

## Primo piano:

### • **Riforma Portuale**

(Il Sole 24 ore, La Nuova di Venezia e Mestre, Il Giornale, Quotidiano Taranto, La Gazzetta Marittima)

## Dai porti:

### Tieste:

"...**Il Lloyd Triestino rinasce con i croati di Jadrolinija...**" (Il Piccolo)

"...**D'Agostino: «Soffieremo container a Venezia»...**" (Il Piccolo)

"...**Porto di Trieste, 13 migranti semiassiderati trovati in un container...**" (The MediTelegraph)

"...**L'Agenzia del lavoro partita a Trieste...**" (La Gazzetta Marittima)

### Venezia:

"...**Presidente Renzi, Venezia e il Porto pronti a ripartire...**"

(Il Gazzettino)

"...**Grimaldi intensifica gli accordi con il Venice Ro-Port Mos...**"

(La Gazzetta Marittima)

"...**Porti: la linea Far East abbandona lo scalo di Venezia...**"

(Ansa, Informazioni Marittime)

"...**Cma Cgm lascia Venezia: fondali troppo bassi...**" (The MediTelegraph)

"...**Venezia, navi in fuga. La Laguna diventa un caso...**" (Il Secolo XIX)

"...**Attraccata la nave israeliana Cecchini e porto blindato...**"

(Il Gazzettino Venezia Mestre)

### Savona:

"...**Piloti, a Savona lascia Guarino: arriva Maurizio Abbate...**"

(The MediTelegraph)

### Genova:

"...**Nautica: privati verso l'intesa sulla nuova società...**"

(La Repubblica GE)

### La Spezia:

"...**Gli operatori elencano le priorità al nuovo presidente...**"

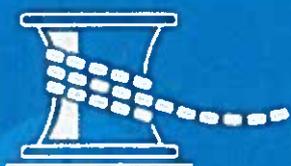
(L'Avvisatore Marittimo)

"...**A La Spezia la "Community" contro APLS...**" (La Gazzetta Marittima)

### Livorno:

"...**Porto 2000...**" (La Nazione Livorno)

"...**Livorno delle Diversità si fa avanti...**" (La Nazione Livorno)



**"...LT Pffshore LNG Toscana nuova gara di Peark Shaving..."**

(La Gazzetta Marittima)

**"...Strettoia del Marzocco, "quasi" a la via a Livorno..."**

(La Gazzetta Marittima)

**"...Pisa rivendica le porte vinciane «Ci servono per i nostri cantieri»..."**

(La Nazione Livorno)

#### **Taranto:**

**"...Tornano i containers: il traffico dello scalo continua a volare..."**

(Quotidiano Taranto)

**"...La Camera si esprime oggi, Prete ad un passo dall'Autorità portuale..."** (La Gazzetta di Taranto)

**"...Centro servizi, ora l'area è spianata..."** (La Gazzetta di Taranto)

#### **Messina:**

**"...Sicurezza in mare Abilitato un atro pilota..."** (Gazzetta del Sud)

**"...L'approdo insabbiato Messina rischia il caos..."** (MF Sicilia)

**"...La Mareggiata «cancella» il ripascimento..."** (La Sicilia)

**"...una commessa per rilanciare i cantieri navali di Messina..."**  
(Quotidiano di Sicilia)

#### **Altre notizie di Shipping e Logistica**

#### **Il Messaggero Marittimo**

**Informare**

**Lloyd's List**

**Notizianrio C.I.S.Co**

**Porti.** Mit e Regioni scelgono i presidenti

# Nominati i vertici di otto Autorità di sistema su 15

■ **Procede, sia pure con mediazioni e compromessi, la nomina dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale istituite dal Governo con la riforma della governance dei porti, varata definitivamente ai primi di settembre. Sono attualmente 8 su 15 le Adsp per le quali è stato designato il vertice. Negli ultimi giorni il ministro di Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, ha trovato l'intesa con le Regioni (prevista nel testo della norma) per diversi presidenti. L'iter, prima dell'insediamento ufficiale, prevede anche un passaggio nelle commissioni parlamentari dei trasporti.**

La giunta regionale della Liguria ha appena dato parere positivo alla designazione di Paolo Emilio Signorini e Carla Roncallo alla guida, rispettivamente, dell'Adsp del Mar Ligure occidentale (che comprende i porti di Genova e Savona) e di quella del Mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara). Si tratta di due dirigenti della Regione Liguria: il primo è segretario generale della giunta e la Roncallo è dirigente del settore Progetti, infrastrutture, viabilità, porti e logistica. Due persone gradite al governatore ligure Giovanni Toti, che ha così accettato che la sua richiesta di proroga per l'accorpamento delle ex Autorità portuali (che per legge potrebbe durare fino a tre anni, ma a discrezione del ministero) fosse di fatto accantonata da Delrio. La fusione infatti sarà immediata per quanto riguarda La Spezia e Carrara mentre sarà prorogata per Genova e Savona, ma solo fino alla chiusura dell'esercizio in corso. Anche il presidente della Regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini, ha firmato l'intesa con il ministro Delrio per la no-

mina del manager Daniele Rossi alla presidenza dell'Adsp del mar Adriatico centro-settentrionale (Ravenna). Rossi è stato ai vertici dell'area finanza di Saipem ed Eni Usa, ad di Rosetti Marino e Gsp offshore. Oggi è nel cda della società di trasporti marittimi Mgm Lines.

Nel Lazio sarà Francesco Di Maio, dello studio legale Watson, Farley & Williams di Roma, a guidare l'Adsp del Mar Tirreno centro-settentrionale, con sede Civitavecchia. È stata raggiunta anche l'intesa con la Regione Marche su Rodolfo Giamperri (già alla guida della port

### IL LAVORO DEL MINISTRO

Mediazione di Delrio. L'iter, prima dell'insediamento ufficiale, prevede anche un passaggio nelle commissioni parlamentari dei trasporti

**Autorità** di Ancona) per l'Adsp del Mare Adriatico Centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona). E i nomi di Zeno D'Agostino per l'Adsp del Mare Adriatico orientale (Trieste e Monfalcone) e di Sergio Prete per l'Adsp del Mar Ionio (Taranto), entrambi già ai vertici delle Autorità di Trieste e Taranto, sono alle commissioni parlamentari. Infine per l'Adsp del Mar Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) Delrio ha scelto il manager Pietro Spirito. Il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, aveva chiesto una proroga di 36 mesi sulla fusione. Delrio potrebbe concedergliene una di 18 o 24 mesi.

R.d.F.

© W PIRELLA GÖTTSCHE LOWE R&D RIVATA

# La Nuova di Venezia e Mestre

---

## «Il porto entro dicembre avrà il nuovo presidente»

*Il ministro delle Infrastrutture ha inviato la sua proposta all' Anac di Cantone e all' Authority dei Trasporti. Poi toccherà alla Regione esprimere il suo parere*

di Gianni Favarato Non bastavano le lotte sotterranee pro o contro questo o quel candidato tra le categorie economiche e le forze politiche veneziane. A "rallentare" la procedura per la nomina del nuovo presidente-manager della nuova Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, c'è l'emergenza nazionale creata dalle continue e devastanti scosse di terremoto che hanno colpito l'Italia Centrale.

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha comunque assicurato che «entro la prima settimana di dicembre» le nomine saranno completate in tutte le quindici Autorità del Sistema portuale italiano - compresa quella per lo scalo lagunare unificato di Venezia e Chioggia - affinché la nuova governance sia operativa dall'inizio del nuovo anno.

Delrio, a margine dell'assemblea nazionale di Confitarma (la confederazione nazionale degli armatori) tenutasi nei giorni scorsi, ha confermato di aver «completato le proposte di nomina dei presidenti delle Autorità di Sistema portuale, che ora sono al vaglio delle Authority competenti».

Si tratta dell'Autorità anticorruzione (Anac) presieduta da Raffaele Cantone - che deve verificare la conformità dei requisiti amministrativi e la totale estraneità a qualsiasi procedimento giudiziario del nominativo proposto - e dell'Authority di regolazione dei Trasporti.

Il ministro Delrio si è quindi augurato che entro questa settimana le due Authority si esprimano entro questa settimana su ognuno dei nomi proposti, compreso quello per il porto di Venezia-Chioggia che, secondo indiscrezioni, sarebbe un tecnico con una «comprovata esperienza in campo marittimo e logistico».

Dopo di che, il nome indicato dal ministro per la laguna di Venezia dovrà essere proposto al presidente della giunta regionale Luca Zaia che dovrà esprimere il suo parere «vincolante», come prevede la recente riforma dei porti italiani che ha istituito anche le 15 nuove Autorità di Sistema che prenderanno il posto delle 54 vecchie Autorità Portuali, con una "governance" più snella che elimina completamente i precedenti organismi (i Comitati portuali con oltre venti membri) in cui erano rappresentati tutti gli enti, le istituzioni e le categorie del territorio.

Anche per la nomina del nuovo presidente la procedura prevista dalla riforma in vigore prevede non più

## -segue

---

una rosa di tre nomi espressi dal ministero, dal Comune e dalla Regione competenti, bensì un unico nome proposto al governatore della Regione dal ministro. Nome scelto tra gli oltre trecento candidati europei che hanno manifestato il loro interesse alla carica o possibilmente tra altri nominativi di conoscenza del ministero che abbiano gli stessi requisiti professionali.

Infine, saranno le Commissioni parlamentari di Camera e Senato a dover esprimere il loro parere su ogni singolo nominativo, un parere che però non risulta essere vincolante ma solo di carattere consultivo. In tal senso, le Commissioni Parlamentari hanno a tutt'oggi espresso il loro parere (favorevole) solo su due delle 15 Autorità di Sistema, quelle di Trieste e Ancona.

In attesa della nuova nomina, per il porto di Venezia e quello di Chioggia - destinati ad essere unificati sotto un'unica autorità di sistema - continuano ad esercitare il mandato, in regime di proroga, i presidenti uscenti Paolo Costa e Gian Michele Gambato. Nel frattempo, tra le categorie economiche legate alle attività portuali e marittime, cresce l'attesa per la nomina che, secondo il Tavolo per l'economia Marittima di Venezia e gli operatori portuali rappresentati da Confetra Nordest, dovrà riguardare un «tecnico con comprovata esperienza professionale e capacità di dialogo e confronto con il territorio veneziano».

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

GIANNI FAVARATO

## Sempre più critiche alla riforma dei Porti

Diego Pistacchi a pagina 11

**IN ALTO MARE** Da Avisatore Marittimo, Ship2Shore e Corsera bordate a Delrio

# Cresce il fronte del «No» alla riforma pasticciata

*Nuove critiche dalla stampa specializzata al caso Genova e al ministro che centralizza, mentre l'Europa ride dei Porti italiani in mano alla politica*

■ Prima la voce di chi denunciava i rischi della riformicchia dei porti, fatta solo di bandiere da piantare sulle scrivanie di vecchie e nuove autorità, era una voce isolata. Ora, lentamente, diverse voci autorevoli, di fronte alla realtà di porti in situazione di stallo e di equilibri politici messi davanti a tutto, si stanno levando contro il pasticcio che lo stesso ministro Graziano Delrio ha definito «un'incredibile rottura di c...». Frase talmente eclatante e significativa da essere tenuta nascosta in molte cronache specializzate, con rarissime eccezioni tra cui quella di Ship2Shore e del Giornale della Liguria. La stessa «coppia» che ha portato alla luce le contraddittorie circolari del ministero alle vecchie Autorità sul divieto di fare nomine in attesa dei nuovi presidenti è subito dopo sull'obbligo di redigere già il bilancio di previsione 2017.

Confusione che non è certo stata cancellata dall'intesa raggiunta tra ministro e Regione Liguria sui nomi di Paolo Emilio Signorini e Carla Roncallo per l'Autorità di Genova-Savona e La Spezia-Carrara, visto che il via libera concesso

da Giovanni Toti in netto anticipo rispetto a quasi tutte le altre regioni (hanno fatto prima solo i fedelissimi pidini artefici della riforma, con Debora Serracchiani in testa) deve comunque ancora passare al vaglio delle commissioni parlamentari e soprattutto ottenere quel via libera del premier Matteo Renzi che, ha svelato ancora Ship2Shore, è stato al contrario rifiutato all'interalista dei nuovi presidenti.

Giochi politici allo stato puro sulla pelle dei porti. Giochi con derive centralistiche che rischiano di essere sonoramente bocciate al referendum. Mentre il resto dell'Europa sghignazza del sistema portuale italiano. A riferirlo è un'altra autorevole testata del mondo dello shipping, come l'Informatore Marittimo, che riporta le impressioni raccolte nel porto di Anversa. Gli addetti ai lavori spiegano il loro sistema portuale come «una struttura puramente commerciale gestita da "commerciali" e "tecnici", senza politici, senza clientelismi, senza privilegi e senza discriminazioni. I tutti elementi che producono quella efficienza ed affidabilità

che attirano i finanziamenti necessari agli investimenti che riescono sempre ad avere un adeguato "ritorno". Inoltre, siamo molto attenti ai finanziamenti della Comunità Europea che cerchiamo di utilizzare velocemente su progetti già esistenti e non da inventare ad hoc». Gli operatori nord europei l'intervento della politica lo registrano «solo su richieste ben precise e circostanziate, senza condizionamenti di nessun tipo e sempre nell'ambito delle regole comunitarie e per opere di reale utilità nazionale. Mi rendo conto che tutto ciò per voi italiani sembra impraticabile, a giudicare dalle informazioni che continuamente ci giungono dall'Italia. Siamo spesso ammirati e sorpresi per la validità di alcuni vostri progetti e alcuni vostri programmi che potrebbero procurarci qualche preoccupazione se foste capaci di realizzarli nei tempi annunciati (seconda bordata). Ma ormai ci siamo abituati al fatto che dopo tanti proclami e decisioni concrete è ben poco quello che viene realizzato. Noi qui riteniamo che il vostro sistema sia ridicolo ed assurdo; non potete andare

avanti così».

Il resto del mondo fa l'esatto contrario di quello che sta facendo il governo Renzi-Delrio, che centralizza e tende a tenere nelle proprie mani tutte le decisioni, ad accorpate e a intervenire anziché lasciar fare al mercato. Così i progetti quali ad esempio l'indispensabile diga del porto di Genova, passata sotto diverse «autorevoli» mani di presidenti che pure non sono mai stati in grado di dare il via ai progetti, restano ipotesi sulla carta, mentre il ministro con tutti i suoi consiglieri e funzionari, è concentrato sui nomi da scegliere. Così arriva anche dal Corriere della Sera una nuova stoccata alla riformicchia prendendo ad esempio il caso di Genova dove intanto sono impiantati progetti e investimenti fondamentali. «Sembra una formalità scrive il Corriere». Invece i funzionari del ministero delle Finanze, nelle vesti di Revisori dei conti, hanno bloccato investimenti per 340 milioni di euro, da spendere subito per migliorare le strutture, bloccando il rinnovo delle concessioni per tre terminal del Porto di Genova. A leggere le motivazioni

-segue

del diniego, la causa principale dello stop è proprio l'imminenza della riforma e del futuro regolamento degli "appalti" per i terminal, allo studio del Parlamento da circa 10 anni. Ma c'è un piccolo dettaglio che non torna. Il primo della classe, quello che aveva fatto i compiti a casa (Luigi Merlo, oggi nelle vesti di consulente del ministro che dà lezioni su quello che si deve fare, ndr), è stato l'unico a finire dietro la lavagna. A Genova hanno adottato procedure più severe, pubblicità più vasta e prolungata e attribuzioni più "tirchie" ai vari terminalisti, che hanno avuto in dotte meno anni di concessione a fronte di maggiori investimenti. Nell'ultimo anno il porto di Trieste ha dato una proroga di 60 anni a fronte di investimenti per 180 milioni di euro e un'altra da 50 anni per 33 milioni, limitandosi a una pubblicità a favore di eventuali offerte concorrenti esposta per 20 giorni all'albo pretorio dell'ente. Il porto di Livorno ha concesso 10 anni a un terminalista in cambio di 11 milioni. E così hanno fatto La Spezia, Savona, Napoli, sempre affidandosi a procedure di avviso più veloci e circoscritte». Senza contare che anche il futuro ingresso di Paolo Emilio Signorini a Palazzo San Giorgio, se davvero le motivazioni che hanno bloccate le concessioni erano quelle addotte formalmente dai revisori, non cambierà alcunché. Perché non è mica colpa di uno «sproveduto ammiraglio Giovanni Pettorino. Anzi, se improvvisamente le obiezioni sollevate dovessero cadere di fronte a un presidente scelto dal ministro e accettato dal governatore, ci sarebbe effettivamente da fare molta luce.

L'Europa gongola per la politicizzazione e la centralizzazione della gestione dei porti italiani, gli addetti ai lavori iniziano a rendersi conto dei rischi. Le voci contrarie alla riformicchia sono sempre meno isolate.



**NUOVA GOVERNANCE** I presidenti liguri prescelti: Carla Roncallo e Paolo Emilio Signorini tra il governatore Toti e l'assessore Rivi

## In commissione Trasporti la nomina di Prete per l'Autorità di sistema

*L'attuale commissario gode dell'appoggio del Governo*

di **Alessio PIGNATELLI**

La proposta di nomina di Sergio Prete a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio sarà discussa nuovamente oggi alle 14 alla nona Commissione Trasporti della Camera. È stata calendarizzata per questo pomeriggio insieme alla proposta di nomina del dottor Zeno D'Agostino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale.

Sergio Prete, già presidente e poi commissario dell'Authority, aveva avuto il placet della Commissione Lavori pubblici del Senato mercoledì 26 ottobre ma poi sono sorte delle complicazioni proprio nella Commissione della Camera.

Già la scorsa settimana, infatti, l'esame della proposta di nomina era all'ordine del giorno presso la Commissione Trasporti. L'iter è parte integrante del recente decreto legislativo 169 del 2016 "recante norme per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali". La disciplina attua sul piano normativo quanto delineato nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica con riferimento alla riduzione del numero e alla riforma della governance delle autorità portuali che vengono soppresse e sostituite dalle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale.

Il nuovo assetto normativo prevede che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale è nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti delle Regioni interessate, restando la nomina assoggettata al parere parlamentare.

Sottolineato che il Presidente deve essere scelto fra sog-

getti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, il relatore Michele Mognato del Partito Democratico comunicava che il ministro Delrio ha indicato il nome del professor Prete, sul quale la Regione Puglia ha espresso il proprio parere favorevole il 4 ottobre scorso. Mognato rendeva noto che lo stesso Delrio segnalava che il professor Prete "ha ricoperto rilevanti incarichi nei settori indicati dalla legge, quali, da ultimo quello di presidente e poi commissario straordinario dell'Autorità portuale di Taranto, esperienze che, ad avviso del ministro medesimo, appaiono funzionali all'avvio del nuovo Ente".

Non tutto, però, filava liscio. Diego De Lorenzis del Movimento 5 Stelle, definendo la riforma portuale "aber-

rante, in quanto tendente a legittimare poteri di nomina accentrati e privi di trasparenza", ricordava di aver già denunciato "la conservazione dell'esistente su criteri meritocratici e di pubblica trasparenza nella scelta dei soggetti chiamati a gestire la cosa pubblica". Dichiarava la proposta "inaccettabile essendo l'ennesima proposta di un Governo che non manca occasione per proporre nomi già noti nell'entourage politico - cosa che, di per sé, potrebbe non essere un male, se non fosse che tali nomi troppo spesso non brillano per i curricula ma per i fallimenti conseguiti nella gestione della cosa pubblica - invece di ricorrere ai numerosi cit-

tadini professionisti onesti, liberi e capaci".

Nel merito segnalava che la "Corte dei conti europea ha criticato aspramente proprio la

gestione del porto di Taranto, indicando numerose criticità (o più correttamente fallimenti) di gestione e di utilizzo delle risorse pubbliche di provenienza comunitaria".

Dello stesso tono, Franco Bruno (gruppo Misto), auspicava "un ricambio che si mostra tanto più necessario in quelle posizioni di potere che con il tempo vanno soggette a pressioni sempre più irresistibili". La seduta si chiudeva con un rinvio e oggi si prospettano altre schermaglie anche se la nomina di Sergio Prete sembra comunque in cassaforte.

# La Gazzetta Marittima

---

## Presidenze avanti piano quasi indietro

ROMA – Davvero, questa “neverending story” delle nomine dei presidenti non si sa più come prenderla. Siamo a quasi due mesi dalla nascita per legge delle Autorità di Sistema Portuale, a un mese e oltre dall’inizio delle cicliche dichiarazioni del ministro Delrio che le nomine sono pronte, a una decina di giorni da quando su un sito Web peraltro sempre bene informato si è riferito che per Delrio le nomine “sono una grande rottura di coglioni”. Ma a quanto pare, il ministro è un po’ come Tafazzi, quello che i c...i se li prendeva a randellate godendoci. Fine della satira, passiamo alle cose serie. Malgrado l’annuncio del ministro che le nomine sono fatte e aspetta il parere (obbligatorio, ma non determinante) delle commissioni parlamentari, a tutto ieri risultava che alla commissione del Senato era stato chiesto il parere solo per due presidenti: D’Agostino per Trieste e Prete per Taranto. Pareri – ci ha confermato il presidente della commissione senatore Altero Matteoli – immediatamente forniti in chiave favorevole. Nella stessa commissione si è ironizzato sul fatto che dopo i ripetuti annunci del ministro sul “cambio tutto” e voglio “tecnici e non politici” i due unici indicati sono quelli già in carica da tempo. Potere delle parole, poco senso del ridicolo o cavalli di frisia dallo scontro continuo e feroce tra partiti e dentro i partiti?

**Antonio Fulvi**

# La Gazzetta Marittima

## Il focus sulle crociere a Shipping and the Law

### **L'impegno del ministero delle Infrastrutture per migliorare i terminal nei principali porti**

NAPOLI – L'impatto economico delle crociere in Europa è di 17 miliardi di euro, una cifra che vede la ricaduta maggiore sull'Italia, dove il peso del settore sul suo Pil tocca quota 4 miliardi di euro. Nel 2015 30 milioni di crocieristi hanno navigato nel Mediterraneo e di questi la quota più consistente, undici milioni, ha scelto di fare tappa in Italia. Sono questi alcuni dei dati emersi nel corso della seconda e ultima giornata della VII edizione di Shipping and the Law, in corso a Napoli, organizzato da Francesco Saverio Lauro. Nella prima giornata si era parlato anche di una possibile tassa sulle emissioni, che Emanuele Grimaldi ha detto possibile se imposta a tutti i mezzi di trasporto senza eccezioni. In primo piano, nella sessione di apertura, c'è stato infatti il mercato crocieristico con la partecipazione delle tre maggiori compagnie che operano nel Mediterraneo: Msc, Costa e Royal Caribbean. "Il Mediterraneo – ha spiegato Leonardo Massa, country manager per l'Italia di Msc – è l'area di core business per noi e infatti la nuova ammiraglia Msc Meraviglia viaggerà proprio qui dal giugno 2017 con le sue crociere di sette giorni. Siamo sempre attenti agli eventi geopolitici che spesso ci costringono a variare le rotte, ma siamo anche pronti ad accettare nuove sfide, come quella che dal 2017 ci porterà a Saranda, in Albania". Tra i temi emersi anche la correlazione diretta, espressa attraverso i dati di Banca d'Italia, tra dotazione infrastrutturale degli scali e movimentazione dei passeggeri delle crociere, un tema che ha spostato il confronto anche sul porto di Napoli che nel 2017 dovrebbe perdere 300.000 crocieristi: "L'Italia – ha sottolineato infatti Karina Santini, manager per lo sviluppo dei porti del Med di Royal Caribbean – è un asset strategico per la nostra compagnia, ma temiamo le dinamiche difficili della catena di soggetti coinvolti nei luoghi su cui investiamo. Nel Mediterraneo il settore cresce ma devono crescere anche le infrastrutture e i porti per poter accogliere i turisti, per questo abbiamo bisogno di un interlocutore valido e deciso che abbia iter sicuri, tempi certi". Un'esigenza a cui ha risposto Ivano Russo, del ministero delle Infrastrutture: "Con la riforma che stiamo attuando – ha spiegato – non avremo più 24 porti che vanno in giro per il mondo a presentare offerte risibili agli occhi dei grandi operatori internazionali di merci e passeggeri, ma potremo competere meglio in un quadro di coordinamento nazionale. Stiamo lavorando anche sulle infrastrutture, come a Palermo, dove dopo vent'anni abbiamo posto le precondizioni per costruire il terminal crociere, ma anche a Civitavecchia dove il mese prossimo partono i lavori per il nuovo terminal e lavoriamo anche per migliorare i porti di Livorno e La Spezia, senza dimenticare le nuove destinazioni: nel 2017 anche Taranto avrà i primi attracchi di crociere". Una delle prospettive per Napoli potrebbe essere anche quella di "proseguire il lavoro iniziato alla fine degli anni '90 – ha spiegato Francesco Saverio Lauro – quando da presidente dell'autorità portuale aprii la zona del Beverello alla città, aprimmo la darsena Borbonica e iniziammo i lavori sul molo San Vincenzo per creare un approdo per grandi yachts e piccole navi da crociera. Il lavoro che avviavi doveva proseguire anche con le indicazioni di Stefano Boeri comprendeva anche attività ricreative e per il tempo libero che avrebbero vivacizzato l'area portuale turistico-passeggeri sita ad occidente del porto per 16 ore al giorno e che potrebbe essere ripreso perché lo scalo sia sempre più strettamente legato alla città". E la necessità di un rapporto più stretto con le città-scalo è stato sottolineato anche da Massimo Brancaleoni, vicepresidente di Costa Crociere: "La misura del valore dell'impatto delle crociere su un territorio non si misura solo in scali, ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Museo di Capodimonte. Napoli deve però ancora arricchire il bouquet delle esperienze da proporre ai crocieristi". Sul tema, l'assessore al mare del Comune di Napoli Daniela Villani ha lanciato l'idea di "un tavolo tra l'amministrazione comunale e gli operatori delle crociere e gli altri attori coinvolti per un'offerta sempre migliore. Penso allo scalo come una prima vetrina di Napoli, coinvolgendo le nostre eccellenze come ad esempio gli artigiani di San Gregorio Armeno, sia alla stazione Marittima che ai vicini giardini di Molosiglio".

E la necessità di un rapporto più stretto con le città-scalo è stato sottolineato anche da Massimo Brancaleoni, vicepresidente di Costa Crociere: "La misura del valore dell'impatto delle crociere su un territorio non si misura solo in scali, ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Museo di Capodimonte. Napoli deve però ancora arricchire il bouquet delle esperienze da proporre ai crocieristi".

## -segue

---

La seconda giornata di Shipping and the Law ha poi preso in esame anche le trasformazioni tecnologiche in atto nel confronto su "Shipping e Big Data in the Era of Digitalization", che ha trattato del crescente uso della gestione di dati digitali e analisi delle prestazioni a distanza, con particolare riferimento alla sicurezza informatica e alla proprietà dei dati nello shipping. Presieduta dall'esperto del settore Philippe Holthof e dal presidente di ATENA-Associazione Italiana di Tecnica Navale Alberto Moroso, vedrà gli interventi di Carmelo Cartalemi, Senior Engine Portfolio Manager di Winterthur Gas & Diesel, e Mikael Sandberg, Wärtsilä Digitalization Team Member e, tra i panelist: il CEO LGR di Navigazione Leonardo Rondinella, il CEO di Perseveranza SpA di Navigazione Umberto D'Amato; Marcel van Haaren, Senior Sales Manager di Alfa Laval Exhaust Gas Cleaning; Luigi Abbruzzese, Innovation Manager IEMLab e Alessandro Pescetto, Sector Manager Marine Software Solutions and Ship Performance Monitoring di Rina SpA.

I lavori della mattinata sono terminati con la sessione "Looking to the Future", presieduta dal presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma Andrea Garolla di Bard. Alla discussione sulle prospettive dello shipping e le sfide nel futuro per le nuove generazioni di armatori hanno partecipato: il decano degli armatori italiani Peppino D'Amato, presidente di Perseveranza SpA di Navigazione; Giacomo Gavarone, commercial manager di Rimorchiatori Riuniti S.p.A; Lorenzo Maticena di Caronte & Tourist; Yannis Triphillis.

# Il Lloyd Triestino rinasce con i croati di Jadrolinija

Previsti collegamenti da Trieste fino a Zara con tappe in Istria e Quarnero

Il progetto Hatzakis-Borruso potrebbe diventare operativo nel giro d'un anno

Coinvolta nell'operazione una dozzina di imprenditori locali. Prima unità in linea un **aliscafo** da trecento passeggeri

di Silvio Maranzana

Una "metropolitana adriatica" con il marchio del Lloyd Triestino. L'obiettivo è quello di collegare via mare Trieste con le principali località dell'Istria e del Quarnero fino a raggiungere in Dalmazia perlomeno Zara. Al progetto stanno lavorando già da qualche anno il vicepresidente della compagnia armatrice Minoan lines e titolare dell'agenzia Hellenic international, Michael Hatzakis e Giacomo Borruso, docente universitario oggi presidente dell'Interporto di Ferneti. Dagli studi si starebbe ora per passare ai fatti grazie a un accordo

con Jadrolinija, la più importante compagnia di navigazione croata che ha sede nel più bel palazzo di Fiume, palazzo Adria. «L'atto costitutivo della nuova società triestina è pronto presso lo studio di un notaio - conferma Hatzakis - e verrà firmato nel giro di qualche settimana con l'obiettivo che all'attuale dozzina di piccoli armatori e imprenditori triestini già aderenti se ne aggiungano altri».

L'infra finanziaria per un'impresa difficilmente sostenibile con le sole forze locali arriverà dal colosso croato, 2.700 dipendenti, che attualmente dispone, come si legge sul sito web della società, «di 50 navi per trasporto marittimo, compresi traghetti, navi sulle linee internazionali e navi per trasporti veloci». Si avvicina infatti la data del primo gennaio 2017, quando, come vuole l'Unione europea, anche Zagabria dovrà liberalizzare questo mercato, aprendo le porte alle compagnie armatrici straniere. A essere poste sul mercato internazionale saranno 52 linee, di cui 12 navali, 25 mantenute da traghetti e 15 da catamarani: tutti collegamenti le cui concessioni scadono il 31 dicembre. Un mercato che fa gola da-

to che Jadrolinija prevede di chiudere il 2016 con il trasporto complessivo - tra terraferma e isole - di 13 milioni di passeggeri e 3 milioni di veicoli, cifre mai rilevate finora in Croazia. Molte potrebbero essere le compagnie a farsi avanti, in particolare quelle italiane e greche. Jadrolinija, che ha annunciato un programma di investimenti entro il 2027 pari a un totale di 280 milioni di euro, con l'acquisto di 26 unità, si dice pronta a reggere la concorrenza, ma intanto punta a espandersi in Europa e Trieste rientrerebbe tra i suoi obiettivi.

«La nuova società triestina - specifica Hatzakis - farà una joint-venture con Jadrolinija e in questo senso abbiamo già una lettera di intenti del direttore generale della compagnia croata, Alan Klanac. Abbiamo anche bloccato un aliscafo da 300 passeggeri che dovrebbe essere la prima unità della "metropolitana adriatica" da mettere in linea».

Contestualmente dovrebbe scattare anche l'operazione-nostalgia che farà piacere a tanti triestini, oltre che agli appassionati di marineria: le tratte saranno infatti coperte dal Lloyd Triestino, «marchio - specifica Hatzakis - che è già

nella nostra disponibilità». E che non solca più i mari dal 2006 allorché la taiwanese Evergreen, proprietaria della storica compagnia triestina, ne mutò il nome in Italia Marittima cancellando, almeno nominalmente un pezzo di gloriosa storia cittadina. Oltretutto proprio quest'anno ricorrono i 180 anni dalla fondazione del Lloyd Triestino ricordati anche con una mostra appena chiusa in Porto vecchio.

La rinata linea del Lloyd Triestino, nelle speranze dei suoi promotori, vorrebbe essere attiva già dal 2017. C'è però un ultimo ostacolo legato al fatto che i collegamenti tra Trieste e l'Istria nella stagione estiva sono già coperti da Trieste lines che fa parte del gruppo siciliano Ustica lines con l'aliscafo Fiammetta M. Ustica lines ha riproposto il servizio fin dal 2008, vincendo le gare bandite dalla Regione (che usufruisce di un finanziamento europeo) anche se quest'anno i collegamenti sono stati limitati al periodo 1 luglio - 4 settembre. «Speriamo di contare anche su un finanziamento dell'Ue», conclude Hatzakis, ma probabilmente il Lloyd Triestino dovrà mettersi in concorrenza con Trieste lines e sperare di aggiudicarsi lo "spareggio".

REPRODUZIONE RISERVATA

# D'Agostino: «Soffieremo container a Venezia»

Secondo il neopresidente del porto saranno recuperati con le meganavi da diecimila teu

Nonostante i dati di quest'anno evidenzino una flessione del traffico contenitori al Molo Settimo, un'importante sterzata sarebbe dietro l'angolo. Così ritiene il neopresidente dell'Autorità di sistema portuale Zeno D'Agostino e lo ha messo nero su bianco nella relazione programmatica annessa al bilancio di previsione 2017 che è stato approvato all'unanimità dal Comitato portuale nella sua ultima seduta.

«Sono ancora in corso i processi di ristrutturazione dei principali servizi oceanici che collegano i porti del Nord Adriatico con l'Asia e l'Estremo

Oriente con navi di grande capacità - evidenzia D'Agostino - ed è notizia di questi giorni la decisione del gruppo Ocean Three forma da Cma-Cgm, CoscoCs e Uasc di fondere i servizi Bosphorus Express (Bex) e Adriatico mediante l'inserimento in linea di 10 navi da diecimila teu, mantenendo lo scalo di Trieste (e Capodistria) e eliminando alcuni porti intermedi (Beirut, Iskenderum, Port Said), mentre dal gennaio 2017 è previsto l'ingresso della Hyundai M.M. nell'alleanza 2M, assieme a Maersk e Msc. La nuova situazione potrebbe presentare sviluppi importanti

proprio per Trieste. «Sarà interessante riscontrare, anche a seguito degli effetti del recente caso Hanjin - sottolinea ancora D'Agostino - in primo luogo se il gruppo Ocean Three manterrà la toccata diretta a Venezia con le navi di ridotta capacità: in secondo luogo come avverrà la spartizione dei volumi della cessata Hanjin tra la consorella sudcoreana Hyundai M.M., la Maersk e la Msc. Si auspica che buona parte del carico da e per il Nordest Italia movimentata negli ultimi due anni direttamente sul porto di Venezia - è la conclusione basata però su specifiche premesse in fase di realizzazione - possa al-

meno in parte ritornare sulle navi di grande capacità a essere quindi inoltrato via Trieste, mediante i collegamenti feeder già esistenti o con il servizio intermodale ferrovia/strada su Milano, Padova e gli altri interporti dell'area padana».

Sarebbe una fenomenale boccata d'ossigeno per il Molo Settimo che anche a settembre ha movimentato volumi (32.455 teu) inferiori rispetto ai tre anni precedenti. Il neopresidente prevede però «un risultato di fine anno in positivo rispetto ai valori del 2015 con un progressivo recupero nell'ultimo trimestre e una prospettiva di ulteriore incremento nel 2017». (s.m.)



Gerda Maersk, la prima megaportacontainer giunta a Trieste

# Porto di Trieste, 13 migranti semiassiderati trovati in un container

**Trieste - Erano chiusi da almeno quattro giorni tanto che le loro condizioni, pur non essendo gravi, avrebbero potuto drammaticamente peggiorare in quanto nel contenitore cominciava a mancare l'aria.**

Trieste - Personale della Capitaneria e agenti della Polizia hanno rinvenuto un gruppo di 13 immigrati siriani semiassiderati all'interno di un container chiuso sbarcato nel porto di Trieste e posto in un'area in attesa di destinazione. **Erano chiusi da almeno quattro giorni tanto che le loro condizioni, pur non essendo gravi, avrebbero potuto drammaticamente peggiorare in quanto nel contenitore cominciava a mancare l'aria.** Il container è stato sbarcato un giorno e mezzo fa da una nave proveniente dalla Turchia, viaggio per il quale sono necessari dai tre ai quattro giorni per giungere a Trieste. A tutti è stata data immediata assistenza primaria con l'intervento anche di personale del 118 con ambulanza e auto medica. Quest'ultima ha accompagnato una donna incinta all'ottavo mese all'ospedale infantile triestino.

Secondo una prima ricostruzione da parte degli investigatori, i siriani dovevano essere prelevati da qualcuno al loro arrivo in porto, dopo il viaggio dalla Turchia. Qualcosa, però, non è andato secondo i piani e quindi, essendo il container chiuso dall'esterno, **uno dei migranti ha telefonato intorno alle 17 chiedendo soccorso.** L'uomo ha detto di essere rinchiuso in un container da giorni, senza saper però indicare dove si trovasse, specificando che altre persone erano con lui ma in condizioni di salute critiche perché in difficoltà respiratorie per la scarsità di ossigeno presente. **Chi aveva il compito di prendere in carico il gruppo, secondo quanto si è appreso, non sarebbe riuscito a individuare il gruppo rinchiuso** perché il container era stato impilato e non era facilmente raggiungibile. La Sala operativa della Guardia costiera, una volta localizzato il luogo di provenienza della chiamata attraverso l'analisi delle celle telefoniche, ha inviato personale insieme con agenti di polizia. La nave, la "Un Marmara" ha sbarcato il carico ieri nell'area traghetti Samer (Ormezzano 31).

## L'Agenzia del lavoro partita a Trieste

Un modello di relazioni e un piano di formazione professionale per i lavoratori

TRIESTE - ALPT Trieste, Agenzia per il lavoro portuale e le OOSS FILT CGIL, FIT CISL, UIL-TRASPORTI, UGLMARE, CLPT - USB e CIU - Unionquadri, hanno raggiunto un accordo sindacale per l'avvio delle attività dell'Agenzia.

Tale accordo, di valore strategico per il porto di Trieste, contiene importanti temi programmatici per la contrattazione di secondo livello.

In particolare, sono state affron-

tate le questioni delle relazioni sindacali prefigurando un modello partecipativo e di gestione preventiva nei conflitti sindacali, un piano di formazione professionale che valorizzi al massimo la polivalenza dei lavoratori, e sono stati definiti un regolamento interno e un codice disciplinare basato sui principi condivisi.

L'accordo prevede altresì che per i mesi di ottobre e novembre siano

mantenuti, per tutti i lavoratori, i trattamenti già corrisposti al personale della società Minerva, ivi compresa l'indennità di euro 11,45 a titolo di "premio presenza".

L'accordo conferma il valore strategico che il porto di Trieste intende dare al lavoro portuale - dice **L'Authority** - e al miglioramento della professionalità, produttività e sicurezza dei lavoratori e dell'intero sistema portuale.

## LETTERA APERTA

### PRESIDENTE RENZI, VENEZIA E IL PORTO PRONTI A RIPARTIRE

DI PAOLO COSTA\*

**S**ignor Presidente Matteo Renzi, mi rivolgo a Lei con questa lettera aperta nei giorni che ricordano il cinquantesimo anniversario dell' "Acqua grande".

Segue a pagina 18

E quel 4 novembre 1966 che ha cambiato il corso della storia recente di Venezia. Le scrivo per parlarLe del bene culturale globale che è Venezia. Per dirLe del diritto-dovere della civitas metropolitana veneziana di trovare nella rivitalizzazione della propria economia gran parte delle energie e delle risorse necessarie a provvedere da sé alla salvaguardia fisica, ambientale e sociale dell'urbs storica. E' per questo che Le parlo del porto, ma non dal porto, non da suo presidente pro tempore.

Le scrivo da veneziano al quale è toccato in sorte di doversi assumere responsabilità diverse nelle vicende della salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Da veneziano che ha avuto l'immenso privilegio di rappresentare la sua città, da Sindaco, anche il 3 aprile 2002 nella riunione del Comitato che in forza della legge speciale per Venezia deliberò "di passare alla realizzazione delle opere di regolazione delle maree, il Mose, alle bocche di porto", ma di farlo "procedendo contemporaneamente alla realizzazione della struttura di accesso permanente alla bocca di Malamocco per separare le esigenze della navigazione da quelle della salvaguardia in modo da garantire la continuità dell'agibilità portuale in qualsiasi condizione meteo".

In quella occasione mi sono assunto, signor Presidente, la responsabilità di garantire allo Stato la sofferta adesione del Comune di Venezia alla realizzazione del Mose in nome della salvaguardia dell' "urbs", ma anche di garantire alla "civitas" veneziana che lo Stato le avrebbe evitato il sacrificio, non necessario, del suo porto, del cuore storico della sua economia.

Signor Presidente, Le scrivo per ricordarLe che Venezia ha mantenuto i suoi impegni, lo Stato ancora no. In più occasioni Governo e Parlamento hanno rinnovato le loro promesse (Accordi di Programma Mit-Apv del 2009 e 2010, delibera Cipe del 2011), hanno convenuto sui dettagli della compatibilità Mose-Porto (la struttura permanente di accesso al porto di Venezia si realizza accoppiando alla conca di navigazione alla bocca di Malamocco la piattaforma d'altura nel sistema portuale offshore-onshore come stabilito dal Comitato del 21 luglio 2011), hanno finanziato l'avvio della realizzazione della piattaforma d'altura (Legge Finanziaria 2013), hanno accompagnato la maturazione tecnico amministrativa del progetto fino alla soglia dell'approvazione definitiva al Cipe, ma hanno anche mostrato indecisioni, smarrimenti, ambiguità, sviamenti che tengono ancora lontano il Governo dal rispetto dell'impegno solennemente

preso con Venezia.

Signor Presidente, Lei ha l'occasione di mostrare che il Governo, l'istituzione che Lei ha oggi la responsabilità di guidare, mantiene anche a Venezia la parola data nel rispetto più scrupoloso delle regole di uno stato di diritto.

Lo faccia, Signor Presidente, con la consapevolezza che ridando prospettive certe di un grande avvenire al porto Lei contribuisce a far sì che la comunità veneziana riprenda nelle proprie mani il suo destino, senza doversi arrendere ad una monocultura turistica che sta superando a Venezia ogni limite di sostenibilità. Temo solo anticipando il destino dei centri storici di Roma e Firenze, su tutti. Liberi a Venezia, signor Presidente, l'enorme potenziale di sviluppo di un blocco portuale-industriale oggi pienamente sostenibile. Un via libera che non risponde ad un vacuo ritrovato orgoglio dei veneziani, ma alla loro consapevolezza di dover accettare che si riduca nel tempo il contributo finanziario che lo Stato deve comunque riprendere ad erogare dopo la disordinata gestione della legislazione speciale per Venezia degli ultimi anni. Un contributo che Venezia deve cercare di sostituire sempre più con i mezzi propri che la nuova economia metropolitana veneziana saprà procurarle.

Un obiettivo perseguibile solo con uno sforzo concentrato e congiunto di istituzioni e forze economiche. Uno sforzo capace di rimettere in moto la base economica metropolitana, a partire da uno dei suoi pilastri: l'attività portuale e portuale-industriale. Il porto è a Venezia e per Venezia oltre che la testimonianza culturale dell'origine marittimo-portuale della potenza della Serenissima, la principale fonte di occupazione diversa dal turismo (oltre 16.000 occupati in attività portuali e portuali-industriali) il pivot, anche troppo noto, della portualità crocieristica adriatica, ma anche la più conveniente porta d'accesso alla manifattura italiana ed europea, oltre che il principale fattore di attrazione di nuove attività manifatturiere, quasi-manifatturiere e logistiche di rilancio di Porto Marghera con la rivalorizzazione del suo immenso patrimonio infrastrutturale. Una prospettiva solida, realistica che attende dal Governo solo l'accensione di un processo che attrarrà energie e capitali dal mondo intero. Lo sviluppo del sistema portuale veneziano, riorganizzato in una forma innovativa, il Venice Offshore Onshore Port System sempre più apprezzata a livello mondiale, è essenziale per innescare questo processo virtuoso. Un processo, mi creda signor Presidente, che consentirà all'intero Alto Adriatico di diventare la miglior porta europea verso il Mediterraneo Orientale e l'oltre Suez asiatico e africano. Accetti sul punto la testimonianza della Cina che a Venezia e all'Alto Adriatico ha pensato nella strategia di definizione della Via della Seta marittima del 21° secolo.

Paolo Costa  
\* presidente **Adriatico portuale** di Venezia  
© riproduzione riservata

## Grimaldi intensifica gli accordi con il Venice Ro-Port Mos

**E il sottosegretario di Delrio Simona Vicari s'impegna sul Marebonus mentre RAM punta ad estenderlo in Europa – Paolo Costa e lo sviluppo dei servizi ferroviari cargo da Venezia**

VENEZIA – Sul fronte degli investimenti del gruppo Grimaldi, nel corso della convention veneziana Euromed è stato annunciato e sottoscritto da Guido Grimaldi, direttore commerciale del gruppo, un accordo che intensificherà la collaborazione in corso da circa un anno con il terminal Venice Ro-Port Mos, partecipato per il 50% dal Gruppo Mantovani. L'accordo pone le basi anche per l'entrata del gruppo armatoriale nella società terminalistica. Il terminal di Fusina, collocato in un'area strategica che incrocia i corridoi Ten-T Baltico e Mediterraneo ha il potenziale per diventare uno dei più importanti terminal europei, è provvisto di una concessione quarantennale ed è dotato di ottimi collegamenti ferroviari anche con la rete nazionale; dispone di 1.250 mt lineari di banchine che possono ospitare l'attracco in contemporanea di 4 grandi navi, uno specchio acqueo di 8 ettari, una profondità dai 10 ai 12 mt. ed è operativo 24h per 7 giorni su 7. La struttura è oggi al 50% della sua realizzazione; il completamento dell'opera che ha un valore totale di 180 mln di euro, è previsto entro il 2018 e porterà a 4 le banchine, realizzerà 280 mila mq di area retroportuale con ampi spazi per movimentazione, depositi ed uffici. Grimaldi ha investito a Venezia con la linea Bari-Patrasso che sta dando ottimi risultati (800 unità a settimana, con il recente record di oltre 1.100 unità) e crede molto nelle potenzialità dello scalo proprio perché dotato di ottimi spazi retroportuali e di infrastrutture integrate ferro-mare che apriranno scenari di traffico internazionali verso Francoforte senza rotture di carico e passaggi via strada. Fra gli aggiornamenti portati al convegno dai relatori, quello atteso sugli incentivi all'intermodalità via mare e via terra su cui ha riferito la sottosegretaria del MIT Simona Vicari. La norma sul Marebonus, in particolare, dovrà essere rivista – ha detto – poiché è stata oggetto di osservazioni da parte del Consiglio di Stato. Presumibilmente perciò, in considerazione dell'iter che dovrà percorrere fino all'approvazione del Consiglio dei Ministri (e soprattutto della necessità di un parere preventivo della Commissione Europea) è improbabile una sua applicazione prima del 2017. Gli importi stanziati comunque non andranno perduti in quanto è già previsto lo slittamento della loro erogazione fino al 2019 anziché entro il 2018. Vicari ha informato che il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto legislativo sul riordino degli incentivi fiscali per definire un sistema più competitivo con interventi a favore della crescita dell'occupazione marittima (anche questo comunque da subordinare al parere della Commissione Europea) che limita l'accesso al personale italiano o europeo. Riguardo agli impegni attuali del Ministero c'è quello volto a impedire che navi con oltre 30 anni possano continuare a solcare i nostri mari; ed altri che consentano di aumentare la sicurezza attraverso monitoraggi del traffico navale a livello comunitario. Vicari ha riferito sulla questione della nazionalità dei marittimi imbarcati specificando che la versione recepita dal Decreto Legislativo prevede tutti i marittimi comunitari; anche su questo tema si è in attesa del parere della Commissione Europea. Sempre in materia di incentivi, questa volta a livello europeo, il presidente di RAM, Antonio Cancian, ha informato che entro la metà del 2017 verrà presentata alla Commissione Europea la proposta di un eurobonus per favorire i traffici delle Autostrade del Mare nei mercati del Mediterraneo e dell'Atlantico ed ha aggiunto che "occorre creare una voce nel Bilancio Europeo per far sì che esso abbia una valenza permanente". Sulle Autostrade del Mare anche estese a livello europeo significativo infine il contributo del "padrone di casa" della Euromed Convention Grimaldi, il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa. "Abbiamo creato le condizioni affinché il traffico delle Autostrade del Mare diventasse conveniente aggiungendo un "pezzo in più": la tratta ferroviaria in banchina per lo sbarco dei camion, puntando a quello del container nel prossimo futuro. Quando le merci provenienti dalla Grecia toccano il sud Italia e, attraverso la nave, sbarcano nel nostro scalo vengono direttamente caricate sui treni verso Francoforte o verso Rotterdam ma presto avremo anche il collegamento con Lubecca e con questa linea potranno poi raggiungere facilmente Finlandia e Russia; un traffico questo che prevede tre viaggi a settimana ma che ha un potenziale di raddoppio in tempi brevi. Crediamo che una linea completamente intermodale sia il modo più rapido per attraversare l'Europa – ha concluso – così abbiamo investito nelle linee ferroviarie ed ora registriamo un incremento della loro attività del 40%; ed investiremo ancora".

**Cinzia Garofoli**

## Porti: la linea diretta Far East abbandona lo scalo di Venezia

Autorità portuale, scelta evitabile con il Venice Offshore Onshore Port System

"L'abbandono - si spera temporaneo - dello scalo di Venezia da parte della linea diretta con il Far East è un 'disastro' tanto annunciato da tempo, quanto evitabile restituendo al porto con il Voops (Venice Offshore Onshore Port System) l'accessibilità nautica oggi sacrificata al MoSE": a dirlo una nota dell'Autorità Portuale di Venezia.

"Purtroppo in attesa del Voops la nave che da 6500 teu (container) passa a 10.000 teu - è detto - non giungerà più a Marghera perché non ha più modo di entrare e uscire a pieno carico dalla banchine lagunari. Non per mancanza di mercato, anzi, ma per i limiti fisici che lo scalo ha, nonostante l'ingente lavoro di escavo e modernizzazione delle banchine realizzati in questi anni da Autorità Portuale e dagli operatori che hanno fatto di Venezia il secondo più efficiente scalo dopo Genova per la movimentazione container".

Una scelta - conclude la nota - che Autorità Portuale assieme a Confetra ha stimato costerà alle sole imprese del nordest non meno di 10 milioni di euro all'anno di maggiori costi di trasporto. (ANSA).

## Venezia, interrotto servizio container per Far East. L'Authority: "Un disastro"

"L'abbandono – si spera temporaneo - dello scalo di Venezia da parte della linea diretta con il Far East è un 'disastro' tanto annunciato da tempo, quanto evitabile restituendo al porto con il **VOOPS** (Venice Off-shore Onshore Port System) l'accessibilità nautica oggi sacrificata al MoSE". L'annuncio (e l'allarme) per l'interruzione del servizio arriva dall'Autorità portuale di Venezia, la quale in un comunicato spiega che l'attesa costerà alle industrie del Nord Est almeno dieci milioni di euro all'anno.

"Purtroppo – scrive l'Authority – in attesa del VOOPS la nave che da 6500 teu (container) passa a 10mila teu non giungerà più a Marghera perché non ha più modo di entrare e uscire a pieno carico dalla banchine lagunari. Non per mancanza di mercato, anzi, ma per i limiti fisici che lo scalo ha, nonostante l'ingente lavoro di escavo e modernizzazione delle banchine realizzati in questi anni da Autorità Portuale e dagli operatori che hanno fatto di Venezia il secondo più efficiente scalo dopo Genova per la movimentazione container (dati Confraspporto presentato al Forum di Cernobbio la scorsa settimana)".

"Una notizia – prosegue l'ente portuale – purtroppo attesa che nuoce all'economia portuale, ma molto di più alla manifattura e alle altre attività produttive dell'intero nordest e della Lombardia orientale. La nave infatti scalerà solo Capodistria per servire dal Nord Adriatico orientale i mercati austriaci e dell'est Europa. I mercati oggi serviti da Venezia (Pianura Padana, Svizzera, e sud della Germania) verranno parzialmente raggiunti con un feeder da Capodistria, ma sono destinati a tornare ad essere serviti dagli scali dell'Alto Tirreno (se non da quelli del mar del Nord via Gottardo)".

Una scelta che l'Autorità portuale veneziana assieme a Confetra ha stimato costerà alle sole imprese del nordest non meno di 10 milioni di euro all'anno di maggiori costi di trasporto. "Maggiori costi e minor competitività – ribadisce l'Ap – che l'intero nordest dovrà sopportare per ogni anno di ritardo nella realizzazione del sistema portuale offshore-onshore capace di restituire a Venezia, ma anche a Chioggia, Portolevante e Mantova, quella capacità di attrazione dei traffici fondamentale per la crescita dell'economia delle industrie che su essa si basano. Una miopia delle autorità 'competenti' – conclude il comunicato dell'Authority portuale – che sta costando molto cara all'economia veneta e del Nord Est; una profezia da tempo annunciata, che non avremmo mai voluto vedere realizzarsi e alla quale speriamo si voglia dare presto risposta con la realizzazione del VOOPS".

# Cma Cgm lascia Venezia: fondali troppo bassi

Venezia - La nave Corneille da 6.500 teu spostata su altri servizi e sostituita con uan da 10 mila che non può arrivare ai terminal a causa dei fondali. l'Authority: «Disastro annunciato».

Venezia - Cma Cgm abbandona Venezia e punta sul Tirreno. La Corneille, unità da 6.500 teu, non scalerà più a Marghera. Per l'Authority «L'abbandono - si spera temporaneo - dello scalo di Venezia da parte della linea diretta con il Far East è un "disastro" tanto annunciato da tempo, quanto evitabile restituendo al porto con il VOOPS (Venice Offshore Onshore Port System) l'accessibilità nautica oggi sacrificata al MoSE. Purtroppo in attesa del VOOPS la nave che da 6500 teu (container) passa a 10.000 teu non giungerà più a Marghera perché non ha più modo di entrare e uscire a pieno carico dalla banchine lagunari».

«Non per mancanza di mercato, anzi, ma per i limiti fisici che lo scalo ha, nonostante l'ingente lavoro di escavo e modernizzazione delle banchine realizzati in questi anni da Autorità Portuale e dagli operatori che hanno fatto di Venezia il secondo più efficiente scalo dopo Genova per la movimentazione container (dati Confrtrasporto presentato al Forum di Cernobbio la scorsa settimana). Una scelta che Autorità Portuale assieme a Confetra ha stimato costerà alle sole imprese del nord-est non meno di 10 milioni di euro all'anno di maggiori costi di trasporto».

NON SOLO CROCIERE: ANCHE LE ROTTE TRADIZIONALI ABBANDONANO IL PORTO VENETO

## Venezia, navi in fuga. La Laguna diventa un caso

Le aziende del Nord Est scelgono il Tirreno. **L'Authority** «Colpa dei ritardi sull'offshore»

### IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Anche le acque della Laguna a volte si agitano e Venezia ora rischia di diventare un caso per la portualità italiana. Colpa anche del limbo determinato dalla mancanza di governance, con il governo ancora alla ricerca del successore di Paolo Costa: lunedì ne parleranno in un incontro il ministro Delrio e il sindaco Brugnaro. Ma a spaventare di più ora è il mercato, che sembra scegliere alternative a Venezia, tagliandola fuori dalle rotte.

Il servizio Phoenician Express della Ocean 3 - navida 5 e 6 mila teu di Cma Cgm, China Cosco e Evergreen - toccherà per l'ultima volta il terminal Vecon di Psa, il 23 novembre. Ufficialmente per uno stop invernale, ma i motivi a Venezia sono noti: «Le compagnie si sono stufate - confida un operatore - Sul servizio erano più i soldi persi che quelli guadagnati perché per le limitazioni di pescaggio (11,5 metri massi-

mo per arrivare al Terminal attraversando il canale, ndr) imponevano una doppia toccata a Capodistria, con evidenti costi aggiuntivi». Non solo: l'anno scorso per Venezia è stato un anno eccezionalmente nebbioso, anzi il peggiore da 90 anni: «Il porto è stato spesso chiuso». Le video-termocamere sembravano la soluzione perché aiutano la navigazione con nebbia, ma non sono mai arrivate. La crisi poi ha aggravato la situazione e le compagnie hanno deciso di rivedere il servizio, aggregandolo a quello che serve il Mar Nero: Venezia dunque viene tagliata fuori e il tempo di trasporto per l'export del Veneto verso la Cina, allungato a circa 28 giorni. Troppo. Per questo almeno 70 mila teu cambieranno porto e parte dell'export finirà sul Tirreno. Genova e La Spezia esultano, visto il collegamento tra interporto di Padova e le banchine liguri: il Vte già oggi può vantare 26 treni alla settimana su quell'asse ferroviario e ora garantirà a Genova una maggiore penetrazione nel Nord Est. I terminalisti e gli operatori veneziani sono in rivolta: le concessioni

scadono a breve, ma il loro futuro è collegato al progetto del terminal offshore. Il Vecon ha scadenza fissata tra sei anni, il Trv (terminal rinfuse) e il Tiv (terminal intermodale) nel 2023. Si tratta di date ravvicinate, ma l'eventuale proroga sarebbe legata al trasferimento dall'altra parte del canale, nell'area Ex-Montefibre che **L'Authority** ha già acquistato per renderla futuro approdo per chiatte che porteranno i container dall'isola offshore alla terra ferma. Solo che il progetto è ancora sulla carta e quella scadenza così breve delle concessioni ha già provocato un corto circuito: investimenti fermi e operatori agitati. «Speriamo che l'abbandono sia temporaneo - spiega **L'Authority** - ma è un disastro annunciato da tempo». L'accessibilità nautica è sacrificata e anche se il mercato ci sarebbe e i lavori di escavo sono stati eseguiti, «lo scalo ha limiti fisici che solo il progetto dell'offshore può superare». Nel frattempo, calcolano **L'Authority** e Confetra, i costi per il tessuto economico del Nord Est saliranno di altri 10 milioni all'anno.

www.themeditelegraph.it

## Attracca la nave israeliana Cecchini e porto blindato

Trevisan a pagina V

**MARITTIMA** Massima allerta, a bordo 870 passeggeri, controlli anche agli accessi nel centro storico

### Nave israeliana, porto blindato

*Mezzi blindati e cecchini: livello di sicurezza antiterrorismo innalzato per l'arrivo della "Golden Iris"*

Elisio Trevisan

VENEZIA

Come nei periodi successivi a qualche attentato nelle maggiori capitali europee. Nel weekend appena trascorso il porto crociere della Marittima è stato un sorvegliato speciale, con le forze dell'ordine in tenuta antiterrorismo che presidiavano le banchine, mezzi blindati e i cecchini posizionati negli angoli strategici. In particolare tenevano d'occhio il terminal 117 dov'era ormeggiata la nave "Golden Iris" che è arrivata alle otto e un quarto di domenica sera ed è ripartita alle tre e mezza di ieri pomeriggio. Per-

ché? E una unità che batte bandiera panamense ma è di proprietà della compagnia israeliana Mano Maritime e dunque, anche se nei Paesi vicini e nelle ultime settimane non ci sono stati attentati, trattandosi di una società israeliana l'allerta è massima a causa dei possibili atti terroristici contro il Paese e i suoi cittadini.

Così gli ultimi due giorni per la Marittima di Venezia sono trascorsi come ad agosto quando, in seguito alla serie di attentati che il mese prima avevano insanguinato Francia e Germania, l'allarme del Viminale per possibili attacchi anche a obiettivi italiani aveva

portato ad aumentare la sicurezza al porto, come all'aeroporto, a livello 2, quello subito prima di "attacco terroristico in atto" e, oltre alle banchine veneziane, le forze dell'ordine controllavano gli altri accessi al centro storico.

Controlli che hanno permesso alla città di essere protetta e ai passeggeri partiti da Haifa in Israele il 25 ottobre scorso e passati per Creta, Corfù, Bari, di godersi serenamente pure la visita di Venezia prima di ripartire per Dubrovnik in Croazia.

La nave, come si vede dalla foto, è una piccola unità che non supera le 17 mila tonnellate di stazza lorda, è lunga 150 metri e ha 370 membri di

equipaggio (con otto ponti, area divertimento e naturalmente ristoranti), ed è piuttosto anziana: venne costruita infatti negli anni settanta per la compagnia britannica Cunard Line e navigò fino al 1995 coi nomi Cunard Conquest e poi Cunard Princess prima di essere venduta alla Msc Crociere e rinominata Rhapsody; ad aprile 2009, infine, fu acquistata e ristrutturata da Mano Cruises, l'attuale proprietaria, che organizza crociere nei posti più belli del Mediterraneo e che questa volta ha fatto provare ai propri 870 clienti anche la magia della visita alla città costruita sull'acqua.

© riproduzione riservata

#### IL PERCORSO

Partenza  
da Haifa  
e tour nel  
Mediterraneo

**-segue**

## LA PROCEDURA

### Un sistema di prevenzione potenziato anche in aeroporto

Porto e aeroporto. Ogni qualvolta arriva una nave o un velivolo da Israele, scatta la procedura di massima sicurezza. Ne sa qualcosa la polizia di frontiera a cui è affidata la vigilanza sia negli scali navali (Marittima, Marghera e Fusina) che al Marco Polo di Tessera. E al tempo degli attentati terroristici targati Isis il dispositivo è stato

ancor più potenziato con schemi e accorgimenti che comprendono anche un'attività preventiva di intelligence. Si tratta di servizi di routine che all'occorrenza, come appunto nell'occasione dell'attracco della Golden Iris, subiscono delle varianti ad hoc per assicurare l'efficienza e l'efficacia delle misure adottate. Come si sa la questura di

Venezia, al pari di altre questure capoluogo di regione, si è dotata di un'apposita Squadra antiterrorismo, pronta all'occorrenza a entrare in azione in assetto antisommossa. Mentre il monitoraggio continuo della città si esplica anche con l'operazione "strade sicure", cui aderiscono anche i Lagunari con i blindati "lince".



#### MARITTIMA BLMDATA

La "Golden Iris" attraccata fino a ieri pomeriggio alla banchina 117 della Marittima, guardata a vista

# Piloti, a Savona lascia Guarino: arriva Maurizio Abbate

Savona - **Guarino, 63 anni e un'esperienza in mare di 46 anni, è entrato nei piloti del porto nel 1991 per diventare capo pilota alcuni anni dopo.**

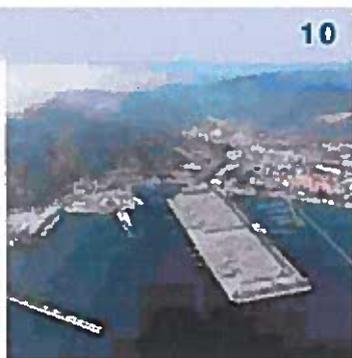
Savona - L'ultima manovra per Vincenzo Guarino, capo pilota del porto di Savona-Vado, è stata pochi giorni fa, il 25 ottobre su una carboniera, prima di salutare i colleghi per la pensione. Ieri, alla Capitaneria di porto guidata dal comandante Vincenzo Vitale, l'intera comunità portuale si è riunita per salutare Guarino. **Guarino, 63 anni e un'esperienza in mare di 46 anni, è entrato nei piloti del porto nel 1991 per diventare capo pilota alcuni anni dopo.** Gli aneddoti di una vita dedicata al mare per Guarino sono tanti. Tra i più vivi la difficile entrata in porto e l'ormeggio di una nave mercantile di «tipo Panax», quelle di dimensioni adatte per attraversare il vecchio canale di Suez, di 35 metri di larghezza, con l'intera notte passata sulla nave per la difficoltà delle operazioni dovuta alle condizioni del mare. «Dovevamo fare entrare la nave nel porto - spiega Guarino - ma c'erano onde alte 6-7 metri e le operazioni erano estremamente difficoltose. Io sono salito a bordo per coordinare l'attività dei piloti ma, date le condizioni del mare, sono dovuto rimanere a bordo per tutta la notte, finché la nave non è entrata in porto». Altrettanto complesse le operazioni per coordinare l'arrivo in banchina, in sicurezza, di navi di grandi dimensioni come quelle di Costa. «Con il vento l'entrata in porto è complicata, ma l'abbiamo sempre garantita in sicurezza e senza che i passeggeri se ne accorgessero - conclude orgoglioso Guarino - e non è semplice con navi di quelle dimensioni». Appena arrivato a Savona dai porti di prima Bagnoli e Pozzuoli, subito ha fatto fatica ad integrarsi, ma ora l'ha scelta come città in cui vivere da pensionato. «Rispetto al Sud l'ambiente era un po' freddo, all'inizio - conclude - ma poi mi sono trovato bene e resterò qui anche dopo la pensione». Al capo pilota subentrerà il savonese Maurizio Abbate, 46 anni, scelto dal comandante della Capitaneria Vitale.

ESCLUSIVA

10

## Maersk, Vivere Vado e il documento sulla piastra contaminata

Il gruppo invia al Nucleo ambientale dei Carabinieri un documento che parla di piattaforma *potenzialmente contaminata*; intanto ecco l'arrivo dei cinesi di Cosco



**MEDIO PONENTE/1** Procedono i cantieri e i colpi di scena, incluso l'ingresso dei cinesi

# Piastra contaminata?

*Vivere Vado presenta documento al Nucleo di tutela ambientale dei Carabinieri*

di **Andrea Ghiazza**

Dal referendum del 2008 ad oggi poco è cambiato: la piattaforma Maersk continua a dividere e a far discutere. Un braccio di ferro infinito, una disputa insanabile che rischia di diventare una bomba ad orologeria pronta ad esplodere in città con l'ultima clamorosa azione di Vivere Vado. Da una parte a favore della piastra multifunzionale in costruzione nella rada vadese compaiono l'amministrazione comunale di Vado Ligure, i sindacati e **Aurora portmak**, dall'altra i contrari sono le associazioni ambientaliste, "Noi per Savona", "Vivere Vado" e il Movimento Cinque Stelle. Nel mezzo i vadesi, forse i più confusi e disorientati per una vicenda

che li coinvolge da vicino. Tra i tanti dubbi la domanda ricorrente è una: centinaia di posti di lavoro si possono barattare con un'opera così impattante e destinata a cambiare per sempre lo scenario cittadino? Tanti gli interrogativi, così come le novità che si susseguono l'una altra fino a scandire una sorta di marcia di avvicinamento al 2018, anno in cui l'infrastruttura sarà completata ed entrerà in azione. Il primo cambiamento riguarda proprio la gestione futura: con il 40% la corporation statale Cosco, compagnia di stato cinese che fornisce servizi di spedizioni e di logistica, è entrata a far parte della gestione della piattaforma Maersk. Apm Terminal gestirà comunque la maggioranza del pacchetto

azionario, ovvero il 50,1%. Un restante 9,9% sarà gestito infine dalla Qingdao Port International Development che gestisce lo scalo cinese omonimo. La piattaforma contenitori di Vado Ligure - struttura in grado di accogliere navi da oltre 19.000 TEUs con una capacità di movimentazione annua di 800.000 TEUs che dovrebbe essere pronta ad operare all'inizio del 2018 - sarà quindi gestita da tre soggetti diversi. E anche qui i dubbi non mancano: scelta oculata o volontà da parte del colosso danese di disimpegnare alcune quote? C'è chi come Vivere Vado di fronte a tante incertezze non ha dubbi e giudica la piastra multifunzionale come dannosa con conseguenze irreparabili per

l'ambiente e la comunità. Ma l'azione di opposizione al progetto da parte di Vivere Vado non si ferma qui: il gruppo di minoranza ha inviato al Nucleo per la tutela dell'ambiente del Comando dei Carabinieri un documento che additerebbe la Piattaforma come "potenzialmente contaminata" in quanto sedici parametri risulterebbero essere sopra la soglia consentita per legge. Una situazione che potrebbe causare un colpo di scena nell'avanzamento dei lavori dopo che lo scorso 22 agosto una chiazza torbida a Portovado aveva portato alla ribalta il problema ambientale. L'ennesimo colpo di scena all'interno di una vicenda che non finisce mai di sorprendere. E di dividere una città intera.

## Nautica: privati verso l'intesa sulla nuova società

MASSIMO MINELLA

**F**AR vivere la Fiera tutto l'anno, mettere nuovamente d'accordo Nautica Italiana e Ucina, dare ulteriore slancio al Salone di Genova. Non ci sarà certo da annoiarsi, da qui a fine anno, pensando al futuro del waterfront di levante e alle sue "traduzioni". L'architetto Renzo Piano ha consegnato nelle mani dei rappresentanti delle istituzioni locali un progetto in grado di dare continuità a quello del Porto Antico del '92, fermatosi ai Magazzini del Cotone. Ora si può proseguire fino alla Fiera e ancora oltre, a Punta Vagno. Possibile? Sì, ma a patto di trovare una sintesi a tutte le istanze al momento in campo. Che non sono certo poche. Vediamo.

Entro la metà di dicembre si concluderà il concorso di idee per architetti e progettisti chiamati a dare soluzioni concrete al progetto del Blueprint. Il waterfront di levante è una sorta di paradigma della città del futuro, capace di riunire senza conflittualità attività industriali, economia del mare e turismo. Servono idee, ma anche sostenibilità finanziaria. Da questo punto di vista anche il fondo all'interno del quale Comune e Spim possono mettere i loro immobili per valorizzarli, in alleanza con Invmi (ministero dell'Economia), può rappresentare una soluzione vincente. Anche in questo caso la formalizzazione del nuovo soggetto è atteso per metà di dicembre. Prima, però, bisogna creare la "newco" che eredita l'organizzazione del Salone Nautico e rimette insieme, come soci, Nautica Italiana e Ucina. «Siamo tutti d'accordo sul fatto che il Salone di Genova sia l'evento centrale a livello nazionale — spiega l'assessore allo Sviluppo Economico Emanuele Piazza — Adesso ci vuole la società». La regia è affidata alla Regione, attraverso la Filse. Al suo interno enti pubblici, ma anche soggetti privati. «Come Comune siamo impegnati a far sì che non si crei un doppiopione della Fiera finita in liquidazione — continua Piazza — ma un nuovo soggetto al cui interno possa transitare una quota parte degli dipendenti della spa liquidata. Il tema dell'occupazione è per noi centrale». L'obiettivo è quello di dar vita a un soggetto che sappia valorizzare tutte le potenzialità dell'e-

conomia del mare. «Si può sviluppare un progetto di valorizzazione di risorse quali il refitting dei grandi yacht in cui Genova è ai vertici mondiali — dice l'assessore — Si tratta di un settore che trascina con sé un enorme indotto legato all'accoglienza e che si inserisce nel piano di una valorizzazione della Fiera per tutto l'anno. Fatto salvo il periodo del Salone, infatti, bisogna creare iniziative legate all'economia del mare che rendono viva l'area sempre». Non è un caso, quindi, che tutta la zona fieristica sia oggetto di un concorso di riqualificazione che coinvolge anche il padiglione B. In questo scenario si innesta la riflessione sull'evento-simbolo di tutta l'area, il Salone Nautico. Al ministero dello Sviluppo Economico, su pressante invito dei titolari del dicastero, Ucina e Nautica Italiana hanno convenuto sulla centralità dell'evento genovese. Ciò non toglie che non ci possano essere altre manifestazioni, a Genova (Porto Antico) o altrove (Viareggio, Venezia, La Spezia). Anzi, ben vengano se sono condivise e quindi non generano conflittualità. Da questo punto di vista Nautica Italiana intenderebbe organizzare un evento per i megayacht a Viareggio, in primavera. Potrebbe essere una carta in più nel mazzo della nautica tricolore, soprattutto se le due associazioni dessero la propria disponibilità a partecipare all'evento "altrui", senza sabbotaggi vecchi e nuovi.

CONFESSIONE MINELLA

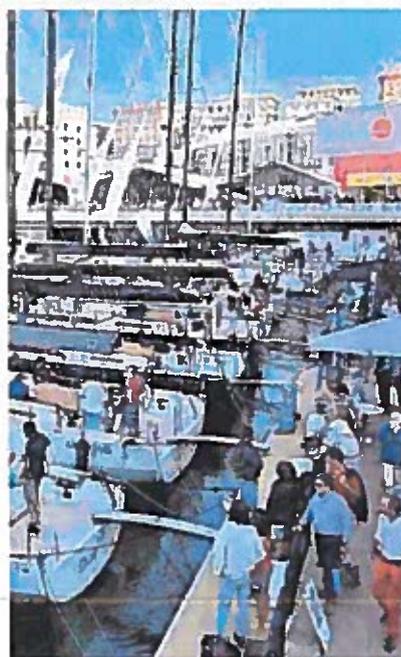


**PIANO**  
L'architetto Renzo Piano ha donato il suo Blueprint a Genova



### IL SALONE

Le immagini e i servizi sulle trattative in corso fra le due associazioni della nautica e sulla possibilità di organizzare nuovi eventi del settore per il 2017 sul nostro sito [genova.repubblica.it](http://genova.repubblica.it)



## LA SPEZIA PORT SERVICE

### *Gli operatori elencano le priorità al nuovo presidente*

«Si è già perso troppo tempo e il porto della Spezia non ha mai vissuto, da trent'anni a questa parte, una situazione di stallo come quella attuale. Ci scuserà quindi il nuovo presidente (*Carla Roncallo, ndr*), se il benvenuto della community portuale di La Spezia non potrà e non può essere un canonico augurio di buon lavoro», si legge in una nota della Spezia Port Service.

Proprio attraverso La Spezia Port Service, spiegano gli operatori del comparto marittimo, «presenteremo quindi immediatamente al nuovo presidente la "nostra" lista delle priorità che - in quanto conoscitori del porto e protagonisti del suo successo negli anni passati - abbiamo la presunzione e la convinzione di conoscere meglio di qualsiasi politico o anche della macchina burocratica che faticosamente ha partorito in due anni questa piccola, piccola riforma della portualità». Concessioni, futuro del terminal container, integrazione con Marina di Carrara, opzione crociere, utilizzo intensivo del retro-porto di Santo Stefano Magra e definizione di un piano di sviluppo serio: sono queste, secondo gli operatori, le priorità da affrontare per consentire un nuovo sviluppo allo scalo ligure della Spezia.

## A La Spezia la "Community" contro APLS

LA SPEZIA - "No, perché inopportuna, avventata, sbagliata nel merito e nella forma, contraria alle indicazioni del ministero competente e fuori tempo massimo".

Così la Community portuale di La Spezia giudica la decisione assunta dal Co-  
(segue in ultima pagina)

## "Community" contro APLS

mitato della "decaduta" **Autorità portuale** di La Spezia di rinnovare anticipatamente, sino al 2019, la concessione a APLS Investimenti, società in house della stessa **Autorità portuale** (che ne controlla il 100% del capitale) e che gestisce il terminal crociere di La Spezia.

Secondo La Spezia Port Service questa decisione, sostenuta dal voto favorevole del Comune e della Provincia, è destinata, oltre che ad innescare una serie di ricorsi sulla sua legittimità, a creare una frattura insanabile nel tessuto economico portuale, configurando anche una inattesa alleanza fra Enti locali, alla probabile vigilia della nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale (La Spezia e Marina di Carrara) che si troverebbe automaticamente privato di gran parte del potere su un settore strategico come è quello delle crociere.

Nel ricordare come **L'Autorità portuale** controlli a maggioranza anche la società Discover (incaricata dell'attività di incoming e accoglienza dei passeggeri), La Spezia Port Service denuncia anche gli intrecci di cariche (in primis quella del presidente **dell'Autorità portuale** Lorenzo Forcieri, contemporaneamente presidente della società APLS Investimenti alla quale è stata rinnovata la concessione) che vedono protagonisti componenti del Comitato portuale e consiglieri di amministrazione di APLS.

Alla luce di questi fatti La Spezia Port Service valuterà se presentare una segnalazione al ministero dei Trasporti e Infrastrutture che solo pochi giorni addietro aveva invitato i presidenti uscenti delle vecchie Autorità portuali a svolgere solo funzioni di ordinaria amministrazione.

# LA CITTA' E IL MARE

## Porto 2000, il rebus-gara si complica tra ricorsi, vertenze e ... rendering

*A quasi una settimana dall'apertura delle buste, la strada è in salita*

**LIVORNO.** IL REBUS della gara per la privatizzazione della Porto 2000 si complica ogni giorno, malgrado ogni giorno l'Autorità portuale proclami che si va avanti ad esaminare le offerte dei tre gruppi concorrenti. All'apertura dei tre plichi per la gara, venerdì scorso, è stato fatto solo il primo atto formale, in attesa che la commissione presieduta da Massimo Provinciali entri nel merito delle offerte. Ma già venerdì, all'apertura dei plichi, è stato ricordato da alcuni presenti - sono stati ammessi i rappresentanti delle tre "cordate" - che esiste un ricorso formale contro la gara stessa per un presunto favoritismo nei confronti di una cordata. Presentato prima dell'apertura delle buste, il ricorso rimane valido: una specie di spada di Damocle sui risultati che usciranno, se nel frattempo sul ricorso non si pronuncerà

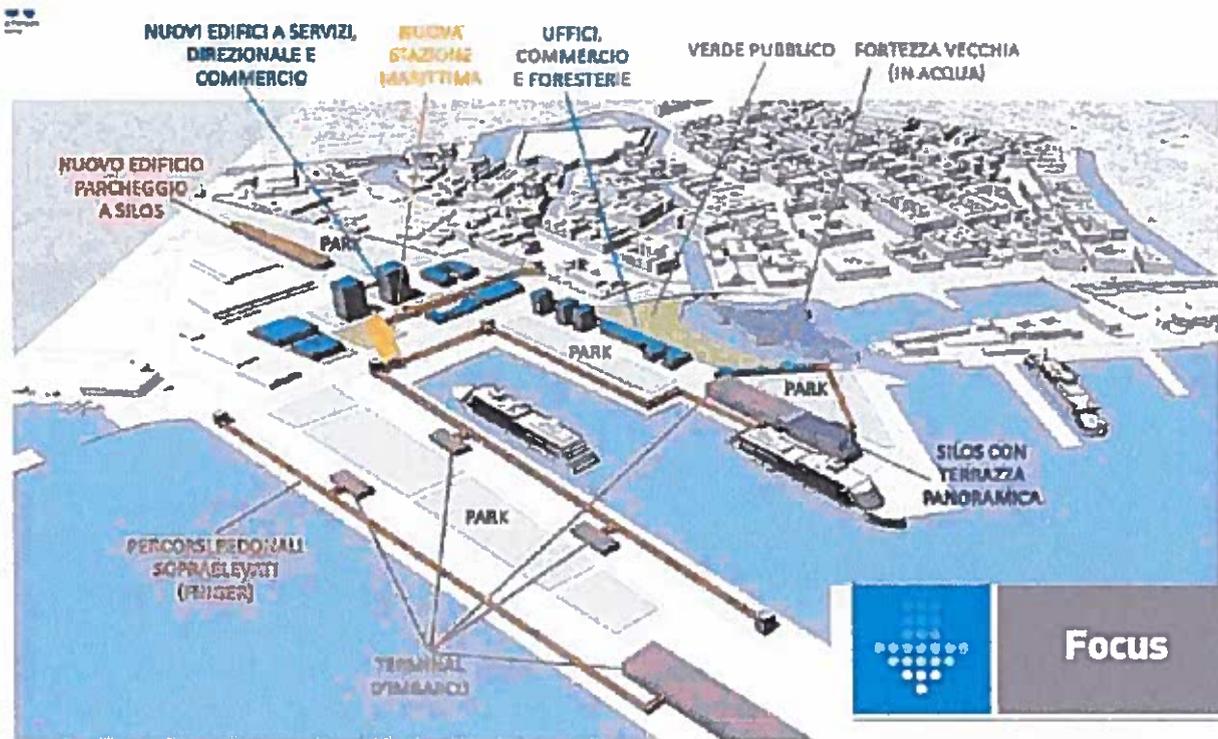
l'Authority di Cantone chiamata in causa. - a parte, ci sono altre tegole sulla gara.

C'È LA DURA presa di posizione dei sindacati interni, che contestano il mancato accoglimento delle richieste di stabilizzazione dei precari e l'assenza di relazioni sindacati da parte dei vertici della società. C'è anche - e non è un dettaglio, malgrado da Firenze per ora si preferisca tacere - la lunga e dettagliata relazione presentata dalla specialista francese incaricata dalla Regione del dibattito pubblico su piattaforma Europa e stazione crociere. Su quest'ultimo tema, il dibattito si è articolato in tante proposte integrative a quello che l'Authority ha proposto come piano attuativo (vedi il rendering): ma non è dato sapere se le proposte stesse, puntualmente riferite nella relazione, siano state o meno considerate nella gara in corso.

C'È ANCHE ci ha fatto osservare che se il rendering del piano attuativo dovesse davvero essere la base reale della gara, non basterebbero investimenti cinque o sei volte superiori alla base d'asta (sette milioni) per realizzare il tutto. Nel progetto sembra inserito anche il risanamento e la ristrutturazione dell'ex silos, la realizzazione di un canale intorno alla Fortezza Vecchia per riportarla in acqua, il raddrizzamento della calata Orlando con relativo trasferimento altrove (dove?) del terminal rinfusi, un maxi-parcheggio a silos e i finger sopraelevati per i percorsi pedonali. Quanto questo piano attuativo rimanga valido, quanto sia di competenza della gara per la Porto 2000, quanto il Comune a sua volta possa e voglia interferire, sono tutti interrogativi che al momento non sembrano avere risposte davvero esaurienti.

A.F.

-segue



## In attesa del verdetto del garante Cantone

Presentato prima dell'apertura delle buste, il ricorso rimane valido: una specie di spada di Damocle sui risultati che usciranno se non si sarà pronunciato il garante anticorruzione

## TRE CORDATE

Aperta una controversia per presunto favoritismo verso un concorrente

## La partita dei precari

Dura presa di posizione dei sindacati, che contestano il mancato accoglimento delle richieste di stabilizzazione dei precari e l'assenza di relazioni sindacati da parte dei vertici della società



## Gli investimenti

Se il rendering del piano attuativo dovesse davvero essere la base reale della gara, non basterebbero investimenti cinque o sei volte superiori alla base d'asta (sette milioni)

IL PROGETTO A DICEMBRE UN BANDO PER ARCHITETTI E ARTISTI

# Livorno delle Diversità si fa avanti Arte nelle aree demaniali portuali

A METÀ tra la Darsena Nuova e quella Vecchia, a 100 metri dalla statua dei Quattro Mori, all'imboccatura del Porto Mediceo che era e continua a essere l'ingresso principale di Livorno. Nascerà lì uno spazio di 181 metri quadri, adiacente al Ponte dei Francesi, dove svolgere attività di tipo socio-culturale che richiamino alla vocazione internazionale della nostra città. Tutto è partito dalla volontà dell'associazione Livorno delle Diversità di richiedere **al Comune di Livorno** la concessione di una banchina per arreararla e realizzarvi iniziative di vario genere. «Abbiamo ottenuto la concessione della zona che rientra nelle aree demaniali portuali – spiegano Enea Santaniello e Raffaello Morelli, della Livorno delle Diversità – e a dicembre sarà pubblicato un bando per artisti, architetti, addetti ai lavori e

chiunque abbia un'idea su come abbellire il nostro porto. Siamo lavorando per renderla il più accattivante possibile. Vogliamo dare ai livornesi la possibilità di esprimersi con idee, progetti e iniziative di ogni tipo che valorizzino, in qualche modo, la storia di questa città e il rapporto con il diverso. Non è un caso, infatti, che le Leggi Livornine abbiano attecchito qui. Erano state emanate anche in altre zone, ma poi non ne fecero di niente. Invece nella nostra città sono state sfruttate e da quei testi è partito tutto. Vogliamo dare un nuovo vigore a tutta l'area del porto, che speriamo torni all'antico splendore. Quello che abbiamo preso in concessione sarà un luogo rappresentato da un'installazione, un'opera d'arte o un qualcosa che incarni le diversità che sono alla base di Livorno.

Un luogo pubblico dove socializzare, stare insieme e costruire il futuro».

ANCORA, in realtà, non è chiaro cosa sorgerà nei 181 metri quadri. Non lo sanno neanche i responsabili dell'associazione. Ed è per questo che hanno lanciato il bando. «Siamo convinti – continuano – che dalle idee delle persone possa nascere un progetto utile per rilanciare la città. Non importa se alla fine sorgerà una statua, un monumento, un murales o un mercatino. La cosa fondamentale è che circolino idee e voglia di ridare lustro alla città. Da quella zona del porto, infatti, parte la passeggiata verso il mare ed è arrivato il momento che i turisti vengano accolti con qualcosa di bello e caratteristico di Livorno. Il bando sarà pubblicato sul sito [www.livornodellediversità.eu](http://www.livornodellediversità.eu) e sarà aperto a tutti».

Nicolò Cecioni

# La Gazzetta Marittima

---

## LT Offshore LNG Toscana nuova gara di Peak Shaving

LIVORNO - La società OLT Offshore LNG Toscana comunica l'avvio della gara per il servizio di Peak Shaving per il quarto anno consecutivo. Dal giorno 28 ottobre 2016 al giorno 21 novembre 2016 sarà possibile consultare e scaricare dal sito internet della società ([www.oltoffshore.it](http://www.oltoffshore.it)) tutti i documenti necessari per partecipare alla procedura di gara ad evidenza pubblica. Il vincitore della gara dovrà fornire un carico di GNL per un volume compreso tra i 65.000 mc e i 110.000 mc per la scarica presso il Terminale OLT nel periodo compreso tra il 1° dicembre 2016 e il 31 dicembre 2016.

Il Peak Shaving è una delle misure di emergenza stabilite con decreto del Ministero dello Sviluppo Economico, nell'ambito del "Piano di Emergenza" per fronteggiare particolari situazioni sfavorevoli per il sistema nazionale del gas, che potranno verificarsi nel periodo invernale dell'Anno Termico 2016/2017, e garantire la sicurezza del Sistema Gas Italia. In caso di emergenza, tale servizio permetterebbe, a partire dal 1° gennaio 2017 fino al 31 marzo 2017, di immettere, con breve preavviso, gas in rete - precedentemente scaricato e stoccato nei serbatoi del Terminale - per far fronte a esigenze di richiesta di punta del sistema gas per un periodo limitato di tempo.

OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. è una società partecipata da Gruppo Iren (49,07%), Uniper Global Commodities - già E.ON Global Commodities - (48,24%) e Golar LNG (2,69%). OLT detiene la proprietà e la gestione commerciale del Terminale galleggiante di rigassificazione "FSRU Toscana", ormeggiato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa. L'impianto è connesso alla rete nazionale attraverso un gasdotto di 36.5 km realizzato e gestito da Snam Rete Gas, di cui: 29.5 km circa in mare, 5 km nel Canale Scolmatore e i restanti 2 km sulla terraferma. A regime, il Terminale ha una capacità di rigassificazione di 3,75 miliardi di metri cubi annui, equivalente a circa il 4% del fabbisogno nazionale.

## Strettoia del Marzocco, “quasi” al via a Livorno

### **Assegnato l'appalto dei lavori per spostare i tubi dell'ENI dopo dieci anni di attese**

LIVORNO – E' una delle “neverending stories”, ovvero delle storie senza fine, che condizionano l'operatività del porto. Perché in attesa della sognata Piattaforma Europa, è la Darsena Toscana il presente del porto containers ancora per almeno una decina d'anni: e rendere la Darsena agibile alle navi almeno medie – parliamo delle 8 mila teu – è non solo indispensabile, ma disperatamente urgente. Due gli interventi attesi da anni: il dragaggio della bocca sud, che finalmente sta per iniziare con il ripristino del fondale a 16 metri; e l'eliminazione dei mai troppo maledetti tubi dell'ENI nel canale del Marzocco, che continuano ad essere il principale ostacolo per le grandi navi in Darsena. Questo secondo intervento è diventato un tormentone che conferma la maledizione di una burocrazia sviluppatasi per tutelare il lavoro ed è diventata invece un'ancora che blocca per anni ed anni le urgenze più pressanti.

Lo stato dell'arte dei lavori per rimuovere i tubi ENI è ad oggi il seguente: c'è stata una gara per appaltare i lavori, con tanto di richiesta del progetto esecutivo ai concorrenti, e la gara è stata assegnata. Ha vinto l'ATI (associazione temporanea d'impres) costituita dalla ICOP e dalla Carlo Agnese, due realtà molto qualificate per lavori di questa importanza. Ma non è stato facile arrivare al dunque e l'ingegner Enrico Pribaz, che per l'Autorità portuale, da più di un anno sta dietro all'iter della pratica che ha richiesto passaggi quasi infiniti, oltre a tutte le pratiche necessarie per la bonifica bellica delle aree interessate (bonifica appena conclusa) e le autorizzazioni per depositare in vasca di colmata i materiali di escavo. Il progetto è al ministero dell'Ambiente dal quale si aspettano le ultime autorizzazioni. Poi toccherà alla Regione e infine si dovrebbe partire con i lavori, forse entro la fine di novembre. Ci vorranno, secondo i tecnici, almeno una quindicina di mesi. Perché si tratta di lavori estremamente complessi e con pochi precedenti. Saranno scavati due pozzi alle due sponde del canale, a profondità di circa 26 metri, in terreni friabili che andranno quindi via via stabilizzati con una “camicia” di cemento, drenandoli dell'acqua che si infiltrerà e rendendoli stagni. Solo alla fine dei lavori dei pozzi sarà possibile stendere i nuovi tubi attraverso il canale e quindi eliminare gli attuali. Si guadagneranno almeno 40 metri di larghezza del canale, rendendo la Darsena Toscana accessibile finalmente a navi con pescaggio fino a 14/15 metri reali e con larghezze anche superiori agli attuali 36/38 metri in sicurezza. Tra due anni, se tutto andrà bene. E dopo dieci anni che se ne parla.

# Pisa rivendica le porte vinciane «Ci servono per i nostri cantieri»

*Il presidente di Navicelli spa: «Non daremo ad altri le chiavi di casa»*

**- LIVORNO -**  
**PISA RIVENDICA** le porte vinciane. Una delle partite che stanno impegnando la Navicelli Spa del presidente a, Giandomenico Caridi, uno dei nomi in corsa (poi scartati) per la presidenza dell'interporto di Guasticce, e alla guida della società che si occupa della manutenzione del Canale dei Navicelli e di favorire le migliori condizioni per l'insediamento di nuove imprese. L'apertura dell'Incile e il collegamento diretto tra Navicelli e Arno sono l'altro fronte della gestione delle porte vinciane, che vede i pisani contro la Regione e il governatore Rossi che vuol affidarne la gestione a Livorno. «L'incile rappresenta una via di uscita ulteriore della Darsena Pisana e l'ingresso in Arno. Inoltre – spiega il presidente della Navicelli, Caridi – è molto importante per il collegamento col porto diffuso che c'è lungo l'Arno (oltre 2600 posti barca) ed il Porto di Boccadarno, eccellenza pisana. Si concretizza così un progetto di porto, Golena e Navicelli complementare e sinergico. Inoltre con l'apertura dell'Incile finalmente il battello con i turisti può arrivare in centro a Pisa e/o a Livorno. Questa apertura porterà anche la base di House Boat, imbarcazioni elettriche che si noleggiavano per una settimana e porteranno altri turisti grazie anche alla presenza dell'aeroporto».

«NOI NON FACCIAMO nessun

braccio di ferro. Ringraziamo la Regione per l'attenzione e i finanziamenti che in questi anni – spiega Caridi – ha investito sui Navicelli. Senza questi le palancole, il dragaggio e altro non si sarebbe potuto realizzare. Sulle Porte vinciane sentiamo quanto i nostri cantieri ci chiedono a voce alta: le porte vinciane rappresentano la via di uscita e di entrata del Canale dei Navicelli e non è possibile dare a nessun altro le chiavi di casa. Vogliamo lo sviluppo della Darsena Europa e del porto di Livorno, che riteniamo sia il Porto della Toscana. Per questo in questi anni ci siamo adoperati per favorirne un uso delle Porte stesse che non ostacolasse la navigazione e limitasse l'apporto di fango. Inoltre abbiamo fatto fare uno studio al professor Stefano Pagliara dell'Università di Pisa, studio che abbiamo messo a disposizione della Regione e del Porto in cui si vede che l'apporto di fango dalle porte vinciane è minimale (sotto l'1%). A giorni comunque assegneremo le gare per il dragaggio dei 30mila metri cubi lungo il Canale e degli 11mila lungo l'Incile. Di pari passo il Comune partirà con i due lotti di palancole. Questa è la nostra missione principale. Inoltre abbiamo vinto tre progetti di Ricerca insieme alla rete regionale e Navigo di Viareggio. Siamo stati selezionati per due transfrontalieri, per cui come si dice nel settore: Buon vento».

Guglielmo Vezzosi



**AL TIMONE** Giandomenico Caridi, presidente di Navicelli spa

### **DRAGAGGI IMMINENTI**

«A giorni assegniamo le gare per 30mila metri cubi di fanghi lungo il canale»

### **BRACCIO DI FERRO**

«Non è uno scontro con la Regione: ringraziamo Rossi per l'attenzione...»

### **«ECCO COSA VOGLIAMO»**

«**VOGLIAMO** Darsena Europa e lo sviluppo del porto di Livorno. Per questo in questi anni ci siamo adoperati per favorirne un uso delle Porte stesse che non ostacolasse la navigazione e limitasse l'apporto di fango».

Anche a settembre il saldo è positivo. Aumento di movimentazione delle merci varie

## Tornano i containers: il traffico dello scalo continua a volare

● Dal 24 ottobre scorso, la Grimaldi Lines, utilizzando la medesima linea ro-ro che scala il porto di Taranto dalla seconda metà di settembre, ha avviato anche un traffico containeri.

Un fatto che di certo inciderà sul traffico totale del porto di Taranto per la fine dell'anno 2016. Un anno che, per ora, ha un saldo largamente positivo. Grazie all'incremento che si è avuto negli ultimi mesi, ad eccezione della flessione di agosto.

Dal 19 settembre infatti è attivo, nel porto di Taranto, anche un traffico ro-ro operato dalla Grimaldi Lines. Nel solo mese di settembre sono stati movimentati 385 mezzi rotabili per un totale di 6.441

2015.

In particolare, la movimentazione di rinfuse è aumentata del 17,4% (+2.265.817 tonnellate). Per le merci varie l'incremento è stato del 18,3% (+614.450 tonnellate).

Le navi arrivate e partite dal porto sono state, fino a settembre di quest'anno, 1679 unità (+75 rispetto al 2015).

### 45,3 per cento

Con 131mila tonnellate le merci varie in crescita a settembre

### 8,6 per cento

Nel trimestre da luglio a settembre Un trend positivo

tonnellate dalla compagnia.

Complessivamente nel mese di settembre 2016 si è registrato un incremento totale dei traffici nel porto di Taranto pari al 21,4% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, per un totale di 1.904.426 tonnellate movimentate (+335.627 tonnellate). I dati sono stati resi noti qualche giorno fa dall'Autorità portuale di Taranto.

L'incremento maggiore ha interessato la movimentazione di merci varie, che hanno visto un aumento del 45,3% (+131.201 tonnellate). Anche il traffico di rinfuse ha registrato un aumento rispetto al 2015, pari al +16% (+204.426 tonnellate).

Nel trimestre luglio-settembre 2016 dunque si registra una crescita del +8,6%, coerente con il trend positivo mantenuto nel 2016, e influenzata inoltre da una leggera flessione nel mese di agosto (-12,8%). Considerando i primi 9 mesi del 2016, l'incremento totale della movimentazione merci è stato pari a +17,6% (+2.880.267 tonnellate di merce movimentata) rispetto allo stesso periodo del

Bilancio positivo per il traffico merci "ro-ro". L'amministratore del gruppo: scommettiamo su Taranto

## Porto, si rivedono i container Grimaldi: questo è solo l'inizio

Il 19 settembre c'è stato il primo scalo nel porto di Taranto, ora il primo bilancio. Il gruppo Grimaldi è soddisfatto dei risultati sin qui raggiunti dal servizio di trasporto merci "ro-ro", che ha inserito lo scalo jonico nella rotta Genova-Catania. Da pochi giorni c'è anche una novità: l'arrivo dei container. Pochi rispetto ai tempi passati, ma comunque un fatto positivo. «Taranto entra a far parte di un network che include anche Nigeria, Brasile e Argentina - spiega Guido Grimaldi, direttore commerciale del gruppo -. È solo l'inizio. Se Taranto vuole siamo pronti a scommettere sul suo porto».

● «Sono molto soddisfatto di questa linea. Pensavamo a Taranto da molti anni ma i tempi non erano ancora maturi. Siamo agli esordi ma tutto lascia presupporre che potremo investire sullo scalo jonico».

A parlare è Guido Grimaldi, direttore commerciale dell'omonimo gruppo. Il 19 settembre scorso la ro-ro Eurocarga Livorno ha compiuto il primo scalo nel porto di Taranto, nell'ambito del servizio che lo collega con Catania, Civitavecchia e Genova. Il lunedì la nave arriva da Catania e il mercoledì riparte per la città siciliana, per poi proseguire verso i due porti tirrenici. Ro-ro è un'abbreviazione del termine inglese roll-on/roll-off, ossia la tecnica di carico di una nave che non richiede l'uso di gru perché i veicoli sono automezzi e quindi salgono e scendono attraverso una rampa di carico. Il traffico ro-ro è in forte sviluppo come alternativa al tuttostrada sui lunghi percorsi sia per effetto della congestione della viabilità, sia per la politica di incentivi europei e nazionali.

Da circa una settimana, inoltre, c'è una novità. Sostanziale non tanto nei numeri quanto a livello simbolico: dal 24 ottobre, in questi viaggi, la ro-ro trasporta anche container

## I contenitori da Taranto Grimaldi: «È solo l'inizio»

*Si ampliano i servizi sulla linea attiva da settembre*

che così riappaiono sulle banchine pugliesi dopo la chiusura del Taranto Terminal Container.

«Abbiamo scelto di non fermarci ai ro-ro e imbarcare anche i contenitori - conclude Guido Grimaldi - è una possibilità in più che, chiaramente, è remunerativa su distanze più lunghe. Possiamo dire che attraverso la nostra rete consolidata, Taranto entra a far parte del network che include paesi come Nigeria, Brasile e Argentina. È solo l'inizio, la differen-

za la fanno le persone e a Taranto ho trovato grande disponibilità negli uffici dell'Autorità Portuale. Se la comunità vuole, siamo pronti a scommettere su questa città».

«Siamo partiti non a caso il 19, il giorno di San Gennaro - dice l'esponente della storica stirpe napoletana - siamo convinti che, anche grazie all'aiu-

to del santo Patrono, Taranto ci riserverà grandi soddisfazioni. Stiamo lavorando su un hub con un'offerta completa: è un'autostrada del mare che collega anche Bari, in Montenegro. Credo sia uno dei pochi collegamenti dalla Puglia per quel porto. La linea diretta per Catania, inoltre, significa servire tutta la Sicilia. Il servizio

poi arriva a Genova che comprende anche il bacino piemontese e francese».

L'Autorità Portuale ha dichiarato che nelle toccate di settembre, la nave di Grimaldi Lines ha movimentato a Taranto 385 mezzi rotabili, per complessive 6.441 tonnellate.

«Per ottobre abbiamo fatto 150 unità a settimana, più o meno siamo sui 600 rotabili - prosegue Grimaldi - questi numeri aumenteranno e già ci sono arrivate richieste per spostare convogli sulle tratte per Barcellona e il Marocco. In particolare, pale eoliche e alta tecnologia».

Grimaldi punta sulla diversificazione con il convincimento che le autostrade del mare siano il futuro dei trasporti.

«Mi auguro di lavorare nel più breve tempo possibile anche con prodotti ortofrutticoli e alimentari. Le aziende strutturate di logistica potrebbero servire tutta la Puglia tramite lo scalo jonico. I traffici ro-ro sono in espansione e durante l'ultimo Euromed Convention è stato certificato come si riduca il 50% delle emissioni di Co2. L'alternativa intermodale marittima è fondamentale».

Da circa una settimana, inoltre, c'è una novità. Sostanziale non tanto nei numeri quanto a livello simbolico: dal 24 ottobre, in questi viaggi, la ro-ro trasporta anche container che così riappaiono sulle banchine pugliesi dopo la chiusura del Taranto Terminal Container.

L'Eurocarga Livorno - lunghezza di 200 metri, una larghezza di 26,5 metri, una stazza lorda di 32.644 tonnellate e

una velocità di crociera che può raggiungere i 23 nodi - ospita dunque anche i contenitori ormai scomparsi dai piazzali dello scalo da diversi mesi.

A.Plg.

«Il network include paesi come Nigeria e Argentina»

Il collegamento è con Catania Genova e Civitavecchia

## La Camera si esprime oggi, Prete ad un passo dall'Autorità portuale

● Il commissario dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, ad un passo dall'insediamento come presidente della stessa Authority dopo la riforma del ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio. Per la verità, si tratta di un re-insediamento perché Prete, prima di essere commissario, è stato già presidente. Solo che lo ha fatto col vecchio modello di Autorità portuale, quando le Authority erano 24 in Italia e la Puglia ne aveva quattro tra Taranto, Bari, Brindisi e Manfredonia. Adesso, invece, la riforma non solo ne ha cambiato il nome - si chiamano infatti Autorità di sistema portuale -, ma hanno anche una governance più snella e, soprattutto, sono state ridotte di numero. La Puglia è infatti scesa a due: Taranto che resta come Autorità autonoma (del Mar Ionio) e Bari che accorpa Manfredonia e Brindisi.

Poco più di un mese fa il ministro Delrio ha formalizzato la sua designazione di Prete per Taranto, comunicata anche alla Regione Puglia. La designazione è quindi andata al vaglio delle commissioni Trasporti del Parlamento: quella del Senato ha dato il via libera mercoledì scorso, quella della Camera, che ha cominciato l'esame pure mercoledì scorso, lo conclude oggi. Dopodiché Delrio può firmare il decreto di nomina, Prete insediarsi e come primo atto chiedere al Comune di Taranto e alla Regione Puglia di indicare i loro due delegati per il nuovo comitato di gestione dell'Autorità portuale. Quest'ultimo, a sua volta, indicherà il segretario generale dell'ente.

Sino a poco più di un anno fa sembrava che Taranto potesse essere, in base alla riforma, unica Authority della Puglia. E a favore di quest'opzione si pronunciò anche lo stesso Delrio il 2 dicembre scorso, venendo a Taranto per inaugurare la piattaforma logistica, prima opera di un complesso infrastrutturale denominato piastra logistica. Delrio però, pur esprimendo la sua opinione a favore di un'Authority unica, lasciò tuttavia che fosse la Regione Puglia a scegliere la soluzione migliore e così il discorso delle due Authority, Bari e Taranto, si è andato via via consolidando sino ad entrare nella riforma. In quanto all'Authority di Brindisi, avuto contezza che non sarebbe rimasta come realtà autonoma, nei mesi scorsi ha cercato di aggregarsi a Taranto. Un invito in tal senso avevano lanciato i due sindaci, Ezio Stefano di Taranto e Angela Carluccio di Brindisi, al ministro, ma l'operazione non si è rivelata fattibile. Né la Regione Puglia ha sfruttato la possibilità, pure prevista dalla legge, di ottenere una deroga rispetto all'integrazione delle Authority. Un punto specifico, questo, che è entrato in vigore già il 31 agosto, con la pubblicazione della stessa legge sulla «Gazzetta Ufficiale», mentre l'insieme degli articoli è diventato operativo dal 15 settembre. E il 23 settembre Delrio ha designato Prete insieme a due altri presidenti di Autorità (Zeno D'Agostino Mare Adriatico orientale e Rodolfo Giampieri mare Adriatico Centrale).

In quanto alla riconferma di Prete, le sue chance sono cresciute negli ultimi mesi toccando probabilmente il punto più alto lo scorso 29 luglio quando sia Delrio che il premier Matteo Renzi, entrambi a Taranto per il Tavolo istituzionale in Prefettura, diedero atto alla guida dell'Authority di aver riattivato i cantieri fermi, sbloccato lavori importanti e rimesso in pista un porto che sembrava condannato al declino. Con riferimento proprio al mandato di Prete, Delrio infatti disse: «Si è passati da 35 milioni di lavori in 10 anni a 418 milioni di lavoro negli ultimi tre anni e mezzo». Una linea che però non è condivisa dai Cinque Stelle. In commissione

Trasporti alla Camera, il capogruppo Diego De Lorenzis, ha detto che «è impensabile affidare la presidenza di un'Authority tanto importante a chi ha contribuito a causare i problemi e le difficoltà che oggi vive il porto».

*[domenico palmotti]*

# Centro servizi, ora l'area è spianata

Fa un passo avanti il cantiere della struttura che accoglierà il traffico delle crociere

● Un passo avanti per la costruzione del centro servizi polivalente nell'area antistante la sede dell'Autorità portuale. Sono stati infatti demoliti i fabbricati esistenti, compresa la vecchia stazione marittima, per far posto al nuovo complesso che l'anno prossimo dovrebbe essere pronto ed ampliare così l'offerta di servizi della stessa Authority anche in previsione dell'arrivo delle navi da crociera da maggio in poi - nella fase iniziale la compagnia Thomson Cruises ha previsto sette approdi a Taranto -.

Per il centro polivalente, un appalto da 6,5 milioni di euro, lo scorso 12 febbraio è stato sottoscritto il contratto con il raggruppamento temporaneo di imprese formato da Christian Color di Taranto, Cardinale e Antonacci Termoidraulica. Impegno a ultimare l'opera in 365 giorni. Il cantiere per l'avvio dei lavori è stato inaugurato il 18 giugno dal vice ministro allo Sviluppo economico, Teresa Bellanova. L'intervento, spiega l'Authority, riguarda la realizzazione dell'edificio polifunzionale finalizzato alla riqualificazione del water front portuale ottenuta creando continuità nel sistema di spazi pubblici e di interconnessioni pedonali. L'intervento è caratterizzato da un'ampia flessibilità di utilizzazione, afferma ancora l'Authority. In particolare sono state previste attività di servizio a passeggeri e croceristi, attività direzionali dell'Autorità portuale, quelle per la promozione della cultura marittima (auditorium polifunzionale, sala convegni e spazi polifunzionali per attività espositive e didattiche), nonché attività di servizio e accoglienza (informazioni, rappresentanze di enti locali, zona relax, bar, servizi igienici). «Falanto port service» è il nome scelto per la struttura e quindi ispirato al fondatore di Taranto. La realizzazione del centro polifunzionale, spiega ancora l'Authority, si pone l'obiettivo di attivare un processo di riqualificazione del waterfront portuale e di integrazione tra la città e il porto, ma anche tra la Città vecchia e lo stesso porto. In considerazione del fatto che nel

centro servizi verranno svolte attività di servizio a passeggeri e croceristi, si vuole appunto sviluppare tale tipologia di traffico sempre ai fini della diversificazione sia dell'economia della città che del porto. E quindi il centro assume il ruolo di polo di attrazione, aperto sul mare e sulla città, in quanto, con attrezzature e spazi pubblici, consente di instaurare un nuovo sistema di relazioni tra il sistema urbano ed il bacino portuale. In questo modo e partendo da questo sistema che riunisce in un unico segno il porto, la città, l'ambiente, si vuole anche perseguire l'obiettivo di restituire a Taranto una nuova cultura del mare. Inaugurando il cantiere, il vice ministro Bellanova disse: «L'opera che avviamo non è solo un tassello importante per il rilancio del porto ma contribuisce anche a realizzare il disegno che per Taranto abbiamo in mente: fare in modo che questa città bella abbia anche luoghi belli. Luoghi dedicati all'accoglienza, al turismo e alla valorizzazione del patrimonio storico e artistico di Taranto, in modo che chi viene qui possa trarne impressioni positive».

## Sicurezza in mare Abilitato un altro pilota

La Corporazione dei piloti del porto di Messina ha un pilota in più, il ventesimo. Nei locali del Comando della Capitaneria di porto - **Autorità marittima** dello Stretto di Messina, alla presenza del comandante Nazzareno Laganà e del capo pilota Livio Donato, si è svolta la cerimonia della consegna dell' attestato di pilota effettivo della Corporazione a Domenico Arena, messinese di 35 anni. All' evento erano presenti anche una rappresentanza dei piloti ed alcuni familiari. Arena ha partecipato al concorso emanato dalla Capitaneria di porto nel luglio 2014, ed è risultato vincitore il 31 agosto 2015. Arena, dopo aver espletato un tirocinio di un anno nella stessa Corporazione, ha sostenuto gli esami finali alla presenza di una commissione ad hoc ed è risultato idoneo entrando a far parte, quale pilota effettivo, della Corporazione dei piloti di Messina.

Quest' ultima espleta il servizio di pilotaggio nei porti di Messina, Reggio Calabria e Gioia Tauro, nonché un servizio di pilotaggio H 24 per tutte le navi in transito nello Stretto.

TREMESTIERI CHIUSO NONOSTANTE GLI INTERVENTI

## *L'approdo insabbiato Messina rischia il caos*

DI ELISABETTA RAFFA

L'approdo di Tremestieri, nella zona sud di Messina, è di nuovo pieno di sabbia e la città rischia l'ennesima invasione. Il Gruppo Nove Aprile dissotterra ancora una volta l'ascia di guerra e chiede l'intervento del prefetto Francesco Ferrandino. «Siamo solo all'inizio della stagione invernale e Tremestieri è già parzialmente insabbiato da oltre dieci giorni: il preludio di un lungo inverno, durante il quale il porto a sud sarà a continuo rischio chiusura», dichiarano Michele Barresi, Saro Visicaro, Renato Coletta e Mario Buzzai, rappresentanti del «Gruppo Nove Aprile fuori i Tir dalla città. Se questo accadesse, mentre la viabilità sulla tangenziale della Messina-Palermo è ridotta a un'unica carreggiata in prossimità dello svincolo di Bocchetta per i lavori al viadotto Ritiro, in città sarebbe il caos». A dispetto dei continui e costosi dragaggi degli ultimi anni, le ultime sciroccate hanno nuovamente messo a rischio la funzionalità dell'approdo. **L'Autorità Portuale** non può intervenire fino a quando la Regione Sicilia non darà il via libera ai lavori. Un'autorizzazione che però non è ancora arrivata. «L'abbiamo già richiesta da giorni», spiega Francesco Di Sarcina, segretario generale **dell'Autorità Portuale** «ma da Palermo non è ancora arrivato nulla e senza il nulla osta non ci possiamo muovere. Di solito passa una quindicina di giorni. Certo, il continuo turnover dei funzionari dell'assessorato competente non aiuta a gestire il problema perché ha interrotto la continuità del dialogo». A marzo scorso l'ex prefetto Stefano Trotta aveva convocato la Regione proprio per chiedere di snellire le procedure, ma alle grandi promesse di chi rappresentava l'amministrazione di Palazzo d'Orleans non sono seguiti i fatti. «In

queste condizioni», aggiungono Barresi, Visicaro, Coletta e Buzzai, «riscontriamo sia il ripetersi di oggettivi rischi per la sicurezza nella navigazione per le complicate operazioni di imbarco e approdo da parte delle navi che vi operano, sia un allungamento dei tempi delle operazioni di imbarco che incide sull'operatività del porto a sud, spostando inevitabilmente ingenti volumi di traffico pesante nella Rada San Francesco e quindi lungo le vie del centro cittadino». Le sciroccate che provocano gli insabbiamenti nei prossimi mesi saranno la regola e senza un'inversione di rotta la viabilità cittadina, già complicata dai 14 mesi di lavori sulla tangenziale iniziati a settembre scorso, che dirottano tutto il traffico su un'unica corsia, non potrà che risentirne anche in termini di sicurezza. «In queste condizioni lo svincolo di Bocchetta, da sempre naturale quanto improvvida valvola di sfogo del transito dei Tir, diventerebbe un imbuto infernale», puntualizza il Gruppo 9 Aprile, «nonostante i limiti imposti dall'ordinanza comunale 488, in più occasioni è stato riscontrato un anomalo incremento di mezzi pesanti in transito sul viale Giostra diretti allo svincolo autostradale, probabilmente agevolati anche dalle recenti modifiche viarie che consentono ai Tir provenienti dalla rada San Francesco di immettersi direttamente proprio su questa arteria. Inoltre, proprio mentre si avvicina la scadenza della concessione della rada San Francesco agli armatori privati», concludono Barresi, Visicaro, Coletta e Buzzai, «questa situazione, sebbene rappresenti un tangibile pericolo per la sicurezza dei cittadini, sembra non sia affrontata dagli enti preposti con la necessaria determinazione sia per evitare nell'immediato forti criticità nella viabilità urbana, che per la programmazione di interventi programmatici che diano soluzioni concrete». (riproduzione riservata)

# La Sicilia

---

GIARDINI. La sabbia prelevata dai fondali prima della stagione estiva è stata risucchiata dalle onde all' interno dell' area portuale

## La mareggiata «cancella» il ripascimento

*Tutela del litorale. La Regione ha approvato la variante al progetto per realizzare le opere*

GIARDINI. Si è improvvisamente modificato lo stato della costa giardinese antistante il lungomare di Naxos e Tysandros. Le recenti mareggiate hanno letteralmente inghiottito buona parte della sabbia che era stata depositata la scorsa primavera a seguito degli interventi di dragaggio dell' area portuale di Schisò. I marosi che hanno sferzato insistentemente la costa hanno compiuto il consueto effetto erosivo di cui il centro giardinese è vittima, lasciando della spiaggia ricca e dorata solo un ricordo. Adesso il litorale risulta quasi spogliato di gran parte della quantità di sabbia che per tutta la stagione turistica ha consentito a turisti e bagnanti di poter godere della spiaggia opportunamente ricostruita e in più punti sono emerse anche le rocce sottostanti che con un lavoro certosino erano state ricoperte del materiale sabbioso che si trovava depositato all' interno della rada. «Un' evenienza prevedibile - ha commentato il sindaco Nello Lo Turco poiché le correnti marine proprie di questo tratto di mare e l' attuale conformazione del braccio del porto compiono questo "gioco" di sottrarre la sabbia dalla costa e riportarla all' interno dell' area portuale. Il progetto che abbiamo

realizzato aveva come obiettivo prioritario quello di liberare i fondali dall' enorme volume di sabbia che vi giaceva attraverso il dragaggio, poi il fatto di averla potuta utilizzare per il ripascimento è stato sicuramente un vantaggio e un indubbio beneficio per l' economia, ma è chiaro che se non si completerà il porto, qualsiasi opera di ripascimento sarà vanificata».

Appare chiara, dunque, l' urgenza di procedere non solo al completamento della struttura portuale, ma anche alla realizzazione delle opere idrauliche preventivate per l' imbrigliamento della sabbia, mentre è ancora in corso lo studio idraulico -marittimo affidato al geologo Salvo Puccio.

Da Palermo, intanto, giungono buone notizie. Il direttore dei lavori, ing.

Adolfo Veroux, ha annunciato che l' Assessorato regionale competente ha approvato la variante del progetto originario relativo alla realizzazione delle opere a salvaguardia del litorale Naxos e Tysandros e pertanto si attende solo che la Capitaneria di porto emetta la relativa ordinanza per poter dare il via ai lavori di completamento del progetto, con la continuazione degli interventi di prelievo del rimanente



## -segue

---

quantitativo di sabbia rimasto arenato nel bacino portuale, che potrebbero riprendere entro la prima decade del mese di novembre.

FRANCESCA GULLOTTA.

*FRANCESCA GULLOTTA*

## Una commessa per rilanciare i cantieri navali di Messina

*Progetto da 42 milioni di euro della Marina Militare fa ben sperare per il futuro*

M;ESSINA - Due anni fa si rischiava di chiudere adesso una commessa da 42 milioni di euro della Marina Militare fa ben sperare per il futuro.

I cantieri ex **Rodriquez** di Messina insieme a quelli di Sarzana saranno impegnati nella costruzione di due unità navali polifunzionali ad alta velocità e questo dopo l' accordo raggiunto tra la Marina Militare e la Intermarine del gruppo Imms di Roberto Colaninno.

L' ex presidente, adesso Commissario dell' Autorità portuale, Antonino De Simone e l' On. Enzo Garofalo vice presidente della Commissione Trasporti della Camera in conferenza stampa hanno sottolineato l' importanza dell' investimento che fa ben sperare per le possibili ricadute in termini di sviluppo e di occupazione per le maestranze messinesi.

La commessa acquisita forse non consentirà di impiegare tutti i 58 lavoratori rimasti in servizio del cantiere peloritano che negli ultimi anni sono andati a lavorare in altre sedi, ma si spera che da qui possa partire il rilancio della cantieristica messinese e far tornare quindi tutte le maestranze.

Ora Messina potrà partecipare di diritto alle fiere internazionali, occasioni per farsi conoscere, ha evidenziato tra l' altro Antonino

De Simone- che ha ribadito anche di avere avuto nella vicenda solo il ruolo di sollecitare i parlamentari nazionali ad impegnarsi perché anche Messina avesse un' opportunità dalle commesse decise dal Ministero della difesa e dalla Marina.

Pare infatti che all' inizio il cantiere messinese non fosse incluso tra le sedi interessate dalla realizzazione delle due navi.

"Mi piacerebbe che tutti i lavoratori potessero tornare ad operare in città, dice De Simone, non sarà così magari nell' immediato ma è un primo passo, poco rispetto alle potenzialità ma molto rispetto al nulla degli ultimi anni.

**Rodriquez** è un marchio che si può ancora spendere sul mercato e Colaninno l' ha capito quando l' ha

## -segue

---

acquistato. I vertici dell' azienda sperano con questa commessa di richiamarne altre, anche private".

Si prospettano lavori per cinque anni e poi altri dieci durante i quali il cantiere messinese dovrà assicurare gli interventi di manutenzione.

La commessa delle due Unpav (Unità Navali Polifunzionali ad Alta Velocità) è l' occasione per riportare alla ribalta il nome dei cantieri ex **Rodriquez**, azienda storica nata nel 1887, famosa nel mondo per avere realizzato nel 1956 il primo aliscafo.

Sono state tante le commesse gestite fino agli anni 2000 dopo è arrivata la crisi, l' acquisizione da parte del gruppo Imms Spa e la fusione con In termarine. L' annuncio di Intermarine dell' accordo con la Marina Militare che vuole fornirsi di mezzi tecnologicamente più avanzati rispetto all' esistente, è venuto in occasione di Euronaval, la più importante esposizione mondiale di sistemi di difesa navali. Le Unpav sono in grado di assolvere missioni diversificate e con brevissimo preavviso, coprire distanze elevate in tempi contenuti, e quindi idonei ad intervenire anche in supporto alle operazioni di controllo dei flussi migratori oltre che nel contrasto del traffico di esseri umani e nell' evacuazione di personale da aree di crisi. Per la Zona Falcata si profila una nuova stagione per quelle attività dove la città dello Stretto in passato ha potuto vantare competenze e professionalità.

Insieme al cantiere ex **Rodriquez** torna a vivere una sua nuova stagione anche l' Arsenale. È stato infatti riattivato il bacino galleggiante fermo da tre anni dopo l' incidente che nel 2013 ne causò l' affondamento parziale.

Dopo un periodo di valutazioni preliminari i lavori per riparare il danno subito dalla struttura sono iniziati lo scorso anno e ultimati solo qualche settimana fa.

L' Arsenale consolida così con il secondo bacino funzionale, il suo ruolo di polo produttivo sul quale il Ministero della Difesa e la Marina Militare vogliono scommettere. Possono entrare a regime con le nuove commesse che si preannunciano, le attività di manutenzione, riparazione e trasformazione delle unità navali militari ma anche civili.