo dove l'internazionalità è la norma. Che cosa dobbiamo temere secondo lei?

«Proprio voi di *Repubblica* avete scritto la settimana scorsa di come un grande, e benvenuto, armatore (Msc n.d.r.) stia consolidando la sua presenza in più di una attività: terminal contenitori, rinfuse, crociere. Ripeto, a scampo di equivoci, ben vengano gli investimenti e il lavoro. Ma esiste una regola della politica per tutto ciò? Che affida-

menti di durata esistono? Con tutto il rispetto per altri porti nazionali, ma Genova è un'altra cosa. Il porto non può essere in mano a uno o due soggetti. E il lavoro in tutto ciò che ruolo avrà? Milioni di investimenti, si spera, fondi, armatori internazionali e poi si continua a vivere nella flessibilità che si traduce in precarietà».

Qui dovrebbe entrare in gioco la politica e chi governa il porto, non crede?

«Proprio così. Chiedo una cosa molto netta: si valutino le concessioni e gli investimenti, ma contemporaneamente si trovino soluzioni per il lavoro portuale. Cerchiamo, per una volta, di sfruttare gli interessi che muoviamo anche per consolidare i diritti di chi poi il lavoro lo fa veramente».

Crede che anche l'industria

abbia problemi analoghi?

«Sì, le stesse considerazioni valgono per l'industria, a mio avviso. La concorrenza e la produttività non possono essere fatte sui diritti e sulle paghe dei lavoratori».

Non pensa che in qualche circostanza anche il sindacato non abbia dato l'impressione di non capire fino in fondo ciò che stava accadendo?

«Il sindacato non è indenne da queste problematiche. Quando parliamo di grandi gruppi, con dipendenti in più nazioni, si pone la necessità una visione diversa, e di un salto di qualità nelle relazioni che debbono assumere un carattere internazionale e per omogeneizzare il più possibile le normative. Nel nostro piccolo, comunque, come Cgil e Fiom di Genova qualcosa, rispetto anche al paventato ingresso di Mittal in Ilva, stiamo provando a costruire».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

- segue



“
Un grande armatore
sta consolidando la
sua presenza in più
di una attività:
terminal contenitori,
rinfuse, crociere
”

Il porto
Una veduta del porto
di Genova: il dibattito
sulla presenza sempre
più massiccia di fondi
e investitori stranieri
fa discutere la
comunità

MOLI STRANIERI? FINALMENTE SE NE PARLA

Giuliano Gallanti

L'articolo di Massimo Minella apparso sulla Repubblica pone il problema dell'acquisto dei gruppi stranieri di Società che gestiscono terminal nel Porto di Genova. Non si fa solo riferimento al porto, ma si citano anche aziende storicamente radicate sul territorio, come Esaote, il cui capitale è passato nelle mani di un consorzio di società cinesi.

pagina XI

Commento

PORTO "STRANIERO", VALUTIAMO I CASI

L'articolo di Massimo Minella apparso sulla Repubblica pone il problema dell'acquisto dei gruppi stranieri di Società che gestiscono terminal nel Porto di Genova. Minella non fa soltanto riferimento al porto di Genova, ma cita anche aziende storicamente radicate sul territorio, come Esaote, il cui capitale è passato al cento per cento nelle mani di un consorzio di società cinesi. Pur avendo quest'ultimo esempio, e tanti altri ancora, indubbia importanza per la nostracittà, vorrei concentrare la mia attenzione sul porto di Genova e su quanto accaduto in questi ultimi tempi. Nei giorni precedenti autorevoli protagonisti della vita pubblica avevano in oltre sollevato alcune questioni relative alla cosiddetta Governance Portuale.

La prima riflessione che mi sento di fare è molto semplice: finalmente anche nella nostra città si sta aprendo un dibattito che riguarda non solo il porto, ma anche la città. E l'attenzione che i media stanno dando a questo tema non può non essere accolta che in modo positivo. Credo che al di là del diritto dovere di fare informazione e di portare a conoscenza dell'opinione pubblica i fatti della cronaca, i media non debbano assolutamente abdicare anche al loro ruolo di stimolo di un dibattito in cui anche le opinioni possano confrontarsi liberamente. È proprio questo che può aiutare una comunità nel suo cammino di crescita.

Ritorno però al tema più strettamente portuale e, in particolar modo, alla presenza dei gruppi stranieri nell'acquisto di importanti quote societarie di aziende terminalistiche italiane.

Personalmente credo che il problema non

sia l'accesso al Porto di gruppi stranieri, quanto la natura dei soggetti stranieri. Mi riferisco evidentemente al fatto che i soggetti che intervengono sono fondi di investimento oppure armatori. Questa radicale trasformazione che è in corso in molti porti italiani compresi Genova è frutto anche del grande problema che sta interessando la portualità mondiale e più specificamente quella europea. Mi riferisco chiaramente al fenomeno della mega ships che spingono le compagnie armatoriali a costituire gruppi sempre più forti e gemoni. L'altra conseguenza del gigantismo navale è una corsa ad investire sempre di più per attrezzare i porti onde ricevere le navi della nuova generazione, che ormai raggiungono i 24.000 teus. Cosa può fare un'autorità portuale di fronte ad un tale fenomeno? Un primo e grave svantaggio per la portualità italiana e soprattutto per Genova risiede nel fatto che i sistemi portuali Nordici svolgono funzioni assolutamente più importanti della portualità italiana. A titolo di esempio le autorità del Nord, che vengono considerate come facilitatori svolgono funzioni di mediatore nelle relazioni commerciali tra fornitori di servizi e clienti del porto, godono di un'autonomia finanziaria che deriva loro non già dall'Iva ma da entrate proprie.

Questo dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali è stato oggetto di una dichiarazione di tutti i Ministri del Trasporti nell'ultimo incontro a la Valletta (così detta Valletta paper). Inoltre come è noto le autorità portuali ormai di quasi tutta l'Europa hanno assunto la forma di società per azioni. Ho notato che recentemente il tema dopo che se ne discute da almeno 10 anni, è stato proposto all'attenzione delle forze politiche del Governo da parte del Presi-

dente della Regione e dal Presidente dell'Autorità Portuale. Bene anche se il presidente della Regione ha votato la cosiddetta riforma Delrio che esclude ogni autonomia in capo alle autorità portuali e centralizza a Roma tutti gli interventi ritenuti utili. Insomma l'Europa va da in altra parte rispetto all'Italia.

Un ulteriore elemento che differenzia la politica di porti del Nord rispetto a Genova è la strategia verso l'entroterra. Se non si vuole seguire la logica perversa teorizzata dal presidente del porto di Anversa "big cargo big ships big ports" occorre attrezzare le autorità portuali di servizi all'interno del porto e nel ciclo trasportistico di aree retro portuali. In un recente studio promosso da un gruppo di studiosi (J.Monios, T.Notteboom, G.Wilmsmeier, J.P. Rodrigue) è stato ricordato come lo sviluppo Portuale è entrato nella nuova fase cosicché porti come Rotterdam, Barcellona, Le Havre, Marsiglia, Anversa e Lisbona sono fattivamente coinvolti in uno sviluppo degli inland porti e relative soluzioni logistiche nell'entro terra. Per converso i grandi armatori stanno acquistando in Europa inland terminals e vaste aree da utilizzare come gates per i Porti. Insomma e per concludere questo breve intervento la sfida e la concorrenza tra porti coinvolge direttamente le autorità portuali che, in difetto di una strategia credibile ed effettiva rischiano di finire ai margini dello shipping mondiale. Di tutti questi temi e altri che interessano la portualità genovese si discuterà il 15 dicembre, alle 15 e 30, per la presentazione di un documento sul porto redatto dall'associazione Le radici e le ali. Spero sia una buona occasione per cominciare un percorso di confronto aperto tra Istituzioni e soggetti privati coinvolti comunque nello shipping.

** avvocato, ex presidente dell'autorità portuale di Genova, di Livorno e di Espo*

CEP PENALTI EMBLEMMATE

LA VISITA DI MA KAI

Dal porto all'hi-tech, il vice premier cinese sbarca a Genova a caccia di affari

L'ULTIMA in ordine di tempo è stata l'acquisizione di Esaote, ma sono molti gli esempi a Genova e in Liguria di investimenti cinesi. Secondo Pechino, però, le opportunità non sono finite e ieri è sbarcato a Genova il vice premier Ma Kai accompagnato da una folta delegazione governativa. Porto e alta tecnologia sono i settori privilegiati per rafforzare ulteriormente i legami economici tra Cina e Liguria.

DELL'ANTICO >>> 13

LA FOLTA DELEGAZIONE DI PECHINO VISITERÀ, TRA L'ALTRO, IL PORTO E ANSALDO ENERGIA

La Cina cerca affari a Genova

Il vice premier Ma Kai in città. «Qui molte aziende ad alta tecnologia»

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. «I rapporti tra Genova e la Cina possono crescere». E poi: «Ci sono margini di sviluppo nel commercio, nella scienza e nella tecnologia». Il vice premier cinese Ma Kai atterra all'aeroporto "Cristoforo Colombo" dopo avere fatto tappa in Ucraina, Grecia e prima di partire alla volta di Parigi. Resterà in Liguria circa 48 ore nelle quali visiterà anche il terminal portuale Vte gestito dal gruppo di Singapore Psa. Assieme a lui il vice ministro della commissione nazionale per lo Sviluppo e le riforme Wang Xiaotao, il vice ministro dell'Industria e dell'Informatica Xin Guobin, il vice ministro del Commercio Wang Bingnan e il sottosegretario agli Affari esteri Li Huilai.

Ad accogliere la delega-

zione governativa il governatore Giovanni Toti, il prefetto di Genova Fiamma Spena e il sindaco Marco Bucci, oltre al presidente della Camera di commercio Paolo Odone. «I porti della Liguria sono i principali del Paese e la prima destinazione di arrivo della merce prodotta in Cina - esordisce Toti, nella sala allestita all'interno dell'aeroporto - Questa regione ospita molte eccellenze della tecnologia italiana, basti pensare a Fincantieri, Ansaldo Energia e l'it, l'istituto che è uno dei principali artefici dei brevetti scientifici del nostro Paese». «Liguria e Cina - aggiunge - sono legate anche da un importante scambio nel settore del turismo: molti cinesi visitano la Liguria e una grande azienda genovese, Costa Crociere, da tempo è presente in Cina con profitto. Ci auguriamo che una de-

legazione così importante possa stringere nuovi accordi commerciali e industriali».

Il vice premier cinese, oggi, visiterà anche lo stabilimento di Ansaldo Energia. La visita è finalizzata a «rafforzare ulteriormente i nostri legami, in particolare su industria e tecnologia», ha detto Ma Kai. «Vogliamo imparare - ha aggiunto - il know how da questa azienda per la sua esperienza e per le tecnologie che utilizza». Durante l'incontro tra la delegazione di Pechino e le istituzioni liguri, Bucci ha sottolineato la volontà di sviluppare la città in relazione «al porto, alla logistica, al turismo, all'industria e all'alta tecnologia». «A gennaio - ha spiegato - rafforzeremo le nostre relazioni per far sì che Genova diventi nel Mediterraneo il primo porto d'in-

Stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

Codice abbonamento: 101948

-segue

gresso di tutte le merci provenienti dalla Cina e dirette in Europa».

Poco prima di atterrare a Genova, il vice premier asiatico - al termine di un incontro con il primo ministro ellenico, Alexis Tsipras - aveva confermato ad Atene la strategia della Cina nel voler dare piena attuazione ad un programma di investimenti - già iniziato da alcuni anni - che abbraccia in tutto territorio greco i settori delle infrastrutture, dei trasporti, della logistica e delle telecomunicazioni.

INTERVISTA A STEFANO CORSINI

«Il porto sarà motore dell'occupazione»

Per il presidente dell'Autorità Piombino può diventare la porta della Toscana meridionale. «E con Livorno sarà più forte»

di **Claudia Guarino**

PIOMBINO

Due porti, Piombino e Livorno, che, con la riforma delle Autorità Portuali, sono inseriti in un unico sistema, con lo scalo piombinese che «può diventare la porta della Toscana meridionale». Industria, commercio, crociere e refitting sono tutti settori «che giocano un ruolo importante» nell'ottica di un progetto complessivo che vede il porto di Piombino come «piattaforma rivolta a settori ad alto potenziale di crescita e occupazione». Il presidente dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, rispondendo alle domande del *Tirreno*, fa il punto sullo stato di avanzamento dei lavori previsti per il porto di Piombino e sulle possibilità che ha quest'ultimo di condividere una serie di opportunità di sviluppo con Livorno.

Il piano regolatore portuale prevede una serie di opere da compiere sul porto di Piombino. A che punto sono i lavori? A chi sono stati commissionati?

«Al momento è stato realizzato il dragaggio a 20 metri del canale di accesso e del bacino di evoluzione, è stata costruita la Banchina Est lungo il nuovo molo foraneo di sottolluto ed è stato realizzato il piazzale in radice della Darsena Nord. L'importo dei lavori, completati e collaudati, è di circa 90 milioni di euro. Il piazzale di radice della Darsena Nord e la Banchina Est sono già operativi e sono stati assegnati alla Società Pim per la realizzazione di un impianto di refitting, demolizione e costruzione navale le cui attività partiran-

no una volta ottenute le autorizzazioni necessarie, presumibilmente nel 2018. Sono invece in corso i lavori per la realizzazione della banchina interna della Darsena Nord e del relativo piazzale che consistono nella realizzazione della banchina di riva della darsena Nord (300 metri di lunghezza) e nell'ulteriore dragaggio a -20 e -18 metri, fino all'area di evoluzione già dragata, dei fondali prospicienti la nuova banchina. Si prevede, poi, la realizzazione di un'area con accesso alla banchina nord e alle aree retroportuali, dotata di tutti gli impianti e le attrezzature necessarie per consentire l'insediamento delle attività di General Electric. Il costo complessivo degli interventi è finanziato con risorse regionali ed è pari a circa 60 milioni di euro. Altri interventi in corso, completati entro marzo 2018, sono il raccordo e il prolungamento del Molo Batteria di circa 430 metri, per un importo pari a 17,6 milioni di euro. È stato inoltre completato il dragaggio a quota -13 dell'area antistante il primo banchinamento della variante II. I lavori sono stati tutti eseguiti da primarie imprese nel panorama marittimo nazionale».

Qual è l'idea che guida la realizzazione di queste opere? E qual è l'importanza del porto di Piombino nel sistema più ampio gestito dall'Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale?

«Tutte queste opere, a cui va aggiunto il primo lotto della strada 398, sono tasselli fondamentali di un unico progetto che vede lo scalo piombinese nel ruolo di piattaforma rivolta a settori ad alto potenziale di crescita ed occupazione, come

il refitting e le riparazioni navali, l'assemblaggio di grandi pezzi industriali, la movimentazione di prodotti chimici e il settore agroalimentare. Piombino, inoltre, è l'unico porto del Tirreno a offrire fondali di 20 metri e dispone di immense superfici retroportuali: a questo sono certo che la nostra imprenditoria saprà attribuire il giusto valore».

Ma con la riforma dell'Autorità Portuale Piombino non rischia, in qualche modo, di perdere autonomia e di essere relegato a porto di "serie B" rispetto a quello di Livorno?

«La riforma non è stata realizzata con l'obiettivo di creare porti di serie A e porti di serie B, ma per integrare i nodi portuali e logistici all'interno di Sistemi nell'ambito dei quali i singoli porti registrano nuove opportunità. Piombino e Livorno insieme sono più forti della semplice sommatoria dei due. Ho frequentato il porto di Piombino fin dagli anni '90 e ho sempre seguito con particolare attenzione le sue vicende. Sono il primo, anche per motivi affettivi, a voler promuovere la condivisione delle opportunità di sviluppo tra Livorno e lo scalo piombinese».

Nell'ottica di un'azione di ampliamento e potenziamento della struttura portuale piombinese quale ruolo e importanza andranno a ricoprire gli aspetti commerciale, crocieristico, industriale e quelli relativi ai traghetti e al settore delle demolizioni?

«Nel settore commerciale, la costruzione, il refitting e le demolizioni navali giocano un ruolo importante. Ma non sono da sottovalutare le potenzialità che lo scalo piombinese potrà espi-

mere anche in altri settori, come l'agroalimentare. Nell'ambito crocieristico, inoltre, Livorno e Piombino possono trarre importanti obiettivi comuni e accrescere l'offerta complessiva di sistema».

Proprio sull'ambito crocieristico, durante il convegno svolto a Piombino sul progetto "Why Livorno", si è parlato di un'azione di coordinamento tra varie realtà. Quest'azione come si sta declinando, concretamente, su piani anche diversi da quelli di promozione e marketing?

«Si tratta di un percorso che i due principali porti del Sistema dell'Alto Tirreno si apprestano a compiere insieme per sviluppare un nuovo tipo di offerta che faccia leva sulla molteplicità delle esperienze che si possono fare sul nostro territorio, da quella enogastronomica a quella naturalistica e architettonica. Non a caso, la Porto di Livorno 2000, società deputata a Livorno ai servizi di accoglienza al turista, sta portando avanti una politica di marketing territoriale condotta in stretta sinergia con la Regione che ha come obiettivo quello di valorizzare un territorio ricco di itinerari esclusivi da scoprire e comunicare anche al segmento turistico delle crociere. Piombino può diventare la porta della Toscana meridionale. Occorre approfittare delle potenzialità che Livorno esprime da sempre nel settore crocieristico per sviluppare anche Piombino e l'Elba. Nel prossimo futuro, la nuova governance di Porto 2000 assieme al Toscana Cruise Terminal potrà dare sostanza ad accordi di collaborazione commerciale di settore volti ad ottimizzare risorse e risultati».

La Spedimar sul convegno in sala LEM

LIVORNO - Con una nota circolare, la Spedimar ha riportato all'attenzione degli associati all'appuntamento del convegno "Oggi per domani: prospettive e cambiamenti nell'economia marittima" che si svolgerà (segue a pagina 3)

La Spedimar sul convegno

giovedì e venerdì prossimi 14 e 15 dicembre presso la Sala Lem del Palazzo del Portuale in Via San Giovanni 13, Livorno.

"L'evento, promosso e organizzato da operatori portuali - dice la circolare - vuole attivare un processo di confronto e condivisione su tematiche concernenti lo sviluppo del porto e della città di Livorno, e vedrà la presenza di relatori di livello nazionale e internazionale i quali si confronteranno sulle seguenti tematiche affrontate in tre distinti tavoli di lavoro: Zone franche e Zes, Innovazione e cambiamento del lavoro ed Evoluzione del sistema crocieristico. Il convegno, cui Spedimar contribuisce, vede l'attiva partecipazione della nostra presidente, Gloria Dari, la quale è stata chiamata a presenziare in veste di moderatore del primo tavolo di lavoro previsto nella giornata di giovedì 14 dicembre.

"A tale tavolo di lavoro, dedicato appunto alle Zone Franche e Zes, parteciperanno numerose personalità di rilievo - continua la circolare - quali il sottosegretario al Ministero dell' Ambiente, Silvia Velo, il presidente della CCIAA, Riccardo Breda, il professor Paolo Massari, uno dei massimi esperti del settore doganale, il sindaco di Collesalveti, Lorenzo Bacci, il presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, il presidente di Confetra Nereo Marcucci, il delegato della Direzione Centrale dell' Agenzia delle Dogane, Ernesto Carbone, il presidente di Fedespedi, Roberto Alberti e il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini.

Per ogni ulteriore informazione è possibile fare riferimento anche ai seguenti recapiti della segreteria organizzativa dell'evento: tel. 0586 828957, cell. 3357233626.

PER DRAGARE LA BOCCA SUD DEL PORTO DI LIVORNO

Anche l'“Amazone” all'opera

È la seconda draga insieme all'olandese “Breughel” - Migliorerà l'uscita delle grandi navi



Nella foto: La draga “Amazone”.

LIVORNO - Con l'arrivo, martedì scorso, della seconda draga da contratto, la “Amazone”, è cominciato a pieno ritmo il dragaggio della bocca sud del porto, che dovrà togliere almeno altri 300 mila metri cubi di fanghi per approfondire il canale di

(segue a pagina 3)

Anche l'“Amazone”

accesso allargando anche il raggio della curva, particolarmente utile alle grandi navi in uscita. Nei giorni scorsi aveva già cominciato ad operare la draga olandese “Breughel”, un mezzo particolarmente efficiente che con una potente “succhiante” ripulisce il fondale e deposita il fango in una stiva che viene poi ciclicamente vuotata all'accosto 13 della Darsena Petroli, dove una condotta porta i materiali alla vasca di colmata.

Il dragaggio della bocca sud del porto doveva svolgersi a metà dell'anno, ma era stato rinviato per non interferire - con il conseguente sollevamento di fanghi - con la stagione balneare lungo la costa. Le operazioni dovrebbero completarsi entro il prossimo gennaio, dando all'avamposto una migliorata accessibilità per le navi di maggior pescaggio e a quelle che richiedono un maggior raggio di evoluzione, specialmente in uscita. Il tutto, in attesa che possa eventualmente essere programmata anche un'operazione ancora più determinante, l'accorciamento della diga curvilinea a sud per almeno un centinaio di metri. Operazione quest'ultima più volte suggerita dagli esperti ma ancora a livello di pura ipotesi.

Il Tirreno

RSORSA MARE: PRIMA RIUNIONE

Authority, nuovo round per il piano triennale

■ ■ L'Authority annuncia che è stato presentato all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare - riunitosi per la prima volta a Livorno dopo la seduta inaugurale a Piombino - il Piano operativo triennale 2018-2020. Si tratta - viene spiegato - di «un documento di programmazione realizzato con cadenza triennale e revisionato almeno annualmente». Le oltre 100 pagine fotografano la situazione presente e passata degli scali di Livorno, Piombino, dell'isola d'Elba e di Capraia, le prospettive future sotto ogni aspetto dell'attività portuale. I porti del sistema Livorno - Piombino hanno movimentato nel 2016 «oltre 41 milioni di tonnellate di merce, contribuendo per oltre l'8,7% del traffico italiano».

Porto 2000, Guerrieri al timone

Ora la nomina è ufficiale. Ed è in pole position per il dopo-privatizzazione

IN CRONACA

LIVORNO

È ufficiale la nomina di Luciano Guerrieri, ex presidente e poi commissario del porto di Livorno, alla presidenza di Porto Livorno 2000, la società che ha in mano la gestione del porto crociere e traghetti di Livorno.

La società che si appresta a completare il percorso di privatizzazione conta su una struttura importante, una cinquantina di dipendenti e altrettanti stagionali, occupandosi di marketing ma anche della gestione di tutto il traffico passeggeri, crociere comprese.

In luglio la privatizzazione ha vissuto il suo momento più importante con l'aggiudicazione del controllo della Porto 2000 da parte del pool nato dall'alleanza fra Onorato e il gigante ginevrino-napoletano Msc, composto da Sinergest, Moby, Lm (che fanno capo a Onorato) e Marininvest.

Una volta concluso il processo di privatizzazione, atteso nel giro di tre mesi, alla parte pubblica composta da **Lu. Or.** di Livorno-Piombino e Camera di commercio rimarrà il 34 per cento delle quote. Possibile che anche sulle crociere, la presenza seppure in minoranza **del M. Authority** Livorno-Piombino possa contribuire a mettere in moto sinergie importanti tra i due porti.

Con Guerrieri presidente, nel cda ci sono Maria Gloria Giani, imprenditrice portuale e presidente del Propeller club, e Pierluigi Giuntoli, unico membro di nomina camerale.

Pur se la nomina dell'ex pre-



Il neopresidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri e, a destra, il numero uno dell'Authority Stefano Corsini

È ufficiale: Guerrieri nominato presidente della Porto 2000

In pole position anche per la fase post-privatizzazione
Nel consiglio della società Gloria Giani e Pierluigi Giuntoli

sidente **del M. Authority** portuale è avvenuta da parte della gestione pubblica, viene dato per scontato che Guerrieri non sarà un semplice traghettatore, ma che guiderà la Porto Livorno 2000 anche nella prossima

fase. Luciano Guerrieri, 59 anni, è stato presidente **del M. Authority** portuale piombinese per due mandati, dal 2005 al 2013, ma è rimasto alla guida come commissario fino all'inizio di que-

st'anno. Giovannissimo entrò in consiglio comunale col ruolo di assessore all'ambiente (1980-85), quindi fu eletto sindaco nel 1995 ricoprendo quella carica per due mandati fino al 2004. (c. loz.)

Guerrieri presidente di Porto 2000

Nomina ufficializzata, guiderà la società che gestisce passeggeri e crociere a Livorno

PIOMBINO

È ufficiale la nomina di Luciano Guerrieri, ex presidente e poi commissario dell'Autonomia portuale di Piombino, alla presidenza di Porto Livorno 2000, la società che ha in mano la gestione del porto crociere e traghetti di Livorno.

La società che si appresta a completare il percorso di privatizzazione conta su una struttura importante, una cinquantina di dipendenti e altrettanti stagionali, occupandosi di marketing ma anche della gestione di tutto il traffi-

co passeggeri, crociere comprese.

In luglio la privatizzazione ha vissuto il suo momento più importante con l'aggiudicazione del controllo della Porto 2000 da parte del pool nato dall'alleanza fra Onorato e il gigante ginevrino-napoletano Msc, composto da Sinergest, Moby, Ltm (che fanno capo a Onorato) e Marinvest.

Una volta concluso il processo di privatizzazione, atteso nel giro di tre mesi, alla parte pubblica composta da Autorità portuale di Livorno-Piombino e Camera di commercio ri-

marrà il 34 per cento delle quote. Possibile che anche sulle crociere, la presenza seppure in minoranza dell'Autonomia Livorno-Piombino possa contribuire a mettere in moto sinergie importanti tra i due porti.

Con Guerrieri presidente, nel cda ci sono Maria Gloria Gianì, imprenditrice portuale e presidente del Propeller club, e Pierluigi Giuntoli, unico membro di nomina camerale.

Pur se la nomina dell'ex presidente dell'autonomia portuale è avvenuta da parte della gestione pubblica, viene dato

per scontato che Guerrieri non sarà un semplice traghettoatore, ma che guiderà la Porto Livorno 2000 anche nella prossima fase.

Luciano Guerrieri, 59 anni, è stato presidente dell'Autonomia portuale piombinese per due mandati, dal 2005 al 2013, ma è rimasto alla guida come commissario fino all'inizio di quest'anno. Giovannissimo entrò in consiglio comunale col ruolo di assessore all'ambiente (1980-85), quindi fu eletto sindaco nel 1995 ricoprendo quella carica per due mandati fino al 2004. (cloz)



Luciano Guerrieri, neopresidente di Porto Livorno 2000

Porto 2000 Guerrieri è presidente



Luciano Guerrieri

LIVORNO - Gli accordi erano in corso già da alcuni mesi, e lo stesso Massimo Provinciani, presidente "pro-tempore" della Porto 2000, aveva da tempo messo a disposizione per scritto la carica. Così martedì scorso l'assemblea della società che gestisce crociere e traghetti nel porto labronico ha confermato la nomina alla presidenza del dottor Luciano Guerrieri, già presidente e poi commissario governativo della disciolta Autorità portuale di Piombino. Il consiglio d'amministrazione sarà composto dal dottor Pierluigi Giuntoli, in rappresentanza del socio Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, e dalla dottoressa Gloria Giani Pollastrini, in rappresentanza dell'Autorità di sistema del

(segue a pagina 3)

Porto 2000 Guerrieri

Tirreno settentrionale.

Si chiude così un'altra delle questioni ancora aperte dopo la costituzione dell'AdSP e il diktat della riforma perché le stesse Autorità dismettano le società partecipate. Sul piano formale le cariche approvate martedì serviranno a gestire il traghettamento della Porto 2000 a società con maggioranza privata, sulla base della gara che ormai nella scorsa primavera ha visto la vittoria (provvisoria) della joint-venture tra il gruppo Onorato e il gruppo Msc. Una vittoria che deve ancora diventare definitiva in quanto sono in corso da mesi le verifiche di legge sulle società risultate al primo posto.

Crescono merci e passeggeri Con le nuove banchine navi con più concorrenza

«dettagli del Piano operativo triennale della nuova Authority»



di Francesco
IBEZZO PICCININ

La nuova Piano operativo triennale per cinque porti Bari, Brindisi, Manfredonia, Barietta, Monopoli. Per la prima volta dopo la nascita dell'Authority di sistema portuale dell'Adriatico meridionale arriva il "Poi" 2017-2019, che per lo scalo marittimo prevede interventi già in corso ma anche interessanti novità, non solo dal punto di vista infrastrutturale.

Partendo dalle specificità e dalla conformazione del porto inespugnabile, dalla multifunzionalità del molo, e dall'analisi dei flussi, in crescita costante negli ultimi anni sia sul fronte passeggeri che su quello merci, il piano fa il punto delle opere, realizzate e non, presenti nel 2015. All'appello mancano, in particolare, la colmata demaricata "Deposito costiero", da realizzare tra il molo Peliccioli e Costa Morena Est, e il molo di rifinitura per la protezione del cuneo del porto esterno, entrambi ancora in fase di progettazione e di verifica.

Altra opera contestata nel 2015, ma in via con una variante approvata "tappa" 11 anni fa, è quella dei nuovi accessi ai moli (esterno e interno) a un'Apollonia, ritenuta strategicamente strategica in quanto «la

satolazione degli spazi dedicati ai traghetti è ormai un dato incontrovertibile». Solo nell'ultimo anno, infatti, la merce in container in transito per il porto è aumentata del 26,7% mentre i passeggeri dei traghetti sono cresciuti dello 0,37.

Questa situazione, tra l'altro, crea «una difficoltà qualsiasi ad organizzare il piano degli ormeggi, tanto da rendere necessario l'utilizzo di altri spazi (vedi porto interno) non propriamente dedicati per i suddetti vetori. Si-

nizzazione ancor di più conclamata, se possibile, di recente, dalla temporanea dichiarata indisponibilità di due ormeggi a Punta delle Terracce per l'esecuzione di lavori urgenti di consolidamento strutturale della banchina ad essi affondate».

Si capisce bene, quindi, l'urgenza dell'esito di vedere realizzati i nuovi accessi. E nel frattempo, si legge sempre nel Poi, «non è da escludere la possibilità di riprendere lo studio già formulato in una precedente programmazione riferita al suo possibile «braccio» in corrispondenza del prolungamento di Costa Morena Ovest per consentire di aumentare il numero di navi da ormeggiare di punta in tutta sicurezza».



L'Authority di sistema portuale, tuttavia, fa sapere che l'utilizzo di fondi propri per l'infrastrutturazione dovrà essere ridotto al minimo, dunque l'ente «diverterà le risorse per la promozione di un partenariato pubblico-privato (ad hoc), in estrema sintesi, il rilascio di concessione andrà a costituire contropartita all'investimento del terminalista/armatore». Un'affermazione che potrebbe far ritenere non ancora tramontata, anzi, l'idea di una concessione delle banchine a Giamatti.

Grande attenzione sarà posta anche al miglioramento dei servizi al passeggero, «aspetto ancora critico per via soprattutto della mancata realizzazione del-

la stazione marittima di Punta delle Terracce». Sarà rivista completamente l'organizzazione dell'ingresso di Costa Morena Ovest ma soprattutto saranno creati spazi per i passeggeri Urbani in Albania. Altissimo infatti, data la lontananza dell'unico terminal e la mancanza della stazione, «i passeggeri della Stenget sono portati ad accamparsi nei pressi del varco e loro assegnato senza adeguate strutture di ricovero e di sosta».

Ma si torna a parlare, finalmente, anche della realizzazione della stazione marittima di Costa Morena Ovest, bloccata per anni dalle indagini della magistratura. La ripresa del procedimento, però, ha diversi proble-

mi dovuti alla necessità di aggiornamento del progetto, visto che le tecnologie e la normativa sono molto cambiate, nel frattempo. Ma è preciso intendersi dell'Authority «far sì che si avvii rapidamente l'esecuzione vera e propria della costruzione e vada finalmente il porto di una stazione che sappia rispondere compiutamente alle esigenze di servizio della comunità portuale brindisina e degli operatori e passeggeri, ormai da troppo tempo sacrificati».

Tempo anche per il pontile "petrolchimico" e Costa Morena Est e ritenuto di importanza fondamentale, perché consentirebbe la definitiva separazione dei traffici tra porto medio, con destinazione commerciale e traghetti, ed il porto esterno, con destinazione industriale. Il progetto definitivo è stato approvato da poco, per la precisione il 5 settembre scorso, e prevede una spesa di poco meno di 59 milioni, un paio in meno rispetto alla versione precedente. In quest'ottica si conferma la necessità del raddoppio del molo Peliccioli per il trasferimento del terminal galleggiante del porto medio, dove si trova oggi, allo spargente di Costa Morena Ovest.

Sul fronte retributivo, infine, confermata la strategia di contenimento del settore ferroviario, in fase di realizzazione da parte del Co-

L'AREA EX BRINDISI LAG

Ipotesi concessione per la colmata di Capobianco

«È stata sceltissima dalla Brindisi Lag perché proprio in quel punto sarebbe dovuto sorgere il rigassificatore progettato dalla società. Alla fine, però, a causa della mancanza del brindisino, oltre che delle lungaggini della magistratura, dell'opera non si è fatto più niente. La colmata di Capobianco, però, è ritenuta ed è sostanzialmente impossibile da rinviare».

E così, l'Authority di sistema portuale sta pensando alle varie possibilità di impiego per quell'area, che a questo punto non potrà ritenersi abbandonata ma dovrà comunque essere completata. Da chi?

«Una volta assunta la decisione circa la destinazione finale - si legge nel Piano operativo triennale dell'Authority - una via da non trascurare potrebbe essere rappresentata dal ricorso all'intervento di privati che, in cambio di una concessione della zona per un periodo rilevante e tale da consentire il ritorno degli investimenti, possano impegnare proprie risorse per completare l'infrastruttura e realizzare le sovrastrutture e gli impianti necessari per la gestione delle attività che sarà stata oggetto dell'iniziativa».

A TRE ANNI DAL NAUFRAGIO NÉ TRASFERIMENTO NÉ DEMOLIZIONE: LA PROCURA RISPINGE LA RICHIESTA DELL'ARMATORE

Norman Atlantic, il relitto resta ormeggiato nel porto

GIOVANNI LONGO

Non se ne parla neanche. Il Norman Atlantic per ora non può lasciare il porto. Sempre che sia nelle condizioni di potere navigare. E non si può neppure demolire. Più che le esigenze investigative (gli accertamenti di fatto sono ormai conclusi da tempo), lo impone la necessità di poter, in astratto, salire ancora a bordo della nave della morte. In qualsiasi momento. Anche nel corso del processo sulle cause del naufragio al largo delle coste albanesi. Indipendentemente da «quando» e «se» il processo dovesse essere disposto.

Si può riassumere così la posizione della Procura di Bari che ha rigettato l'istanza di dissequestro con allegato contratto di demolizione del relitto presentato dall'armatore Visentini. Con buona pace degli operatori del porto che da tempo lamentano quella presenza ingombrante all'interno di uno scalo che già soffre per spazi e numero di banchine. Da un lato le esigenze investigative. Dall'altro quelle turistiche o commerciali. Passa il tempo, ma il nodo resta sempre quello.

La nave, ormeggiata dinanzi al terminal crociere del porto di Bari dal febbraio 2015, è sotto sequestro probatorio. Il relitto deve restare a disposizione dell'autorità giudiziaria perché potrebbe essere necessario eseguire ulteriori accertamenti tecnici e nuovi accessi a bordo. Di qui il rigetto dell'istanza presentata dai difensori dell'armatore Carlo Visentini, gli avvocati Fulberto Palumbo e Pietro Palandrì.

Le indagini sul naufragio formalmente sono ancora in corso ma sul relitto, da giugno 2015 ad aprile 2017, è stato già eseguito un inchieste probatorio per accertare le cause dell'incendio e del successivo naufragio. La magistratura laziale ritiene che in futuro potrebbe ren-

dersi necessario fare altre verifiche e quindi la nave non può lasciare lo scalo barrese.

Nell'inchiesta, in cui si ipotizzano i reati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio plurimo e lesioni, oltre all'armatore e alle due società Visemar, proprietaria della nave, e la greca Anek, noleggiatrice del traghetto, sono indagate 15 persone: il comandante, gli amministratori della società Anek e alcuni membri dell'equipaggio. A coordinare le indagini della Capitaneria di porto, il più Ettore Cardinali e Federico Perrone. Capito. Dopo un incendio scoppiato a bordo, perirono la vita 11 persone e 18 sono ancora disperse. Era la notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014. Ormai quasi tre anni fa.

A questo punto, l'armatore potrebbe impugnarne con un reclamo il «no» della Procura. Sul piano penale, dunque, entro dicembre la partita potrebbe essere chiusa.

Parallelamente, però, è aperta un'altra partita che comunque dovrà sempre concludersi con l'ultimo sigillo posto dalla magistratura. Da «rimane, infatti, è allo studio la possibilità di trasferire il Norman Atlantic dalla banchina 12 dove è attualmente ormeggiata, alla banchina 30 dove creerebbe meno disagi agli operatori del porto. Una ipotesi caldeggiata non da oggi dalla stessa Autorità portuale del

Levante che punta a riavere a propria disposizione una banchina molto preziosa soprattutto per venire incontro alla domanda crescente delle navi da crociera. «Potrebbero ormeggiare contemporaneamente tre navi da crociera», conferma il presidente dell'Autorità portuale Ugo Patroni Griffi. Il macabro spettacolo che si presenta ai turisti che entrano nello scalo barrese non è certo un bel biglietto da visita. Visentini dicevano, da tempo ha chiesto alla Capitaneria di Porto quali sono le prescrizioni necessarie per spostare il Norman Atlantic da una banchina



BIGLIETTO DA VISITA Il relitto ormeggiato al terminal crociere

all'altra. Alcune sono state fornite, altre non ancora. «Chiederò alla Capitaneria che tempi occorrono per conoscere le ulteriori prescrizioni e all'armatore quanto ci vorrà per metterle in pratica». Fermo restando che l'ultima parola spetta sempre alla Procura e senza contare le enormi spese di giustizia per mantenere il relitto in porto, l'Autorità portuale confida che l'anno prossimo il Norman Atlantic lasci la banchina numero 12.

IL CASO A TRE ANNI DALLA TRAGEDIA CONSUMATASI IN ADRIATICO

Norman Atlantic, la Procura dice no al dissequestro



IL RELITTO Ormeggiato alle banchine delle navi da crociera

LONGOINI

A TRE ANNI DAL NAUFRAGIO NÈ TRASFERIMENTO NÈ DEMOLIZIONE: LA PROCURA RESPINGE LA RICHIESTA DELL'ARMATORE

Norman Atlantic, il relitto resta ormeggiato nel porto

GIOVANNI LONGO

Non se ne parla neanche. Il Norman Atlantic per ora non può lasciare il porto. Sempre che sia nelle condizioni di potere navigare. E non si può neppure demolire. Più che le esigenze investigative (gli accertamenti di fatto sono ormai conclusi da tempo), lo impone la necessità di poter, in astratto, salire ancora a bordo della nave della morte. In qualsiasi momento. Anche nel corso del processo sulle cause del naufragio al largo delle coste albanesi. Indipendentemente da «quando» e «se» il processo dovesse essere disposto.

Si può riassumere così la posizione della Procura di Bari che ha rigettato l'istanza di dissequestro con allegato contratto di demolizione del relitto presentato dall'armatore Visentini. Con buona pace degli operatori del porto che da tempo lamentano quella presenza ingombrante all'interno di uno scalo che già soffre per spazi e numero di banchine. Da un lato le esigenze investigative. Dall'altro quelle turistiche e commerciali. Passa il tempo, ma il nodo resta sempre quello.

La nave, ormeggiata dinanzi al terminal crociere del porto di Bari dal febbraio 2015, è sotto sequestro probatorio. Il relitto deve restare a disposizione dell'autorità giudiziaria perché potrebbe essere necessario eseguire ulteriori accertamenti tecnici e nuovi accessi a bordo. Di qui il rigetto dell'istanza presentata dai difensori dell'armatore Carlo Visentini, gli avvocati Filiberto Palumbo e Pietro Palandri.

Le indagini sul naufragio formalmente sono ancora in corso ma sul relitto, da giugno 2015 ad aprile 2017, è stato già eseguito un incidente probatorio per accertare le cause dell'incendio e del successivo naufragio. La magistratura barese ritiene che in futuro potrebbe ren-

dersi necessario fare altre verifiche e quindi la nave non può lasciare lo scalo barese.

Nell'inchiesta, in cui si ipotizzano i reati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio plurimo e lesioni, oltre all'armatore e alle due società Viseamar, proprietaria della nave, e la greca Anek, noleggiatrice del traghetto, sono indagate 15 persone: il comandante, gli amministratori della società Anek e alcuni membri dell'equipaggio. A coordinare le indagini della Capitaneria di porto, i pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano. Dopo un incendio scoppiato a bordo, persero la vita 11 persone e 18 sono ancora disperse. Era la notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014. Ormai quasi tre anni fa.

A questo punto, l'armatore potrebbe impugnare con un reclamo il «no» della Procura. Sul piano penale, dunque, entro dicembre la partita potrebbe essere chiusa.

Parallelamente, però, è aperta un'altra partita che comunque dovrà sempre concludersi con l'ultimo sigillo posto dalla magistratura. Da settimane, infatti, è allo studio la possibilità di trasferire il Norman Atlantic dalla banchina 12 dove è attualmente ormeggiata, alla banchina 30 dove creerebbe meno disagi agli operatori del porto. Una ipotesi caldeggiata non da oggi dalla stessa

Levante che punta a riavere a propria disposizione una banchina molto preziosa soprattutto per venire incontro alla domanda crescente delle navi da crociera. «Potrebbero ormeggiare contemporaneamente tre navi da crociera», conferma il presidente della Capitaneria di porto Ugo Patroni Griffi. Il macabro spettacolo che si presenta ai turisti che entrano nello scalo barese non è certo un bel biglietto da visita. Visentini, dicevamo, da tempo ha chiesto alla Capitaneria di Porto quali sono le prescrizioni necessarie per spostare il Norman Atlantic da una banchina



SIGLIETTO DA VISITA Il relitto ormeggiato al terminal crociere

all'altra. Alcune sono state fornite, altre non ancora. «Chiederò alla Capitaneria che tempi occorrono per conoscere le ulteriori prescrizioni e all'armatore quanto ci vorrà per metterle in pratica». Fermo restando che l'ultima parola spetta sempre alla Procura e senza contare le enormi spese di giustizia per mantenere il relitto in porto, il presidente della Capitaneria di Porto confida che l'anno prossimo il Norman Atlantic lasci la banchina numero 12.

Azienda "interdetta" Stop dell' Authority

Gioia Tauro L' **Autorità portuale** ha revocato le **autorizzazioni** a una ditta impegnata in subappalto nella realizzazione del nuovo terminal intermodale dello scalo marittimo. Si tratta della ditta di costruzioni "Perrone" e, secondo quanto comunica l' Authority, la misura è immediatamente esecutiva a seguito della notizia dell' informazione antimafia interdittiva, richiesta dalla stessa **Autorità**. L' iter è stato avviato dall' Ente, guidato da Andrea Agostinelli, che ha avanzato istanza specifica alla Prefettura.

«L' interdittiva antimafia - dichiara il commissario Agostinelli - costituisce una misura di tutela preventiva, nell' esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso cui l' **Autorità portuale** opera per garantire inequivocabilmente un' azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all' attività amministrativa dell' Ente».

Non a caso, l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, nell' aprile 2010, ha sottoscritto un protocollo di legalità con la Prefettura al fine di poter

adottare una politica preventiva antimafia. Un protocollo ritenuto necessario vista la convinzione che il contrasto del fenomeno criminale non possa essere affidato esclusivamente alle investigazioni penali «perché esse, per loro stessa natura - rileva Agostinelli - perseguono responsabilità connesse all' accertamento di fatti specifici e non sempre sono in grado di assicurare efficaci azioni preventive».

Attività preventiva, quindi, ritenuta fondamentale, considerati anche gli interventi strutturali ultramilionari messi in atto dall' Authority per il rilancio del porto ma che, a maggior ragione, necessitano di un controllo più incisivo per arginare qualunque tipo di ingerenza o tentativo di infiltrazione di imprese appaltatrici o subappaltatrici. Per rispondere a questa esigenza l' Authority ha richiesto, tramite l' apposita piattaforma informatica, informazioni relative alla ditta "Perrone". Si tratta, viene ribadito, di un' attività amministrativa preventiva che l' Ente svolge nei confronti di tutti i soggetti o le imprese coinvolti nelle commesse. Lo scorso 4 dicembre è stata revocata l' **autorizzazione**, rilasciata il 31 agosto, in attesa di ricevere l' informazione prefettizia. È stato, pertanto, revocato il nullaosta e, quindi, l' interdizione all' accesso del personale e dei mezzi riconducibili all' impresa Costruzioni in tutti gli **ambiti portuali** di competenza dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro.(f.a.)

Porti: interdittiva antimafia a ditta, stop accesso a Gioia

Revoca delle autorizzazioni allo svolgimento delle attività di nolo a caldo di mezzo d' opera e divieto di accesso in porto per la ditta Costruzioni Perrone che, in sub appalto, ha partecipato alla realizzazione del Nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro. E' la misura, resa immediatamente esecutiva, dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro in seguito, è scritto in una nota, "all' informazione antimafia interdittiva, richiesta dalla stessa **Autorità portuale**, quotidianamente impegnata a mantenere alto il rispetto della legalità in ambito **portuale**". L' iter, prosegue la nota, "è stato, infatti, avviato dall' Ente guidato da Andrea Agostinelli, che ha fatto specifica richiesta alla Prefettura di Reggio Calabria, al fine di dare fattivo riscontro all' esigenza che impone di escludere operatori economici o soggetti che possano ritenersi legati, sia pure indirettamente, ad ambienti criminali". "L' interdittiva antimafia - ha affermato il commissario Agostinelli - costituisce una misura di tutela preventiva, nell' esercizio delle funzioni di polizia e di sicurezza, contro le ingerenze del crimine organizzato nelle attività economiche e nei rapporti con le pubbliche amministrazioni e rappresenta lo strumento attraverso il quale l' **Autorità Portuale** opera per garantire inequivocabilmente un' azione intransigente nei confronti di qualsivoglia manifestazione o tentativo di ingerenza criminale in seno all' attività amministrativa dell' Ente". "Non a caso - prosegue la nota - l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, nel mese di aprile 2010, ha sottoscritto un protocollo di legalità con la Prefettura di Reggio Calabria al fine di poter adottare una politica preventiva antimafia, finalizzata alla rimozione degli ostacoli che il fenomeno mafioso interpone al libero esercizio dell' attività imprenditoriale e quindi alla libera concorrenza. Si tratta di un protocollo ritenuto necessario vista la convinzione che il contrasto del fenomeno criminale non possa essere affidato esclusivamente alle investigazioni penali, perché esse, per loro stessa natura, perseguono responsabilità connesse all' accertamento di fatti specifici e non sempre sono in grado di assicurare efficaci azioni preventive. Attività preventiva, quindi, ritenuta fondamentale, considerati altresì gli interventi strutturali ultramilionari, messi in atto dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro per il rilancio del porto, ma che, a maggior ragione, necessitano di un controllo più incisivo per arginare qualunque tipo di ingerenza o tentativo di infiltrazione di imprese appaltatrici o subappaltatrici. Per rispondere a tale esigenza l' Ente ha richiesto, tramite l' apposita piattaforma informatica, specifiche informazioni relative alla ditta Costruzioni Perrone,

-segue

operante in porto. Si tratta, del resto, di un'attività amministrativa preventiva che l'Ente svolge, quotidianamente, nei confronti di tutti i soggetti o le imprese coinvolti nelle commesse di competenza dell'Ente. Lo scorso 4 dicembre è stata, così, immediatamente revocata l'autorizzazione, che era stata rilasciata lo scorso 31 agosto, in attesa di ricevere l'informazione prefettizia, in base alla normativa vigente in materia e definita per effetto del combinato disposto dell'art. 105 del D. Lgs 50/2016 (e sue successive modifiche e integrazioni) e della determinazione n. 6/2013 dell'allora esistente **Autorità** per la Vigilanza sui contratti pubblici". È stato, altresì, concluso la nota, revocato il nulla-osta all'accesso al porto e ogni altro effetto giuridico del silenzio - assenso, formatosi sulle diverse istanze di subappalto e fornitura calcestruzzo. Di conseguenza, ne è quindi scaturita l'interdizione all'accesso del personale e dei mezzi riconducibili all'impresa Costruzioni Perrone in tutti gli ambiti **portuali** di competenza dell'**Autorità portuale** di Gioia Tauro.

AL CAPEZZALE DELLA CITTÀ MALATA Intervista con il presidente della Camera di Commercio che parla di porti, Zes e di tanto altro

Terapie d'urto per ricostruire l'economia

Blandina: «Bisogna far rete, si spendano le risorse dei Patti, noi pronti a far da Agenzia dello sviluppo»

Lucio D'Amico Spopolamento, desertificazione socio-economica, povertà.

Otto anni di crisi devastanti quasi come i bombardamenti degli aerei anglo-americani nel 1943. Eppure, non basta più fotografare la situazione, occorre convocare tutti, dotti medici e sapienti, al capezzale del malato in "coma profondo". E ci vogliono, assieme a prospettive di medio e lungo termine, immediate terapie d'urgenza.

- Presidente Ivo Blandina, dal report sul lavoro della Cisl e dal focus socio-economico della Cgil, si conferma l'esistenza quasi di uno "scenario bellico". Come ricostruire?

Come non farsi prendere dalla definitiva rassegnazione?

«Siamo in una fase decisiva.

Ognuno deve fare la propria parte. Io credo realmente a un patto sociale tra imprenditori, sindacati, istituzioni. E credo nel ruolo dell'Ente che presiedo, la Camera di Commercio, che il Governo Renzi avrebbe voluto smantellare e che oggi invece può assumere il ruolo di cabina di regia, può diventare quell'Agenzia di sviluppo di cui il territorio **messinese** ha disperato bisogno».

- Le cifre sono scoraggianti o dai dati in vostro possesso vi sono segnali che lasciano aperti spiragli di fiducia?

«I nostri numeri, in realtà, sono moderatamente positivi.

Se si guarda solo al numero di imprese che hanno cessato la propria attività negli ultimi tre anni, si arriva alla quota indicata dai sindacati, cioè a 5.300.

Ma si deve tenere conto anche delle nuove iscrizioni alla Camera di Commercio: nel 2015 c'è stato un saldo positivo del 5 per cento, il 2016 è stato un anno critico, ora più o meno si è stabili. Nell'ultimo trimestre, quello da settembre a novembre 2017, abbiamo avuto in totale 243 iscrizioni e 248 cessazioni. Certo, i fondamentali dell'economia sono ancora ai livelli di questi anni di crisi, l'edilizia che è un comparto vitale per la nostra economia e per l'occupazione non ha ancora dato segni di ripresa,

-segue

tutti i finanziamenti promessi con i vari Patti per Messina, per la Sicilia e per il Sud, di fatto è come se ancora non esistessero».

- Avete incontrato nei giorni scorsi il presidente della Regione Nello Musumeci e i nuovi assessori. Cosa avete chiesto per Messina?

«Abbiamo riscontrato grande attenzione e convergenza sui temi da portare avanti, anche se gli impegni vanno ovviamente tradotti in atti concreti.

Musumeci ha ribadito la volontà di difendere il ruolo dei porti di Messina e Milazzo e questo è, a nostro avviso, uno dei punti cruciali. Il mantenimento dell' Autorità portuale non è una semplice battaglia campanilistica, ma una delle chiavi di volta per il nostro futuro. È un passaggio imprescindibile. Lo Stretto è già un' Autorità di sistema in grado di competere su larga scala, l' accorpamento con Gioia Tauro è una scelta profondamente sbagliata. Difendere l' Authority significa anche aprire la strada alla possibilità, che oggi ci viene preclusa, di fruire dei benefici offerti con l' istituzione della Zona economica speciale. Al momento, siamo fuori dalle Zes ma nulla vieta che Messina e Milazzo possano rientrare, è solo una questione di volontà politica».

- Quali sono i settori sui quali puntare, quali linee strategiche su cui fondare il piano di rilancio di Messina e dell' area metropolitana?

«Innanzitutto bisogna fare rete. Questa è la cosa più importante. Tutto deve essere interconnesso. Infrastrutturazione, logistica, mobilità, da un lato. E dall' altro, idee, start-up, innovazioni tecnologiche. Non si può più ragionare e agire da soli. Messina deve guardare al futuro facendo in fondo quello che ha già fatto nelle sue epoche passate. Siamo una città di traffici e di mare. La cantieristica navale non è morta, come qualcuno pensava. Le aziende Intermarine-Rodriguez e Palumbo sono ancora in piedi, nonostante la crisi del settore. E l' Arsenal militare produce e dà lavoro. Dobbiamo inserire queste attività in una cornice riqualificata, il Patto per la Falce non può restare sulla carta, basta vedere dal mare cosa è la Zona falcata per Messina, cos' è il litorale di Maregrossa, quale importanza può avere la realizzazione della nuova via Don Blasco. Il porto di Tremestieri svolgerà una funzione essenziale, il porto storico sarà sempre più attraente per il traffico crocieristico ma bisogna dare alla città un volto dignitoso, non possiamo vergognarci nel vedere migliaia di turisti che vagano tra degrado e brutture di ogni genere. Milazzo e il pontile di Giammoro possono essere motori propulsivi per l' economia dell' intera Città metropolitana».

Vi proponete come Agenzia dello Sviluppo ma in un recentissimo documento lei, assieme agli altri presidenti degli Enti camerali, ha evidenziato l' insostenibilità economico-finanziaria delle Camere di Commercio siciliane. Non è una contraddizione?

«Abbiamo chiesto al Governo nazionale e a quello regionale di intervenire subito. I nostri sono gli unici Enti pubblici costretti a pagare le pensioni degli ex dipendenti caricandone l' onere sul bilancio corrente. Oggi Messina spende per le pensioni dei suoi ex lavoratori oltre 4 milioni di euro, abbiamo un deficit di 1 milione 330 mila euro. Rischiamo il default, di non poter più pagare gli stipendi e di non poter più erogare i servizi. Ed è assurdo nel momento in cui la Camera di Commercio può finalmente assolvere a un ruolo propositivo e decisivo per il rilancio economico del nostro territorio».

tutti i finanziamenti promessi con i vari Patti per Messina, per la Sicilia e per il Sud, di fatto è come se ancora non esistessero».

- Avete incontrato nei giorni scorsi il presidente della Regione Nello Musumeci e i nuovi assessori. Cosa avete chiesto per Messina?

«Abbiamo riscontrato grande attenzione e convergenza sui temi da portare avanti, anche se gli impegni vanno ovviamente tradotti in atti concreti.

Musumeci ha ribadito la volontà di difendere il ruolo dei porti di Messina e Milazzo e questo è, a nostro avviso, uno dei punti cruciali. Il mantenimento dell' Autorità portuale non è una semplice battaglia campanilistica, ma una delle chiavi di volta per il nostro futuro. È un passaggio imprescindibile. Lo Stretto è già un' Autorità di sistema in grado di competere su larga scala, l' accorpamento con Gioia Tauro è una scelta profondamente sbagliata. Difendere l' Authority significa anche aprire la strada alla possibilità, che oggi ci viene preclusa, di fruire dei benefici offerti con l' istituzione della Zona economica speciale. Al momento, siamo fuori dalle Zes ma nulla vieta che Messina e Milazzo possano rientrare, è solo una questione di volontà politica».

- Quali sono i settori sui quali puntare, quali linee strategiche su cui fondare il piano di rilancio di Messina e dell' area metropolitana?

«Innanzitutto bisogna fare rete. Questa è la cosa più importante. Tutto deve essere interconnesso. Infrastrutturazione, logistica, mobilità, da un lato. E dall' altro, idee, start-up, innovazioni tecnologiche. Non si può più ragionare e agire da soli. Messina deve guardare al futuro facendo in fondo quello che ha già fatto nelle sue epoche passate. Siamo una città di traffici e di mare. La cantieristica navale non è morta, come qualcuno pensava. Le aziende Intermarine-Rodriquez e Palumbo sono ancora in piedi, nonostante la crisi del settore. E l' Arsenal militare produce e dà lavoro. Dobbiamo inserire queste attività in una cornice riqualificata, il Patto per la Falce non può restare sulla carta, basta vedere dal mare cosa è la Zona falcata per Messina, cos' è il litorale di Maregroso, quale importanza può avere la realizzazione della nuova via Don Blasco. Il porto di Tremestieri svolgerà una funzione essenziale, il porto storico sarà sempre più attraente per il traffico croceristico ma bisogna dare alla città un volto dignitoso, non possiamo vergognarci nel vedere migliaia di turisti che vagano tra degrado e brutture di ogni genere. Milazzo e il pontile di Giammoro possono essere motori propulsivi per l' economia dell' intera Città metropolitana».

Vi proponete come Agenzia dello Sviluppo ma in un recentissimo documento lei, assieme agli altri presidenti degli Enti camerali, ha evidenziato l' insostenibilità economico-finanziaria delle Camere di Commercio siciliane. Non è una contraddizione?

«Abbiamo chiesto al Governo nazionale e a quello regionale di intervenire subito. I nostri sono gli unici Enti pubblici costretti a pagare le pensioni degli ex dipendenti caricandone l' onere sul bilancio corrente. Oggi Messina spende per le pensioni dei suoi ex lavoratori oltre 4 milioni di euro, abbiamo un deficit di 1 milione 330 mila euro. Rischiamo il default, di non poter più pagare gli stipendi e di non poter più erogare i servizi. Ed è assurdo nel momento in cui la Camera di Commercio può finalmente assolvere a un ruolo propositivo e decisivo per il rilancio economico del nostro territorio».

Giro di mazzette a Palermo, tutti gli indagati

Queste le persone indagate per corruzione nell' ambito dell' inchiesta della Procura di Palermo su un giro di corruzione nel rilascio di abilitazioni professionali per il personale marittimo imbarcato su navi mercantili e da crociera: Giovanni Paterna, 75 anni, capitano superiore di lungo corso, Francesco De Santis, 50 anni, imprenditore titolare di un centro di formazione, Alessandra Schirò, 61 anni, docente dell' istituto nautico di Palermo, Leonardo Busalacchi, 68 anni, impiegato civile all' Ufficio Direzione Marittima della Capitaneria di Porto di Palermo, oggi in pensione e Francesco Giuseppe D' Anniballe, 72 anni, direttore di macchina e sindacalista. Per tutti sono stati disposti gli arresti domiciliari. Il divieto di dimora nel comune di Palermo è stato notificato, invece, a Giuseppe Tarantino, 61 anni, direttore di macchina, Antonio Lupo, 61 anni, ex maresciallo luogotenente del Corpo delle Capitanerie di Porto oggi in pensione, Giosuè Messina, 53 anni, capitano di vascello del Corpo delle Capitanerie di Porto, Flavio Gambino, 32 anni, sottotenente di Vascello Corpo del Corpo delle Capitanerie di Porto. Dovranno presentarsi alla polizia giudiziaria, infine, Caterina Morello, 27 anni, dipendente del centro di formazione De Santis, Annarita Iadanza, 39 anni, docente all' istituto nautico di Palermo, Alessandro Sofia, 50 anni, docente dell' Istituto nautico di Palermo.

ALESSANDRO SOFIA

Parla il presidente dell' autorità della Sicilia Occidentale

Porti in alto mare

Per Monti Palermo fattura solo 9 milioni all' anno mentre servirebbero investimenti per 200. A Trapani e Porto Empedocle si parte da zero e il ruolo futuro di Termini Imerese. Nel 2018 sono previsti i primi interventi nelle strutture

Il porto di Palermo «sembra quello di Tunisi del 1970, fattura appena 9 milioni l' anno» e per rilanciarlo «servirebbero investimenti per quasi 200 milioni», più un' altra decina per i porticcioli turistici. Il porto di Trapani «ha un piano regolatore del 1960 e per aggiornarlo ci vogliono otto anni». Ma soprattutto è fondamentale che ci sia sinergia tra le istituzioni e che i territori mettano da parte ogni forma di campanilismo». Non è rosea la condizione dei porti dell' isola che il presidente dell' autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, ha tracciato nel corso di un forum organizzato dall' Itaipress. Dell' Autorità fanno parte Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, in provincia di Agrigento.

Al suo arrivo la scorsa estate in Sicilia, fresco di nomina del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, Monti si sarebbe aspettato di trovare, per Palermo e Termini, «una pianificazione, una progettazione, invece siamo di fronte all' esatto opposto. L' unico documento sul quale siamo stati in grado di lavorare è stato lasciato dal presidente Bevilacqua: il piano regolatore di sei anni fa».

A Trapani e Porto Empedocle, se possibile, la situazione è anche peggiore: «Lì stiamo partendo davvero da capo. Ci aspetta un lavoro imponente e immane, abbiamo ereditato strutture nelle quali non c' è nulla». L' isola paga lo scotto di ritardi logistici e mancati investimenti e così accade che nel 2017 Palermo si ritrovi con un' infrastruttura «inadeguata ad accogliere le pressanti sfide del mercato» a causa di una lunga teoria di problemi: «È senza strutture ricettive, con l' unico molo degno di tal nome sotto sequestro, con i lavori alla stazione marittima iniziati quattro anni fa, poi sbloccati e ad oggi fermi al 4% di quanto previsto nel capitolato di gara e con una situazione di conflitto dovuta alla commistione tra il traffico merci e quello passeggeri, tra la cantieristica e il traffico dei contenitori». Eppure «le potenzialità ci sono» e i porti possono diventare un volano di sviluppo anche al Centrosud. Basti pensare che nella sua precedente esperienza a Civitavecchia «ho preso un piccolo porto che faceva 200 milioni di fatturato e l' ho portato a 1 miliardo e 200 milioni», ha ricordato Monti, «c' erano 700 lavoratori e ora ce ne sono 6.800 con contratto a tempo indeterminato. L' organico del porto di

Palermo ancora me lo stando dando, a spanne ci sono 350 lavoratori esclusi i cantieri».

Idee chiare sulla quinta città d' Italia: l' obiettivo primario è porre fine al «disordine generalizzato» e alla «confusione urbanistica» incentivando il turismo. Tre gli interventi chiave. La transazione tra l' Autorità di Sistema Portuale e il Provveditorato alle Opere Pubbliche dovrebbe portare al dissequestro del molo Vittorio Veneto dopo i sigilli apposti un anno fa dalla magistratura per rischio crollo. A quel punto «potremo iniziare i lavori della stazione marittima e la collocazione di bitte e servizi per fare attraccare le navi che oltrepassano i 300 metri di lunghezza». Inoltre, a breve «uscirà un concorso internazionale di idee con tempi rapidi, quattro mesi, per la progettazione definitiva ed esecutiva di due stazioni marittime. Una sarà collocata sul molo Sammuzzo che dovrà servire, assieme a quella sul molo Vittorio Veneto, il mercato delle crociere. L' altro terminal sarà sulla banchina Piave dove oggi sono situati i sili del grano», che saranno demoliti previo accordo con il concessionario: per Monti la loro presenza «non è più giustificata» dai quantitativi di prodotti cerealicoli che arrivano al porto di Palermo (50 mila tonnellate contro le 100-150 mila del passato) e i sili «sono una struttura brutta che rovina lo skyline». I prodotti cerealicoli verranno spostati a Termini Imerese, dove «verrà fatta una struttura che non sarà un silo ma un magazzino piano».

Sulla banchina Piave «ci sarà un unico terminal polifunzionale» con «un piano terra» con gli uffici e le attività portuali e «un altro piano che scende verso la città da restituire ai palermitani, che potranno così arrivare lungo la passeggiata del porto senza entrare nella zona della security». Tempi rapidi per l' abbattimento dei sili: «Se non dovessero iniziare entro gennaio con i lavori di demolizione procederò con la revoca della licenza quadriennale, ma spero che non si arrivi a questo». Terzo, i progetti finanziati dai fondi Pon per circa 120 milioni: dragaggio dei porti di Palermo e Termini Imerese e, solo nel capoluogo, protezione a mare del porto e telecontrollo. «Palermo ha un problema da risolvere con il fondale. Il gigantismo navale ormai tocca anche le navi da crociera di nuova generazione che superano spesso i 300 metri». Si lavora anche sul fronte del cantiere navale: l' obiettivo è adeguarlo per consentire la costruzione delle grandi navi di nuova generazione «ma servono almeno 70 milioni». Restando a Palermo, via libera alla riqualificazione dei porticcioli turistici nelle borgate marinare, «come l' Acquasanta e la Marina di Villa Igea, l' Arenella e la Cala con la demolizione delle due gru alle spalle del molo trapezoidale. Questi sono gli interventi già in cantiere, siamo alle procedure di gara. Il primo intervento esecutivo di riqualificazione sarà appaltato entro il mese di gennaio a Sant' Erasmo». La querelle giuridica che si è trascinata per anni con l' amministrazione del capoluogo siciliano sulla gestione dei porticcioli turistici, dunque, «è conclusa. Abbiamo trovato subito comunione d' intenti e firmato un protocollo d' intesa con il Comune che ha eliminato il contenzioso. Il Comune non ha fatto ricorso al Cga e abbiamo definito che, d' accordo con loro, ogni riconnessione urbana dei porticcioli con la città sarà oggetto di discussione. Per Sant' Erasmo investiremo 3 milioni di euro, 2 milioni per l' Acquasanta e un altro paio di milioni per l' Arenella. Con la demolizione delle gru alla cala arriviamo a una decina di milioni». Diverso il discorso per Termini Imerese, «una meravigliosa cattedrale nel deserto, cioè un porto che può dire tanto in termini di traffico merci» ma che «non ha i fondali adeguati». L' idea è di spiegare agli armatori «che portare le merci a Termini conviene». Spesso, infatti, «i mezzi pesanti che arrivano a Palermo non servono la città e il suo hinterland ma vanno fuori Palermo, verso altre province». Ma a Termini «appena esci sei subito su un' autostrada che ti collega con il resto della Sicilia mentre a Palermo sei inchiodato dentro la città».

Sarebbe un modo per liberare il capoluogo «dalla schiavitù dei camion in coda, specie d' estate». Difficoltà simili a Porto Empedocle e Trapani.

«Il porto di Porto Empedocle si affaccia su una meraviglia, che sono la Scala dei Turchi e la Valle dei Templi» ma lo scalo «ha bisogno di un intervento massiccio. Se riusciamo a mettere qualche struttura ricettiva e riusciamo a far conoscere questa realtà, poi potremo capire quali navi potrebbero arrivare». Ci sono navi da crociera più piccole «che cercano nuove mete» e che potrebbero individuare una nella città empedocline, già dall' anno prossimo: «Cercheremo di avere una trentina di attracchi di navi più

-segue

piccole. Ne arriverà più probabilmente la metà ma già questo sarebbe un elemento di straordinaria ricchezza». A Trapani, detto del suo piano regolatore portuale vecchio di quasi 60 anni, «bisogna adeguare la stazione marittima, ne ho già parlato con il commissario».

Poi un appello al governatore Nello Musumeci: «Mi ha già mandato un segnale importantissimo chiamandomi dopo le elezioni. Le tre autorità portuali dell' isola devono incontrarsi al più presto intorno a un tavolo con la Regione per fare una cabina di regia per lo sviluppo della portualità dell' isola». Occhi puntati anche sul «fortissimo ritardo nell' istituzione delle Zone economiche speciali», che «rappresentano l' altra grande, vera sfida che questa regione ha di fronte».

(riproduzione riservata)

ANTONIO GIORDANO

Via libera al decreto «Zes» sgravi in un'area di 30 km

Zone economiche speciali, l'ira dei pugliesi: noi penalizzati



BRINDISI Una immagine dall'alto del porto di Brindisi

Il decreto attuativo per le zone economiche speciali, approvato dal Parlamento nell'ambito del decreto Mezzogiorno, fa saltare su tutte le furie deputati e consiglieri regionali pugliesi. Alla Puglia, infatti, viene riconosciuta come «zona franca», ovvero beneficiaria di particolari vantaggi fiscali ed incentivi, un'area di appena 30 chilometri quadrati che la regione dovrà dividere tra due porti «scor», cioè quelli ritenuti strategici nell'ambito della rete transeuropea delle Zes. Una superficie che, per altre regioni, è stata riconosciuta in presenza di un solo porto «scor».

«Per me è ho messo in guardia i rischi alla decisione di raddoppiare in Puglia le aree Zes. Non ci vuole un premio Nobel per la economia - attacca ora Gianfranco Chiarrelli, parlamentare del Dc - per comprendere che se raddoppi i beneficiari ma mantieni costante il beneficio, alla fine ognuno avrà esattamente la metà dell'intera dotazione. Il decreto attuativo per la Zes dice proprio questo. E, ancora una volta, siamo di fronte ad un chiaro contrasto tra correnti del Partito Democratico». Quanto a Taranto, lamenta, è ormai «consolidata la strategia del governo: da un lato proclami, promesse, annunci, dichiarazioni di grande interesse; dall'altro, in concreto, continue penalizzazioni».

«Doveva essere un'occasione per il Sud e la Puglia in particolare. La Regione era pronta per la realizzazione del Piano Strategico, e invece con una puntualità esasperante e sospetta è arrivata la doccia fredda», attacca il vicepresidente

del consiglio regionale Peppino Longo, che chiede di rivedere i criteri adottati dal governo. «È un'assurda politica che invece di rilanciare l'economia del Mezzogiorno, sembra volerla penalizzare non tenendo in alcun conto né la condizione di svantaggio competitivo della Regione interessata, né le sue potenzialità di sviluppo da associare alla istituzione di una Zes, né il dato infrastrutturale complessivo in cui la



REGIONE Gianfranco Chiarrelli

REGIONE Peppino Longo

Regione versa - né il tessuto economico locale, né, ancora, il livello di benessere. Né infine la peculiarità della Puglia che guarda ai mercati del Sud e dell'Oriente». Le aree per le Zes vanno intese «come aree geograficamente limitate e chiaramente identificate, nelle quali le imprese potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo territoriale (credito d'imposta per investimenti fino a 50 milioni di euro e semplificazioni amministrative per favorire gli investimenti). Il fine - ri-

corda il consigliere regionale Gianni Stea - è quello di rafforzare la rete portuale presente nelle regioni del Sud in modo da affidare loro un ruolo centrale nel processo di ripresa delle economie del Mezzogiorno. Purtroppo i fattori individuati sono esclusivamente quelli della superficie territoriale e della densità demografica regionale, fattori che se non uniti ad altri criteri penalizzeranno proprio quel Sud che avrebbe dovuto trarre beneficio dalle Zes, a cominciare dalla Puglia e dalla Sicilia». Gianna la legislatura ormai alla fine, «siamo in forte ritardo, con il rischio concreto che tutti questi buoni propositi restino tali. Inoltre nel Dpcm non si tiene conto delle specificità della Puglia. Appare necessario rivedere i criteri utilizzati e soprattutto fare presto, anche tenendo conto - aggiunge Stea - che per noi diventa fondamentale una zona economica speciale che, individuata di concerto con la Regione Basilicata, faccia parte di un progetto sfruttando la rete portuale (in particolare di Bari, Brindisi e Taranto), la rete stradale di collegamento e di conseguenza le attività produttive insediate nei territori dell'Alta Murgia con il coinvolgimento ad esempio di tutte le aziende manifatturiere e dell'agroalimentare. In caso contrario i Paesi transfrontalieri assorbiranno tutti i traffici da e verso il Nord, da Oriente ad Occidente, da e verso il Mediterraneo, escludendo definitivamente la possibilità per il Mezzogiorno d'Italia, ed in particolare per la Puglia e la Basilicata, di recuperare valore aggiunto nella produzione e nel trasporto di tali merci».

Interrogazione dei consiglieri 5stelle «Amianto, pronto il censimento?»

Autodenucia sulla presenza di materiali contenenti amianto, la Puglia ancora indietro. Per sapere lo stato dell'arte del censimento previsto dal piano regionale amianto, i consiglieri regionali del Movimento 5 Stelle Antonio Trevis, Antonella Laricchia e Cristian Casali hanno depositato un'interrogazione indirizzata all'assessore all'Ambiente Filippo Caracciolo. L'amianto costituirà un problema ancora a lungo: secondo le stime il picco di incidenza e mortalità tra gli esposti ai materiali contenenti amianto usati, è atteso per il 2015-2020 quando sarà trascorso il lungo periodo di latenza del tumore asbesto-correlato, il mesotelioma pleurico. La Regione Puglia ha effettuato una mappatura delle coperture in amianto col sistema di ripresa MIVIS (Multispectral Infrared e Visible Imaging Spectrometer). In totale sono stati coperti 1.932.671 ettari di terreno corrispondente all'intera regione Puglia. «In vista della prossima scadenza del termine, ulteriormente prorogato al 21 aprile 2018 per la conclusione dell'attività di censimento attraverso autonotifica», i 5 Stelle chiedono di sapere se la Regione abbia già provveduto a individuare tutti gli strumenti atti a pubblicizzare adeguatamente tale censimento. «Vorranno sapere - proseguono - se siano state previste adeguate risorse finanziarie e interventi volti a istituire idonei programmi di sorveglianza sanitaria dei lavoratori esposti e dei soggetti con mesotelioma maligno dovuti ad esposizione extralavorativa e se, al contempo, siano già state individuate adeguate risorse da destinare all'istituzione del Fondo regionale in favore dei colpiti o/o deceduti per neoplasie da asbesto contratte per motivi non riconducibili all'ambiente di lavoro».

Decreto Zes, la Puglia corre ai ripari

Zone economiche speciali in un raggio di 30 km, Mazzarano convoca tutti a Lecce

Monta la polemica sulla perimetrazione decisa nel Decreto Sud (30 km di aree con agevolazioni fiscali) attorno al due parti «core» della Puglia. E, dopo gli appelli bipartisan lanciati da parlamentari e consiglieri regionali, l'assessorato regionale allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano, ha deciso di convocare un incontro con i rappresentanti istituzionali, imprenditoriali e sindacali mercoledì prossimo, alle 15.30, presso la sede della Regione a Lecce. L'obiettivo è discutere con tutti i soggetti che intendono presentare proposte sulla incidenza del Salento nella costruzione Zona Economica Speciale (ZES) Adriatica.

«Dal primo momento abbiamo ritenuto imprescindibile nella azione di governo - spiega - intraprendere un percorso condiviso e partecipato affinché le Zone Economiche Speciali diventassero una vera opportunità per i territori che sono i veri protagonisti delle politiche di sviluppo di cui la Regione Puglia assume il ruolo strategico di coordinamento. Per questo abbiamo costituito i gruppi di lavoro, quello latico e quello Adriatico - aggiunge l'assessore - raccogliendo suggerimenti e progetti, che saranno accolti nel Piano di sviluppo strategico delle due Zes pugliesi. Ora serve un sforzo corale affinché la grande mole di



ASSESSORE Michele Mazzarano

lavoro svolto non venga disattesa e le aspirazioni dei territori non vengano meritate». Oggi, infatti, anche il parlamentare Ludovico Vico si mobilita, a Taranto, convocando una conferenza stampa in merito alle novità previste dal Dpcm approvato nei giorni scorsi dal governo.

«No a bandiere ideologiche o beghe di partito che possono compromettere lo sviluppo del nostro territorio. Sulla Zona Economica Speciale dice Domenico De Mascellis, consigliere regionale di Forza Italia - pare che la Regione sta mettendo in atto l'ennesimo braccio di ferro dopo un inspiegabile dietrofront del governo nazionale che aveva promosso due Zes alla Puglia. Ed oggi temiamo scoperta dei soli 30 chilometri quadrati di area individuabile per la nostra Regione. Senza considerare le difficoltà in cui versa la Puglia, ma al contempo senza dare il giusto peso ai nostri preri di rilevanza assolutamente strategica. Il tutto mentre la crisi attanaglia le imprese e le Zes potrebbero concretamente rappresentare un'occasione di rilancio produttivo ed industriale. Ci auguriamo che non si faccia perdere un treno al nostro territorio, sacrificandolo ancora una volta sull'altare della guerra interna al Pd».

Come in Cina e in Polonia In Italia stanziati 200 milioni di euro

Una zona economica speciale (Zes) è una regione geografica dotata di una legislazione economica differenziata dalla legislazione in atto nella nazione di appartenenza. Le zone economiche speciali vengono solitamente create per attrarre maggiori investimenti stranieri. Zone economiche speciali sono state create in diversi paesi tra i quali: Cina, India, Giordania, Polonia, Kazakistan, Filippine, Corea del Nord e Russia. I provvedimenti prevedono l'istituzione delle Zes, che potranno contare su una fiscalità agevolata. A questo scopo saranno stanziati 200 milioni di euro, 40 da destinare alle politiche attive del lavoro e 160 per finanziare il sostegno amministrativo agli enti locali. Le zes, saranno gestite da un comitato d'indirizzo. Ogni regione avrà la possibilità di proporre l'istituzione di una o due zone speciali dove verranno applicate procedure semplificate e regimi particolari oltre a benefici fiscali per le imprese.

DOPO L'ALLARME DELLA SLC-CGIL

Call center, la rivolta dei parlamentari pugliesi «Così il governo favorisce la delocalizzazione»

Emendamento alla legge di Stabilità, insorgono i deputati Pd e Art. 1

Sopprimere l' Art.1 comma 619 della Legge di Stabilità. A chiederlo è il deputato Pd Dario Ginefra, spiegando che «tale comma, se approvato, determinerebbe una modifica all'art 24bis del decreto legge 22 giugno 2013 n. 83 stravolgendolo il senso di quel provvedimento così luttuosamente costruito con i sindacati per limitare

le delocalizzazioni delle attività di call center». L'emendamento del parlamentare Pd arriva dopo l'allarme lanciato dalla Slc Cgil sulla possibile delocalizzazione dei call center dalla Puglia. L'art 24bis del 2012, invece, emette in campo ai cuni importanti strumenti per regolare il settore dei call center: in particolare prevedendo alcuni ob-

blighi in capo a committenti e outsourcing. Sono decine di migliaia - spiega Ginefra - i lavoratori e le lavoratrici di call center impiegati in Italia. Dobbiamo combattere la delocalizzazione all'estero».

Chiede il ritiro dell'emendamento presentato dal governo che favorisce la delocalizzazione anche Donatella Duranti, deputata tarantina di Articolo uno - Movimento Democratico e Progressista. La revoca dell'obbligo per le aziende che svolgono attività di call center in house di informare preliminarmente il cliente sul Paese dal quale l'operatore sta chiamato, questa la tesi, spingerà le grandi compagnie a delocalizzare i servizi e i relativi dipendenti. «In commissione e in Aula - dice Duranti - faremo di tutto per impedire un pericoloso quanto ingiusto passo indietro rispetto alla normativa vigente. Mi unisco all'appello del sindacato, prosegue, rivolto a tutti i parla-



ART. 1-MDP Donatella Duranti

mentari pugliesi affinché si riesca a trovare una maggioranza più ampia possibile in grado di bloccare questa operazione. Faremo fino in fondo la nostra parte: è inaccettabile che si decida di peggiorare le condizioni di lavoro e le tutele conquistate con sacrifici e lotte in un settore così importante e che, in particolare nella provincia di Taranto, riguarda migliaia di dipendenti».

L'emendamento del governo, recata Renato Parrini, consigliere regionale del DdP, «favorisce quei call center che operano sfruttando i lavoratori e, come usualmente, penalizza le aziende che hanno scelto di adeguarsi alle leggi garantendo i diritti a chi opera in questo settore. Taranto in particolare non può rischiare di affrontare la crisi dei call center che ad oggi ancora garantisce migliaia di persone tra stabilizzati, collaboratori ed interni. Già abbiamo il dramma dei lavoratori Iva, dirette e indotte, francamente una nuova enorme vertenza la città non potrebbe reggerla. Ecco perché di questo emendamento ho informato l'assessore Regionale al Lavoro, Sebastiano Leo, voglio conoscere la sua posizione e spero urgentemente un dibattito affinché la Regione Puglia abbia una voce unica e compatta».

Se continua così, Brindisi sarà buttata fuori anche dalla Zes

Mentre tra pizzette, inaugurazioni, liste di tecnici da candidare e rogiti notarili si consumano i riti della politica brindisina, altrove si assumono decisioni che potrebbero segnare il futuro del lavoro e dello sviluppo della città. Non ci si trova solo di fronte ad un problema di scarsa attenzione per le partite che contano davvero: piuttosto, è il timore, si è in presenza di un autentico, ennesimo, caso di incomprendimento di ciò che accade, che potrebbe risultare fatale.

Cosa sono le Zes

La questione sul tappeto è quella delle Zone economiche speciali che, in poche parole, sono opportunità offerte dall'Unione Europea ad aree portuali particolarmente vocate ad attirare gli investimenti di imprese nazionali ed estere grazie ai loro collegamenti con la rete dei trasporti transeuropea, la disponibilità di spazi negli stessi porti e di aree retroportuali e industriali da destinare alla logistica delle merci.

Le imprese che investiranno nelle Zes otterranno importanti agevolazioni fiscali e autorizzative, e crediti di imposta proporzionali all'entità degli investimenti. Ciò vale anche per le imprese già insediate. E' importante sottolineare che gli investitori sono obbligati ad operare nella Zes per almeno cinque anni.

In Italia l'operazione Zes è concentrata sulle regioni meridionali e le isole. Tra queste c'è la Puglia. Considerando che gli investimenti del governo avverranno nell'arco temporale 2018-2020, il porto che sembra presentare immediatamente le caratteristiche richieste dai regolamenti europei per l'istituzione di una Zona economica speciale è quello di Brindisi.

Porto che dispone di una vasta area destinata alle merci da poco ultimata (Costa Morena Est), di un già esistente collegamento con la rete ferroviaria nazionale e di una nuova bretella in fase di realizzazione, di un collegamento rapido con la rete stradale (attraverso le statali 379 e 7), di un aeroporto ben attrezzato attiguo alla stessa area portuale, di terreni industriali già liberati dal vincolo delle bonifiche. Senza dimenticare che è compreso nel Corridoio 8 e che si lavora in sede di Parlamento europeo per l'estensione del Corridoio Baltico-Adriatico sino a Brindisi.

Logiche politiche e logiche economiche

Ma cosa è accaduto invece. L'orientamento iniziale stabilito dal governo e dalla Regione è quello di istituire in Puglia due Zone economiche speciali, una a Taranto e una a Bari, porti dove i progetti di realizzazione di nuove aree per la logistica portuale non sono ancora stati realizzati. Brindisi, per evitare clamorose e incomprensibili esclusioni preliminari, è stata aggregata come estensione alla Zes di Bari, che è un porto con volumi di passeggeri superiori di molto a quello di Brindisi, ma non certo per movimentazione delle merci.

Il paradosso economico – all'autolesionismo dei maneggi della politica giungeremo tra breve – di tale scelta è venuto a galla pochi giorni fa, esattamente il 6 dicembre, in sede di Conferenza Stato-Regioni, quando è stata presentata la bozza del decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri in cui si stabilisce che per le Zes della Puglia il totale degli ettari utilizzabili e destinabili è 30.

E' insorto, almeno sulla stampa, l'assessore regionale allo Sviluppo economico, il tarantino Michele Mazzarano, che ritiene insufficiente e inappropriato tale limite, che imporrebbe una estensione di 15 ettari per la Zes ionica (Taranto), e altrettanti per quella adriatica (Bari-Brindisi). Su una cosa ha ragione: anche il governo sbaglia legando l'estensione delle Zes alla densità demografica regionale e all'estensione territoriale.

Ciò vuol dire che a Roma ancora non sanno quale strategia adottare per i traffici marittimi, e che la burocrazia (proprio quella che si vorrebbe abbattere per favorire gli investimenti) prevale ancora sulle logiche economiche.

Chi rischia di rimetterci la pelle in questo gioco

Se la partita si deve giocare, tuttavia, con queste regole, cosa farebbe un governo regionale che guarda all'interesse reale della Puglia, e che considera pochi 30 ettari per due Zes? Dovrebbe rendersi conto che tutto va concentrato su un solo porto: la Zes per definizione è appunto una zona, non una regione economica speciale. E l'unico porto pronto è quello di Brindisi.

Ma sappiamo che politicamente Brindisi è debolissima (volevano sbattere fuori dal tavolo per la Zes adriatica anche la sua Camera di Commercio). Alla fine ci rimetterà le penne, vaso di coccio tra vasi di ferro, e addio sogni di gloria e chiacchiere sulla carta, ai convegni e ai microfoni delle tv locali, se non si uniranno tutte le energie, dal centrodestra al centrosinistra, lasciando perdere pizette e tagli del nastro e pensando al rischio di imboccare un futuro che promette tempesta.

Non si tratta di fare una battaglia campanilistica (queste accuse potrebbero arrivare da chi in realtà pensa davvero solo al proprio territorio, come ha fatto sino ad ora), ma di difendere la strada più giusta per la Puglia dal punto di vista strategico. Il timore però è che la rappresentanza politica locale, molto impegnata attualmente a cercarsi un posto sicuro per il rinnovo del Parlamento come del resto quella delle altre province pugliesi, sia appunto distratta dai rischi insiti nei nuovi meccanismi elettorali.

Zes, Tap e crisi possibili

L'esatto contrario, per ciò che riguarda Brindisi, di ciò che si dovrebbe fare al cospetto del molto probabile, non lontano ridimensionamento del polo energetico, dei fatturati del porto (crollo del traffico del carbone), di possibili disimpegni futuri anche da parte di Eni. Quali alternative costruire per il lavoro e le imprese? Su questo si dovrebbero confrontare gli aspiranti ad un incarico parlamentare, con idee concrete.

Invece sta passando come sempre sottotraccia l'eliminazione dal campo di gioco del porto e della città di Brindisi. Per Michele Emiliano, Brindisi serve solo a costruire una assai improbabile rappresentazione elettorale dell'alternativa all'approdo del gasdotto nel Salento. Per chi non lo avesse ancora capito, questa città e il suo destino, e la stessa sorte del Pd locale, sono considerati scarificabili al cospetto della partita elettorale nel Salento.

La stessa cosa vale però anche per le altre forze politiche: il centrodestra barese e tarantino, e persino alcuni consiglieri regionali della nuova formazione Liberi e Uguali sono impegnati di fatto su posizioni simili a quella di Emiliano e della sua giunta, come nel caso della partita propagandistica per l'Aeroporto di Grottaglie e il gasdotto Tap.

Si continua a vendere fumo

A ciò, questione strettamente collegata a quella della Zes, si aggiungano gli orientamenti dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale. Si vorrebbe avere la certezza che sia entrato bene in mente a tutti che se fino a pochi mesi fa l'authority portuale era considerata un "bancomat clientelare" anche per la politica locale, che in 20 anni ha avallato scelte a dir poco disastrose in cambio del solito piatto di lenticchie, oggi si rischia l'oblio.

Senza un nuovo Piano regolatore portuale non si può piantare neppure un chiodo, sulle banchine di Brindisi, e che i tempi di una variante sono paragonabili a quelli dell'iter di un Prp. Di quale sviluppo parliamo allora, se Brindisi sarà fatta fuori dalle Zes e non avrà in tempi rapidi il nuovo strumento urbanistico che le consenta di stare comunque sui mercati?

Ma nessuno si chiede come mai l'assessore Giuseppe Mazzarano, reduce dalla Conferenza Stato-Regioni dove gli hanno detto che per le Zes Puglia ci sono solo 30 ettari, convoca ugualmente per il 16 dicembre a Lecce le forze sociali per discutere del presunto piano strategico delle Zes pugliesi? Cosa c'entra la provincia di Lecce con la Zes. A Roma hanno detto 30 ettari, non trentamila o trecentomila.

Via libera dalla Conferenza unificata al decreto per il rilancio del Mezzogiorno

In arrivo zone economiche doc

Nelle Zes credito d' imposta per chi investe 50 mln

In arrivo le zone economiche speciali (Zes) nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna. Alle imprese che vi investiranno almeno 50 milioni verrà riconosciuto fino al 2020 un credito d' imposta, ma le imprese dovranno rimanere nei territori per almeno sette anni dopo il completamento degli investimenti stessi. La Zes sarà di norma composta da territori quali aree portuali, retroportuali, anche di carattere produttivo ed aeroportuali. Questo è quanto emerge dalla lettura della bozza di decreto del presidente del Consiglio dei ministri (dpcm) di cui Italia Oggi è in grado di anticipare i contenuti (proposto dal ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con i ministri dell' economia e finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico) sull' istituzione delle Zes (si veda ItaliaOggi del 3 novembre 2017). Il provvedimento ha ricevuto il via libera della conferenza unificata lo scorso 6 dicembre ed è attuativo degli articoli 4 e 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 convertito nella legge 3 agosto 2017, n. 123 (cosiddetto decreto Mezzogiorno). Per la piena operatività del decreto bisogna attendere ancora tre passaggi: il parere del consiglio di stato, la registrazione alla corte dei conti e infine la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, che a questo punto potrebbe avvenire tra fine anno e inizi del prossimo. I criteri di determinazione della superficie da destinare alle zone economiche speciali - Due i criteri per determinare la superficie da destinare ad ogni Zes: popolazione ed estensione territoriale. Le zone economiche speciali vanno intese «come aree geograficamente limitate e chiaramente identificate, nelle quali le imprese potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo territoriale (credito d' imposta per investimenti fino a 50 milioni di euro e semplificazioni amministrative per favorire gli investimenti). Potranno così ricoprire un ruolo centrale nel processo di ripresa delle economie del Mezzogiorno, attraverso un rafforzamento della rete portuale presente nelle regioni meridionali. Sono state previste misure incentivanti per investimenti strategici in grado di attrarre grandi imprese nazionali e multinazionali nelle aree portuali e retroportuali del Mezzogiorno, aumentare il livello di occupazione, incrementare l' attrattività nelle regioni interessate, creare nuovi modelli di produzione e diversificazione economica». Nota bene: la misura del credito d' imposta sarà stabilita

-segue

successivamente.

Singola proposta di istituzione di Zes - Al fine di attuare le misure per lo sviluppo industriale, ogni singola proposta di Zes avrà un proprio piano strategico per consentire alle imprese già esistenti ed alle nuove che si insedieranno, l'avvio del programma di investimenti. Le proposte, in base a quanto prevede il dpcm, potranno essere formulate dalle regioni interessate dal provvedimento: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna. Ciascuna Zes è istituita con dpcm su proposta delle regioni interessate.

La proposta è corredata da un piano di sviluppo strategico, nel rispetto delle modalità e dei criteri individuati dal decreto attuativo di prossima emanazione. La regione formula la proposta di istituzione della Zes, specificando le caratteristiche dell'area identificata. Il soggetto per l'amministrazione dell'area Zes, è individuato in un comitato di indirizzo composto dal presidente dell'autorità portuale, che lo presiede, da un rappresentante della regione, da un rappresentante della presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

CINZIA DE STEFANIS

«Le Zes portuali per funzionare coinvolgano i retroporti lontani»

Tony ZermoCatania. Il nuovo governo regionale ha davanti un problema che è anche una grossa opportunità: preparare il terreno per l'avvio delle Zes, le Zone economiche speciali. «Che non riguardano solo i porti, le coste e i territori limitrofi - dice Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di sistema del Mare Jonio -, ma riguarda anche notevoli estensioni interne, lontane fino a 100 chilometri, in modo che si allarghino i benefici. Del resto tutti i grandi porti hanno retroporti lontani e ben attrezzati. Il retroporto di Genova ad esempio è verso Asti in Piemonte».

Concretamente quali sono i vantaggi di una Zes?

«Oltre a quelli fiscali che possono essere più o meno sostanziosi con flussi economici di vantaggio per le zone svantaggiate, le cose più importanti sono le speciali conferenze di servizi che danno certezza agli investimenti degli imprenditori: certezza di tempi e rapidità di concessioni. Per cui gli imprenditori che vogliono investire sanno quando partono e quando finiscono, senza il rischio di uscire fuori dal mercato per la lunghezza dei tempi. Questo è di grande importanza ed è il motivo per cui l'Autorità di sistema ha anche il compito di coordinamento».

La Regione siciliana è in ritardo recuperabile?

«Certamente sì, perché ad esempio l'avvio della Zes a Salerno (e Annunziata è stato eccellente presidente di quell'Autorità portuale, ndr) è di appena otto mesi fa. Ne ho già parlato con il presidente uscente Crocetta ancora prima della mia nomina, e poi con il presidente subentrante Musumeci, il quale mi ha ascoltato con molta attenzione nonostante non si tratti di un problema facile.

Monti ha criticato l'assenza del nostro Paese al convegno di Hong Kong, ma che ci andavamo a fare quando ancora mancano i progetti e le industrie non sono pronte, facevamo solo una gita da ventimila euro? Invece prima bisogna mettersi a tavolino e programmare, anche perché non debbono essere interessate solo le aree costiere: le Zes hanno ancora più importanza se sono coinvolte quante più aree interne possibili. I porti sopravviveranno solo se hanno retroporti che non siano solo aree industriali, ma anche territori estesi e lontani. Questo significa fare la ricchezza di una regione. E' questo il vero vantaggio sia per le aree interne che per i porti.

-segue

Non dobbiamo lasciare le aree interne abbandonate a se stesse. E questo lo deve studiare la Regione inglobando nelle Zes quante più aree possibili. Se applico la Zes solo nella zona portuale avrò solo un vantaggio parziale. Se invece estendo la Zes in un' area vasta ho molti più benefici. Tutto quello che non si può fare a Catania o ad Augusta o a Palermo, si può fare in una zona più grande, e poi le merci arriveranno.

E' una ricchezza complessiva che si può irradiare a tutta la regione, non facciamo gli egoisti».

Che funzioni possono svolgere i nostri porti per la Via della Seta?

«La Via della Seta al momento è un abbaglio finché noi non facciamo crescere i nostri porti. I cinesi ci portano i container e poi noi li dobbiamo caricare su altre navi? Ma questa è economia spicciola. Io cerco invece di organizzare una industria moderna tra Augusta e Catania. La ferrovia è quasi pronta per andare in gara (si riferisce ai tre chilometri di raccordo tra la zona industriale del porto di Augusta e la linea ferroviaria Siracusa-Catania, ndr). Questo garantirà un trasporto sicuro anche sul piano ambientale. Gli imprenditori potranno tranquillamente scegliere Catania oppure Augusta, a seconda della loro convenienza. Noi dobbiamo attrezzare i nostri porti come i migliori del Mediterraneo, con una cantieristica moderna. Teniamo anche presente che le nuove navi vanno a gas liquido e quindi dobbiamo provvedere per essere in grado di rifornire le navi e non correre il rischio di essere tagliati fuori.

Esponenti politici siracusani come la Prestigiacomò protestano ritenendo che ci sia un danno ambientale, e invece si dovranno convincere che non c'è alcun rischio».

Parlando di retroporto a Catania, è compreso anche il boschetto della Plaia dove tra l' altro c'è ancora in piedi il progetto del Pua che può potenziare il turismo?

«Non soltanto quello, ma molto di più. La Zes dovrà essere una ricchezza diffusa».

Ad Augusta, porto "core", si sta lavorando. Novità sul porto di Catania?

«Arriva finalmente nel 2018 la Costa Crociere, che raddoppierà negli anni successivi. E poi parte il concorso con il Comune per il waterfront. La città deve poter vivere il porto e il porto deve diventare parte integrante del centro cittadino. Anche questa è una bella scommessa da vincere».

Intanto mercoledì prossimo a Catania la Cisl terrà un convegno sull' argomento. E il presidente Annunziata non è stato invitato. Strategia sindacale?

«Il rilancio dei porti è essenziale per il Sud»

Guido, dg del Banco di Napoli: finanzieremo i lavori infrastrutturali



BANCO DI NAPOLI Il direttore generale Francesco Guido

GIAMFRANCO SUMMO

Francesco Guido, direttore generale del Banco di Napoli e direttore regionale di Intesa Sanpaolo: il Banco di Napoli ha appena siglato un accordo di supporto alla ZES, la Zona economica speciale dell'Adriatico meridionale: in che cosa consiste? «L'accordo prevede un percorso snello per finanziare le imprese appaltatrici di lavori di adeguamento delle infrastrutture portuali e soprattutto la definizione di una collaborazione per sostenere gli investimenti produttivi nelle Zes. Auspichiamo che gli imprenditori pugliesi approfittino di questa misura normativa e pensino in grande. Insediare grandi imprese, rivolte ai mercati internazionali, tecnologicamente avanzate, digitalizzate, capaci di generare posto di lavoro e ricchezza richiedono supporti evoluti non solo finanziari. La quantità di credito non è risolutiva, conta la qualità e l'equilibrio del progetto. Siamo in grado di rispondere con strumenti all'avanguardia a ciascuna di queste esigenze. Il Banco di Napoli, infatti, mette a disposizione la forza del Gruppo Intesa Sanpaolo a cui appartiene. Finanza straordinaria, assistenza per

M&A, aperture sui mercati internazionali, percorsi di alta formazione per imprenditori e loro manager e dipendenti, collegamenti con le frontiere dell'innovazione locale, nazionale e internazionale, partnership già definite con le università, come a Bari con il Politecnico. Occorre pensare in grande e vogliamo farlo insieme alle imprese del territorio».

Gli imprenditori pugliesi devono guardare più ai mercati di crescita potenziale in Africa e Oriente oppure a quelli europei?

«Gli studi condotti sull'economia marittima da SRM, il centro studi e ricerche collegato al Banco di Napoli e al gruppo Intesa Sanpaolo, da tempo sottolineano la crescita del traffico del Mediterraneo che oggi rappresentano il 20% del commercio mondiale. Un rilancio competitivo dei porti è il presupposto infrastrutturale affinché finalmente il Sud rafforzi la sua presenza sui mercati Mena, ma più in generale su tutte le direttrici commerciali, partendo dalla riscoperta delle sue eccellenze e delle sue produzioni tradizionali. Gli spazi ci sono e sono grandi, purché si ingrandisca la scala produttiva, si generino consorzi e collaborazioni e si faccia sistema. I mercati internazionali

oggi necessitano di aziende di dimensioni adeguate. Le Zes sono una grandissima opportunità, ma bisogna lavorare sui corretti presupposti e non farle diventare una semplice opportunità fiscale. Le prossime generazioni non ce lo perdonerebbero».

Gli istituti di credito in generale e il Banco di Napoli in particolare sono attrezzati per il necessario supporto alle imprese che intendano crescere sviluppando eccellenze e internazionalizzazione?

«In un contesto di sistema bancario nato a tutti, il Banco di Napoli nel 2017 ha erogato credito per 6 miliardi. Si tratta di un +13% rispetto allo scorso anno. Noi siamo pronti, ma aspettiamo di essere sfidati da imprenditori coraggiosi e visionari, da pubblici amministratori altrettanto aperti».

Le regole creditizie europee rischiano di penalizzare ulteriormente il Sud di una Italia già a sua volta meridione dell'Unione?

«I requisiti di capitale richiesti implicitamente alle banche dalle nuove regole che dovrebbero entrare in vigore a gennaio 2022, esigeranno una qualità maggiore nei bilanci delle imprese. Come per Basilea 2 e 3 dovremo crescere in

cultura d'impresa. I rischi si affrontano, non si subiscono. Noi siamo pronti a sostenere chi intende interrogarsi sulle soluzioni».

Siete soddisfatti della vostra presenza sul territorio pugliese in termini di sportelli, raccolta e impieghi? Quali sono i vostri prossimi obiettivi?

«I nostri numeri sono buoni. Due miliardi di nuovo credito in Puglia, cioè il 15% in più dell'anno scorso, 2.200 nuovi clienti e raccolta in crescita del 3,2%. La Puglia è un territorio di fantastiche potenzialità, economiche e di capitale umano, solo parzialmente espresse. Il nostro sogno è quello di attrarre più imprenditori sulle frontiere della vera crescita, più aperture all'ingresso sui mercati finanziari. I risultati fino ad oggi registrati su Industria 4.0 ci fanno comprendere quanta strada sia ancora necessario percorrere. Il ruolo del Banco di Napoli, oltre ad assicurare la migliore gestione del risparmio delle famiglie e a sostenere i programmi di spesa, è quello di generare qualità nelle imprese. Il denaro investito deve essere intelligente, deve tenere conto dei profondissimi cambiamenti di modello di business intervenuti».

Zes e il limite dei 3mila ettari «Così fuori Surbo e Matera»

Clima di tensione a Brindisi e Taranto dopo la scelta dei criteri

● Sarà confronto, certo. L'impegno è quello di concordare una linea comune che possa consentire di rimettere in gioco le scelte messe nero su bianco dalla Conferenza Unificata e che di fatto danno forma al Dpcm che definisce modalità e criteri per l'istituzione delle Zes, zone economiche speciali. Ma a pochi giorni dal vertice in Regione, convocato dall'assessore regionale allo Sviluppo economico, Michele Mazzarano e fissato per mercoledì prossimo, crescono i malumori. In Puglia, come, sulla carta nasceranno due Zes: la prima collegata all'Autorità di sistema portuale del Mar Jonio (cioè al porto di Taranto) con l'aggiunta di aree della Basilicata (Matera e Ferrandina) per 428 ettari; l'altra collegata all'Autorità di sistema portuale del Baso Adriatico nella quale rientrano i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barietta e Monopoli. Perù, hanno chiesto di essere inserite nella Zes Adriatica anche Surbo, Nardò e un'altra decina di Comuni. Con la limitazione dei tremila ettari fissata in sede di redazione del decreto attuativo, il discorso si complica.

Così il clima attorno all'istituzione delle due Zes non è più così sereno. Da una parte i dubbi sull'intesa con la Basilicata, dall'altra l'ampliamento della zona speciale all'area industriale Lecce-Surbo, tornano a galla. A rendere gioco forza la coperta troppo corta, la perimetrazione del Piano Strategico delle Zes, sulla scorta della quale sono stati assegnati alla Puglia soltanto 30 chilometri quadrati.



Il presidente di Confindustria Brindisi, Giuseppe Marini, chiede chiarezza sulle scelte

Confindustria

«Zone speciali a macchia di leopardo renderebbero l'intervento inefficace tanto a Brindisi quanto in altre realtà»

Estensione ritenuta insufficiente dalla Regione, che nel chiamare a raccolta il gruppo di lavoro delle due Zone speciali, punta ad ingaggiare con il governo un nuovo braccio di ferro.

«In prima battuta è proprio questo che ci preoccupa», afferma il presidente di Confindustria Brindisi, Giuseppe Marini. «Continuiamo ad assistere ad una contrapposizione



Il presidente del consorzio Asl di Brindisi, Mimmo Bianco, contesta i criteri per le Zes

L'Asi

«Nella perimetrazione si è tenuto conto dei parametri demografici ignorando la conformazione delle singoli territori»

istituzionale che sta producendo soltanto danni alla Puglia e che, nella circostanza specifica, rischia di penalizzare oltre misura la città Brindisi. Che le aree a disposizione della nostra regione potessero essere limitate era prevedibile. Non a caso, attraverso le osservazioni presentate nel gruppo di lavoro, Confindustria aveva fatto presente la necessità di pianificare una strategia che consentisse in

questa prima fase di avviare le Zes nelle aree che più di altre, sotto il profilo infrastrutturale e logistico, sono pronte ed attrezzate per beneficiare della misura varata dal governo. E Brindisi tra tutte è quella più pronta. Nell'ambito del piano strategico regionale la Puglia intera ne trarrebbe benefici. Concepire, viceversa, le Zes a macchia di leopardo non ha alcun senso, se non quello di rendere tale interven-



Il consigliere regionale Gianni Liviano, espressionista della lista civica Emiliano sindaco di Puglia

Il consigliere

«Alla luce di un'estensione così limitata mi chiedo se non sia il caso di rivedere l'accordo sull'asse della Basilicata»

to inefficace tanto a Brindisi quanto in altre realtà territoriali che pure subiscono a rientrare nelle Zone speciali. Bisognerebbe avere il coraggio e l'onestà intellettuale di dire che l'ampliamento non è possibile in questa fase».

Perplexità che nutre anche Mimmo Bianco, presidente consorzio Asl di Brindisi: «Nella perimetrazione, si è tenuto conto di parametri demografici ma non della conformazione delle singole regioni. Così la Puglia, che è bagnata per metà dal mare, e che più di altre avrebbe necessità di sviluppare la propria logistica portuale e retro portuale, viene penalizzata. In sintesi: fe così pure avviene in Sicilia. Là dove sono previste due Zes, i parametri dovrebbero dunque essere raddoppiati. Questo è quello che ribadiremo mercoledì prossimo nel vertice in Regione e questo è quello di cui il governo mi auguro possa tenere conto. In sede di lavoro, non a caso, nell'ambito del gruppo della Zes Adriatica, soltanto Brindisi ha proposto la candidatura di 4mila ettari, compresa l'area di Surbo-Lecce. Mi auguro che ci siano i margini per rivedere i criteri ed evitare che questa misura perda definitivamente di efficacia».

Delusione anche sul fronte Jonico: «Condivido», spiega il consigliere regionale Gianni Liviano (espressione della lista civica Emiliano sindaco di Puglia) - i giudizi negativi sulla scelta dei criteri e la preoccupazione espressa dall'assessore Mazzarano. Se così fosse sarebbero mortificate e rallentate le aspettative di sviluppo del territorio e scoraggiati quegli investimenti che la Zes, punto di forza del decreto Sud, avrebbe invece dovuto favorire. Alla luce di un'estensione così limitata mi chiedo se non sia il caso anche di rivedere l'accordo sull'asse della Basilicata. Il rischio per Taranto è quello di perdere l'ennesima occasione di costruire uno scenario futuro fatto di investimenti, relazioni e piani strategici».

N.Qua.