

## Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Il secolo XIX, LA Gazzetta Marittima, Milano Fianze, Ilfattoquotidiano.it)

## Dai Porti:

### Venezia:

**"...Nessun piano e Venezia perde quota..."** (Il sole 24 Ore)

### Genova:

**"...Trasporto marittimo, sicurezza primo fattore per scegliere la rotta delle navi..."** (The Medi Telegraph)

### La Spezia:

**"...Il porto della Spezia fa gola agli operatori svizzeri e tedeschi..."**

(L'Avvisatore Marittimo)

**"...Erosione costiera, in fumo 28 milioni di Pil..."** (the Medi Telegraph)

### Livorno:

**"...Porto di Livorno, Gallanti confermato commissario..."**

(The Medi Telegraph)

**"...Container carico di droga, maxi sequestro nel porto di Livorno..."**

(The Medi Telegraph)

### Salerno:

**"...da Cipe ok a 6,6 milioni per il Molo Manfredi..."** (Ansa)

### Catania:

**"..Crociere: a Catania 9 mila turisti in città..."** (Ansa)

**"..Hub Catania-Augusta per lo sviluppo..."** (La sicilia)

### Augusta:

**"..Di Pietro: Autorità Portuale, subito le nomine..."**

(Giornale di Sicilia, La Sicilia)

**"..Pensionati e riciclati, la seconda vita dei regionali "politici"..."**

(larepubblica.it (PA), Giornale di Sicilia, )

### Palermo:

**"..Arriva la nave e subito scatta il blitz Presi in 8: accusati di essere scafisti..."** (Giornale di Sicilia)

# INDICE

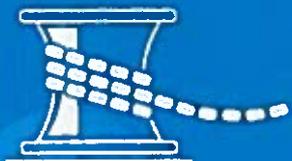
---



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 14,15,16/5/2016



ASSOPORTI  
[www.assoporti.it](http://www.assoporti.it)

Rassegna stampa

**"..Ma Bruxelles estende l'intervento "Abbiamo salvato più di 13 mila vite..." (La Stampa)**

**Altre Notizie dai porti italiani ed Esteri**

# Il Secolo XIX

---

## RIFORMA DEI PORTI, L' APPROVAZIONE SOSTANZIALE DEL CONSIGLIO DI STATO

Il parere reso nei giorni scorsi dal Consiglio di Stato sullo schema di decreto di riforma delle autorità portuali conferma un' impressione già molto diffusa tra gli operatori del settore: cioè che si tratti di una riforma con molte luci e qualche ombra. Ecco gli aspetti più rilevanti evidenziati dai magistrati.

1) Innanzitutto, il Consiglio di Stato apprezza espressamente l' approccio con cui il Governo ha affrontato la riforma, inserendola nel più ampio disegno di riordino della pubblica amministrazione portato avanti dalla legge Madia. In particolare, il Consiglio di Stato «sostiene ed incoraggia» la visione dell' amministrazione pubblica fatta propria dal decreto, cioè l' idea di una pubblica amministrazione che non si limiti ad esercitare funzioni autoritative e gestionali, ma miri «anche a promuovere crescita, sviluppo e competitività».

2) In secondo luogo, il parere esprime apprezzamento per la semplificazione burocratica attuata dalla riforma, soprattutto mediante la creazione dello Sportello unico. In vista di una maggiore semplificazione, i magistrati invitano tuttavia il Governo ad

attribuire a tale ufficio tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi, compresi quelli riguardanti le attività commerciali e industriali (attualmente esclusi).

3) I giudici di Palazzo Spada, poi, approvano il superamento della frammentazione della governance portuale, attuato attraverso l' istituzione delle Autorità di sistema portuale (AdSP). Solo un approccio integrato, infatti - si legge nel parere - può consentire ai porti italiani di far fronte alle sfide rappresentate dal gigantismo navale e dalla competizione con gli scali del Nord Europa.

4) Negativo è, invece, il giudizio su alcuni dei correttivi introdotti per cercare di attenuare o ritardare il passaggio dall' attuale sistema "frammentato" al modello "integrato" disegnato dalla riforma. In particolare, i magistrati bocciano la possibilità di istituire Uffici territoriali (una sorta di sedi distaccate delle AdSP) nelle città ex sedi di autorità portuali. Tale possibilità, infatti, potrebbe vanificare l' intento di razionalizzazione perseguito dalla riforma, portando ad una moltiplicazione dei centri decisionali e, quindi, al mantenimento dello status quo.

5) Analogamente, viene criticata la proposta di alcune Regioni di rinviare fino a 36 mesi l' entrata a regime della riforma. Una proroga così lunga dell' attuale frammentazione, infatti, secondo i magistrati, potrebbe vanificare i benefici contenuti nel decreto.

6) Infine, il Consiglio di Stato, facendo proprie alcune delle osservazioni avanzate dai Governatori in

sede di Conferenza Stato -Regioni, invita il Governo ad inserire il decreto sulla governance in un complesso più ampio di riforme, che comprenda in particolare la riforma degli Interporti, una nuova disciplina dei dragaggi ed il tanto atteso regolamento sulle concessioni portuali.

Ciò nella consapevolezza che le innovazioni introdotte dal decreto in materia di governance - per quanto «importanti e condivisibili» - da sole non sono sufficienti per dare slancio ad un settore centrale per lo sviluppo economico del Paese.

## Consiglio di Stato: se la Riforma va già riformata

ROMA Il testo della Riforma portuale del governo Renzi è innovativo e individua scelte meritocratiche con snellimenti delle procedure. Ma secondo il Consiglio di Stato non basta a ridare slancio economico al sistema mare italiano con il forte rischio che rimanga una riforma incompiuta. L'aspettavano tutti, il parere del Consiglio di Stato che doveva precedere quello delle commissioni parlamentari di Camera e Senato. Ma per il governo e il ministro Delrio, se non è una bocciatura poco ci manca. Così almeno la lettura di chi, dalla Riforma, avrebbe voluto assai di più. Specie su governance e semplificazione, il Consiglio di Stato è molto critico. Sulla governance va specificato con chiarezza il divieto alle Autorità di svolgere attività economiche anche attraverso le partecipate. Sulla semplificazione, occhio dice il Consiglio Di stato a non creare duplicazione di centri decisionali. Una vera bastonata nei denti alla norma introdotta dalla Conferenza Stato-Regioni per la proroga fino a 3 anni di certi accorpamenti. La sintesi del giudizio è che potrebbe vanificare il raggiungimento degli obiettivi, facendo tra l'altro coesistere con ovvia confusione vecchie e nuove Autorità. Criticata anche la disposizione di varare la riforma con un decreto del presidente del consiglio (sul piano normativo, una forzatura). C'è anche un richiamo a un maggior coordinamento tra riforma portuale e piano nazionale della logistica, perché la riforma stessa non appaia una semplice somma numerica di porti. E si va avanti così: per qualcuno, in ordine sparso anche tra istituzioni primarie dello Stato. Antonio Fulvi

# La Gazzetta Marittima

---

## Concessioni e riforma con WISTA

GENOVA Lunedì 16 maggio dalle ore 15 nella Sala dei Capitani di Palazzo San Giorgio, cuore dell'Autorità Portuale, si svolgerà il convegno La Riforma Portuale e il Nuovo Regolamento concessioni portuali: novità e prospettive organizzato da WISTA Italia, l'associazione legata a WISTA Women's International Shipping & Trading Association, che riunisce 1.500 donne in 33 paesi tutte attivamente coinvolte nel panorama marittimo internazionale. All'evento interverranno rappresentanti istituzionali regionali e ministeriali quali l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità Portuale di Genova; il dottor Edoardo Rixi, assessore allo Sviluppo Economico e Imprenditoria della Regione Liguria; il dottor Luigi Merlo, consigliere del Ministero Infrastrutture e Trasporti in materia di Porti e Logistica, e rappresentanti dell'area scientifica del Diritto Marittimo quali Sergio Maria Carbone, professore emerito di Diritto dell'Unione Europea- Università di Genova e Antonella Turci, avvocato marittimista in Genova. Il Convegno affronterà le novità della riforma portuale contenute nel decreto legislativo di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali approvato dal Consiglio dei Ministri lo scorso gennaio nonché, per quanto concerne l'emanando regolamento, da ultimo oggetto del parere interlocutorio n. 01076/2016 dal Consiglio di Stato, le modifiche richieste per un miglior raccordo del regolamento con la normativa vigente sia italiana che comunitaria. WISTA (Women's International Shipping & Trading Association) Italia è composta da 62 socie di tutta Italia, imprenditrici, libere professioniste, in particolare avvocati, docenti, donne che operano in compagnie armatoriali, nelle agenzie marittime, nello yachting, nella portualità, in imprese di logistica, consulenti fiscali, finanziarie e in tema di sicurezza marittima. Tra gli obiettivi di WISTA Italia vi sono quelli della promozione dello scambio di best practice, tra le socie, la formazione professionale, e la collaborazione con le altre associazioni e istituzioni per promuovere l'industria marittima oltretutto quello di incoraggiare e sostenere una significativa presenza delle donne nelle professioni del mare.

## Ecco il mio cantiere Italia

*Intervista Il ministro dei Trasporti Delrio: la priorità sono i corridoi infrastrutturali europei. Se Bruxelles, come penso, darà il via libera alla flessibilità, saranno sbloccati 10 miliardi di potenziali investimenti*

Due mesi per impostare la fusione tra Fs e Anas, fare decollare il nuovo codice degli appalti e attrarre investimenti esteri con vero project financing basato su stime reali. Priorità ai corridoi europei e all'intermodalità per fare ripartire le infrastrutture utilizzando al meglio la flessibilità europea. Graziano Delrio ha fatto il suo primo bilancio a un anno dalla nomina a ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e ha presentato le sue priorità intervistato da Andrea Cabrini durante l'incontro Italia Cantiere Aperto, organizzato da Key2People e Bcg.

**Domanda. Ministro Delrio, a un anno dalla sua nomina dove stanno le infrastrutture nella agenda del governo?**

**Risposta.** Hanno un ruolo fondamentale. L'Italia guida i Paesi che hanno avuto accesso al fondo Juncker in questo primo anno di sperimentazione. Abbiamo preparato e stiamo preparando una serie di piani e di progetti che possano essere eleggibili per il finanziamento anche per quest'anno e il prossimo.

**D. Quali sono le sue priorità?**

**R.** L'Italia è un Paese abituato a non pensare ai nodi infrastrutturali come parte di una rete. I

porti non dialogano con la ferrovia, gli interporti non dialogano con la ferrovia, le autostrade non dialogano con i porti. La programmazione va centralizzata e lo Stato deve avere il compito di fare dei documenti di programmazione pluriennale. Si devono poter realizzare opere che colleghino, per esempio, la ferrovia con il porto di Genova che, altrimenti, non sarebbe competitivo.

Un container arrivava in Italia dall'Asia in 17 giorni e stava in media dagli 11 ai 12 giorni sulle banchine del porto. Si perdono 1 milione e mezzo di container che trovano più conveniente passare da Rotterdam per arrivare in Lombardia, invece di andare a Milano passando per Genova. Noi abbiamo lavorato sulle pratiche amministrative, per esempio permettendo lo sdoganamento della merce già in mare. Oggi abbiamo 13 porti che sdoganano in mare e 3.500 navi già accreditate per tale procedura: non si ha più bisogno di grandi piazzali per ospitare i container che arrivano a destinazione direttamente con i fast corridor. Considero un grande successo il fatto di avere riunito Liguria, Piemonte e Lombardia per realizzare un piano integrato di logistica.

## - segue

---

**D. Perché volete fondere Fs e Anas e che tempi avrà l'operazione?**

R. La grande società che nascerà consentirà una progettazione più veloce e una programmazione più coordinata. È una potenziale sinergia molto interessante, ci sono poche esperienze comparabili in giro nel mondo. Con il ministro dell' Economia Pier Carlo Padoan ci siamo dati due mesi di studio. Attendiamo gli esiti di questo lavoro, poi presenteremo i vantaggi e gli svantaggi dell' operazione.

**D. Con i tassi a zero gli investitori istituzionali sono alla ricerca di occasioni di investimento e guardano alle infrastrutture come asset class sempre più attraente. Cosa pensate di fare per portare in Italia i loro capitali?**

R. È inutile proporre dei piani finanziari basati su stime di traffico irrealistiche. Ci vogliono chiarezza e buoni progetti. E lo Stato deve dire con precisione a quanto ammonterà il contributo pubblico su una determinata opera. Ci siamo attardati troppo su finti progetti. Ora dobbiamo mettere in campo progetti veri.

**D. L' Italia è piena di infrastrutture ridondanti, che si potrebbero armonizzare. Si prenda Savona e Genova: non sarebbe più opportuna una cabina di regia unica per i due porti che si trovano a poche decine di chilometri di distanza?**

R. Genova e Savona diventeranno un' unica grande autorità portuale a disposizione dei traffici internazionali, con una regia centrale sugli investimenti. In generale, dei 53 porti nazionali, 15 saranno autorità portuali.

Bisogna lavorare molto sull' intermodalità: non abbiamo solo attuato la pratica dello sdoganamento in mare o i fast corridor, ma abbiamo anche suggerito a Rete Ferroviaria Italiana di investire sui corridoi merci principali e in tecnologia. Altro elemento fondamentale, gli investimenti in tecnologia della manutenzione, che consentono di tenere sotto controllo i viadotti senza utilizzare squadre. Gli investimenti utili, come l' ultimo miglio ferroviario in un porto, o le tangenziali di uscita da un aeroporto, vanno fatti.

**D. Renzi ha annunciato di volere sbloccare tutte le opere pubbliche e private, anche perché gli investimenti sono scesi da 40 a 20 miliardi durante la crisi. A che punto siamo?**

R. Abbiamo cercato di capire il motivo di questa caduta dei lavori pubblici. Uno degli elementi è stato il patto di stabilità dei comuni: grazie alle riforme abbiamo tolto i vincoli del patto e ciò ha portato, nel 2015, a un aumento di 2 miliardi negli investimenti dei comuni rispetto al 2014. Stiamo sbloccando molte opere. Solo nel 2015 abbiamo aumentato gli investimenti nelle ferrovie del 50%, dell' 80% negli aeroporti e del 15% nei porti. Negli ultimi mesi abbiamo lavorato soprattutto sulle concessioni autostradali, dove abbiamo fatto ripartire molti cantieri. Sono fiducioso che il 2016 sarà migliore del 2015 sul fronte degli investimenti.

**D. Ma su cosa volete puntare davvero rispetto ai soldi a pioggia del passato ?**

R. La priorità sono i corridoi infrastrutturali europei; abbiamo fatto il terzo e quarto lotto del Brennero, che sono i due bandi maggiori in Europa. Bisogna considerare tutti i nodi e sviluppare i corridoi con investimenti mirati: è sciocco parlare del ponte sullo stretto senza ragionare della Napoli-Palermo. L' altro nostro orizzonte è il trasporto pubblico.

Faremo partire un investimento massiccio con capitali privati e pubblici perché puntiamo in tre-quattro anni al rinnovo completo del parco mezzi circolante e del parco rotabile.

**D. Il 18 maggio arriverà la pagella europea sulla flessibilità. Quali sono le sue aspettative?**

R. Il raggiungimento del via libera alla flessibilità il 18 maggio porterà a sbloccare circa 10 miliardi di potenziali investimenti.

L' Europa deve trovare il giusto equilibrio e deve essere pensata come un unico spazio con investimenti unitari in sviluppo e infrastrutture. Bisogna pensare al cielo unico europeo, allo spazio ferroviario unico, in modo che l' Europa possa far fronte al suo più grande problema, i 25 milioni di disoccupati. L' indirizzo che abbiamo dato all' Europa è di promuovere gli investimenti comuni. (riproduzione riservata)

ANDREA CABRINI

## Banchero subentra a Duci Delrio rilancia sulla logistica

*L'impegno del ministro per la rete nazionale / Il distinguo di Giovanni Toti sulla riforma / Il nuovo vertice degli agenti e la scheda del presidente entrante*

GENOVA Gian Enzo Duci, presidente a fine mandato della più importante associazione degli agenti marittimi italiana, quella di Genova, ha diretto i lavori dell'assemblea pubblica annuale organizzata a Palazzo della Meridiana presentando i filmati delle interviste raccolte da Assagenti al ministro Graziano Delrio, ai governatori del Piemonte e della Lombardia, Sergio Chiamparino e Roberto Maroni, e alla rappresentante della camera di commercio Italo Svizzera di Lugano, Marina Bottinelli. Alla presenza del governatore della Liguria Giovanni Toti è stato così introdotto il dibattito incentrato sulle prospettive offerte dal protocollo di intesa della macroregione del nord ovest che vede la messa a sistema dei porti liguri con l'intermodalità e le infrastrutture esistenti e da completare piemontesi e lombarde, di collegamento ai mercati di oltralpe. Più tardi è stato eletto a nuovo presidente Alberto Banchero, della storica Banchero Costa & C.. Nella foto: l'intervento di Giovanni Toti all'assemblea Assagenti Genova. Con l'accordo fra il ministero delle Infrastrutture e Trasporti e le regioni del nord ovest ha detto Delrio nel contributo video si è indicata una strada molto forte di cooperazione tra Stato, Regioni ed operatori commerciali e l'obiettivo del percorso è raggiungere un sistema portuale che ragioni come un unico paese, non come tante repubbliche marinare. Dobbiamo unire i vari punti di quella rete fatta di porti, interporti, ferrovie e strade ha detto il ministro per recuperare perdite di decine di miliardi l'anno che oggi sono sostenute dalle imprese; ci impegniamo nella realizzazione dei corridoi merci, dell'ultimo miglio ferroviario dentro i porti, negli snellimenti burocratici e negli accordi con gli operatori internazionali affinché l'Italia sia il grande pontile a disposizione di tutta l'Europa. Il governatore Toti ha apprezzato il governo centrale per il dialogo con le regioni vicine a prescindere del colore politico e per la volontà di rapportarsi con macrosistemi di regione. A fronte di un riconoscimento dell'attuale fattività del rapporto del governo con la regione Liguria resta però il giudizio critico sulla riforma per il suo spiccato centralismo decisionale e per una programmazione definita filosovietica; molto meglio, secondo il governatore, una maggiore autonomia dei porti: criteri misurabili di competitività, come la percentuale iva incassata da un porto,

# La Gazzetta Marittima

---

che permettano programmi di sviluppo mirati ed evitino di lasciare troppa discrezionalità alla politica. Ma il sentimento di base resta ottimista: le condizioni per rilanciare la regione ci sono tutte ha detto Toti da quelle politiche a quelle economiche e geografiche. Nell'elenco: gli accordi raggiunti con le regioni vicine, la costruzione del terzo valico che procede e che permetterà l'alta capacità fra Genova e Milano (nel frattempo sono stati ottenuti 150 milioni da RFI per ammodernare la rete esistente e ridurre i tempi di collegamento), gli strategici investimenti sull'anello ferroviario di Genova finanziati dal Governo. Questo in un contesto che vede il raddoppio del canale di Suez ed i lavori che la Svizzera sta portando a termine nelle Gallerie del San Gottardo (a fine 2016) e del Ceneri (nel 2020), la stessa posizione della macroregione del nord ovest, che incrocia i due principali corridoi europei (da nord a sud dell'Europa e da ovest ad est). Condizioni ideali quindi per il rilancio e per la conquista di nuovi importanti spazi di mercato grazie alla grande professionalità dell'impresa genovese che ora è chiamata a fare la sua parte. Professionalità come arma fondamentale con la quale l'agente marittimo può contrastare le difficoltà procurate dalla riduzione delle agenzie a seguito dall'aggregazione delle compagnie navali e dalla tendenza dell'armatore a sostituirsi ad esse ha detto Augusto Cosulich (Fratelli Cosulich) che ha ricordato poi il problema delle concessioni portuali e la necessità di una presidenza forte del porto ligure che abbia contatti con la politica. Il problema dell'aggregazione si è fatto sentire anche nel segmento tramp: La riduzione delle agenzie è stata drastica ha detto Lorenzo Banchemo della Banchemo & Costa, e probabilmente proseguirà. Ma prevedo che in un prossimo periodo si verificheranno buone opportunità di investimento nel settore armatoriale dove la gestione delle navi potrà produrre ritorni significativi. Fra i molti contributi portati quello dell'ammiraglio Giovanni Pettorino che ha parlato del rischio di un ulteriore impoverimento dell'organico centrale del ministero in un momento in cui il suo ruolo è particolarmente importante. E da parte di Aldo Negri, presidente del Gruppo Giovani Assagenti già riconfermato per il prossimo mandato la richiesta che si accolgano in tempi accettabili le istanze degli operatori ed un appello rivolto agli associati affinché la categoria torni ad essere compatta superando quella crisi causata dalla competizione accentuata dalla politica dei noli per affrontare la sfida di un mercato oggi difficile da prevedere. Da parte di Gian Enzo Duci le considerazioni per il settore sono ottimiste. L'incertezza data dalle alleanze ed aggregazioni resta ma, al contempo, prevale l'aspetto positivo dato dal fatto che queste concentrazioni sceglieranno Genova come porto base. Soddisfazione per la consapevolezza della politica riguardo la dimensione del mercato di riferimento del maggiore porto ligure che, con il progetto della macroregione, quantomeno per fini logistici, potrà raggiungere la Svizzera ed altri paesi oltralpe. Fondamentale per Duci resta comunque la comunicazione: Avere notizia di quanto verrà realizzato genera già il movimento sul mercato per cui la rassicurazione sull'effettiva realizzazione delle opere come avuta oggi in assemblea dalla Regione Liguria e sulla volontà politica di portare a conclusione alcune operazioni verrà sicuramente recepito dai mercati che ci premieranno prima ancora della realizzazione delle opere stesse. Con una programmazione ed una realizzazione politica coerente con quelle che sono le esigenze del mercato è possibile raggiungere ogni traguardo. Lascio un'associazione più forte ha concluso Gian Enzo Duci che ha risolto la spinosa vicenda dell'Antitrust sui diritti fissi, ha creato un evento di grandissima portata comunicativa come la Genoa Shipping Week, oggi il più importante a livello nazionale, cui prendono parte i più grandi operatori mondiali del settore, e che ora ha nuovi uffici, prestigiosi e tecnologicamente avanzati, per supportare in pieno le attività formative. Un'associazione che saprà affrontare con grinta le sfide che sono all'orizzonte. Non ha poi dimenticato la capacità del job center di Assagenti e qui è emersa la praticità del ligure che in questi ultimi quattro anni di dura crisi ha collocato in posti di lavoro più di 300 persone. Cinzia Garofoli \* \* \* Sarà dunque Alberto Banchemo, Banchemo Costa & C., a guidare gli agenti e i mediatori marittimi genovesi per il biennio 2016-2018. Il nuovo Consiglio, eletto durante l'assemblea dei soci si è riunito il giorno 11 nella sede Assagenti per procedere alla nomina del nuovo presidente della categoria. «La lunga carriera associativa dell'amico Banchemo maturata in questi anni ha detto Duci sia in ambito locale sia in ambito nazionale e internazionale, unita alla sua esperienza

# La Gazzetta Marittima

---

professionale più trasversale e globale, saranno fondamentali per trainare la categoria, che oggi più che mai ha bisogno di un presidente che ne persegua l'unità e che sappia svolgere un ruolo di sana lobbying a tutti i livelli per ottenere la giusta attenzione alle esigenze del nostro porto». Alberto Banchemo, 40 anni, già presidente del Fama, il fondo pensionistico nazionale degli agenti e dei mediatori marittimi, ha guidato i giovani Assagenti dal 2008 al 2014 e i giovani Federagenti, l'associazione nazionale di categoria, dal 2010 al 2012. È membro del consiglio dei giovani armatori e dal 2015 fa parte del consiglio di Ecasba, l'associazione europea dei broker e degli agenti marittimi. È amministratore delegato di Banchemo Costa & C., azienda di famiglia, nella quale ha iniziato a lavorare dopo un percorso formativo all'estero in diversi Paesi, tra cui Scozia, Singapore, Hong Kong e Stati Uniti. Siede inoltre nei consigli di amministrazione di parte delle società del Gruppo di famiglia. «Sono felice e onorato dice Banchemo che il Consiglio abbia scelto me al vertice della categoria, soprattutto in un momento storico delicato e in evoluzione come quello che stiamo vivendo. Sono certo che la professionalità e le competenze dei membri che insieme a me compongono il Consiglio di Assagenti, mi saranno di grande aiuto nell'affrontare le prove a cui saremo chiamati nei prossimi anni». La composizione del consiglio Assagenti per il biennio 2016-2018: insieme a Alberto Banchemo, l'assemblea degli agenti e dei mediatori marittimi ha eletto come membri del consiglio dell'Associazione, per la categoria traffici di linea Filippo Gallo della Uasac Italy, Gian Franco Gazzolo della China Shipping Italy Agency Co, Massimo Marzani della Yang Ming Italy, Giovanni Cerruti, della Hanjin Italy, Paolo Lo Bianco della Cma Cgm Italy, Andrea Boesgaard della Hugo Trumpy e Torsten Nolting della Hapag Lloyd Italy. Per la categoria tramp siedono in consiglio: Cynthia Cignolini dell'Euragent, Roberto Demarchi della Banchemo Costa & C, agenzia marittima, Paolo Albanese della Anchor Shipping, Fabio Pesto dell'Agenzia marittima Pesto e Sergio Villa della Ship & Crew Services. I mediatori sono rappresentati da Eugenio De Paolis della Bulkmare, Umberto Novi della Burke & Novi e Camillo Campostano della Anchor Chartering. Fanno parte del consiglio anche il past president Gian Enzo Duci di Esa Group e Aldo Negri della Yang Ming Italy, rinominato lo scorso 27 aprile alla guida del Gruppo giovani Assagenti.

## Porti, la riforma tra crisi e indagini: il manuale Cencelli applicato anche ai signori degli scali marittimi

*L' INCHIESTA - Il poltronificio: ammiragli col doppio stipendio, inquisiti, ex politici riciclati in Autorità che valgono come un ministero. Il centrosinistra prende quasi tutte le Autorità portuali (13), le restanti 2 al centrodestra. Gli enti pubblici secondo la legge Delrio devono essere ridotti ma città come Salerno di De Luca o come Savona non hanno voluto perdere la loro poltrona. Ecco pronta la proroga degli incarichi*

Il manuale Cencelli dei porti: 13 poltrone al centrosinistra e 2 al centrodestra . La maggioranza si becca quasi tutte le Autorità portuali e l' opposizione si "accontenta" di due scali, ma incassa il più importante: Genova. Vacilla già la riforma che era partita con le migliori premesse (o promesse): le autorità ridotte da 24 a 15 per migliorare il coordinamento tra porti vicini che si facevano la guerra. La selva di poltrone dovrebbe vedere 270 tagli , con i membri dei comitati portuali ridotti da 336 a circa 70 . Una riforma essenziale visti i risultati deludenti dei porti italiani : mentre gli scali stranieri sul Mediterraneo registrano crescita a due zeri ( Istanbul +190%, Port Said +144% e Pireo +127%) in Italia i dati (fonte Assoport) sono meno esaltanti: Genova -1,5% di tonnellate movimentate, La Spezia -4,7% , Gioia Tauro -15,8% . Con il segno positivo i porti dell' Adriatico: Venezia cresce del 15,3% e Trieste dello 0,1%. Per non dire della partita decisiva del raddoppio del canale di Suez. Sembrava incredibile che il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio fosse riuscito a dare un colpo di timone in un settore dove regnano immobilismo ed equilibri di potere decennali, segnato da indagini penali e contabili. E infatti la riforma rischia di arenarsi. Molte Autorità sono guidate da commissari, spesso ammiragli che, come ha scritto Giorgio Carozzi su themeditelgraph.it , incassano la doppia indennità (quasi intera): dalla Marina e dall' Autorità portuale. Partiti e potentati non mollano: un porto vale un ministero. Gli scali italiani pesano il 2,6% del pil (dati 2015). Merce, ma anche 41 milioni di passeggeri e 10,4 milioni di croceristi nel 2015. Presto si capirà se Delrio e la sua riforma resisteranno alle Regioni. La partita politica nel Pd pare guidata da Debora Serracchiani , ancor più che dal ministro. Ecco le 15 Autontà :

Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Dovrebbero sparire Savona, Carrara, Piombino, Salerno, Olbia, Messina, Catania, Brindisi e Manfredonia. Prossimo Capitolo 2. Genova al centrodestra. Livorno: lascia Gallanti, nomina spetta a Regione Avanti » 1/4 1 Capitolo 1 Porti, la riforma tra crisi e indagini: il manuale Cencelli applicato anche ai signori degli scali marittimi 2 Capitolo 2 Genova al centrodestra. Livorno: lascia Gallanti, nomina spetta a Regione 3 Capitolo 3 De Luca contro Delrio. Crocetta ha disertato riunione Stato-Regioni 4 Capitolo 4 Bari nelle mani del gruppo di potere dalemiano-burlandiano.

Turismo. Da tre anni manca ancora una decisione chiara sulle grandi navi in Laguna e le compagnie riducono gli investimenti

## Nessun piano e Venezia perde quota

*Lo stallo costato 40 milioni di ricavi e 260mila passeggeri - La sfida di Croazia e Slovenia*

Venezia L' imperativo categorico è «trovare al più presto una soluzione». Perché solo negli ultimi due anni (2014 e 2015) Venezia, per via delle autolimitazioni delle compagnie di crociera che in attesa di una decisione governativa si sono imposte di non far entrare in laguna navi con stazza superiore a 96mila tonnellate, ha perso più di 40 milioni di giro d' affari, ha visto 260mila crocieristi in meno e ha perso 60 toccate di navi. Perché mancano appena sette mesi al fatidico primo gennaio 2017, quando - in assenza di una soluzione - scatterà il divieto assoluto di far entrare nel bacino di San Marco le navi al di sopra delle 40mila tonnellate e potranno entrare, dunque, solo gli yacht. Perché la perdita della crocieristica a Venezia significherebbe 5mila posti di lavoro in meno e un drastico calo di fatturato non solo per il porto veneto - il cui giro d' affari è di 283 milioni - ma anche per i porti di Ravenna, Ancona e Bari (l' intero Adriatico, dove l' impatto economico della crocieristica vale 450 milioni annui, ne ha già persi 113).

La questione delle grandi navi a Venezia sta assumendo connotati paradossali. Lo stallo decisionale e il vuoto legislativo che vigono da quasi tre anni - dall' emanazione del decreto Clini-Passera che prevedeva la ricerca di una via d' acqua alternativa per il passaggio delle grandi navi a Venezia - causano danni ogni giorno che passa: le grandi compagnie hanno ridotto almeno del 30% le destinazioni su Venezia potenziando le mete verso il Nord Europa e per la città lagunare, più importante homeport del Mediterraneo orientale, si prevede per il 2016 un calo di passeggeri del 2,1% (Adriatic sea tourism report di Risposte Turismo), a vantaggio di Croazia e Grecia. La questione si è incagliata nelle acque basse prima dei disaccordi locali, poi dei ricorsi al Tar e infine della burocrazia, in una sorta di inerzia collettiva in cui le responsabilità si rimpallano.

Alla fine dello scorso anno porto, categorie economiche, Regione, Comune, ambientalisti, intellettuali, stakeholders, hanno trovato un punto d' accordo sulla soluzione rappresentata dal canale Tresse Nuovo, cioè il passaggio delle navi dalla bocca di porto di Malamocco, dal canale dei Petroli e poi da un nuovo canale da costruire a ridosso di Marghera. Ipotesi approvata anche dalla Capitaneria di Porto: unico ente che può decidere sulla via alternativa a San Marco. Ma finché manca il via libera della

## - segue

---

commissione Via e poi del Governo, nulla si può fare. E con l'entrata in vigore del nuovo codice degli appalti le nuove regole sulle procedure di presentazione e di urgenza delle opere rischiano di bloccare tutto. Il canale Tresse Nuovo, costo stimato 140 milioni, che comporta minori scavi in laguna rispetto ai progetti precedenti, più rispetto per l'ambiente e una minor interferenza con il traffico merci di Porto Marghera, potrebbe però essere considerato non come nuovo progetto ma come una integrazione del precedente "Contorta". In questo modo ministero delle Infrastrutture e dell'Ambiente potrebbero considerarlo idoneo. «Dopo quattro anni di attesa - ribadisce il presidente dell'autorità portuale Paolo Costa - una decisione sul futuro della crocieristica a Venezia da parte del Governo è quantomai urgente e necessaria. Sul tavolo c'è una soluzione, il canale Tresse, che gode della massima condivisione istituzionale, ora è tempo di decidere e andare avanti».

Per divenire operativo il Tresse ha bisogno di un paio d'anni, quindi prima si decide di farlo meglio è. Nel frattempo? «Deve essere garantita l'abolizione dei limiti».

Bisogna garantire alle compagnie - dice perentorio il presidente di Confindustria Venezia Matteo Zoppas - che saranno rimossi tutti i limiti di navigazione fino alla realizzazione della via alternativa; abbiamo già perso abbastanza e messo a rischio intere famiglie».

Anche l'ipotesi di un Terminal a Marghera per ospitare le navi più grandi - caldeggiata dalle compagnie di crociera che non vogliono perdere il business veneziano («ma la cosa più importante è uscire dallo stallo regolatorio», dice Francesco Galietti, direttore di Clia Italia, l'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera) - sembra richiedere almeno un paio d'anni di realizzazione, nonché bonifiche dei suoli.

Su Marghera, che significherebbe un milione in più di passeggeri, lo scenario resta aperto, in attesa di capire i primi di giugno chi eserciterà il diritto di sub-prelazione, se le grandi compagnie o altri, sulle quote di VTP che la finanziaria regionale Veneto Sviluppo ha preso e rimetterà (solo per una parte) in gioco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

KATY MANDURINO

# Trasporto marittimo, sicurezza primo fattore per scegliere la rotta delle navi

Genova - Vale per le unità che trasportano merci così come per le navi da crociera che scelgono prima di tutto itinerari che devono piacere ai clienti, ma il criterio principe è la sicurezza.



Genova - **Non è solo la necessità di scegliere il percorso più breve a determinare la scelta della rotta di una nave, sempre più spesso è diventato determinante il problema sicurezza.** «Non è sempre e solo una questione di miglia, ma intervengono tanti altri fattori meteorologici, e, ultimamente sempre di più guerre, sommosse, pirati, terrorismo. Si stanno creando situazioni per cui le navi invece di scegliere la rotta più breve ne scelgono una più lunga ma più sicura» spiega Giorgia Boi, presidente dell'International Propeller club di Genova presentando il convegno su "Ships' routing, quali benefici dall'ottimizzazione delle rotte?" a Palazzo San Giorgio. Vale per le navi che trasportano merci così come per le navi da crociera che scelgono prima di tutto itinerari che devono piacere ai clienti, ma il criterio principe è la sicurezza. Si parte dall'attenzione alle mete più belle e vendibili, alle escursioni, si valutano le condizioni dei fondali e degli attracchi dei porti, e si valutano i Paesi più sicuri.

«Ci sono destinazioni che non possiamo toccare per non mettere a rischio la sicurezza degli ospiti - spiega Federico Bartoli, head of itinerary planning di Costa Crociere -. Tunisia e Turchia sono sotto la lente, come l'Egitto. Il terrorismo è diventato un fattore centrale pesante. Abbiamo servizi di intelligence interni che ci forniscono rapporti settimanali sulle zone a rischio che dobbiamo evitare. E ovviamente le informazioni che ci danno gli specialisti del settore sono condivise fra tutte le compagnie crocieristiche».

## - segue

---

Al di là del fattore security, per determinare la rotta ottimale per una nave, quella che può fare arrivare prima, evitare il maltempo e magari anche risparmiare, il Diten dell'Università di Genova e la società On Air, hanno messo a punto un software, già sottoposto ad una prima sperimentazione a bordo, per dare ai comandanti gli strumenti per scegliere la rotta giusta anche secondo le caratteristiche della loro nave e le condizioni meteo. «Uniamo le condizioni meteo con un software che descrive la nave nei suoi aspetti tecnici: propulsione, tenuta al mare e robustezza strutturale. In questo modo con un codice si riescono a studiare migliaia di possibili rotte e selezionare quella ritenuta migliore secondo alcuni parametri: minimo consumo, rapporto fra minimo consumo e tempi di arrivo» spiega Massimo Figari, del Diten dell'Università di Genova.

## Il porto della Spezia fa gola agli operatori svizzeri e tedeschi

Il porto della Spezia pare essere sempre più al centro dell'interesse internazionale, soprattutto per quanto riguarda la movimentazione delle merci dirette verso il Nord Europa. Dieci alti dirigenti di altrettanti porti inland tedeschi e svizzeri infatti, hanno incontrato il presidente dell'Autorità portuale ligure, Lorenzo Forcieri e l'amministratore delegato di Lsct, Michele Giromini, per discutere anche di possibili collaborazioni per gli anni futuri. Si è trattato, si legge in una nota, di un'importante delegazione di alti dirigenti di porti inland e interporti tedeschi (Karlsruhe, Stuttgart, Weil Am Rhein, Mainhafen Wertheim, Heilbronn, Breisach, Kehl, Mannheim, Frankfurt, Plochingen), guidati dallo svizzero Hadorn Hans Peter, membro di As soporti Baden Wuttemberg e ceo di Schweizerische Rheinhafen, Port of Switzerland del Baden Wuttemberg. Al contempo, anche la Dhl Global Forwarding, una delle più importanti case di spedizioni internazionali, ha scelto La Spezia come location per il suo Pharma Forum: ieri presso l'auditorium dell'Autorità portuale, erano presenti 50 importanti clienti oltre a rappresentanti di compagnie di navigazione, come Msc. La visita al porto dei dirigenti tedeschi si è svolta ieri mattina, e ieri pomeriggio, a conclusione del forum, anche i rappresentanti di Dhl hanno fatto richiesta di compiere un breve tour dello scalo mercantile per far conoscere ai propri clienti come vengono trattate le merci in arrivo e partenza dalla Spezia. Gli incontri hanno consentito di far conoscere le caratteristiche del porto spezzino ed i suoi programmi di sviluppo, in particolare per quanto attiene ai collegamenti ferroviari tra l'Italia, Svizzera e Germania, anche alla luce dei nuovi tunnel alpini di valico. La visita, che ha visto il coinvolgimento di retto dell'Autorità portuale e di La Spezia Container Terminal Gruppo Contship Italia, ha permesso agli ospiti stranieri di visitare le banchine e le aree operative dello scalo spezzino, consentendo di prendere visione degli aspetti tecnici legati alla gestione dell'intero ciclo della catena logistica portuale, compreso quelle relative agli aspetti doganali della merce in importazione. Per quest'ultimo, sono state approfondite le tematiche riguardanti l'attività in corso di preclearing, fast corridor e centro unico servizi, sulle quali, anche grazie alla collaborazione dell'Agenzia delle Dogane, il porto della Spezia è diventato uno degli scali di riferimento in Italia e nel bacino del Mediterraneo. «Il nostro porto ha servizi efficienti e nuove banchine. Sono stati ampliati il terminal Ravano, Calata Malaspina e Molo Garibaldi; gli impianti ferroviari sono stati potenziati. Abbiamo poi fondali che permettono l'ingresso delle grandi navi portacontainer di ultima generazione, come le 16 mila. E numerose sono le opere in cantiere. Tutti investimenti ingenti, che fanno sempre più del nostro porto una case history riconosciuta anche a livello internazionale», ha sottolineato il presidente dell'Autorità portuale spezzina, Lorenzo Forcieri.

# Erosione costiera, in fumo 28 miliardi di Pil

La Spezia - L'allarme per l'Italia lanciato dalla società Blue Vision.



La Spezia - Circa 3.500 chilometri sugli 8.000 di coste italiane sono intaccati e compromessi dall'erosione marina. A rischio sono in particolare le coste basse e sabbiose per oltre 1.600 chilometri; e su 540 km insistono beni, come centri urbani, strade e ferrovie, tutti a rischio crollo. Considerando che - secondo i dati Istat-Eurostat - circa il 60% della popolazione italiana vive in una fascia massima di cinque chilometri dalla linea costiera, quello dell'erosione si è trasformato da un pericolo in una minaccia imminente con conseguenze anche economiche potenzialmente devastanti, testimoniate da oltre 24 milioni di metri quadri di spiaggia divorati dal mare dal 1980 a oggi (erano 14 milioni di metri quadri fra il 1990 e il 2000). È sulla base di questi dati che l'hub spezzino della Blue Economy ha assunto oggi la decisione di dare vita al primo "Osservatorio nazionale sull'erosione costiera", avviando un primo studio sulla situazione delle coste liguri e di quelle toscane.

«Il nostro obiettivo - afferma **Giorgia Bucchioni**, presidente di Blue Vision, la società che ha recentemente costituito il primo nucleo funzionale dell'hub nazionale sulla Blue Economy a La Spezia - è quello di evidenziare anche all'opinione pubblica la dimensione di un fenomeno che rischia di compromettere in modo letale il ruolo dell'Italia nel mercato turistico internazionale». Un fenomeno, quello dell'erosione, che - secondo uno studio di Nomisma del 2003, ancora valido nelle sue linee guida - riguarda quasi tutte le regioni costiere italiane; per metri quadri di spiagge perse il fenomeno vede in testa la Sicilia, seguita da Calabria, Emilia Romagna, Toscana, Puglia e Marche. In termini di quote di Pil perso in testa si colloca il litorale laziale, seguito da Veneto, Toscana ed Emilia Romagna. .

## - segue

---

«E di quello studio ormai datato di Nomisma - aggiunge Giorgia Bucchioni - resta valido il dato economico relativo alla ricchezza e alle risorse economiche letteralmente buttate a mare ogni anno: ogni metro quadro/anno di spiaggia produce circa 35/40 euro di sole attività di spiaggia e un Pil complessivo annuo per metro quadro pari a 1.200 euro. **Considerando i 24 milioni di metri quadri scomparsi in questi anni si può tranquillamente affermare che l'Italia ha bruciato ogni anno più di 28 miliardi di Pil derivanti dal turismo connesso con il mare; 28 miliardi che sarebbero derivati dallo sfruttamento dei metri quadri di spiaggia inghiottiti dal mare.** Nel conto non sono considerati i dati relativi ai danni a strutture e infrastrutture, ivi comprese le ferrovie, le strade, le scogliere, gli edifici realizzati sul demanio marittimo».

**«È venuto il momento di voltare pagina - conclude la presidente di Blue Vision - formulando proposte che non possono essere che vincenti in termini di costi-benefici.** Se ogni 100 metri quadri di spiaggia producono i livelli di Pil citati, interventi inferiori a un sesto del valore di questo Pil annuo renderebbero possibile il recupero delle spiagge e degli arenili persi. Stiamo parlando del ripascimento delle spiagge, che è decollato ora in Romagna e che è oggetto di un progetto speciale della Regione Toscana, ma sconta ritardi colpevoli della burocrazia e delle amministrazioni locali. Ritardi che si ripercuotono anche sul gettito che potrebbe derivare dalle concessioni balneari: basterebbe che lo Stato e le Regioni devolvessero una quota dei gettiti fiscali da concessioni alle attività da ripascimento per innescare una spirale virtuosa di maggiore offerta turistico-balneare, maggiori incassi per i gestori, possibilità di rinegoziare concessioni allargate e disponibilità finanziarie da spendere sull'intero patrimonio costiero del Paese». L'hub della Blue Economy sta mettendo a punto lo schema preliminare di uno studio che inizialmente riguardi Liguria e Toscana, per poi estendersi progressivamente a tutto il patrimonio costiero nazionale. Ciò in linea con le indicazioni precise dell'Unione Europea in tema di Blue Economy e con le indicazioni di un protocollo di intenti siglato il 7 aprile scorso fra il ministero dell'Ambiente e le 15 regioni bagnate dal mare. Un focus particolare delle ricerche riguarderà le possibilità di partenariato pubblico-privati per la gestione pluriennale delle spiagge

# Porto di Livorno, Gallanti confermato commissario

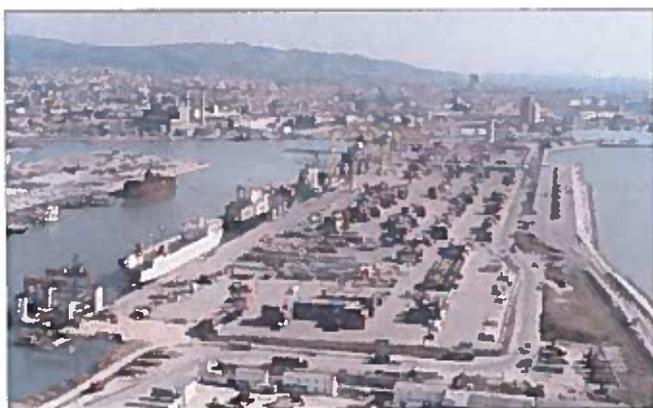
Livorno - Si tratta della seconda proroga consecutiva. L'avvocato genovese potrà guidare lo scalo toscano al massimo sino al prossimo 13 novembre.



Livorno - Confermato. Fino alla nomina del nuovo presidente e, comunque, per un periodo non superiore ai sei mesi. **Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha così rinnovato la fiducia a Giuliano Gallanti**, che rimarrà in sella a Palazzo Rosciano fino a che non si concluderà l'iter di approvazione della riforma che accorpa le Autorità portuali e cambia la governance, passaggio obbligatorio per eleggere il nuovo presidente della futura Autorità di Sistema Portuale Livorno-Piombino. Con la formula usata dal decreto di nomina, si legge in una nota, il Mit permette al genovese Gallanti di guidare il porto di Livorno **al massimo sino al prossimo 13 novembre**. Per Gallanti si tratta della seconda proroga consecutiva. «Ringrazio il ministro e il presidente della Regione per la fiducia accordatami - ha detto Gallanti - abbiamo di fronte a noi impegni gravosi, ora possiamo metterci a lavoro con maggiore serenità e contribuire a dare al nostro porto il futuro che merita».

# Container carico di droga, maxi sequestro nel porto di Livorno

Livorno - La sostanza stupefacente, proveniente dal Sud America, è stata rinvenuta divisa in 124 panetti, contenuti in 5 scatole, tra balle di torba di cocco.



Livorno - **Centotrenta chilogrammi di cocaina, per un valore sul mercato di 30 milioni di euro sono stati sequestrati nei giorni scorsi, nel porto di Livorno, dai finanziari del comando di Livorno e da funzionari dell'Agenzia delle Dogane.** È il sequestro di sostanza stupefacente più importante avvenuto a Livorno negli ultimi anni e sono in corso le indagini per l'individuazione dei responsabili. Si tratta di cocaina purissima - si spiega in una nota della guardia di finanza - che i trafficanti erano riusciti a fare arrivare in Italia all'interno di un container carico di torba di cocco proveniente dalla Repubblica Dominicana. La cocaina sequestrata, con la vendita al dettaglio, avrebbe fruttato oltre 30 milioni di euro. L'accurato controllo, operato congiuntamente, in stretta sinergia, dai militari delle fiamme gialle e dai funzionari della Dogana, di decine di container, contenenti merci di vario genere (pesce congelato, prodotti alimentari, prodotti per la persona, materiale plastico, torba di cocco) giunti nello scalo portuale di Livorno dal Sud America, e l'ispezione di ogni singolo contenitore, ha consentito di rinvenire la sostanza stupefacente divisa in 124 panetti, contenuti in 5 scatole, tra balle di torba di cocco, accuratamente nascosti in maniera tale da impedirne la vista a seguito di un'ispezione sommaria.

## Porto Salerno: da Cipe ok a 6,6 milioni per Molo Manfredi



(ANSA) NAPOLI, 13 MAG - E' stato approvato dal CIPE il Progetto di sei milioni e 600.000 euro per la riqualificazione del Molo Manfredi di Salerno, un intervento volto a completare l'assetto delle importanti trasformazioni urbane in corso nell'area e che si appresta a diventare la nuova porta a mare della città di Salerno. Ne dà notizia in una nota l'autorità portuale della città campana. Dopo la recente inaugurazione della nuova Stazione Marittima, progettata dall'architetto Zaha Hadid, ed il prossimo completamento del Crescent e di Piazza della Libertà, l'area del Molo Manfredi, acquisisce, nelle logiche di sviluppo territoriale poste in essere dall'Autorità Portuale e dal Comune di Salerno, una rinnovata centralità che va ben al di là di quelle ascrivibili alle sole dinamiche portuali. La Stazione Marittima, spiegano dall'autorità portuale, il progetto di riqualificazione del Molo Manfredi ed il futuro ulteriore prolungamento dello stesso fino al Molo di sopraflutto, previsto nel nuovo Piano Regolatore del Porto, con un conseguente allungamento per oltre un chilometro del lungomare, hanno la finalità di sviluppare il comparto della crocieristica, attraverso la predisposizione di una banchina interamente dedicata all'accoglienza delle navi da crociera: l'area si appresta ad ospitare, attualmente, fino a 150 navi da crociera all'anno per un totale di circa 500.000 crocieristi, ponendosi come collegamento tra il nuovo Polo Crocieristico ed il centro storico cittadino.

Il cuore dell'intervento di riqualificazione del Molo è l'area che si dispiega tra la Stazione Marittima e l'ingresso del Porto, attualmente destinata a parcheggio. Il progetto, realizzato dallo Studio Archteam Adinolfi Associati, ricerca la massima armonia con le nuove opere e, integrandosi con gli elementi progettati dal Comune di Salerno e in corso di ultimazione, è concepito come un ambiente in cui l'utente possa sentirsi a proprio agio e che aiuti un agevole indirizzo dei flussi turistici. L'organizzazione dell'area è stata immaginata nell'ottica della flessibilità ed atta a favorire la convivenza tra i vecchi ed i nuovi usi previsti. A tale scopo, parte dell'area ospiterà uno spazio espositivo permanente finalizzato alla promozione della ceramica locale, mentre l'impostazione dell'intero spazio sarà tale da consentire la localizzazione di strutture per eventi e manifestazioni attinenti il rapporto tra la città e il mare. Il progetto prevede altresì l'inserimento di "Ombre d'Artista", aree d'ombra mediante l'impiego di installazioni al fine di creare zone protette ed ombreggiate fruibili dai turisti diretti verso la città e dai salernitani a passeggio.

## Crociere: a Catania 9mila turisti in città

Prosegue iniziativa 'Porto aperto', ingresso libero via Dusmet



(ANSA) - CATANIA, 13 MAG - Proseguirà per tutta la fine settimana di maggio l'iniziativa "Porto aperto" dopo l'apertura delle sbarre effettuato dal sindaco Enzo Bianco e dall'ammiraglio Nunzio Martello, commissario dell'Autorità Portuale, lo scorso 25 aprile. Catanesi e turisti potranno liberamente entrare e uscire dall'ingresso di via Dusmet.

Intanto continuano ad arrivare le grandi navi da crociera. Sono già sbarcati nel porto di Catania circa 10.000 turisti tra la fine di aprile e le prime due settimane di maggio. Nelle seconde settimane di questo mese è previsto l'arrivo di altri 9.000 croceristi con le navi Ocean Dream (Carnival Cruise Line - 1.020 passeggeri) il 15 maggio, Celebrity Constellation (Celebrity Cruises, 2.038) il 17, Europa 2 (Hapag Lloyd - 500) il 19, Mein Schiff 2 (Tui Cruises - 1.886) il 21, Golden Iris (Mano Maritime - 947) il 22, Celebrity Constellation (Celebrity Cruises - 2.038) il 29 maggio.

Numeri che si prevede avranno un'impennata nel mese di giugno con l'arrivo di 12 navi da crociera che avranno a bordo quasi 16.000 passeggeri e un ulteriore aumento a luglio con 9 grandi navi che porteranno a Catania quasi 18.000 croceristi.

# La Sicilia

---

## Hub Catania -Augusta per lo sviluppo

«La piattaforma del Mediterraneo deve prevedere la creazione di un asse Catania - Augusta, grazie a una governance integrata che possa coordinare il settore dei trasporti». Questa la sfida lanciata da Luigi, Lorena e Sonia Nicosia di Dn Logistica, durante il convegno che si è svolto al Rettorato. L'evento è stato organizzato dall'Università di Catania e da Grimaldi Group, che continua a investire sul porto di Catania, «grazie anche alla darsena traghetti che ha dato nuovo impulso allo scalo etneo» come sottolineato da Eugenio Grimaldi.

«Un momento voluto per analizzare lo stato attuale del sistema - ha esordito il Rettore Giacomo Pignataro - e per cercare di fornire risposte concrete alle criticità e alle opportunità legate al territorio, delineando il ruolo dei principali attori economici dei trasporti via mare». L'Università di Catania era inoltre presente con il prof. Enrico Foti, direttore del Dicar che, all'interno della propria offerta, ha un corso di studi su Acque e Trasporti, che mira a formare professionisti per spingere ricerca e innovazione. «Le strategie di investimento devono fare i conti con la mancanza di infrastrutture - hanno detto

i Nicosia i nostri porti non sono collegati alla rete ferroviaria e tutto ciò frena l'intermodalità. Da parte nostra abbiamo messo in campo scelte alternative, come la partnership con Grimaldi. I porti di Catania e Augusta dovrebbero costituire un unico grande hub, capace d'intercettare i flussi di traffico provenienti da Suez e che passano per Gibilterra con destinazione Rotterdam».

«La crisi economica ha penalizzato quasi tutti i settori dell'economia - ha affermato l'economista Antonio Pogliese, anima del convegno - ma il comparto dei trasporti è in controtendenza: da un lato, il crollo della produzione di beni in Sicilia ha trasformato il nostro territorio in uno dei più grandi mercati di consumo; dall'altro, il mutamento degli assetti dei grandi gruppi industriali ha determinato il superamento del sistema dei depositi in Sicilia, in favore dell'utilizzo dei servizi di logistica».

Il Procuratore di Catania Michelangelo Patanè, con la sua presenza ha testimoniato l'impegno della magistratura nel contrasto alle forme di illegalità che impediscono il corretto svolgersi delle dinamiche di mercato. I saluti sono arrivati anche dall'assessore all'Urbanistica del Comune di Catania Salvo Di Salvo e da Antonello Biniaco di Confindustria Catania.

Durante gli interventi - moderati dal giornalista Salvo Fallica - è emerso inoltre il notevole impatto che l'evoluzione tecnologica dei mezzi di trasporto e l'utilizzo delle vie marittime hanno sull'abbattimento dell'emissioni di anidride carbonica, grazie anche al contributo di Franco Fenoglio (Scania). La green logistic rappresenta una sfida anche per la Sibeg guidata da Luca Busi: "Grazie al nostro Green Mobility project abbiamo dotato la rete commerciale di 110 auto elettriche, tutto ciò significa 336 tonnellate di CO2 in meno immesse in un anno".

In conclusione le relazioni tecniche dei professori Matteo Ignaccolo e Giuseppe Inturri hanno approfondito gli aspetti relativi all'andamento globale del flusso dei trasporti evidenziando come sia fondamentale una politica infrastrutturale in linea con la vocazione territoriale dei sistemi portuali di riferimento. Presente anche l'eurodeputato Salvo Pogliese, i deputati regionali Nicola D'Agostino e Alfio Papale, il presidente dell'Ordine degli Architetti Giuseppe Scannella e Roberto Nanfitò dell'Autorità.

AUGUSTA. Venerdì è scaduto il commissario Cozzo, coinvolto nell'inchiesta «Petrolio». Il sindaco chiede che l'incarico sia dato da Delrio secondo criteri di professionalità

## Di Pietro: Autorità portuale, subito le nomine

Il sindaco Cettina Di Pietro: «Non possiamo permettere che la presunta ombra di una gestione affaristica impedisca ancora una seria programmazione dello sviluppo della nostra area portuale».

Cettina Saraceno ...È scaduto ufficialmente venerdì il terzo mandato di commissario dell'Autorità portuale dell'avvocato Alberto Cozzo, nominato la prima volta dall'ex ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi il 13 novembre 2014 e poi riconfermato due volte dall'attuale ministro Graziano Del Rio. Si attende per domani, o al più tardi per i prossimi giorni, la nomina di un suo sostituto da parte di Delrio che non dovrebbe riconfermare Cozzo, rimasto coinvolto e indagato nel filone siciliano dell'inchiesta "Petrolio" che tanto scalpore ha fatto in queste ultime settimane, ma che seguendo il criterio già utilizzato per altre autorità portuali, nell'attesa di definire un presidente della nuova Autorità di sistema che accorpa l'Autorità portuale di Augusta e quella di Catania, potrebbe scegliere per la guida dell'Ente economico del porto il comandante della capitaneria di porto megarese.

A chiedere la nomina celere di un presidente "secondo i precisi criteri di professionalità

richiesti dal nuovo assetto previsto dalla riforma della Autorità di sistema portuali", mettendo fine ad ulteriori commissariamenti durati due anni e mezzo, quando per legge dovrebbe durare sei mesi, (un anno e mezzo è durato l'incarico di Cozzo e quasi un anno quello del suo predecessore Maria Pujia) è il sindaco Uno scorcio del porto di Augusta con Cettina Di Pietro che aggiunge: "Non possiamo permettere che la presunta ombra di una gestione affaristica, dopo l'intervento della magistratura che ha interessato le attività del nostro porto, ed una gestione che non ha garantito una continuità impediscano ancora una seria programmazione dello sviluppo della nostra area portuale".

E intanto si sono concluse ieri al porto commerciale le attività del Gicic, il gruppo interorze di contrasto all'immigrazione clandestina della procura di Siracusa per individuare i presunti scafisti del peschereccio con a bordo i 342 migranti arrivati venerdì al porto. Grazie alla collaborazione con la squadra mobile di Palermo, a cui nella notte il Gicic ha inviato gli atti, è stato individuato l'intero equipaggio, composto da 8 egiziani, fermati per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e che però erano stati portati a Palermo dalla nave spagnola "Rio segura", nel gruppo di 173 migranti. Gli 8 sono stati fermati grazie alla collaborazione di numerosi testimoni arrivati al porto megarese con la nave Peluso della Guardia costiera sentiti dagli uomini del Gicic.

AUGUSTA.

## La Sicilia

---

### «Basta con i commissariamenti Ora vogliamo un presidente»

AUGUSTA. E' scaduta il 13 maggio l'ulteriore proroga del commissariamento dell'**Autorità portuale**. Il mandato è stato per 3 volte consecutive assegnato ad Alberto Cozzo. Sull'argomento interviene il sindaco, Cettina Di Pietro che, anche in considerazione delle vicende che hanno recentemente coinvolto l'avvocato Cozzo, dichiara: «non possiamo permettere che la presunta ombra di una gestione affaristica, dopo l'intervento della magistratura che ha interessato le attività del nostro porto, e una gestione che non ha garantito una continuità, impediscano ancora una seria programmazione dello sviluppo della nostra area portuale».

Per il primo cittadino di Augusta è necessario che il governo nazionale metta la parola fine a ulteriori proroghe. «Chiediamo - dice Cettina Di Pietro - la celere nomina di un presidente, secondo i precisi criteri di professionalità richiesti dal nuovo assetto previsto dalla riforma della **Autorità portuale di sistema**».

L'assegnazione ad Augusta dell'autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale è avvenuta lo scorso gennaio ma ancora oggi è stata ufficialmente istituita quindi, non sarà possibile che a giorni venga nominato un

presidente. Qualora l'iter dovesse mantenersi ancora fermo sarebbe inevitabile il permanere dello stato di commissariamento dell'ente portuale.

E nonostante le voci di corridoio circolate in seguito alle note vicissitudini di natura giudiziaria che hanno lasciato una macchia sul porto, ricordiamo che, l'assegnazione ad Augusta dell'autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale non sarebbe messa in discussione. Lo sostiene il parere espresso dalla conferenza delle Regioni e delle Province autonome che nel mese di aprile ha confermato il giudizio positivo espresso sullo schema di decreto legislativo relativo a "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali" a condizione che vengano approvati dal governo alcuni emendamenti che non mettono in discussione l'**Autorità portuale di Augusta** che ingloberà anche la Port Authority di Catania.

La conferenza ha chiesto l'istituzione di un tavolo tecnico per discutere dei tempi e delle modalità dell'entrata in vigore della norma, nonché del raggiungimento degli obiettivi principali del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Alberto Cozzo si è insediato alla guida dell'**Autorità portuale di Augusta** nel novembre del 2014.

Il funzionario è stato nominato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi e poi riconfermato dal suo successore Graziano Delrio. Il mandato semestrale è stato prorogato nel maggio del 2015 e nel novembre dello stesso anno ed è scaduto l'altro ieri. Intanto il porto di Augusta continua a registrare sbarchi. In seguito all'arrivo lo scorso venerdì di 342 migranti il Gruppo interforze per il contrasto dell'immigrazione clandestina dall'escussione di numerosi testi che ha effettuato ha individuato 8 scafisti egiziani sbarcati a **Palermo**.

AGNESE SILIATO.

## Pensionati e riciclati, la seconda vita dei regionali "politici"

*A riposo a poco più di 50 anni, poi reclutati dai sindaci: a Palermo Randi e Marino, a Siracusa Muti e Schiavo*

Ci sono le pensioni di reversibilità per gli orfani e quelle per i disabili. Ma fra i duemila pensionati della Regione che hanno meno di sessant'anni ci sono anche gli ex dipendenti che hanno lasciato Palazzo d'Orléans prima del 2012 sfruttando la legge 104: fino a quattro anni fa era legittimamente possibile abbandonare il lavoro dopo 16 anni di servizio per accudire un parente malato. Sono complessivamente "circa un migliaio", secondo i sindacati, e certamente sono stati 582 solo nell'ultimo triennio di applicazione della norma. Qualcuno di loro, però, dopo aver lasciato il proprio incarico alla Regione in cambio di un assegno a vita, nei palazzi della politica è tornato da un'altra porta, quella principale, come racconta "Repubblica Palermo" oggi in edicola. Il caso più recente è quello di Sergio Marino: dopo avere guidato per anni l'Arpa, nel 2013, Marino fu chiamato alla guida della Rap da Leoluca Orlando, che quattro mesi fa l'ha anche scelto per la giunta di Palermo. Qualche anno prima Eugenio Randi, che in pensione era andato a maggio del 2010, quando aveva 52 anni, rimase nella giunta Cammarata per due anni, prima di approdare alla Camera per un paio di mesi. Il record, su questo fronte, spetta probabilmente all'ex soprintendente di Siracusa Mariella Muti, chiamata l'ultimo giorno di lavoro in giunta dal sindaco Roberto Visentin. Il successore di quest'ultimo, Giancarlo Garozzo, nell'esecutivo comunale chiamò Emanuele "Liddo" Schiavo. E poi il caso di Cosimo Aiello - con quello di Pier Carmelo Russo, andato in pensione a 48 anni e poi entrato nella giunta regionale di Raffaele Lombardo - forse il più discusso per la specificità tutta siciliana della legge 104: un dirigente di lungo corso chiamato alla guida dell'ufficio di gabinetto di Caterina Chinnici, l'assessore che aveva deciso di tagliare quella norma, poi diventato commissario dell'Autorità portuale di Catania.

## Mobilità sostenibile: si firma intesa

000 Sarà firmato martedì a Marsala il protocollo d'intesa per la promozione e lo sviluppo della mobilità sostenibile. A sottoscriverlo i Ministeri Ambiente e Infrastrutture, i Comuni di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Marsala, Mazara del Vallo, Erice ed Alcamo, l'AMAT, l'Autorità Portuale e la Direzione Marittima di Palermo. La firma, alle 15,00, al Convento del Carmine. (\*DIBA\*)

GLI ARRESTI. Sono sette egiziani e un siriano. Altri quattro in carcere a Catania

## Arriva la nave e subito scatta il blitz Presi in 8: accusati di essere scafisti

OOO Otto presunti scafisti, sette egiziani ed un siriano, sono stati fermati ieri mattina dai finanzieri del Gico e dal personale del gruppo interforze contrasto immigrazione clandestina di Siracusa. Venerdì sera al porto di Palermo sono sbarcati 173 migranti, trasportati della nave «Rio Segura» della Guardia Civil spagnola, soccorsi in acque internazionali lo scorso 12 maggio.

Gli otto scafisti individuati erano in peschereccio partito giorni addietro dalla Libia e giunto in acque internazionali dopo aver raccolto diversi gruppi di migranti anche sulle coste egiziane, per un totale di 515 passeggeri di diverse nazionalità subsahariane e mediorientali.

Tra i fermati Muhammad Ahmad, di 24 anni, Ibrahim Ahmed, di 28 anni, Ali Mohammed, di 20 anni, Saber Essaied Salah, di 33 anni, Khaled El Omari, siriano di 35 anni e unico non egiziano, Ismail Mahammad, di 33 anni, Khalil Hasan Ahmad Mahammad, di 25 anni, Hassan Ayman Ahmed, di 36 anni.

Il peschereccio è stato soccorso dalla motonave spagnola e dal natante della guardia costiera italiana «Peluso».

Un secondo gruppo di migranti è sbarcato al porto commerciale di Augusta con 342 persone.

Sempre ieri a Catania altri quattro presunti scafisti egiziani sono stati fermati per il reato di favoreggiamento all'immigrazione clandestina e sono stati portati nel carcere di piazza Lanza a Catania su disposizione dell'autorità giudiziaria.

I quattro, secondo quanto ricostruito dagli investigatori della città etnea, avrebbero condotto 285 migranti che viaggiavano a bordo di peschereccio per attraversare il Canale di Sicilia. I fermati sono Muhamed Ibrahim Mostafa, di 39 anni, Shaban Hassan El Shouki, di 30 anni, Mohamed Kamal Abd Alrazek, di 27 anni, e Mohamed Tarek Ibrahim, di 29 anni. L. ANS.

Sophia prolungata di un anno: entrerà in acque libiche

## Ma Bruxelles estende l'intervento "Abbiamo salvato più di 13 mila vite"

L'Operazione Sophia «è una delle storie dell'Unione di cui possiamo essere orgogliosi» ha detto più volte l'alto rappresentante Federica Mogherini che, proprio ieri, ha annunciato il prolungamento di un anno della missione e l'imminente entrata delle navi europee nelle acque libiche. Succede su richiesta delle autorità di Tripoli, per condurre attività di addestramento della Guardia costiera. Bruxelles risponde anche con questo al rapporto velenoso della Camera dei Lord britannica. Con garbo, punto su punto, con le 13.740 vite salvate in sette mesi, le 114 imbarcazioni di trafficanti neutralizzati e il contributo dato all'arresto da parte degli italiani di 69 trafficanti.

Certo si può fare di più. Ma, ammettono fonti Ue, per essere una squadra che ha agito solo in acque internazionali è un risultato «più che incoraggiante».

Sophia deve il nome a una bimba somala nata nell'agosto 2015 a bordo di una delle navi che pattugliano il Mediterraneo centrale con il nome in codice di Eunavfor Med, flotta che solca i mari con comando italiano. L'operazione è partita il 22 giugno 2015 con l'intenzione di alimentare una strategia graduale di controllo delle acque che dividono le coste

libiche da quelle della Sicilia e, inizialmente, creare un disincentivo all'attività dei contrabbandieri di anime. «Da quando siamo lì noi i trafficanti sanno che non possono più agire impunemente», assicura un portavoce. Da ottobre la missione è uscita dalla sua fase iniziale di raccolta dati ed è passata a quella in cui viene autorizzata a fermare, identificare e sequestrare le imbarcazioni fuorilegge. Il terzo tempo comincia ora. E porta sempre più vicino al continente africano.

I Lord dicono che la strategia antiscafisti è fallita? Non è di questo avviso il comandante della missione, l'ammiraglio Enrico Credendino. «Oggi gli scafisti non riescono più ad uscire dalle acque territoriali libiche - ha affermato giovedì a Roma -. È un sicuro deterrente e un colpo al business dei trafficanti». Sinora Sophia si è fermata da dodici miglia dalla terra ferma. Lunedì è attesa la decisione di andare oltre col consenso di Tripoli, ampliando quasi al massimo l'area di azione delle sue cinque navi principali (l'ammiraglia Cavour, due tedesche, una britannica e una spagnola) e dei sette velivoli, tre elicotteri e quattro aerei. In teoria gli europei un giorno non lontano potrebbe sbarcare. Viene comunque esclusa qualunque presenza militare.

L'accesso alle acque libiche è un ulteriore passo in avanti.

Serve pure a coprirsi in caso le cose peggiorino. I servizi di Federica Mogherini stanno coordinando la preparazione di operazioni civili per la formazione delle forze di sicurezza libiche, oltre che della loro guardia costiera. È una strategia che tiene tutto, anche gli impegni economici per favorire lo sviluppo economico e cercare di fermare alla radice i movimenti migratori.

Ci sono i marinai che scrutano le coste in direzione Sud, ma anche i tecnici che preparano un piano Juncker per l'Africa. Un moltiplicatore di investimenti che dia ai disperati la speranza necessaria per non giocare a dadi con le proprie vite. [m. zat.] BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Grandi lavori. Domani nuove installazioni a Malamocco, il progetto va avanti

## Via alle maxi-paratoie Mose

Un altro tassello si aggiunge alla realizzazione del Mose, l'imponente opera di paratoie mobili che fermeranno l'acqua alta a Venezia. Domani mattina arriverà nell'area dei bacini dell'Arsenale una delle più grandi paratoie del sistema di dighe mobili.

La paratoia, destinata alla bocca di Malamocco, ha una altezza di 20 metri, è lunga 29,50 metri per uno spessore di 4,5 metri e un peso di 330 tonnellate. È stata costruita nei cantieri croati della Brodosplit di Spalato, azienda che sta costruendo in tutto 41 paratoie: 21 sono destinate alla bocca di porto di Malamocco e 20 alla bocca di porto di Chioggia.

Sempre Brodosplit, si è aggiudicata in via provvisoria la gara per la costruzione delle altre 22 paratoie destinate alla bocca di porto di Lido San Nicolò.

Il Mose, in amministrazione controllata, è giunto al 90% della realizzazione e sarà completato entro il 30 giugno 2018. Il costo complessivo dell'opera è confermato a 5,493 miliardi di cui 5,272 già stanziati e 221 milioni ancora da trovare. Mentre 518 sono già stanziati ma in attesa di essere ricevuti, perché contenuti nella legge di Stabilità 2016 e previsti in tre tranche annuali da qui al 2018.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Piattaforma Maersk: ipotesi reato ambientale

Vado Ligure - Presunti reati ambientali. È l'ipotesi attorno alla quale la procura di Savona avrebbe deciso di andare a fondo sul caso della piattaforma Maersk di Vado Ligure alla luce di un esposto presentato dal capogruppo della minoranza Vivere Vado, Roberto Cuneo

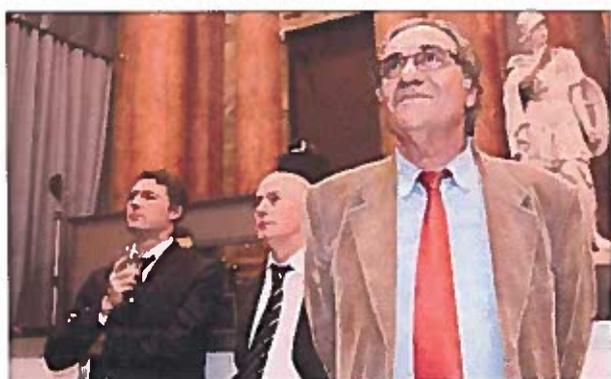


**Vado Ligure - Presunti reati ambientali.** È l'ipotesi attorno alla quale la procura di Savona avrebbe deciso di andare a fondo sul caso della piattaforma Maersk di Vado Ligure alla luce di un esposto presentato dal capogruppo della minoranza Vivere Vado, Roberto Cuneo, e dagli atti estrapolati dal sostituto procuratore Giovanni Battista Ferro in un fascicolo di diffamazione archiviato su denuncia del sindaco Monica Giuliano a danni della minoranza che sul caso Maersk l'aveva attaccata pesantemente. **Sotto la lente d'ingrandimento ci sarebbero le presunte problematiche all'ambiente** marino provocate dalla terza variante al progetto varato dall'autorità portuale nel 1999.

L'eliminazione delle palificazioni a vantaggio di un terrapieno provocherebbe, sempre secondo la minoranza, una mancanza di circolazione dell'acqua che potrebbe avere effetti devastanti su alghe e pesci. Per Roberto Cuneo non sarebbe sufficiente a risolvere il problema neppure la realizzazione di un canale alla base del terrapieno. **L'unica certezza al momento**, di fronte alla fitta cortina di riserbo, è la trasmissione degli atti da parte del pm Ferro ai colleghi della sezione reati ambientali per fare luce su eventuali irregolarità. **Ma Vivere Vado insinua un altro aspetto.** «Ma è normale affidare senza gara d'appalto alla Fincosit, l'azienda che deve realizzare la piattaforma, anche la realizzazione della nuova diga foranea? Si tratterebbe di un impegno da 60 milioni di euro risparmiati con la nuova variante» spiega Roberto Cuneo.

# «Bilancio, via anche l'ultima riserva» / INTERVISTA

Genova - Benvenuti: «Pensiamo di sacrificare il fondo a tutela dei crediti mai recuperati». Culmv sotto di 655 mila euro: «Eppure un "sì" del ministero ci farebbe chiudere in utile».



Genova - «Anche quest'anno, se le cose dovessero andare in porto, possiamo dire che ci abbiamo messo una pezza, ma come una di quelle che si mettono ai canotti... Certo così non si può andare avanti». Scuote la testa **Antonio Benvenuti**, console della Compagnia Unica dei lavoratori portuali genovesi, pensando al bilancio da chiudere e alle due vertenze aperte, una in Confindustria con gli 11 terminalisti genovesi per l'adeguamento tariffario e l'altra con il ministero dei trasporti per sapere se poter accedere o meno ai benefici del decreto "salva-compagnie". **Per anni la Culmv ha centrato il pareggio, quest'anno?** «Quest'anno vorrei saperlo anch'io... C'è da dire che in questo momento il nostro rosso è di 655 mila euro. Abbiamo una quota di riserva accantonata negli anni a garanzia di crediti difficilmente recuperabili, pari a 94 mila euro, che sono pronto a impiegare. Tutto quello che ci è rimasto. Se non trovassimo l'accordo coi terminalisti - e con Tirrenia, fuori da Confindustria - chiuderemmo con un rosso di 561 mila euro». **Gli 828 mila euro su cui avete chiesto un parere al ministero a dicembre 2015?** «Attenzione, quella è una partita diversa. Non avendo fruito per il bilancio 2014 dell'intera quota del 15bis (in base alla legge, avremmo potuto ottenere 5,5 milioni e non 3,6) avevamo chiesto che solo una parte della quota rimanente venisse spalmata sul bilancio 2015: 828 mila euro, i costi della formazione continua. Questi soldi però non si sommano al nostro passivo. Con quelli potremmo addirittura chiudere in utile. Ma il ministero non risponde. Non dice né sì, né no, in questo secondo caso però spiegandoci perché a Livorno questo meccanismo si può fare e a Genova no.

## - segue

---

Per questo siamo in trattativa, cercando però un accordo con tutti, con l'obiettivo di non arrivare al tetto massimo dell'incremento della tariffa deliberato dall'Authority».

### **Con Tirrenia state conducendo un dialogo a parte.**

«Esattamente, ci siamo già incontrati con la nuova proprietà. Il problema vero però è questo: sono otto anni che facciamo questa trattativa, otto anni che i soci della Compagnia non hanno un aumento in busta paga se non il premio di produzione per le squadre: non posso chiedere altri sacrifici. La verità è che così non si può andare avanti: il porto ha bisogno di un presidente nel pieno dei suoi poteri, per poter discutere una modifica di questa organizzazione, tanto più ora, alla luce della riforma Delrio. Stiamo sempre studiando una cooperazione - non un'integrazione - con la Compagnia portuale di Savona. È più urgente che mai un tavolo, che possa far evolvere quel modello di compagnia che abbiamo proposto ormai a dicembre 2014: una struttura unitaria, non scomponibile, che fornisca un servizio obbligatorio di interesse generale, con oneri e controlli disposti dall'Authority, come nei maggiori porti nord europei».