



Primo Piano:

• **La Riforma dei Porti**

(Logistica Trasporti e Packagin, Il Sole 24 Ore, Tempo Stretto, L'Avvisatore Marittimo, La Repubblica GE)

Dai Porti:

Trieste:

"...assolti gli ex vertici..." (Il Secolo XIX)

"...La via "Autonoma" allo sviluppo..." (Il Sole 24 Ore)

Venezia:

"...intesa tra Autorità portuale di Venezia e Ance per contrastare il massimo ribasso..." (Seareporter.it, Ansa)

"...Mafia, tolti i lavori alla coop del Mose..." (Corriere del Veneto)

Genova:

"...il porto dice addio al carbone..." (Il Secolo XIX)

"...asse con Savona e Terzo Valico ora il ministro pressa la Regione..."
(La Repubblica)

Piombino:

"...Matteoli: Nogarin flop ma non è colpa sua "noi di Fi non esistiamo"..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...La nissan visita Palazzo Rosciano..." (L'Informatore Navale, Il Tirreno)

"...Dragaggi a Livorno è solo un primo passo..." (Gazzetta Marittima)

"...Livorno verso gli 800 Teu volano anche ro/ro e forestali..."

(La Gazzetta Marittima)

"...comitato portuale e l'obolo a Belisario..." (La Gazzetta Marittima)

"...Crociere da record, ma chi ci guadagna?..." (Corriere Imprese)

Ancona:

"... ad Ancona quadrimestre positivo..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...traffici in crescita del 5% nella rete di porti laziali..."

(Il Secolo XIX, Ansa)



INDICE



Napoli:

"...il ruolo dei Piloti nei 150 anni della loro storia al servizio del porto di Napoli..." (L'Informatore Navale)

Messina:

"...Appalti senza richieste fuori bando..." (Il Sole 24 Ore)

Augusta:

"...Sac, un vertice a tre Crocetta-Bianco-Riggio per le scelte decisive..."
(La Sicilia)

Palermo:

"...Palermo, incendio in nave e nube tossica: esercitazione in città..."
(larepubblica.it)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Protagonisti

I PORTI ITALIANI, RISORSA DEL PAESE

Nonostante la recessione ancora in atto e nonostante una crisi che si è abbattuta pesantemente sull'intero mercato marittimo, i porti italiani sono riusciti a difendere alcune posizioni di eccellenza a livello europeo, prime fra tutte quelle relative alle crociere o alle autostrade di mare.

"Per la prima volta, e questo è certo un dato positivo da non sottovalutare, sia l'Unione Europea, sia il governo italiano - afferma il Presidente di Assoport, Pasquale Monti - hanno scoperto la funzione strategica e di traino che svolgono per l'intera economia del Paese. Per la prima volta, e mi piace ribadirlo, l'economia blu, quella che trae origine dalle banche portuali e si irradia su tutti i territori costieri, hanno visto

incontrare il ruolo che svolgono e potranno svolgere in modo sempre più intenso, in qualsiasi prospettiva di crescita e sviluppo". Rilancia: "La loro funzione strategica di traino sta emergendo in modo sempre più convinto. Per la prima volta in parallelo sia l'Unione Europea sia il Governo italiano hanno pensato che l'economia reale si generi a oglio banchina e che le coste rappresentano la chiave di volta per disegnare il futuro di un continente che ha bisogno di sviluppo e di ripresa".

Assoport è l'Associazione che raggruppa i maggiori porti italiani e si occupa della definizione e dell'implementazione delle politiche di intervento strutturale mirate a favorire i traffici intermodali e ottimizzare l'ut-

lizzo della rete logistica, favorendo investimenti internazionali. In questo senso Assoport è protagonista della progettazione di nuovi modelli organizzativi, di cambiamenti normativi e di governance che interesseranno nei prossimi mesi l'intero settore portuale e l'interfaccia fra porti, interporti e rete logistica. Assoport ha partecipato con un ruolo di protagonista alla messa a punto del nuovo Piano della logistica e dei porti che è destinato a tracciare la rotta verso il futuro. "Un futuro - precisa - che passa attraverso l'ottimizzazione anche di ruoli, funzioni e professioni all'interno del cluster marittimo, di cui Assoport fa parte e che è oggi chiamato a compattarsi per creare sviluppo".

"Non sono solo i numeri - conclude Monti - a fare di questo cluster un asse portante dell'intera struttura economica del paese. Questo ruolo strategico è determinato anche dal servizio che il cluster marittimo svolge per altre importanti filiere economiche italiane. Mi riferisco all'industria manifatturiera, che dipende dai porti per oltre l'80% dei suoi approvvigionamenti, al settore energetico e al comparto turistico, che deve gran parte del suo successo al turismo che viene dal mare".



PORTI

Autorità ridotte da 24 a 15

Si riducono da 24 a 15 le Autorità portuali, con un alleggerimento della governance e misure di semplificazione nella gestione.

Partita ancora aperta sui tempi alla luce della richiesta delle Regioni di prevedere un allungamento dei tempi.

La paralisi del porto blocca la ripresa dell'occupazione

Il porto resta il più critico imbuto della città. La più grande impresa della Regione oggi è paralizzata da un intreccio di questioni non risolte legate alla gestione e opere non realizzate. Il porto, dopo aver perso negli ultimi tre anni centinaia di posti di lavoro, rischia di perderne altri allo scadere degli ammortizzatori sociali. Molto resta in alto mare. Restano irrisolte ad esempio le questioni legate al rinnovo delle concessioni, a pagamenti arretrati di oneri che in passato non erano stati riscossi. Il sindaco uscente e candidato "arancione" Luigi De Magistris ha chiesto al governo una nuova governance, oltre a sostenere con forza l'elettrificazione del porto allo scopo di abbattere l'inquinamento causato dalle navi in arrivo e in partenza. Il rilancio del porto rientra anche nel piano di Gianni Lettieri (candidato del centrodestra, ma senza Fdi) per creare nuovi posti di lavoro tramite l'utilizzo di tutti i fondi europei disponibili. Per Valeria Valente (Pd) il Porto ha tuttora un livello di attività parecchio inferiore alla sua potenzialità. Tutta l'attività portuale, che l'utilizzo dei fondi europei consente di rilanciare, è labour intensive e può dare, grazie al suo sviluppo - secondo una stima prudenziale -, almeno 4500 posti di lavoro. Matteo Brambilla (M5S) punta sull'elettrificazione delle banchine, realizzazione di un sistema fognario, impiego di fonti energetiche sostenibili, eliminazione dei depositi costieri di stoccaggio carburanti e divieto assoluto di installarne nuovi. Ma tutto parte dal rispetto del principio di legalità.

VERA VIOLA

tirreno

Autorità portuale, il Consiglio Comunale di Milazzo dice no all' accorpamento con Gioia Tauro

Il Consiglio Comunale ha approvato con 21 voti favorevoli un documento col quale ribadisce la propria contrarietà all' ipotesi, sempre più probabile, dell' accorpamento del porto di Milazzo a Gioia Tauro , nell' ambito della riforma che vede l' Autorità portuale di Messina proiettata verso la Calabria. A conclusione di un intenso dibattito, nel corso del quale tutti i rappresentanti delle forze politiche hanno espresso la loro posizione, si è arrivati a definire una nota che invita il sindaco e l' amministrazione comunale, di concerto con la Regione Sicilia, ad assumere tutte le iniziative possibili finalizzate a tutelare le peculiarità e le caratteristiche del porto mamertino, sia presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia presso le Commissioni parlamentari. Una ulteriore iniziativa delle istituzioni mamertine, che sembra però arrivare troppo tardi.

GIOVANNI PASSALACQUA

Il ritorno di Lupi: «La riforma è il primo passo»

L'ex ministro promuove Delrio: «Bene gli accorpamenti tra porti»

«Ricordo bene che quando proposi per primo l'idea delle Autorità portuali sono formati da società per azioni a figura sovrana».

«L'ex ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, dimessosi un anno fa a seguito dello scandalo grandi opere che ha travolto il suo super-dirigente Enrico Incalza, rivendica di aver posto le basi dell'attuale riforma portuale, e non esclude di sviluppare questo stesso disegno normativo per i prossimi anni, anche verso il modello della società per azioni».

Candidato con una propria lista di centrodestra alle amministrative di Milano - dove già a lungo fu nella giunta di Gabriele Albertini come assessore al Territorio e all'edilizia - l'ex ministro è capogruppo alla Camera di Area Popolare con a fianco, in vista per il congresso provinciale dell'Fg, l'assessore europeo ad infrastrutture di veicoli che li ha tenuti la sua assemblea generale.

Ma intanto per la Liguria sempre brutte notizie: ha visto che alla fine il Cipe ha bloccato il finanziamento da 225 milioni di euro che lei si era stanziato quando era ministro, i soldi per il raddoppio della ferrovia Andora-Finale? «L'idea scende che questo è la scelta che hanno fatto considerare l'opera come un lotto unico, con la necessità di finanziarla per intero, anziché in singoli lotti funzionali, su modello di quanto è stato fatto per il Terzo valico Costera vecchia, cento anni saranno ancora qui a cercare il miliardo o più che servono per pagare questa opera, che ritengo funzio-



Lei ministro Maurizio Lupi con l'attuale titolare delle Infrastrutture Graziano Delrio

mentale non solo per la Liguria, ma soprattutto per i collegamenti internazionali tra Francia e Italia, come in cui posso apprendere per esperienza diretta da ministro».

«Forse ci vorrà un po' meno tempo per licenziare la riforma dei porti. Che sono le diavole?»

«Direi che il ministro Graziano Delrio, che mi è succeduto, ha fatto un buon lavoro, riuscendo a portare a termine quello che avevo firmato, e il fatto che alla sua prima assemblea, il neo-presidente di

Confindustria Vincenzo Boccia abbia citato proprio la riforma come esempio virtuoso è indubbiamente un segnale positivo».

Certo, però, che la riforma deve essere una maggiore autonomia delle Authority, e in cui vi è evoluta la loro natura fortemente centralista».

«In ecc ecc questa è una riforma che finalmente mette insieme i disretti logistici del Paese, razionalizzando la governance dei porti e mettendoli in connessione con i retroporti».

La riforma, seguendo le linee del piano della portualità e della logistica, assicura il fatto che i porti italiani non devono farsi concorrenza tra loro, bensì devono essere in competizione con gli altri scali europei. Questo, nell'interesse delle compagnie, è un risultato non da poco».

La Regione Liguria in conferenza Stato-Regioni si era lanciata la sua proposta di Autorità portuali gratuite come Spa, il mi-

nistero dell'Economia ha detto no, nel come esponente della maggioranza di governo cosa ne pensa?

«Allora, ricordo bene che quando per primo proposi l'ipotesi delle Spa ci fu una vera e propria sollevazione. Ora la riforma cambia la governance dei porti in maniera significativa, ma sono sicuro che siamo al primo passo. Prendiamo questo modello e mettiamolo in atto, parlare adesso di società per azioni sembrerebbe un modo per svuotare il discorso, sembrerebbe aggiungere degli elementi che non entrano. In seguito penso che ci potranno essere sviluppi, sono sicuro che questo è l'inizio di un percorso».

Alla fine delle 24 esistenti, le superati sono 15, con pure la possibilità di partecipare gli accorpamenti di tre anni... «Bene, bene ha fatto Delrio a tenere per sé il diritto di concedere o meno la proroga. E giusto, altrimenti è evidente che la riforma non parte quasi mai ma fra tre anni...».

Nessuno, Delrio pare intenzionato a fare piazza pulita, sostituendo sembra tutta la prima linea operante oggi alla guida delle

«Il processo che non si era fatto partecipazioni. Però non sono così sicuro che ci sarà un cambio totale. Perché allentare chi nelle ha operato bene? Il Milan ha scartato Federico Torres per tre mesi, a San Siro ha giocato la finale di Coppa Campioni con l'Atletico Madrid...».

Alberto Quarati

Porto e opere la cura di Delrio per la Liguria

- > Mercoledì vertice a Roma con Toti
- > In agenda Terzo Valico, autostrade e diga
- > [REDACTED] sul tavolo i nomi dei candidati

MASSIMO MINELLA

Si troveranno a parlare di infrastrutture, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio o il presidente della Regione Giovanni Toti. Ma il loro incontro, che dovrebbe essere già essero in agenda per mercoledì prossimo, servirà anche a verificare la possibile convergenza sul nome del prossimo presidente del porto di Genova. Le commissioni di Camera e Senato termineranno il loro lavoro a metà luglio, così da permettere al consiglio dei

ministri di approvare la legge prima di agosto. Per quella data, quindi, si potrebbe già avere il presidente della nuova autorità di sistema. Se ci sarà intesa fra Delrio e Toti. Senza, invece, il rischio è di scivolare dopo l'estate, alla soglia del primo anno di commissariamento di San Giorgio. Ma ci potrà essere intesa? Il governatore, da tempo, sostiene la candidatura del parlamentare di Forza Italia Sandro Biasotti, 40 anni di esperienza sulle banchine e 5 anni al comando della Regione.

SEGUE A PAGINA 11

Porto, su presidenza e grandi opere vertice Delrio-Toti

Mercoledì incontro a Roma sulle infrastrutture
sul tavolo anche i nomi dei candidati al vertice

«SEGUE DALLA PRIMA DI GIRONACA»

MA il governo e i suoi referenti locali si pongono un interrogativo: dopo la Regione si può cedere al centrodestra anche il porto di Genova? Non bisogna dimenticare che nel 2017 si voterà per il Comune di Genova e l'esito è tutt'altro che scontato. Politicamente, quindi, la mossa appare inprovvida (varrebbe lo stesso a parti rovesciate), anche se Toti a più riprese ha ricordato l'esistenza di un patto non scritto a livello nazionale che prevede 13 presidenze al centrosinistra e 2 al centrodestra (nelle regioni in cui ha vinto, Liguria e Veneto). Può questo accordo reggere

**LA
GIOR
NATA**

fino a portare Biasotti a San Giorgio, oppure per il centrodestra potrebbe arrivare la presidenza dell'[REDACTED] della Spezia? Si vedrà. Di fronte a un eventuale no di Delrio, comunque, Toti potrebbe insistere, lasciando però campo libero al ministro (senza intesa decide il consiglio dei ministri), o puntare su altri nomi. Quali? L'ex presidente di Banca Carigo, l'agente marittimo Cesare Castelbarco, tecnico equidistante dagli schieramenti, o un avvocato come Luigi Cocchi, amministrativista fra i più apprezzati in città, che ben conosce la Regione e la portualità ligure. E il centrosinistra? Finora l'unico nome arrivato sul tavolo di Delrio è quello dell'avvocato Ariel Dello Strologo, presidente di Porto Antico, indicato dal sindaco Marco Doria (che non rientra nel percorso di nomina, anche se viene ascoltato da Delrio proprio per la sua attenzione

- segue

ai territori). Nella partita, però, potrebbe anche rientrare un altro avvocato, Paolo Monigiano, presidente della Fondazione Carige, gradito anche in ambito governativo.

(massimo minella)

SOURCE: ENZO DI ANELLI



IL GOVERNATORE
Giovanni Teli, presidente
della Regione Liguria dallo
scorso anno



PALAZZO
San Giorgio, sede
oggi
commissariata e affidata
alla guida dell'ammaglio
Giovanna Putoano

TRIESTE, ASSOLTI GLI EX VERTICI

TRIESTE. Marina Monassi, ex presidente [redacted] di Trieste, e **Rosario Gurrieri, ex segretario generale**, sono stati assolti dalla Sezione giurisdizionale della Corte dei conti dall'accusa di avere attribuito alla società Greensisam un canone iniziale e provvisorio per la concessione di un'ampia area del Porto vecchio vistosamente inferiore alla congruità. La Procura chiedeva il risarcimento in termini di danno erariale di 2,3 milioni di euro. Secondo i giudici contabili, i due manager non avrebbero agito con colpa grave.

La via «autonoma» allo sviluppo

Roberto Maroni: «Estendere la "specialità" alle regioni che se lo meritano»

«Certo che vi invidio, lo statuto speciale andrebbe esteso a tutte le regioni che lo meritano, a partire da noi». Roberto Maroni è seduto a fianco di Debora Serracchiani e Ugo Rossi, presidenti del Friuli Venezia-Giulia e della provincia di Trento, entrambi forniti di statuti di autonomia che consentono margini di manovra maggiori in bilancio. Che il governatore lombardo quantifica in decine di miliardi aggiuntivi. «Con lo statuto speciale del Trentino Alto-Adige - spiega Maroni - e tenendo conto della popolazione, il nostro bilancio passerebbe da 23 a 90 miliardi. Chiedo di essere controllato, misurato, valutato ma è la Regione l' autorità meglio in grado di rispondere e dare soddisfazione alle esigenze dei miei cittadini».

I tre governatori partecipano ad uno dei dibattiti organizzati all' interno del festival dell' economia di Trento, dedicato ai luoghi della crescita. Tre territori scelti non a caso, perché si tratta di alcune delle aree più virtuose del nostro paese, quelle in cui i tassi di disoccupazione sono drasticamente inferiori rispetto alla media. «Per la crescita potremmo fare molto di più - aggiunge Maroni - se solo ci

fosse un maggiore equilibrio nel saldo delle risorse. Con lo statuto della Sicilia potremmo trattenere sul territorio il 100% delle tasse pagate, avrei in bilancio 54 miliardi in più. Mi accontento di meno, ma la strada dovrebbe essere quella. E non si tratterebbe di un privilegio perché se il motore va, è tutto il paese a trarne un beneficio. Il mio auspicio è quindi che la "specialità" resti, e che anzi venga estesa: le diversità vanno valorizzate». Altro cruccio del Governatore lombardo è sui costi standard, che almeno nella Sanità a suo avviso si dovrebbero adottare, in modo da premiare le regioni più virtuose, quelle che offrono servizi di qualità a costi più contenuti. «In questo modo - spiega - per noi ci sarebbero in bilancio 10 miliardi in più». Per Maroni la riforma costituzionale va nella giusta direzione nella parte in cui elimina le competenze concorrenti Stato-Regioni, «fonte di infiniti contenziosi in Corte Costituzionale», mentre viene bocciata la filosofia di fondo che riduce le competenze regionali, percorso opposto a quello che vorrebbe imboccare il governatore lombardo.

Di diverso parere Debora Serracchiani vicesegretario Pd. «Eliminare il bicameralismo perfetto è un bene perché oggi i tempi della politica non sono più adeguati, la direzione intrapresa è quella giusta» «Nessuna riforma costituzionale può essere perfetta - aggiunge Rossi - perché è sempre frutto di compromessi. In questo caso però, o la facciamo adesso, oppure nel nostro paese nessuno ci crederà più».

- segue

L' autonomia statutaria viene difesa da Rossi, presidente della provincia autonoma di Trento, che ricorda però come non si tratti affatto di un percorso passivo. «Abbiamo chiesto e ottenuto 146 leggi di attuazione per rendere concreti i dettami della costituzione, questo è il modo di gestire un autogoverno in modo responsabile: nel dopoguerra eravamo come la Calabria, oggi la qualità della vita è sugli standard europei perché le strategie orientate allo sviluppo vengono decise in luoghi "vicini" ai problemi». Il rapporto centro-periferia non è un modello assoluto e ciascuna regione trova punti di equilibrio di versi. Per Debora Serracchiani, ad esempio, non è la Regione a dover fare le politiche industriali, piuttosto deve accompagnarle e renderle possibili. «La "specialità" - osserva - ha senso solo se ci sono le persone giuste e se viene esercitata quotidianamente, in caso contrario non serve a nulla». Il governatore ricorda gli interventi adottati sul territorio per migliorare la competitività, rilanciando anzitutto le infrastrutture, a partire dal porto di Trieste. «Abbiamo cambiato le persone, mettendo lì i migliori - spiega - e oggi Trieste è il primo porto italiano con 57 milioni di tonnellate gestite. Grazie agli accordi con la Baviera è anche - sorprendentemente - il terzo porto tedesco». I modelli sono in parte diversi, così come distinte sono le posizioni sull' assetto organizzativo più adeguato.

«Piccolo forse non è più bello - osserva Maroni - ma la nostra realtà è fatta di 800 mila imprese, di città metropolitane ma anche di comuni di 32 abitanti. Io devo offrire servizi anche ai comuni più remoti, non devo obbligare un giovane a trasferirsi se vuole aprire un' impresa. E questo è un modo per conservare l' identità e il senso di appartenenza nei territori».

«Ma l' identità - ribatte la Serracchiani - si difende con i servizi di qualità, non tenendo in piedi i muri. È inevitabile fare sinergia ottimizzando e accorpando alcuni servizi per essere magari maggiormente presente in loco con altri: piccolo è bello ma non basta per sopravvivere davanti alle nuove sfide». Rispondendo ad una domanda sulla corruzione in Lombardia, Maroni apprezza la scelta del Governo di autorizzare il varo sperimentale di una agenzia regionale per la lotta al fenomeno, in collaborazione con l' Anac.

Maroni elogia anche la scelta del Csm per il nuovo capo della Procura di Milano, «Credo che Greco sia la persona giusta - spiega - e che il Csm abbia fatto una buona scelta, da parte nostra c' è una completa disponibilità a collaborare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

LUCA ORLANDO

Intesa tra Autorità Portuale di Venezia e Ance per contrastare il massimo ribasso

L'Autorità Portuale di Venezia e Ance Venezia hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per la disciplina delle future gare di appalto per la realizzazione di opere pubbliche. L'accordo, le cui previsioni sono perfettamente conformi al nuovo Codice degli Appalti, si pone l'obiettivo di rafforzare il libero e regolare accesso al mercato dei lavori in ambito portuale, contrastando le offerte anomale, favorendo certezza e rapidità di esecuzione, un maggiore coinvolgimento delle Pmi e la tutela dei diritti economici delle imprese subappaltatrici.

Per prevenire la possibilità che gli appalti vengano affidati a imprese che abbiano presentato offerte insostenibili, l'Autorità Portuale utilizzerà, in fase di progettazione, esclusivamente i prezziari ufficiali aggiornati (Comune di Venezia, Regione Veneto, Veneto Strade, RFI), con adattamenti solo in relazione alle attività tipiche, come le banchine, studiati da un gruppo di lavoro apposito formato pariteticamente da rappresentanti dell'Autorità e di Ance Venezia. L'adozione esclusiva dei prezziari regionali nella progettazione rappresenta una attesa novità. L'Ance chiede da tempo l'estensione dei prezziari a tutte le gare di appalto di interesse regionale proprio per avere un chiaro punto di riferimento dei costi ed evitare offerte che si discostano da un livello di effettiva praticabilità.

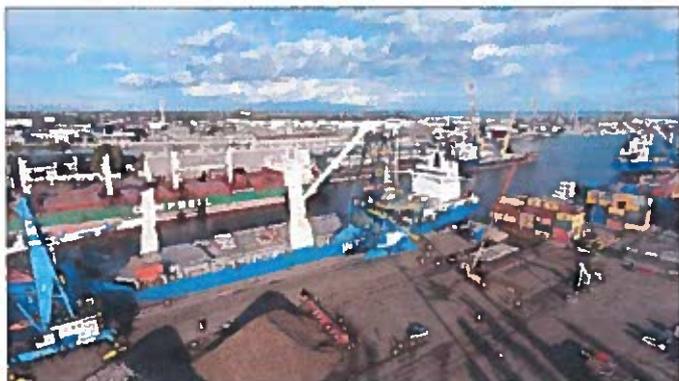
L'intesa prevede inoltre novità a tutela delle piccole imprese subappaltatrici, che potranno essere pagate direttamente dalla stazione appaltante, senza doversi rivolgere all'impresa contractor vincitrice della gara.

Per favorire un maggior coinvolgimento delle Pmi, coerentemente con le più recenti disposizioni normative nazionali ed europee, l'accordo prevede la suddivisione delle gare in stralci e lotti funzionali. Le parti contraenti si riserveranno nei prossimi mesi di verificare congiuntamente l'efficacia del protocollo appena sottoscritto.

«Il mercato dei lavori pubblici - commenta Ugo Cavallin, presidente di Ance Venezia - è stretto nella morsa della crisi economica e di una riforma di legge che le stazioni appaltanti stanno recependo con difficoltà e lentezza. Tutto questo determina un preoccupante rallentamento delle gare. L'accordo raggiunto con l'Autorità portuale rappresenta un modello da estendere presto ad altre realtà provinciali e regionali. Mi auguro anche che la progettualità che l'Autorità Portuale di Venezia ha messo in campo sia sulla piattaforma d'altura che sul terminal Montesyndial a Marghera sia al più presto avviata con il benessere del Governo liberando così risorse economiche capaci di valorizzare il territorio veneziano».

«Siamo il porto delle buone pratiche, con questo accordo volgiamo tutelare non solo tutte le imprese che sanno garantire una efficiente e puntuale esecuzione dei lavori ma in particolare le PMI nelle quali sappiamo possono trovarsi grandi risorse e professionalità da valorizzare. Il porto è, e vuole continuare ad essere, un luogo capace di dare grande sviluppo all'economia e alle aziende del territorio in primis garantendo parità di accesso agli appalti e certezza nei pagamenti», ha dichiarato Paolo Costa Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia.

Porti: Venezia, accordo Ance contrasto massimo ribasso appalti



(ANSA) - VENEZIA, 3 GIU - L'Autorità Portuale di Venezia e Ance hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per la disciplina delle future gare di appalto per la realizzazione di opere pubbliche, ponendosi l'obiettivo di rafforzare il libero e regolare accesso al mercato dei lavori in ambito portuale, contrastando le offerte anomale, favorendo certezza e rapidità di esecuzione, un maggiore coinvolgimento delle Pmi e la tutela dei diritti economici delle imprese subappaltatrici, che potranno essere pagate direttamente dalla stazione appaltante, senza doversi rivolgere all'impresa contractor vincitrice della gara.

"Siamo il porto delle buone pratiche, con questo accordo vogliamo tutelare non solo tutte le imprese che sanno garantire una efficiente e puntuale esecuzione dei lavori ma in particolare le PMI nelle quali sappiamo possono trovarsi grandi risorse e professionalità da valorizzare", ha commentato Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale di Venezia.

"L'accordo raggiunto con l'Autorità portuale - aggiunge Ugo Cavallin, presidente di Ance Venezia - rappresenta un modello da estendere presto ad altre realtà provinciali e regionali. Mi auguro anche che la progettualità che l'Autorità Portuale di Venezia ha messo in campo sia sulla piattaforma d'altura che sul terminal Montesyndial a Marghera sia al più presto avviata con il benessere del Governo liberando così risorse economiche capaci di valorizzare il territorio veneziano".

Mafia, tolti i lavori alla coop del Mose «Ma la Corte d' appello ci scagiona»

Interdittiva alla San Martino. La difesa: puntiamo sui giudici del Tar

VENEZIA L' accusa è di quelle gravi: essere un' azienda, come si suol dire, «in odor di mafia». Per questo la prefettura di Venezia lo scorso 14 aprile ha notificato alla Cooperativa San Martino di Chioggia - quella dalla cui contabilità, nell' ormai lontano 2009, la Guardia di Finanza diede il via all' inchiesta Mose - un' interdittiva antimafia, la misura preventiva che porta alla revoca degli appalti pubblici. E così è successo, visto che la settimana scorsa, secondo l' iter di legge, il consorzio Kostruttiva (l' ex Coveco, coinvolto a sua volta nell' inchiesta Mose) ha revocato i lavori alla coop consorziata: non solo quelli del Mose alla bocca di porto di Chioggia, ma anche un cantiere che stava per partire a Salerno, dove il consorzio ha vinto un appalto dell' **Autorità portuale**. Non essendo stati riassegnati, ad eseguirli sarà la stessa Kostruttiva.

«Abbiamo seguito alla lettera le normative - spiega il presidente Devis Rizzo - so che la cooperativa San Martino ha fatto ricorso al Tar e auspico che sappia difendersi nelle sedi opportune, ma noi abbiamo l' obbligo di tutelare al massimo il consorzio».

I legali della San Martino sono infatti sul piede di guerra e l' 8 giugno cercheranno di ottenere dai giudici la sospensione dell' interdittiva. Il loro ragionamento è molto semplice: quell'

interdittiva si basa principalmente su un provvedimento con cui il tribunale delle misure di prevenzione di Trapani, più di due anni fa aveva confiscato alla cooperativa, così come agli altri soci (la Italiana Dragaggi e la Cooling), le proprie quote nella Trapani Infrastrutture **Portuali** Scarl, società che nel 2005 si era aggiudicata i lavori di completamento di alcune opere dello scalo siciliano. Secondo l' accusa, riassunta nella richiesta di confisca firmata dal questore di Trapani nel dicembre 2012, il titolare della Cooling, Francesco Morici, sarebbe stato contiguo a «Cosa nostra», in particolare al capo mandamento di Trapani, Francesco Pace, e il gruppo sarebbe stato capace di condizionare l' assegnazione degli appalti degli enti locali. La tesi è che le altre consorziate, tra cui la San Martino, fosse ben consapevoli di questa situazione e che anzi ne beneficiassero.

«Ma proprio nei giorni di inizio marzo in cui si riuniva la commissione della Prefettura per esaminare il caso - spiegano gli avvocati Antonio Franchini e Stefano Giordano - la Corte d' appello di **Palermo** ha ribaltato quella decisione, annullandola». Secondo la Corte, infatti, Francesco Morici aveva avuto fino a quel punto solo un paio di precedenti di inizio anni Novanta, ma poi era divenuto un imprenditore stimato. Inoltre la gara del porto di Trapani non era nemmeno una di quelle che all' epoca avevano destato scalpore, che avevano come stazione appaltante la Provincia, ma il ministero delle Infrastrutture attraverso il Provveditorato interregionale. Un pentito aveva tirato in ballo il senatore Antonio D' Ali, trapanese e già presidente della Provincia, ma la Corte conclude dicendo che potrebbero anche esserci altri sospetti di reati commessi, ma non certo di stampo mafioso: per questo vengono definiti di «criminalità economica-imprenditoriale comune».

I soci sono già rientrate in possesso Trapani Infrastrutture **Portuali**. «Ora, con questa decisione in mano, confidiamo che il Tar ci dia ragione» ribadiscono i legali Franchini e Giordano.

Il secolo XIX

Genova, il porto dice addio al carbone

Il 20 luglio arriverà l'ultima nave con un carico destinato alla centrale Enel: è la fine di un'epoca TRIESTE, ASSOLTI GLI EX VERTICI DELL'AUTORITÀ

GENOVA. L'ultima nave arriverà tra poco più di un mese, il 20 luglio. Trasporterà il carico di carbone per la centrale Enel sotto la Lanterna destinata ad una chiusura anticipata, prevista per settembre. Quel carbone sarà l'inizio della fine di un'epoca: ancora qualche attività collaterale, poi via alle opere per bonificare quelle banchine che hanno sempre accolto carbone e che oggi sono gestite dal Terminal Rinfuse Genova.

Eppure questa rivoluzione è poco gloriosa. Perché c'è la crisi occupazionale: al terminal lavorano i dipendenti diretti e la compagnia Pietro Chiesa, gli storici carbonai.

Colpa, anche, della travagliata vicenda aziendale di Italiana Coke, il gruppo guidato da Ascheri, travolto dalla crisi del settore e ora faticosamente alla ricerca dell'ultimo passaggio per ottenere un concordato che prevede la cessione dell'azienda e la vendita almeno del 40% del terminal.

Quanto valgono le rinfuse?

Poco ormai: quelle banchine sono state valutate 11 milioni di euro. Spinelli e Negri, i terminalisti vicini di casa, ci avevano messo gli occhi sopra.

Poi ne è rimasto uno, Usciu Aldo, che ha preso per ora una quota simbolica, in attesa di una scalata che non sembra rapida. Li potrebbero andarci i traffici destinati all'Iran, su quella rotta che era stata bloccata dalle sanzioni e che ora, grazie all'uomo di Teheran in Europa, il genovese Augusto Cosulich, sta riprendendo a pieno ritmo. Ma bisogna fare anche i conti con la scadenza della concessione in quell'area: chi dovesse prendere il posto di Ascheri, quanto sarà invogliato ad investire, con la scadenza di concessione fissata tra quattro anni?

Non è l'unico interrogativo di questa rivoluzione che spazza via il carbone, ma non si sa con quale altra merce lo possa sostituire. E il 2016 non promette nulla di buono. Nei primi quattro mesi al terminal hanno movimentato 244 mila tonnellate di merce. Poco, persino meno rispetto all'anno scorso: -19% sul 2015 (dati dell'Autorità portuale di Genova).

I mesi peggiori sono stati proprio gli ultimi due di cui si dispongono le statistiche, marzo e aprile che hanno segnato -63% e -41% rispettivamente.

Su quei moli sbarca anche il cemento, ma i numeri sono molto bassi: in quattro mesi, appena 9 mila tonnellate, il 33% in meno rispetto all'anno scorso.

A luglio con l'arrivo dell'ultima nave, i volumi del traffico di carbone da un giorno all'altro, diminuiranno

- segue

del 35%. Può il porto vivere solo di container?

«Il mercato non c'è, nessuno in Italia vuole produrre energia, bruciando carbone» aveva spiegato Augusto Ascheri al Secolo XIX/TheMediTelegraph.

La svolta green non è sempre indolore.

www.themediatelegraph.it Operazioni di carico di carbone su una nave rinfusiera. Un traffico che sparirà da Genova TRIESTE. Marina Monassi, ex presidente dell' **Autorità portuale** di Trieste, e Rosario Gurrieri, ex segretario generale, sono stati assolti dalla Sezione giurisdizionale della Corte dei conti dall' accusa di avere attribuito alla società Greensisam un canone iniziale e provvisorio per la concessione di un' ampia area del Porto vecchio vistosamente inferiore alla congruità.

La Procura chiedeva il risarcimento in termini di danno erariale di 2,3 milioni di euro. Secondo i giudici contabili, i due manager non avrebbero agito con colpa grave.

Il Secolo XIX

«Siamo nati carbuné, quel nome non lo cambieremo mai»

GENOVA. «Non cambieremo mai nome: carbuné è il nostro marchio e non lo lasceremo mai».

Quell' ultima nave di carbone per la centrale Enel che sta per chiudere non coglie di sorpresa il console della compagnia Pietro Chiesa, i carbuné appunto.

Eppure di quello storico compito a cui dal 1890 sono preposti i soci nel porto di Genova, rimane ormai solo il nome. Tirreno Bianchi, il console riconfermato per otto mandati consecutivi, lo sapeva: semmai si stupisce che non lo sapessero «gli altri» che il carbone a Genova non arriva quasi più. «Mica è successo all' improvviso... Lo sapeva anche chi gestisce il Terminal (il gruppo Ascheri di Italiana Coke, ndr). Non c' è traffico, in sei mesi saranno arriva te due navi di carbone».

Un po' poche. Il Terminal dice che non c' è mercato.

«E allora come mai a Venezia, Savona e Spezia- tanto per fare esempi - c' è ripresa? Il terminalista lo devi saper fare, non puoi sempre dare la colpa agli altri... Qualcuno ha sbagliato mestiere».

La crisi del carbuné quando è iniziata?

«Nel 2011 c' era già stato un crollo dei traffici. Ma la parte più pesante è arrivata due anni fa».

E ora che cosa farete?

«Siamo pronti a tutto. Le rinfuse in un porto come Genova devono rimanere. È impensabile che non ci siano. E poi già oggi non facciamo solo carbone».

E cosa fate?

«Quello che arriva al Terminal: sale, sabbia, cemento e quel poco di cippato. Ma anche su questo pare che il mercato non ci sia più».

E per l' ennesima volta siete a rischio estinzione...

«Abbiamo un progetto, c' è un percorso di accorpamento con un altro brand forte, la Culmv».

Ma due debolezze non fanno una forza?

«Invece sul piatto c' è un pro cesso di accorpamento con la Compagnia che vogliamo portare avanti. Dobbiamo ragionare di organico -porto, riorganizzare il lavoro portuale e razionalizzare».

- segue

A proposito: quanti siete in organico ora?

«Siamo 30, con 5 dipendenti.

A maggio tre persone sono andate via».

Per voi la legge "salva compagnie" non vale?

«Continuiamo a rimanere nel limbo. La richiesta l' ho fatta, staremo a vedere».

E se il terminal finisse a Spinelli? L' interesse c' è da tempo...

«Ripeto: noi siamo pronti a tutto. Aspettiamo la trattativa.

Che ci siano dei problemi è evidente. In ballo c' è anche il rinnovo della concessione del Terminal. L'

Autorità portuale la concederà? Voglio proprio vedere...».

A SAN TEODORO E SAMPIERDARENA ABITANTI SUL PIEDE DI GUERRA

Enel, mistero sul futuro delle aree

Il Porto punta sul petrolchimico, ma manca ancora la valutazione ambientale

ANNAMARIA COLUCCIA

L'UNICA certezza, per ora, è che in autunno (probabilmente a settembre) la centrale dell'Enel in porto smetterà di produrre energia elettrica. Ma che cosa prenderà il posto dei depositi di carbone e degli spazi lasciati liberi dall'impianto vicino alla Lanterna è ancora avvolto dal velo dell'incertezza.

Il potere di decidere sul futuro di quelle aree è di Palazzo San Giorgio che, nel nuovo piano regolatore portuale, ha indicato quella come possibile destinazione dei depositi petrolchimici di Carmagnani e Superba, in vista di un loro allontanamento da Multedo. L'iter del piano regolatore, però, non si è chiuso perché è ancora in corso la procedura di Valutazione ambientale strategica che dovrà stabilire se le scelte ipotizzate nel piano sono sostenibili, inclusa, quindi, la scelta di trasferire Carmagnani e Superba vicino alla Lanterna. Solo alla fine di questa procedura, perciò, si saprà se quell'ipotesi è tecnicamente percorribile, anche se si dovrà poi valutare se è anche politicamente sostenibile, vista la levata di scudi che c'è già stata dal municipio Centro ovest e dagli abitanti di Sampierdarena e San Teodoro, per nulla disposti ad accettare l'avvicinamento dei depositi petrolchi-

mici ai loro quartieri. E anche per questo ogni scelta è inevitabilmente rinviata a quando ci sarà il nuovo presidente [redacted] [redacted] adesso guidata dal commissario Giovanni Pettorino.

«Io sono perché si organizzi in città un "dibattito pubblico" sul futuro del petrolchimico» annuncia il vicesindaco e assessore all'Urbanistica, Stefano Bernini, che non ha mai fatto mistero di essere favorevole all'ipotesi di trasferire Carmagnani e Superba vicino alla Lanterna. «Secondo me - aggiunge - si dovrebbe prendere in considerazione anche l'opzione zero, valutare cioè il danno economico che produrrebbe allontanare Carmagnani e

Superba da Genova».

Intanto, l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Edoardo Rixi, sceglie una posizione attendista: «Tocca [redacted] [redacted] decidere sul futuro delle aree liberate dalla centrale e quindi - spiega - prima di esprimere la posizione della Regione, aspetto che ci sia a Palazzo San Giorgio un presidente e che dica quali sono le esigenze del porto». Quanto all'eventuale trasferimento di Carmagnani e Superba sotto la Lanterna: «Secondo me non è così scontato che Capitaneria di porto e vigili del fuoco diano parere favorevole a questa ipotesi - osserva Rixi - Mi sembra inutile aprire un di-

battito su un'ipotesi che potrebbe essere presto superata».

Intanto, si sa che il gruppo Spinelli ha fatto "avance" per portare in quell'area parte dei suoi container vuoti, mentre è certo che il nucleo più antico della centrale non può essere smantellato perché vincolato. «Si potrebbe renderlo accessibile al pubblico - osserva Bernini - collegandolo con la Lanterna» e creando così una sorta di museo a tappe, affascinante e originale ma, senz'altro, anche poco conciliabile con l'ipotesi di avere accanto i serbatoi di Carmagnani e Superba.

Lo stop alla produzione di energia elettrica, però, non coinciderà con la smobilitazione immediata di Enel dalla centrale, perché ci saranno una serie di attività da fare e Enel ha comunque una concessione valida fino al 2020. I sindacati aspettano di conoscere il piano della società ma si prevede che, almeno fino a giugno 2017, resti una presenza di lavoratori, via via più ridotta rispetto ai 54 ora in servizio, per le operazioni di smantellamento delle parti da rimuovere. Quanto al futuro dei lavoratori, Enel ha garantito che non ci saranno licenziamenti e c'è un confronto in corso con i sindacati che chiedono impegni per la ricollocazione dei dipendenti in società del gruppo nel territorio o in territori vicini.

coluccia@ilsecolo XIX.IT
© 2016 ALQUANTITÀ RISERVATA

Il Secolo XIX

LE IPOTESI

CARMAGNANI E SUPERBA

IL NUOVO piano regolatore portuale, che non è ancora stato definitivamente approvato, indica le aree vicino alla Lanterna come una possibile nuova localizzazione dei depositi di Carmagnani e Superba, che adesso sono a Multedo. L'ipotesi, che vedrebbe d'accordo il vicesindaco e assessore all'Urbanistica Stefano Bernini, ha suscitato le dure proteste del municipio Centro ovest e degli abitanti di Sampierdarena e San Teodoro.



I CONTAINER DI SPINELLI

LE AREE che si libereranno dopo la cessazione dell'attività della centrale Enel in porto, fanno gola anche al gruppo Spinelli, che le vorrebbe utilizzare per trasferire i container vuoti. Si tratta di un'ipotesi che, almeno per ora, non sembra suscitare consensi e non è neppure l'unica nuova area ambita dal gruppo. Pare, infatti, che di recente abbia chiesto alla Società per Cornigliano di poter sistemare container anche sotto le rampe della strada a mare.



Una veduta aerea della centrale Enel di Sampierdarena: l'area si affaccia sul mare

Asse con Savona e Terzo Valico ora il ministro pressa la Regione

Il consigliere Merlo: "I due scali primo hub del Nord Mediterraneo"

LA STRATEGIA

Dici San Gottardo e non puoi non pensare a San Benigno. Perché se l'infrastruttura chiave del Corridoio Genova-Rotterdam è a tutti gli effetti una realtà, è dalle opere pensate all'ombra della Lanterna che si dovrà pur partire su questa rotta che lega Mediterraneo e Mare del Nord: Terzo Valico, ma anche nodo di Genova, rafforzamento della modalità ferroviaria nei porti di Sampierdarena e Pra'. E ancora piano regolatore portuale di Genova, partendo dalla costruzione della nuova diga foranea. Insomma, quanto basta per mettere in pratica la "cura del ferro e dell'acqua" prescritta dal dottor Graziano Delrio (il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture di mestiere è un endocrinologo) per l'Italia e, naturalmente, per il suo scalo di riferimento, quello che unisce Genova e Savona.

«La nuova galleria del San Gottardo è opera fondamentale del Corridoio europeo Ten-T Reno-Alpi tra Rotterdam e Genova — ha spiegato il ministro — Significa minori tempi di viaggio, più qualità, più sicurezza e più treni. Stanno lavorando sodo ai collegamenti ferroviari e in vista dell'apertura del tunnel Ceneri nel 2020, l'Italia è perfettamente allineata».

Quello che è stato a lungo un terreno di polemica e di scontro, vale a dire la costruzione del terzo valico, ora viene riconosciuta come la grande occasione per l'Italia. Ma è

realmente tutto superato? Di certo valico a Genova si parla da più di un secolo. L'opera

ha ripreso a camminare alla fine degli anni Ottanta, ma ha subito una serie infinita di inaugurazioni e di stop, di grandi partenze e sonori colpi di freno. Inserita in un territorio fragile come la Liguria, dal costo arrivato nel corso degli anni fin oltre i 6 miliardi di euro, l'opera ancora recente-

mente ha subito dei rallentamenti sul la complessa vicenda delle rocce antiatlantiche e ora sembra aver ripreso il suo cammino, così da poter arrivare in fondo in coincidenza con l'apertura dell'intero collegamento che dal Nord Euro-

pu scende fino al Mediterraneo. Se così non fosse, se i treni finissero per servire la Pianura Padana soltanto da Nord, allora il ruolo della portualità ligure o mediterranea finirebbe per diventare marginale.

«Per il Governo Renzi — ha aggiunto Delrio — il potenziamento del trasporto ferroviario delle merci, rispetto a quello su strada, è un obiettivo centrale: vuol dire sostenibilità ed efficienza. Stanno investendo molto per la rete italiana e le connessioni con i quattro Corridoi europei, perché l'Italia può essere il porto a Sud dell'Europa, nel Mediterraneo, come dice la sua posizione geografica. Vogliamo arrivare, per il 2021, a raddoppiare i valori del 2015 del-

la merce che viaggia su ferro in Italia e stiamo rafforzando i sistemi portuali. Il nostro

Paese ha bisogno di "cura del ferro" e "cura dell'acqua"».

Non uno slogan, quindi, quello del ministro che alla Regione Liguria, mercoledì prossimo, raccomanderà di vigilare sulla realizzazione dell'opera e sul rispetto dei tempi. D'altra parte, che proprio la Liguria stia giocando una partita vitale, da questo punto di vista, lo dimostrano le iniziative in campo sul fronte portuale: Calata Bottolo a Sampierdarena e le nuove maxi-gru del Vto di Pra' e la piattaforma Maersk a Vado Ligure. «Nello stesso giorno si sono inaugurati il tunnel del San Gottardo e lo nuovo gru del Vto, tra le più alte del mondo, realizzato per le navi da 20-22 mila teu» — ha spiegato Luigi Merlo, ex presidente di Genova e oggi consigliere di Delrio — Le due inaugurazioni sono collegate — ha spiegato Merlo interpellato dall'Agf — La parte a mare del "corridoio", con il lavoro che abbiamo fatto in questi anni a Genova è preparata, ora c'è questo pezzo di galleria, fondamentale. E' chiaro che si apre una grandissima opportunità per il nuovo sistema portuale che, con la riforma, metterà insieme Genova e Savona. I due porti insieme saranno il principale hub portuale del nord del Mediterraneo con una capacità di oltre 5 milioni di

teu. Da questo punto di vista si sta disegnando una grande opportunità, con atti su cui il governo sta scommettendo. Anche per il territorio ligure, è una grande occasione».

(massimo minella)

www.repubblica.it

Si tratta però adesso di accelerare nel completamento dei lotti costruttivi

Matteoli: Nogarin flop ma non è colpa sua «Noi di Fi non esistiamo»

L'ex ministro vedrebbe bene l'ex Pci Guerrieri
«A Livorno è urgente un congresso, alt alle nomine dall'alto»

di Enrico Paradisi
LIVORNO

«Ho smesso trentun anni fa di fare il consigliere comunale a Livorno, ma alcuni dei problemi che c'erano allora sono rimasti intonsi: tali e quali». Sono secche e dure le parole di Altero Matteoli, senatore di Forza Italia, presidente della commissione lavori pubblici a Palazzo Madama, che con l'occhio di ex ministro, vede una città che annaspa. Lo dice tornando a Livorno per presentare il suo comitato per il no al referendum.

«Nota una grande aggressione nei confronti di Nogarin: sicuramente è stato un po' curioso all'inizio, e il giudizio sui due anni di esperienza di mandato rimane negativo, ma dare la colpa a lui dello stato in cui si trova la città sarebbe un errore che non mi sento di fare, anche se c'ha messo del suo. A partire da questo piano del traffico con queste rotonde che per arrivare dalla Baracchina Rossa a qui, in Camera di Commercio ci vuole chissà quanto».

Per Matteoli il sindaco M5s «sicuramente ha sbagliato, sicuramente ha dimostrato massima inesperienza, ma se vogliamo parlare di Livorno e perché si trova in questa situazione bisogna partire da lontano». Livorno e il suo destino re-

stano sempre più legati al porto anche per il senatore forzista, e lo spraglio futuro per la città resta sempre e comunque lo sviluppo portuale.

«Il porto è stato per anni in mano a una famiglia senza possibilità che la città e nemmeno l'amministrazione comunale potesse mettere bocca - attacca Matteoli - e il porto si è ridotto ai minimi termini, un porto che ha delle potenzialità enormi. E il piano di recupero portuale dell'area del vecchio cantiere Orlando, su cui c'è anche la mia firma, visto che all'epoca ero ministro? Sono passati tutti questi anni e vedo che ancora non è finito, mi pare che non si sia realizzato un granché. Quindi le responsabilità ci sono, e vanno ascritte anche alle amministrazioni precedenti, perché per 60 anni questa città è stata governata senza la possibilità di alternativa».

La ricetta per uscirne? Non è semplice a dirsi, ma l'economia portuale rimane centrale per Matteoli. «O il porto cammina o la città non cammina». La Darsena Europa in questo senso può essere un buon punto di riferimento per il rilancio futuro, anche se però, dice Matteoli, nessuno ti cala i risultati dall'alto. Quindi la responsabilità rimane ancorata anche a chi opera sul territorio, così come nel caso della riforma delle Autorità portuali: «Lu-

nedi prossimo ho un incontro con l'Assoterminal di Genova per un confronto - spiega ancora l'ex ministro - ma anche da questo punto di vista [Matteoli] di Livorno non si è ancora fatta viva nella commissione che presiedo, e abbiamo già cominciato ad esaminare il provvedimento che ci ha inviato il ministro Delrio».

Sul futuro presidente della nuova autorità unificata secondo Matteoli, Luciano Guerrieri potrebbe essere l'uomo giusto. «Non faccio nomi - risponde Matteoli - ma riconosco un fatto: che Guerrieri a Pionbino ha fatto benissimo. Non viene dalla mia area politica, lo sappiamo, viene dal Pci, ma è arrivato il momento di usare onestà intellettuale. L'uomo è valido, conosce i problemi e sono convinto che farebbe bene. Spero che Delrio, ma soprattutto a livello locale, venga individuato: il ministro mette la firma, ma le prime mosse si fanno in Regione e a Livorno».

Il tema dell'isolamento, anche istituzionale, riaffiora anche qui: «E poi Livorno, posso sbagliare - aggiunge - ma si è staccata in questi ultimi tempi anche dalla Regione. E non mi riferisco solo a oggi che c'è un'amministrazione grillina. Anche prima c'è stata una conflittualità tra Regione e amministrazione comunale nonostante fossero dello stesso colore

politico».

Quanto al futuro del centro-destra, resta un enigma. «A Livorno non esiste il partito: sono qui per dar vita a un comitato per il no al referendum costituzionale, ma lo faccio con la mia Fondazione perché il partito è totalmente inesistente. E non ha colpa la coordinatrice provinciale, hanno colpa coloro che hanno diviso il partito».

Oltre la menzione per la solitaria consigliera Amato, unica esponente forzista in Consiglio: «Amato ha un merito, studia i problemi si informa, ma da sola, senza avere un partito alle spalle è chiaro che è difficile. Il rimedio per Matteoli è uno solo: un congresso a Livorno dove si elegge il presidente provinciale e non si nomina calato dall'alto».

Nessuna stampella a Pd o a Grillo, dice Matteoli. «Gli spazi ci sono ancora nel centrodestra sia a livello nazionale che a livello locale», conclude: «È incredibile che solo sulla carta qui esista il centrodestra: e soprattutto la destra, perché a Livorno le grandi battaglie con la sinistra le ha fatte solo la destra, ora che la sinistra è andata in crisi e i grillini hanno dimostrato la totale incapacità di governare. Dobbiamo rimetterci in moto, perché gli spazi e gli uomini ci sono: solo sono rimasti delusi da come non è stato gestito il partito».

Livorno: La Nissan in visita a Palazzo Rosciano. Le auto nuove sempre più strategiche per il vulcanico porto

Livorno, 4 giugno 2016 - Certo, si è trattata di una visita di cortesia, ma la presenza a Livorno di due dei massimi dirigenti della Nissan, Sawako Tobe e Gen Moroshi, giunti ieri mattina a Palazzo Rosciano assieme a rappresentanti dell'Agenzia Marittima Prosper e dell'Agenzia Renzo Conti, ha acquisito una particolare rilevanza. E non solo perché la compagnia giapponese è uno dei principali clienti dello scalo labronico (ogni anno vengono movimentate a Livorno circa 60 mila vetture made in japan, attraverso i vettori Hoegh Autoliners, Nissan Motorcarriers Company e EML, a loro volta clienti della Cilp), ma anche perché l'incontro con i vertici dell'APL si è svolto a distanza di poco più di una settimana dalla conclusione della undicesima edizione del Break Bulk Europe, la fiera dedicata a tutto il traffico che non si muove in container, che ha portato in dote al nostro scalo la prospettiva di un considerevole aumento dei volumi movimentati dal big operator Euro Marine Logistics.

Non è un mistero che il porto della città dei Quattro Mori si stia specializzando sempre di più sul traffico delle auto nuove. A dimostrarlo, più di ogni altro ragionamento, l'incremento percentuale a doppia cifra che questa tipologia di traffico ha fatto registrare nel primo trimestre dell'anno: +26,6% rispetto allo stesso periodo del 2015 e 139 mila veicoli, quasi 30 mila in più. Aumento che dovrebbe diventare ancora più consistente già a partire dal secondo semestre quando diventeranno tangibili e concrete le previsioni di crescita di Eml.

A ricevere i dirigenti della Nissan e i rappresentanti delle due agenzie marittime (la Prosper è la rappresentante generale a Genova della compagnia di navigazione della Nissan, che si appoggia, per quanto riguarda Livorno, anche sull'agenzia marittima di Renzo Conti), il dirigente promozione e studi e il suo capoparea, rispettivamente Gabriele Gargiulo e Francesco Ghio.

«Le auto nuove sono un segmento di traffico in forte crescita - ha affermato Gargiulo - e a Livorno intendiamo non farci trovare impreparati. L'obiettivo, per il medio periodo, è quello di razionalizzare e ottimizzare l'uso degli accosti oggi riservati al traffico delle auto nuove, creando anche nuove sinergie con i terminalisti posizionati sulla sponda est della Darsena Toscana». La parola d'ordine è destinare, 24 ore su 24, l'accosto 15 C alle auto, e trovare nuovi spazi anche sugli accosti adiacenti.

Per il futuro, invece, la Piattaforma Europa è la risposta migliore da dare a chi chiede una maggiore disponibilità di aree e banchine: «La Maxi Darsena - ha concluso il dirigente promozione e studi - libererà nel porto commerciale nuovi spazi da destinare ai nostri principali core business: dalle auto ai prodotti forestali».

PORTO » AUTO NUOVE SPEDITE VIA MARE

Nissan punta su Livorno per far volare i traffici

Lo scalo labronico è al primo posto in Italia in questo campo: nuovo record in vista. Ma la crescita crea problemi di spazio. Raugei: un solo accosto non basta più

di **Mauro Zucchelli**
LIVORNO

Tornare al di sopra del mezzo milione di auto nuove, dopo quasi dieci anni e magari puntando al record, ecco un altro traguardo simbolico a portata di mano per il porto di Livorno. Lo dicono le cifre messe nero su bianco per mano dell'Ultime analisi economiche e statistiche: nei primi tre mesi sono passate dalle banchine livornesi oltre 139mila auto, qualcosa come il 26,6% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Se lo scalo livornese riuscisse a tenere questo ritmo - lo standard attuale è ben sopra le 46mila auto al mese - potrebbe ritrovarsi a fine anno a movimentare complessivamente attorno a 550mila auto, il 57% in più di quel che accadeva soltanto tre anni fa.

Beninteso, "simbolico" l'obiettivo lo è fino a un certo punto; anzi, visto che parliamo di una tipologia di traffico ad alta intensità di lavoro, è facile intuire i possibili risvolti occupazionali che crescita o declino possono avere sui posti di lavoro: la movimentazione di auto ha bisogno di personale per spostare le auto a banchina.

A far gonfiare le vele di un qualche ottimismo potrebbero essere anche i dati sulle immatricolazioni di auto nuove: l'ultimissimo dossier sfornato dall'Unrae, l'organizzazione di categoria delle case automobilistiche, dice che nel nostro Paese le auto immatricolate da

gennaio a maggio sono state il 20,5% in più rispetto a dodici mesi prima (e nell'ultimo mese "fotografato", maggio appunto, l'impennata ha superato il 27%). Con Incrementi, nell'arco dei primi cinque mesi di quest'anno rispetto al 2015, anche per alcuni dei clienti del porto labronico come come in particolare Opel (più 11,6%), Kia (più 19,2%), Hyundai (più 16,1%), Suzuki (più 33,7%), Mazda (più 91,4%), Honda (più 113,8%), Ssangyong (più 119,2%). Crescita zero per Nissan, anzi un leggerissimo arretramento (di mezzo punto, ma con recupero sprint in primavera).

Sono proprio i plenipotenziari di Nissan a esser arrivati a Livorno nei giorni scorsi e si tratta di «due dei massimi dirigenti». Stiamo parlando di Sawako Tohe, numero uno del settore marketing della casa madre nipponica, e Gen Moroshi, alto funzionario della controllata europea. La conferma arriva ufficialmente da Palazzo Rosciano, sede dell'Istituzione portuale: erano accompagnati da esponenti delle agenzie marittime Renzo Conti e Prosper. Poco prima i due dirigenti del colosso asiatico avevano salito anche le scale del Palazzo del Portuale e avevano visitato il terminal.

Una visita di cortesia? È quel che ripetono sia fonti dell'Authority che da dentro il quartier generale dei portuali. Eppure, come ammettono a Palazzo Rosciano, con i 60mila veicoli movimentati ogni anno dal porto di Livorno (con Hoe-

gh Autoliners, Nissan Motor-carriers Company e soprattutto il gigante Eri nato dall'alleanza fra i norvegesi di Hoegh e i nipponici di Mitsui Osk Lines) il marchio giapponese, da anni nell'orbita di Renault, è «uno dei principali clienti dello scalo labronico».

Ma soprattutto la visita dei due alti dirigenti targati Nissan arriva a pochi giorni di distanza dalla fiera di Anversa dedicata alle merci extracontainer: dal Break Bulk Europe i vertici della Cllp (presenti col presidente Marco Dalli e il direttore commerciale Antonio Rogno) sono tornati con la prospettiva di un aumento del volume di traffico da parte di Eri, forse già nella seconda metà di quest'anno.

E fin qui sembrerebbe tutto rose e fiori. Non lo è, e chissà che l'arrivo dei dirigenti di Nissan non sia da mettere in relazione alla fame di spazi che la crescita dei traffici di auto nuove inevitabilmente presenta.

Basti pensare che gran parte degli arrivi in casa Cllp riguarda un unico accosto: il 15C sulla sponda est della Darsena Toscana. Vale grossomodo per l'80% del flusso di auto che nella società di portuali e Neri-Neri è quantificabile in circa 250mila veicoli all'anno (il resto va al terminal Da Vinci ma con parecchie limitazioni).

Una qualche consapevolezza a Palazzo Rosciano devono pur averla. La fidano però non al tandem di vertice Gallanti-Provincioli bensì a un dirigente della struttura come Gabriele Gargiulo: «La pa-

rola d'ordine è destinare, 24 ore su 24, l'accosto 15C alle auto, e trovare nuovi spazi anche sugli accosti adiacenti». Poco prima, dopo aver ricevuto insieme al caparea Francesco Ghio la delegazione di Nissan e delle due agenzie marittime, aveva tenuto a sottolineare che «le auto nuove sono un segmento di traffico in forte crescita e a Livorno intendiamo non fare trovare impreparati». Un modo per prendere la rincorsa e segnalare un obiettivo di medio periodo: «Ottimizzare l'uso degli accosti oggi riservati al traffico di auto nuove, creando anche nuove sinergie con i terminalisti sulla sponda est della Darsena Toscana». Sarà poi la costruzione della Darsena Europa la soluzione per l'attuale fame di spazi: «Libererà nel porto commerciale nuovi spazi da destinare ai nostri core business: dalle auto ai prodotti forestali».

Del resto, Enzo Raugei, presidente della Compagnia portuale, non usa giri di parole: «Un accosto solo non basta».

Il completamento dei lavori alla banchina ha messo a disposizione altri due accosti, il 15D e il 15E: ancora da assegnare, ma all'uno si guarda per il trasferimento del Tco e all'altro per Masol.

«C'è da trovare il modo - insiste Raugei - di avere più spazio per il traffico di auto nuove; e noi abbiamo fatto istanza. Del resto, potremmo fare il salto di qualità: Livorno è già il porto numero uno in Italia per le auto, potrebbe diventare anche un polo di imbarco per l'export».

La Gazzetta Marittima

Dragaggi a Livorno, è solo un primo passo: porte vinciane e tubi Eni,

tempi ancora lunghi

Per il passaggio dallo Scolmatore alla Darsena Toscana rimangono adempimenti burocratici da risolvere – E la strettoia del Marzocco sarà allargata solo tra due anni



FIRENZE – La Darsena Toscana, oggi unico porto-container dello scalo labronico, è tutta a -13 metri di profondità. E a breve comincerà il dragaggio della bocca sud del porto, anch'essa ad almeno -13, per favorire l'ingresso e l'uscita della fullcontainers medio-grandi. Si attende adesso l'ordinanza della Capitaneria di porto che darà disposizioni per l'accesso delle navi più grandi – o più cariche – essendo stato guadagnato almeno un metro di fondale. Bella notizia: che guardando il progetto riportato qui a fianco, per il grande obiettivo della Piattaforma Europa, sembra quasi un dettaglio minimalista, ma è invece una (moderata) garanzia di quello che è indispensabile per il porto per almeno i prossimi dieci anni; fino a quando la Piattaforma non diventerà – come tutti sperano – una realtà operativa. Peccato che se ne parli poco: con troppi ambienti impegnati nei vari gossip relativi alle cariche, alle poltrone, alla guerriglia sui ro/ro tra i due armatori che si stanno scannando con le relative truppe cammellate a supporto, ai sofismi in vista della Riforma su chi è bravo, chi è ancora più bravo, chi ha troppe cariche e chi le vorrebbe avere. In compenso sta per concludersi la consultazione diretta da Sophie Guillain sulla Piattaforma Europa e la stazione crociere: con l'evento finale il 14 e con la diffusa sensazione che la partecipazione sia stata scarsa, di scarsa incisività e che i 130 mila euro spesi forse avrebbero potuto essere impiegati meglio.

* * *

Ci sono, per fortuna, altre notizie moderatamente positive per l'immediato del porto container livornese. La giunta regionale toscana ha approvato il passaggio della gestione delle "porte vinciane" del Calambrone all'Autorità portuale, con una specie di regolamento che stabilisce la loro chiusura prioritaria, con le aperture programmate "solo su richiesta" da parte del traffico per la Darsena di Pisa attraverso i Navicelli. E' un passo avanti, ma purtroppo i tempi rimangono quelli della burocrazia. Perché l'Autorità portuale non ha certo personale adatto a sovrintendere alla manovra delle "porte vinciane" e quindi dovrà incaricare una ditta – da trovare – per le operazioni. Ce la faranno i nostri eroi, in tante altre faccende affaccendati, a farlo in tempi rapidi? Non si tratta di giochetti. Secondo i piloti del porto, la normale erosione dovuta al movimento delle navi e in più l'apporto delle disgraziate "porte vinciane" hanno già ridotto in un anno il pescaggio della banchina nord del molo Italia dai -13 di fine dei lavori ad almeno -11 (e forse peggio). Lo stesso sta avvenendo per il canale di accesso dalla bocca sud del porto, specie per l'apporto di sabbia dalla bocca nord – che è da tempo semibloccata – il che richiederebbe che il dragaggio della bocca sud venisse accompagnato, o almeno seguito, da quello del canale stesso; e che si liberasse la bocca nord, se non altro per impedire che le maestralate scarichino dentro l'avamposto altre tonnellate di sabbia e fanghi.

* * *

Ma c'è un altro problema, che sembra tenuto sottotraccia a fronte delle tante iniziative "panem et circenses" di questi tempi in porto (con il pur lodevole utilizzo della Fortezza Vecchia, i vari "Porto aperto", le visite guidate, la "cultura"): quello della famigerata strettoia del Marzocco, che condiziona più ancora dei fondali la fruizione del TDT e del terminal Lorenzini per le grandi navi.

- segue

Dopo anni di tira e molla con l'ENI per i famigerati "tubi" che ne condizionano profondità e larghezza, è stata assegnata la gara dei lavori e montato proprio in questi giorni il cantiere. Ma i lavori non sono ancora partiti e non si sa bene quando partiranno. Ci dicono che a rallentare questa neverending story c'è stato il contenzioso tra chi ha vinto la gara e chi - per incarico dell'ENI - aveva fatto il progetto. Un contenzioso che sarebbe stato risolto da poco con una revisione del progetto dei due "pozzi" sulle due sponde del canale. Nel frattempo sarebbe stato anche affrontato (e risolto) un altro problema, quello dell'area della Scotto interessata al "pozzo" verso la torre. Pare che l'accordo comprenda una specie di affitto dell'area fino a quando dureranno i lavori. Si può finalmente partire? Occorreranno almeno 18 mesi, cioè un anno e mezzo. Nel frattempo - dicono i pessimisti - se non sarà risolto il problema delle "porte vinciane" la Darsena Toscana avrà fatto a tempo a tornare piena di melma. Ma perché di questi problemi non se ne parla, se non nei segreti recessi degli uffici? E nessuno - associazioni, sindacali, talk-show, brain-storm o come volete chiamarli - tira fuori le alabarde e i lanciafiamme?

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

Livorno verso gli 800 mila Teu volano anche ro/ro e forestali

Continuano a crescere le auto mentre i rinfusi solidi si reggono con il cippato – In forte sviluppo anche i passeggeri, sia delle crociere che dei traghetti

LIVORNO – Più passeggeri dei traghetti (+29,1%) più croceristi (+15,8%), più servizi di linea dei ro/ro. Sembra quasi una marcia trionfale, nel primo trimestre, il movimento del porto registra una sfilza di segni più: +16,9% nei container, +10% nel traffico dei rotabili, addirittura +26,6% nel computo delle auto nuove e +17% nel core business dei prodotti forestali. «Se questo trend di crescita dovesse continuare – ha detto il commissario dell'Authority, Giuliano Gallanti – nel 2016 potremmo superare la soglia degli 800mila teus». E ancora: «I dragaggi completati, una migliore infrastrutturazione dello scalo e una migliore efficienza nella gestione del traffico in entrata e in uscita dal nostro porto – ha sottolineato ancora il commissario – ci hanno consentito di raggiungere risultati che fino a due anni fa avremmo considerato difficilmente raggiungibili». I CONTAINERS continuano a tirare, dopo il +35% del 2015: con 2.350.098 tonnellate (+18,18%) e 201.364 Teus (+16,9%). Sono state trasportate 1.988.607 tonnellate di merce containerizzata, per un totale di 172.322 Teus. Se si esclude il trasbordo, sono stati complessivamente movimentati 139.012 Teus (+7,3%), con i container pieni in crescita record (+9,3%). Buona crescita anche per il computo dei Ro/Ro. Con una movimentazione complessiva di 91.120 mezzi il settore è risultato in aumento del 10% rispetto a quanto registrato nel trimestre precedente (+8.298 mezzi commerciali). Al risultato hanno contribuito sia la movimentazione dei mezzi commerciali in imbarco (47.713 pezzi contro i 42.980 di gennaio-marzo 2015) che quella dei mezzi commerciali in sbarco (43.407 pezzi contro i quasi 40 mila del 2015). I FORESTALI sono un altro punto di forza: 501.312 tonnellate tra cellulosa, rotoli di carta kraft e legname: +17,1% rispetto a gennaio-marzo 2015. Significativo balzo anche per il computo delle auto nuove, cresciuto del 26,6% con una movimentazione complessiva di oltre 139 mila veicoli, quasi 30 mila in più rispetto alle 110 mila unità del primo trimestre 2015. Volumi in aumento del 5,75% per le rinfuse liquide rispetto ai risultati conseguiti a gennaio-marzo 2015. La movimentazione complessiva del settore ammonta a 2.303.7% tonnellate di merce, con una variazione positiva in imbarco (+24,5%) e una variazione leggermente negativa in sbarco (-0,47%). In negativo invece le rinfuse solide, quasi 10 mila tonnellate in meno rispetto a gennaio-marzo 2015, quando furono movimentate 248.867 tonnellate. Il risultato è da attribuirsi alla merce in sbarco, in calo del 28,4%, mentre è in aumento quella in imbarco (prevalentemente cippato), che totalizzando oltre 86 mila tonnellate è aumentata del 144%.

* * *

E c'è stata la giornata record di giovedì 2 giugno per le crociere. Sono state sei le navi che hanno scalato il porto per un totale di 11.300 passeggeri, così distribuiti: Norwegian Epic al Molo Italia Nord, la Norwegian Spirit al Molo Italia Sud, Eurodam all'Alto Fondale 46/47, l'Oceana all'Alto Fondale 44/45, la Sovereign alla Sponda Est, la Zenith alla Banchina 75. La Società Porto di Livorno 2000 ha organizzato un potenziamento di tutti i servizi alle navi: in particolare sono stati ben 60 gli addetti tra personale hostess, operai e security in banchina. Sono stati infatti azzerati i turni di riposo e ferie. E' stato incrementato il servizio del personale security anche presso il Punto Informazione di Via Cogorano allertato per tutta la giornata. Potenziato il servizio di shuttle-bus con 25 pullman che dalle 6 alle 19 hanno trasferito i **turisti** dalle banchine al centro città.

La Gazzetta Marittima

Comitato portuale e l'obolo a Belisario

LIVORNO – Il comitato portuale dell'Authority è stato convocato per mercoledì prossimo 8 giugno. Farebbe poco notizia, visto che si tratta di un organismo in via di estinzione – la Riforma l'ha di fatto condannato a morte – se non ci fosse all'ordine del giorno la proposta del commissario Gallanti di riconfermare per sei mesi il suo segretario generale Massimo Provinciali. Sulla quale riconferma qualcuno nei giorni scorsi ha sollevato un polverone niente male, alimentato da richiami su quanto è stato fatto a Genova dall'ammiraglio-commissario Pettorino con un facente funzione invece di una riconferma del segretario. E non c'era bisogno di andare tanto lontano, visto che anche a Piombino Luciano Guerrieri ha fatto lo stesso. Sarà dunque interessante vedere quale parere esprimerà il comitato portuale sulla proposta di Gallanti: tenuto conto anche della situazione tutta atipica di Livorno con Provinciali che si sta dividendo in una mezza dozzina di incarichi complementari (Porto 2000, Interporto Vespucci, Alp, pianificazione portuale, eccetera) per ridistribuire i quali occorrerebbe una squadra intera. E con alcuni di questi incarichi – si veda la gara per la Porto 2000 – che stanno scontando fasi estremamente delicate – per non dire conflittuali – viste le oggettive difficoltà di conciliare la gara stessa con tutte le variabili non risolte del trasferimento del TCO, della "liberazione" dell'Alto fondale dai forestali della Cilp, della costruzione dei magazzini sempre per la Cilp, eccetera eccetera.

C'è anche l'impressione – sebbene non suffragata da fatti concreti – che sulla vicenda influiscano anche le pressioni derivate dalla guerra ormai scatenata tra i due principali gestori dei traffici ro/ro in porto, il gruppo Grimaldi e il gruppo Onorato. Ignorare che sia in corso sarebbe ipocrita. Ignorare che ci sono interessi contrastanti che si portano dietro gruppi di pressione altrettanto ipocrita. L'Authority di Gallanti e Provinciali da parte sua cerca disperatamente di tenersi al di sopra della mischia, ma ogni atto – compresa la recente trasformazione dell'ex parcheggio Azzini in area di sosta per i traffici ro/ro – viene vista dall'una o dall'altra parte come un cedimento alla controparte. E non aiutano certo alcune improvvise prese di posizione (come la maldestra smentita della Porto 2000 all'uso dell'Azzini in coincidenza con il servizio Grimaldi, quando il call-center della stessa Porto 2000 rispondeva al telefono – registrazioni disponibili – che l'area era dedicata proprio ai mezzi del servizio Grimaldi) a rendere l'atmosfera serena. C'è chi per molto meno costruisce castelli di ipotesi, anche se quasi sempre strampalate.

Conclusione: dal voto del comitato portuale potrà arrivare un rasserenarsi dell'atmosfera in Authority o una nuova situazione di tensione. Inutile dire che per il porto la prima ipotesi sarebbe auspicabile. Non siamo, come qualcuno malignamente sussurra, al celebre Date obolum Belisario, visto che in ogni caso il Belisario in questione il suo posto al ministero lo mantiene caldo caldo. Ma siamo, ripeto, a scelte per far funzionare il porto, in vista della rivoluzione della Riforma, che di fronti ne aprirà tanti e roventi.

Antonio Fulvi



Il punto

Croceristi in Toscana,
l'anno del record
Ma chi ci guadagna?

2

IL PUNTO

CROCIERE DA RECORD. MA CHI CI GUADAGNA?

di **Silvia Ognibene**

È esta della Repubblica e giornata del record a Livorno: il 2 giugno scorso sono attraccate ben sei navi da crociera, per un totale di 11.300 passeggeri. «Mega ship» con un esercito di crocieristi. Per gestire il maxi sbarco, la Porto di Livorno 2000 ha dovuto organizzare un potenziamento di tutti i servizi: 60 tra hostess, operai e personale addetto alla sicurezza in banchina, 25 shuttle

bus attivi dalle 6 alle 19. Un mercato enorme quello delle crociere, che in Italia ha un impatto economico diretto di 4,6 miliardi e dà lavoro a oltre 100 mila persone, e nel 2016 promette di crescere ancora: le stime di Italian Cruise Watch indicano per il prossimo anno un nuovo record storico di traffico con 11,7 milioni di passeggeri movimentati (+6,2 rispetto al 2015) e oltre 5.100 toccate di nave (+5,5%). Livorno è terza in Italia per numero di scali, dopo Venezia e Roma. Facile capire il perché: è la porta

d'accesso per Firenze (e, in misura minore, Pisa).

Anche Piombino si organizza per prendersi la sua fetta di ricchezza: il prossimo 16 settembre, arriverà la prima nave da crociera, la Sirena della compagnia inglese Oceania Cruises. Seguiranno altre quattro navi, fino alla metà di ottobre. Per Piombino è una novità assoluta e [redacted] sta lavorando per incrementare questo traffico estremamente remunerativo che è quindi destinato a crescere insieme all'ampliamento delle struttu-

re portuali.

Con una difficoltà, segnalata dall'assessore al turismo di Piombino: «Le crociere sono un problema delicato perché sono gli armatori che autonomamente organizzano dei pacchetti chiusi di visita trattando direttamente con i tour operator». I passeggeri sbarcano, salgono su un minivan che già li attende e partono per la visita in giornata del «gioiello del Rinascimento»: in dieci ore si va, si vede tutto e si torna a dormire a bordo. Affollando strade e piazze, lasciando al territorio le briciole.

DI FEDERICA ESCOBAR

La Gazzetta Marittima

Ad Ancona quadrimestre positivo

ANCONA – Il 2016 si è aperto con una performance positiva del traffico merci nel porto di Ancona: da gennaio ad aprile sono state movimentate complessivamente 2.885.439 tonnellate di merci, pari a +5% rispetto allo stesso periodo del 2015. L'andamento positivo è dovuto sia alla movimentazione di prodotti petroliferi destinati alla raffineria API di Falconara, che sono stati 1.622.423 tonnellate (pari a +9% vs. 2015), che alla crescita del traffico di merci nei container: 383.969 tonnellate (+7%). Prosegue, infatti, l'ottimo andamento del traffico contenitori: 59.109 Teu (+11%). In linea con lo scorso anno il numero di tir e trailer in transito nel porto di Ancona: 45.218 mezzi, di cui 37.945, pari all'84%, sono transitati sulla direttrice greca. Fortemente in crescita il traffico di tir e trailer da/per l'Albania: 4.655 mezzi, pari a +58% rispetto allo stesso periodo del 2015. Nel primo quadrimestre 2016 sono transitati per il porto di Ancona 144.313 passeggeri su navi traghetto, di cui 111.525 sono quelli che hanno scelto Ancona come porto di collegamento con i porti greci di Igoumenitsa e Patrasso. I veicoli al seguito dei passeggeri sono stati 26.669. "I dati dei traffici commerciali ci inducono ad un ragionato ottimismo", ha dichiarato il presidente Giampieri. "La vitalità delle imprese e la loro capacità di interpretare un mercato che richiede sempre più flessibilità si traduce in una crescita che rappresenta un ulteriore impegno a rafforzare lo sviluppo infrastrutturale".

Il Secolo XIX

Traffici in crescita del 5% nella rete di porti laziali

ROMA. Cresce del 5% il traffico merci negli scali di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta nel primo quadrimestre del 2016. Lo ha reso noto l' **Autorità portuale**. Nel network **portuale** laziale sono state movimentate 5,4 milioni di tonnellate di merci, circa 280 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo del 2015. Notovole l' incremento (+43%) del porto di Gaeta (+270 mila tonnellate); positivo anche lo scalo di Civitavecchia con il 4% in più. Confermati anche i segnali di ripresa del traffico di linea, con il numero dei passeggeri in aumento del 13%.

Ancora in flessione rispetto al primo quadrimestre del 2015 il traffico crocieristico (-9%), ma il mese di aprile ha fatto registrare una ripresa del 7% rispetto allo scorso anno.

Porti: traffico merci in crescita nel network laziale

Ap Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta registra in 2016 un +5%



(ANSA) - CIVITAVECCHIA, 3 GIU - Cresce del 5% il traffico merci negli scali di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta nel primo quadrimestre del 2016. Lo rende noto l'Autorità portuale. Nel network portuale laziale sono state movimentate 5,450 milioni di tonnellate di merci, circa 280 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo del 2015. Notevole l'incremento (+43%) del porto di Gaeta (+270 mila tonnellate); positivo anche lo scalo di Civitavecchia con il 4% in più. Confermati anche i segnali di ripresa del traffico di linea, con il numero dei passeggeri in aumento del 13%. Ancora in flessione rispetto al primo quadrimestre del 2015 il traffico crocieristico (-9%), ma il mese di aprile ha fatto registrare una ripresa del 7% rispetto allo scorso anno e la previsione per il 2016 rimane comunque positiva, con un aumento di passeggeri stimato intorno al 2%.

Cresce del 33% anche la categoria "automezzi", grazie essenzialmente al traffico commerciale di autovetture nuove (+115%). Sono state, infatti, 82.431 le auto movimentate nel porto di Civitavecchia a fronte delle 38.349 del 2015.

Significativo il dato registrato nel mese di aprile, pari a +85% (26.582 contro 14.335) considerato che nello stesso mese dell'anno precedente era già attivo il nuovo traffico automotive di Grimaldi Group con il Nord America, relativo all'export di vetture del gruppo FCA. (ANSA).

Il ruolo dei Piloti nei 150 anni della loro storia al servizio del Porto di Napoli

7 Giugno 2016 - ore 9.30 - Terminal Stazione Marittima (NA) - Sala Dione

Napoli, 4 giugno 2016 - Martedì prossimo 7 giugno, si celebreranno i 150 anni di attività dei Piloti al servizio del Porto di Napoli. A partire dalle ore 9.30, nella Sala Dione della **Stazione Marittima** (Molo Angioino) di Napoli, per consacrare questo importante anniversario, si terrà il Convegno **"Il ruolo dei Piloti nei 150 anni della loro storia"**, attraverso tre importanti assi legati alla storia dei Piloti, al pilotaggio marittimo visto attraverso la sicurezza e le innovazioni tecnologiche e alle nuove prospettive dei piloti nel contesto internazionale.

Gli indirizzi di saluto sono affidati a: **Luigi de Magistris**, Sindaco Comune di Napoli; **Antonio Basile**, Contrammiraglio e Commissario Straordinario Autorità Portuale di Napoli; **Arturo Faraone**, Direttore marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli; **Vincenzo De Luca** Presidente Regione Campania; **Graziano Delrio**, Ministro delle Infrastrutture e Trasporti. Introdurrà il convegno **Luigi Lucenteforte** Capo Pilota Corporazione Piloti del Golfo di Napoli.

Interverranno: **Gioacchino Longobardo** Presidente Associazione di Studi, ricerche e documentazione della Marineria della Penisola Sorrentina e **Umberto Masucci** Vice Presidente Federazione del Mare e Presidente Propeller Clubs che discuteranno sulla **Storia dei Piloti di Napoli**.

Parleranno, invece, de **Il pilotaggio marittimo: sicurezza e innovazioni tecnologiche**: **Raffaele Aiello** Presidente Fedarlinea, **Giovanni De Tullio** Ammiraglio Ispettore Comando Generale Guardia Costiera, **Giovanni Gargiulo** Vice Capo Pilota Corporazione Piloti del Golfo di Napoli, **Cesare Guidi** Presidente Angopi, **Andrea Mastellone** Presidente Assoagenti, **Stefania Visco** Presidente Federmorchiatori.

Analizzeranno, infine, le **Nuove prospettive dei piloti nel contesto internazionale**: **Cristiano Allperta** Ammiraglio Rappresentante permanente all'IMO della Repubblica di Palau e **Florenzo Milani** Direttore Fedopiloti.

Nel pomeriggio, alle ore 16, sarà impartita la **benedizione della Torre dei Piloti**, insieme a Sua Eccellenza **Monsignor Francesco Alfano** promotore dell'apostolato del Mare (Ufficio CEI). La Benedizione sarà preceduta dal Recital Spettacolo "Chi tene 'o mare", a cura di Gaetano Stella, Elena Parmense, Fabio Notari e Tommaso Fichella.

Secondo **Luigi Lucenteforte** - Capo Pilota Corporazione Piloti del Golfo di Napoli - si tratta di "un

- segue

evento che per noi riveste un significato ancora più rilevante, in quanto i festeggiamenti dei 150 anni di attività dei Piloti al servizio del porto di Napoli, si celebrano a qualche mese di distanza dalla fusione della corporazione di Napoli con quella di Castellammare e Torre Annunziata nella Corporazione del Golfo di Napoli. Si allarga, dunque, il servizio di Napoli per offrirlo a tutto il Golfo nel rispetto della sicurezza e salvaguardia degli specchi acquei interessati”.

Il Corpo Piloti del Porto di Napoli, infatti, dal 1 gennaio 2016, ha esteso le proprie competenze anche al traffico marittimo dei porti di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata, diventando così il Corpo Piloti del Golfo di Napoli. Un maggior raggio di azione, dunque, per questi “controllori del mare” che da qualche mese affrontano nuove sfide e nuove responsabilità. La tavola rotonda del 7 giugno, seppure celebra i 150 anni di attività della corporazione originaria, sarà la prima occasione per delineare prospettive e futuro di questo nuovo assetto organizzativo e territoriale.

TRANSFER

Per partecipare alla Benedizione presso la Torre dei Piloti è necessario preregistrarsi al **FORM di REGISTRAZIONE BENEDIZIONE** (o prenotarsi al Desk all'arrivo al Convegno).

Il transfer alla Torre dei Piloti avviene solo ed esclusivamente via mare ed è riservato ai soli prenotati.

Il raduno è previsto per le ore 15.20 presso il Molo Beverello, alla sinistra del Porto, con alle spalle il Terminal Stazione Marittima.

Corte Ue. Le amministrazioni aggiudicatrici devono seguire i criteri dei documenti

Appalti senza richieste fuori bando

Nel segno del principio di parità di trattamento e dell'obbligo di trasparenza in materia di appalti, le amministrazioni aggiudicatrici non possono chiedere adempimenti non previsti nel bando, anche se desumibili dalla giurisprudenza nazionale. Lo ha stabilito la Corte Ue (causa C-27/15) pronunciandosi su richiesta del Consiglio di Stato italiano. Prima di decidere sul ricorso di un'impresa di servizi ecologici esclusa dall'aggiudicazione di una gara di appalto, i giudici amministrativi hanno chiesto chiarimenti sulla direttiva 2004/18 sugli appalti di servizi recepita con Dlgs n. 163/2006, modificato dal nuovo codice degli appalti. L'Autorità portuale di Messina aveva indetto una procedura aperta di rilevanza europea per l'aggiudicazione di un servizio di gestione dei rifiuti prodotti a bordo di navi che facevano scalo nella zona controllata dall'Autorità portuale. Una ditta esclusa perché non aveva depositato il contributo richiesto all'Autorità di vigilanza e le referenze bancarie aveva impugnato, con successo, il provvedimento al Tar. L'impresa vincitrice in origine ha fatto ricorso al Consiglio di Stato. La Corte Ue parte dalla constatazione che i documenti connessi alla procedura di aggiudicazione dell'appalto non prevedevano espressamente l'obbligo per gli offerenti «a pena di esclusione, di versare un contributo all'Autorità di vigilanza». Di conseguenza le amministrazioni aggiudicatrici, per non violare parità di trattamento e trasparenza non possono derogare all'obbligo di osservanza dei criteri stabiliti dai documenti relativi alla procedura o dalla legge. E questo anche se i criteri aggiuntivi sono desumibili dalla giurisprudenza nazionale. Tanto più che ad accogliere la tesi che ammette adempimenti non previsti dalla procedura, proprio gli offerenti stabiliti in altri Stati membri sarebbero danneggiati per la maggiore difficoltà a conoscere la prassi interna. L'unica concessione che fa la Corte è che se una condizione per la partecipazione non è espressamente prevista, ma può essere identificata ricorrendo alla giurisprudenza nazionale, l'amministrazione aggiudicatrice può richiederla solo accordando all'offerente escluso «un termine sufficiente per regolarizzare la sua omissione». Via libera, invece, a una normativa interna che autorizza un operatore economico a fare affidamento sulle capacità di terzi per rispettare i requisiti minimi di partecipazione alla gara.

🔒 RIPRODUZIONE RISERVATA.

MARINA CASTELLANETA

Sac, un vertice a tre Crocetta-Bianco-Riggio per le scelte decisive

Il governatore su Lo Bello: «Non ha interessi? Ma se è socio...»

Catania. «Ma come fa Ivan Lo Bello a dire di non avere interessi nell' aeroporto di Catania quando non solo lui era socio della Sac, ma si era anche fatto dare una delega a votare da Cicero, socio della Regione in quanto Irsap. Ora che mi querela a fare? Io ho agito correttamente e in piena coerenza nell' interesse della mobilità dei siciliani, è lui che deve dare spiegazioni, non io. E dovrebbe averle date alla Procura di Potenza per la questione del porto di Augusta, dove c' entra lui, non io». Il presidente Crocetta replica così a Ivan Lo Bello che lo ha querelato. Nel frattempo guarda avanti e pensa alla gara internazionale per la gestione degli aeroporti dell' asse della Sicilia orientale, cioè Fontanarossa e Comiso. Non è un problema semplice perché a fine giugno scade il mandato del cda della Sac, a cui la Regione - e nella fattispecie l' assessore alle Attività produttive Mariella Lo Bello - ha vietato di entrare in Borsa.

E allora chi guiderà la Sac e chi indirà la gara internazionale? Ci sarà un commissario alla Sac? E la gara non è meglio che la faccia l' Enac, in quanto l' aeroporto è sotto il suo controllo su mandato del governo, come tutti gli aeroporti italiani (tra l' altro l' Enac ha stipulato un contratto di programma per la concessione quarantennale)? O la gara la debbono bandire i soci della Sac, a prescindere da chi curerà il management? «Certo che il bando di gara non lo farà la Regione - dice Crocetta -. Ce la dobbiamo studiare bene.

Si deve fare una conferenza di servizi con tutti i soggetti istituzionali per delineare una ipotesi, una via da seguire. Ma il tutto va fatto in fretta.

Ho già parlato con il presidente dell' Enac Vito Riggio, ci siederemo attorno a un tavolo ed esamineremo la questione, anche assieme al sindaco della città metropolitana, Enzo Bianco, che diventa socio Sac con la quota che deriva dall' ex Provincia.

Con Vito Riggio c' è una idea comune, una linea europea, non potevamo andare ancora avanti con gli enti locali soci, senza risorse, questo lo capiscono tutti, e soprattutto lo debbono capire gli interessati. Perché poi non è solo una questione di Sac, ma dell' intero territorio, perché far funzionare alla grande Fontanarossa e Comiso significa aprire i polmoni alle province di Catania e di Ragusa con la

- segue

costruzione della superstrada».

Troppa carne al fuoco, si rischia di bruciarla, anche perché in questo quadriennio la Sac ha l'obbligo di investire 165 milioni per lavori aeroportuali. Dalle banche ne ha avuti 80, «ma forse mi dicono che 40 li hanno già spesi, dobbiamo vedere le carte», dice Vito Riggio.

Un altro interrogativo: quando si arriverà, speriamo presto, alla gara internazionale per cedere la gestione di Fontanarossa e di Comiso (la Sac tiene in pancia l'Intersac, socia di maggioranza di Comiso) i soldi a chi andranno, per pura ipotesi, ai soci Sac in quota parte, alla Regione o all'Enac/ministeri? Finora questi enti locali sono stati soci della Sac a costo zero. «Andranno ai soci in proporzione alle quote detenute, così avranno soldi per continuare la loro attività istituzionale. Poi bisognerà vedere come dev'essere impostata la gara internazionale, perché chi arriva deve avere le risorse per fare i lavori e rilanciare i nostri aeroporti. Ma la gente l'ha capito perché abbiamo stoppato l'accesso in Borsa in quanto l'aeroporto non poteva essere venduto come se fosse un bene privato».

- Ma ora che sta per scadere il mandato del consiglio di amministrazione della Sac come si procederà? «Ma io ritengo che intanto si possa fare l'elezione di un nuovo direttivo, poi si vedrà. Io l'altro giorno ho difeso Catania, parliamoci chiaro, sono intervenuto sulla Sac per tutelare Catania. Come l'ho difesa sul porto, l'ho difesa anche sull'aeroporto. E quando mi sono schierato a favore del porto di Catania poi s'è visto che qualche ragione ce l'avevo, perché è uscita fuori la situazione che c'era ad Augusta. Io sono stato lineare su entrambe le situazioni.

Addirittura ho subito attacchi da parte di personalità istituzionali siracusane sulla questione del porto. Ho sostenuto che la città metropolitana non può non avere la leadership portuale».

- Ma ora bisognerà stabilizzare la governance.

«Si farà. Ma io sono così, quando non ho tempo di occuparmi di una cosa lascio fare e mi fido delle persone, quando però capisco che lasciar fare è dannoso, allora intervengo con decisione. La mia caparbia, la mia ostinazione mi fa concludere sempre le cose».

Quindi presto sapremo come Regione ed Enac (leggi ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) intendono procedere. Da parte sua Vito Riggio dice: «Noi come Enac dobbiamo innanzitutto garantire la regolare attività dell'aeroporto da parte della Sac, che intanto ci deve presentare il piano di investimenti e relative risorse: se il piano non è convincente c'è da fare il bando internazionale per individuare un nuovo gestore. Però la gara non la possiamo dare come Enac perché quella di Fontanarossa è una concessione data da due ministeri, come Enac possiamo solo proporre.

Prescindendo dalle querele e dagli scontri, il dato certo è che ci voglio no i soldi per fare gli investimenti, non è che possiamo accettare che ce ne siano soltanto una parte e l'altra vedremo. Se non ci sono tutti i soldi per gli investimenti, interviene la decadenza, e a quel punto decideranno i ministri cosa fare». Che i soldi per gli investimenti non ci siano tutti sembra pacifico. E allora? La soluzione lla prossima puntata.

Palermo, incendio in nave e nube tossica: esercitazione in città

In programma martedì prossimo dalle 8 alle 14. A disposizione 5 mezzi aerei, 17 mezzi navali, 110 mezzi terrestri Operazione coordinata dalla Protezione civile per testare l'efficienza del sistema

Un incendio a bordo di una nave da carico ormeggiata di fronte al porto di Palermo rischia di causare danni a cose e persone. La nave traghetto "Vincenzo Florio", in navigazione da Napoli a Palermo con a bordo 100 passeggeri e 65 persone di equipaggio, comunica via radio alla Capitaneria di porto di trovarsi alla fonda, nell'area antistante il Foro Umberto I, a causa di un problema tecnico a bordo che ha sviluppato un grosso rogo. Uno scenario pauroso che è stato al centro della presentazione alla stampa dell'esercitazione di Protezione civile in programma in città martedì prossimo dalle 8 alle 14. A presentarne le linee guida sono stati il prefetto Antonella De Miro, il sindaco Leoluca Orlando e i rappresentanti della Protezione civile e del Cnr. L'esercitazione, realizzata con il massimo realismo, prevede l'ipotesi che le sostanze tossiche rilasciate dall'incendio a bordo della nave a causa di venti nord-est investano anche la zona della Kalsa, dove saranno segnalate "diverse persone che hanno bisogno di cure mediche". Intanto la nave passeggeri attiverà le proprie procedure di emergenza di bordo. Alcuni mezzi rotabili che trasportano merci pericolose verranno aggrediti dalle fiamme e causeranno delle esplosioni con il ferimento del personale impegnato nelle operazioni di spegnimento. Si svilupperà un'imponente nube di fumo che in breve tempo avvolgerà i quartieri costieri adiacenti il porto di Palermo. Successivamente, il Comando di bordo, a causa delle difficoltà nel domare l'incendio, deciderà per l'abbandono della nave. I naufraghi saranno trasportati nel porto di Palermo a seguito di alcune verifiche con la lista passeggeri si attiveranno delle ricerche in mare per la ricerca di cinque dispersi. L'obiettivo dell'esercitazione è testare la routine dei sistemi sviluppati nell'ambito del progetto Impress mirati al miglioramento della capacità di risposta e coordinamento dei servizi di emergenza in occasione di eventi a elevata criticità. Sono previste fasi di ricerche e soccorso aeronavale diurne con metodi ottici, radar ed elettronici per una prima valutazione sullo stato della nave in difficoltà e dei naufraghi. Individuata la posizione, si darà corso al recupero dei naufraghi, al prelievo di eventuali feriti gravi con

- segue

mezzi navali e aerei. Contestualmente si avvieranno le attività di spegnimento dell' incendio a bordo con l' ausilio di mezzi navali dei vigili del fuoco. I naufraghi saranno poi sbarcati presso il molo Puntone, dove verrà allestito un punto di accoglienza e primo soccorso (triage) e successivo trasferimento dei feriti verso l' ospedale Buccheri La Ferla. Sono previste attività di analisi dell' aria per la verifica della natura e la concentrazione di sostanze tossiche. Identificata l' area della città investita dalla nube tossica, verranno posti i cancelli a delimitazione della zona rossa e inizieranno le attività di messa in sicurezza dell' area e della popolazione. Per l' esercitazione saranno messi a disposizione 5 mezzi aerei, 17 mezzi navali, 110 mezzi terrestri. "Si tiene a Palermo una esercitazione programmata in ambito europeo - ha detto il sindaco Leoluca Orlando - Palermo viene utilizzata come luogo test per una operazione di protezione civile di livello europeo con una commissione di verifica e controllo da parte della Commissione europea, una occasione per testare la qualità dei nostri servizi di protezione civile e anche la capacità di affrontare eventi imprevisti che è il modo migliore per prepararsi per quando accadono gli imprevisti veri". "Rivolgo un forte appello alla collaborazione dei cittadini - conclude - tenendo conto che un disagio sopportato oggi per una esercitazione così importante serve a rendere più efficiente l' organizzazione nel caso ci sia un giorno una emergenza reale".

Via ai collegamenti con l'Elba

Toremar ha aggiunto alla sua flotta la nave **Giovanni Bellini**, con le partenze sulla linea **Piombino-Portoferraio** che diventeranno dunque 17 (a tratta) dal venerdì al lunedì e 14 il martedì, mercoledì e giovedì. Sulla **Piombino-Rio Marina**, i collegamenti diverranno 8 al giorno dal venerdì al lunedì e 6 il mercoledì e il giovedì. Per Moby, grazie all'innesto della **Moby Ale**, la compagnia ha già inaugurato da qualche giorno la linea **Piombino-Cavo**, che sarà attiva fino al prossimo 4 settembre con 4 partenze infrasettimanali (5 il sabato e la domenica).

TROPEA L' ex assessore Bretti: «I fatti mi hanno dato ragione»

Collegamento con Lipari Il sindaco Rodolico smentito

di NICOLA COSTANZO TROPEA - La polemica sul collegamento mancato tra il Porto e l' isola di Lipari si arricchisce di un nuovo capitolo con le smentite ufficiali del primo cittadino del comune siciliano Marco Giorgianni e dell' ex assessore al Turismo dell' isola messinese Davide Starvaggi. Ma vediamo al dunque facendo un passo indietro. Il sindaco Giuseppe Rodolico da queste colonne ha duramente attaccato l' ex assessore al Turismo Antonio Bretti, il quale aveva da sempre rivendicato come suo l' avvio del progetto poi inspiegabilmente abortito (e quindi approdato allo scalo di Vibo Marina). Contattato telefonicamente, infatti, Giorgianni ha pienamente riconosciuto come la paternità dell' iniziativa sia partita proprio da Bretti. Anzi si è dichiarato «dispiaciuto di essere stato chiamato in causa da Rodolico in modo poco elegante perché, contrariamente a quanto da lui sostenuto, quando ho avuto qualcosa di concreto da comunicargli l' ho immediatamente contattato. Non ho difficoltà - ha aggiunto - di riconoscere a Bretti di aver chiamato lui per primo l' assessore Starvaggi e aver così avviato anche quello che secondo me doveva essere il percorso turistico ottimale per questo tipo di collegamento».

Il vero problema per Giorgianni, di cui

Rodolico era stato a suo tempo investito, è di carattere tecnico, ossia «il mancato dragaggio del porto di Tropea». Problema segnalato anche dai comandanti della società di aliscafi **Siremar** ed ancora oggi non risolto. Tant' è vero che la Regione Sicilia nell' istituire la tratta è stata costretta, su indicazione della Capitaneria di porto, ad optare, come detto, per Vibo Marina, vista «l' inadeguata tezza dello scalo tropeano».

Dal canto suo, Bretti ha affermato: «Mi ritengo profondamente soddisfatto e gratificato del riconoscimento per quanto fatto dimostratomi dal sindaco di Lipari e dell' ex assessore sa? Non mi capacito - ha aggiunto - come un banale dragaggio costituisca il "grave problema tecnico" per cui a Tropea sia saltato il collegamento più importante che poteva rimanere nella storia, portando quel benessere ancora agognato». Questo fatto «grave» si somma ad una «serie di occasioni di sviluppo turistico da me avviata e che questa amministrazione per propria incapacità ha portato al fallimento.

Spero solo che questo sia soltanto l' ultimo atto di una farsa politica messa in atto da Rodolico, che ha messo Tropea in ridicolo. Trovo moralmente inaccettabile - ha chiosato - che a ristabilire la verità sui fatti e sui meriti siano dovuti intervenire gli amministratori di Lipari.

Un' ulteriore dimostrazione, se ancora ce ne fosse stato bisogno, di quanto Rodolico e la sua amministrazione, che probabilmente ha i giorni contati, siano stati deleteri per la città che onestamente meritava ben altro».

NICOLA COSTANZO

LA CRISI DEL SETTORE TRASPORTO CONTAINER

La G6 sospende un servizio sulla Asia-Europa Analisti convinti: «Ulteriori riduzioni nel 2016»

La G6 Alliance ha deciso di sospendere in data da determinarsi, il servizio loop 6. La rotta è stata sospesa per riequilibrare l'offerta. Sulla rotta Asia-Europa continuano comunque le seguenti rotazioni: Loop 1: Kobe - Nagoya - Shunazu - Tokyo - Hong Kong - Vung Tau - Singapore - Jeddah - Rotterdam - Hamburg - Southampton - Le Havre - Singapore - Hong Kong - Kobe. Loop 4: Ningbo - Shanghai (Yangshan) - Xiamen - Shekou - Hong Kong - Yantian - Singapore - Colombo - Southampton - Antwerp - Hamburg - Rotterdam - Jeddah - Jebel Ali - Singapore - Hong Kong - Ningbo. Loop 5: Kwangyang - Pusan - Shanghai (Yangshan) - Ningbo - Kaohsiung - Yantian - Singapore - Le Havre - Rotterdam - Hamburg - Southampton - Singapore - Shekou - Kaohsiung - Kwangyang. Loop 7: Qingdao - Shanghai (Yangshan) - Ningbo - Hong Kong - Yantian - Singapore - Rotterdam - Hamburg - Gdansk - Gothenburg - Antwerp - Southampton - Singapore - Yantian - Qingdao.



La Hamburg Express.

La comunicazione dell'alleanza è dovuta alle condizioni sempre difficili del mercato e ai tentativi da parte degli armatori di trovare un equilibrio tra domanda e offerta. Recentemente infatti Maersk Line e Mediterranean Shipping Co hanno annunciato l'intenzione di ridurre il numero delle toccate dirette

nei propri servizi ed in particolare sul network dell'alleanza 2M tra Asia e Nord Europa.

Lo scopo è quello di mantenere transiti più competitivi e rendere più efficienti i collegamenti. In particolare ecco i cambiamenti: il servizio Albatros adesso include una rotta diretta tra il Nord della Cina

e Amburgo con una nave da 19 mila teu in più, oltre alle 11 già impiegate. Saranno ottimizzati anche i link con la Scandinavia e il Baltico. Anche il Silk sarà potenziato con una 19 mila teu in più per un totale di 12 portacontainer. Il servizio Lion verrà ridotto e conterà 16 navi (da 13 mila teu), mentre lo Swan passerà a 11 (19-16 mila teu). Infine lo Shogun rimarrà uguale.

Qualche spostamento anche sui porti: Le Havre sarà servita dal Lion invece che dall'Albatros e Felixstowe (UK) avrà un link diretto con Shanghai, Ningbo e Qingdao nel servizio Swan. Aversa sarà aggiunta su quattro dei cinque servizi totali.

Alphaliner è convinta che la riduzione di capacità non si fermerà qui. Gli armatori cercheranno una ulteriore riduzione sulla Asia-Europa, confortati dallo stop alla discesa delle rate di nolo avvenuto in questi ultimi mesi. Dei 21 servizi loop, ad oggi ne sono sopravvissuti 17. E il taglio non sembra essere destinato a fermarsi.

Aldo Serrarell

IL CASO

Spagna, tempi duri per i crocieristi

Da Barcellona alle Baleari, cresce il sentimento di ostilità verso il turismo

«Turisti, tornate a casa»
È una delle scritte che stanno comparando nelle località più turistiche della Spagna, da Barcellona alle isole Baleari. Il turismo in Spagna rappresenta una fetta importantissima dell'economia fornendo il 12% del prodotto economico e impegnando il 16% della forza lavoro spagnola. Proprio il turismo ha aiutato il paese ad uscire dalla recessione e a dare una significativa spinta all'occupazione. Tuttavia, se da una parte il settore turistico è senza dubbio una componente indiscussa dell'economia spagnola, dall'altra per molti cittadini ibERICI mostra anche un lato negativo. La presenza dei turisti spesso turba l'equilibrio degli abitanti delle località più frequentate, "stressando" i servizi, dai trasporti alla fornitura di acqua.

In Spagna peraltro, nell'ultimo anno il turismo ha registrato un'impennata, anche a seguito dei disagi che hanno riguardato altre mete affollate quali Tunisia, Egitto e Turchia.

«Vogliamo trasformarci in un parco divertimenti» accusa Luis Clua, che dirige un'associazione di La Seu, quartiere di Palma de Maiorca dove si trovano i monumenti più importanti dell'isola e dove il consiglio comunale ha votato di proteggere le auto vicine alla facciata della cattedrale considerandole un vero "pugno in un occhio". Misura comprensibile da un punto di vista artistico, una che per i cittadini si è trasformata in un cosiddetto «disagio turistico». In alcuni casi, ha portato persino alla decisione di lasciare il quartiere.

Alle Baleari quasi un terzo della forza lavoro è legata al settore turistico e l'attività turistica rappresenta quasi la metà della produzione economica più che in ogni altra regione. L'economia locale, grazie



Navi da crociera a Palma di Maiorca

a questo settore, è riuscita a tornare ai livelli pre-crisi nel giro di 5 anni.

Un altro problema delicato per le isole Baleari è legato alle risorse idriche. In una giornata dello scorso agosto l'arcipelago ha quasi raddoppiato la propria popolazione, raggiungendo quota 2 milioni. A marzo 2016 si è registrato un aumento di presenze del 50% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, prevalentemente grazie alla presenza di turisti britannici. Anche per l'estate in arrivo molte

strutture sono già "fully booked".

«Le risorse di cui disponiamo sono limitate» sostiene Caspar Alomar, che lavora in una libreria del quartiere medievale di Palma - «ecco perché dovrebbe esserlo anche il numero dei turisti che arrivano. Se puntiamo tutto sul turismo, nel lungo periodo non in resto più mesi altro».

Le autorità locali per questo motivo stanno provando se non a limitare il turismo, quanto meno a controllarlo. A partire dall'anno prossi-

mo Formentera, la più piccola delle isole Baleari potrebbe introdurre una tassa di ingresso per le navi. Lo ha dichiarato Biel Barcelo, il ministro dei trasporti locale.

A luglio, inoltre, sarà introdotta nell'arcipelago una tassa di soggiorno di 2 euro a notte. Un provvedimento che non è piaciuto a molti imprenditori del settore preoccupati che, negli anni, tutto ciò possa danneggiare il mercato.

«Si tratta di una misura migliorativa e lungimirante» ha spiegato

Biel Barcelo - che porterà a far crescere tra i 40 e i 50 milioni di euro all'anno, denaro che potrà essere reinvestito per progetti ambiziosi. Inoltre - continua il ministro - sarà fondamentale lavorare su come si fa dormire della clientela balearica e di una migliore gestione dei flussi, in particolare per quanto riguarda l'arrivo delle navi da crociera. Per affrontare positivamente il futuro, il settore turistico deve essere il primo a lavorare sulla propria sostenibilità».

ENZO VILIA

L'APERTURA DEL GOTTARDO INASPRISCE LA COMPETIZIONE TRA SCALI EUROPEI

Spagna, Francia e Pianura Padana: Rotterdam all'assalto dei porti del Sud

Il porto olandese potenzia i servizi intermodali in aree prossime al Mediterraneo

IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il porto di Rotterdam aveva già dichiarato guerra apertamente. Ad inizio maggio aveva anche scritto, così che fosse chiaro a tutti, il proprio obiettivo: i porti del Sud Europa, perché «le Alpi sono una barriera naturale» economicamente invalicabile e la merce che arriva dall'Asia «può essere sbarcata nei porti del Nord con costi più bassi e con un minor impatto ambientale».

Rotterdam ora è passata ai fatti e sta cominciando ad aggredire nuovi mercati con tutti i mezzi possibili: via nave, su strada e ovviamente con i servizi su treno, il punto forte di un'espansione che è arrivata anche in Italia da tempo e che ora si sta radicando ulteriormente. L'operatore olandese Neele-Vat Logistics sta per lanciare un nuovo servizio per collegare Brescia col principale porto europeo. È un colpo per Genova: la merce invece di prendere la via più breve verso il vicino scalo ligure, ora finirà sulle banchine di Rotterdam. È uno dei segnali dell'assalto al mercato più importante per le merci del porto genovese. Cinque treni a settimana entro la fine dell'anno: «Quell'area dell'Italia, tra Verona e Milano, è di grande interesse. E con l'aper-



Una protesta dei "camalli" di Rotterdam contro l'automazione

tura del Gottardo ci saranno nuove opportunità» scrive l'azienda olandese. Non è solo un segnale preoccupante per Genova e i porti del Tirreno. Anche in Adriatico dovrebbero avere timore dell'espansione di Rotterdam. Per ora se n'è accorto Paolo Costa, presidente del porto di Venezia: nelle pieghe delle risposte prodotte per difendere il porto offshore dall'inchiesta del ministero dei trasporti, ha scritto: «L'Alto Adriatico coalizzato può ancora far fronte alla forte lobby dei porti del mar del Nord, Rotter-

dam, Amburgo e Anversa, che addirittura si sono recentemente coalizzati contro i porti del Mediterraneo per inserirsi nella strategia cinese "One Belt One Road" di investimenti nei porti del Sud Est europeo». I cinesi hanno scelto l'Adriatico per la fase terminale della Via della Seta, ma Rotterdam non ci sta e sta scatenando una guerra senza quartiere. L'Italia però, non è la sola terra di conquista del porto olandese. In Francia si stanno facendo "rubare" via treno, i volumi di merce prodotti nella zona in-

dustriale di Dourges nel Nord del paese. Cinque treni settimanali, riempiti non solo con la prodotta in quella zona, destinati così a riempire i moli olandesi, ma alimentati anche da una serie ramificata di servizi che drenano traffico persino dai porti del Sud della Francia. La ragnatela di Rotterdam per ora corre sui binari che attraversano il paese, ma nel 2021 sarà potenziata con la via d'acqua che collegherà i fiumi Schelda e Senna e permetterà con soldi anche europei (costo totale 4 miliardi e mezzo di euro) di alimentare ulteriormente il porto di Rotterdam. I lavori partiranno nel 2018 e consentiranno a navi più grandi (da 4.500 tonnellate) di dirigersi verso i porti del Nord. In Polonia invece già nelle scorse settimane, gli inviati della Port

hanno cominciato a proporre alle aziende locali di far partire i propri prodotti dallo scalo olandese. Per conquistare anche quel mercato hanno messo sul piatto tutti i servizi possibili: treno, nave e strada. Nemmeno la Spagna è troppo distante per Rotterdam: un nuovo servizio di short sea, gestito da Opdr, collegherà Valencia con l'Olanda. Il mercato è in crisi, anche Rotterdam soffre (le rinfuse segnano -10% nei primi cinque mesi del 2016) e il traffico bisogna conquistarlo ovunque sia possibile. Soprattutto nel Sud Europa.

www.themediterranean.it

© BY NCHO ALC. IN OBITU RESERVA 71

- segue

Per ora se n'è accorto Paolo Costa, presidente del porto di Venezia: nelle pieghe delle risposte prodotte per difendere il porto offshore dall'inchiesta del ministero dei trasporti, ha scritto: «L'Alto Adriatico coalizzato può ancora far fronte alla forte lobby dei porti del mar del Nord, Rotterdam, Amburgo e Anversa, che addirittura si sono recentemente coalizzati contro i porti del Mediterraneo per inserirsi nella strategia cinese "One Belt One Road" di investimenti nei porti del Sud Est europeo». I cinesi hanno scelto l'Adriatico per la fase terminale della Via della Seta, ma Rotterdam non ci sta e sta scatenando una guerra senza quartiere. L'Italia però, non è la sola terra di conquista del porto olandese. In Francia si stanno facendo "rubare" via treno, i volumi di merce prodotti nella zona industriale di Dourges nel Nord del paese.

Cinque treni settimanali, riempiti non solo con i prodotti in quella zona, destinati così a riempire i moli olandesi, ma alimentati anche da una serie ramificata di servizi che drenano traffico persino dai porti del Sud della Francia. **La ragnatela di Rotterdam per ora corre sui binari che attraversano il paese, ma nel 2021 sarà potenziata con la via d'acqua che collegherà i fiumi Schelda e Senna e permetterà con soldi anche europei (costo totale 4 miliardi e mezzo di euro) di alimentare ulteriormente il porto di Rotterdam.** I lavori partiranno nel 2018 e consentiranno a navi più grandi (da 4.500 tonnellate) di dirigersi verso i porti del Nord. In Polonia invece già nelle scorse settimane, gli inviati della Port Authority hanno cominciato a proporre alle aziende locali di far partire i propri prodotti dallo scalo olandese. Per conquistare anche quel mercato hanno messo sul piatto tutti i servizi possibili: treno, nave e strada. Nemmeno la Spagna è troppo distante per Rotterdam: un nuovo servizio di *short sea*, gestito da Opdr, collegherà Valencia con l'Olanda. Il mercato è in crisi, anche Rotterdam soffre (le rinfuse segnano -10% nei primi cinque mesi del 2016) e il traffico bisogna conquistarlo ovunque sia possibile. Soprattutto nel Sud Europa.

Scozia, il governo punta sul petrolio del Mare del Nord

Il governo scozzese ha affermato, per mezzo del suo nuovo ministro all'Economia, Keith Brown, che «il petrolio del Mare del Nord potrà avere un futuro luminoso negli anni a venire». L'esecutivo di Edimburgo ha tuttavia chiesto al governo centrale di Londra e agli operatori del settore di «sostenere il comparto» in vista delle «sfide importanti» legate soprattutto al calo dei prezzi del petrolio. Nella giornata di oggi il ministro Brown andrà in missione istituzionale ad Aberdeen, la 'capitale' del petrolio scozzese, insieme al ministro all'Energia, Paul Wheelhouse. I due rappresentanti del governo, guidato dall'indipendentista Nicola Sturgeon dello Scottish National Party, incontreranno l'autorità di settore, Oil and Gas UK, quella di regolamentazione, la Oil and Gas Authority e diverse imprese private. Le dichiarazioni che hanno preceduto la visita sono tese soprattutto a rassicurare i mercati in un periodo turbolento per i conti economici delle aziende che operano nel Mare del Nord.

Rina fa shopping a Londra, Borsa più vicina

IL BIGLIETTO DA VISITA DELLE GARE VINTE SUI LAVORI PER IL RADDOPPIO DEL CANALE DI PANAMA HA PORTATO AD UNA GROSSA ACQUISIZIONE INGLESE NEL RAMO INGEGNERIA E UN AUMENTO DI CAPITALE PER FINANZIARLA

Massimo Minella

Genova
Dalla Diga delle Tre Gole, sul fiume Yangtze in Cina alla metropolitana di Riyadh, in Arabia Saudita, fino allo sbarco sul canale di Panama. C'è un marchio giramondo, Sc Sembenelli Consulting, nei progetti delle grandi infrastrutture, che dallo scorso anno è entrato a far parte di una storica realtà italiana quale il gruppo Rina, erede del Registro Navale Italiano, nato a Genova insieme all'Unità d'Italia nel 1861, e che nel corso del tempo ha cambiato la sua pelle unendo alla tradizionale classificazione navale una gamma ampia di servizi nel campo della progettazione, della certificazione e dell'ingegneria.

Così, quando il 26 giugno entrerà in servizio il nuovo canale di Panama, ci sarà un altro pezzo d'Italia, unito a marchi come Impregilo, Cimolai, Mapei, che avrà contribuito a rivoluzionare i destini della navigazione internazionale. Il canale, infatti, è stato affiancato, un secolo dopo la sua creazione, da due nuove serie di tre conche di navigazione con dimensioni 5 volte maggiori rispetto alle precedenti. Fino a oggi possono attraversare l'istmo navi non superiori alle 65mila tonnellate di stazza. Dalla fine

del mese, invece, l'accesso sarà esteso a quelle fino a 350 mila tonnellate, comprese le grandi navi da crociera.

Un quarto del traffico marittimo mondiale passerà allora da questa nuova via d'acqua, completata in sei anni di lavori, e che ha visto Sc Sembenelli Consulting, che fa capo a D'Appolonia (a sua volta controllata dal gruppo Rina) fra le cinque società di ingegneria che ha lavorato alla progettazione di tutti gli scavi (oltre 60 milioni di metri cubi asportati e oltre 1,2 milioni di metri quadrati di pareti di scavo), sia in fase di offerta, sia durante il progetto esecutivo. Sc Sembenelli ha avuto anche la responsabilità del progetto e della supervisione di sette dighe temporanee per proteggere i cantieri dai due oceani.

Un'operazione a largo raggio, quella della controllata del Rina, che rientra in una strategia commerciale e di mercato quanto mai aggressiva da parte del gruppo genovese che può contare su tremila dipendenti e 1.500 collaboratori ed è presente in sessanta Paesi con 163 uffici. Nei giorni scorsi, infatti, Rina spa, la holding del gruppo, ha annunciato l'acquisizione dell'intero capitale di Edif Group Limited, di proprietà di Phoenix Equity Partners, per una cifra di 118,5 milioni di sterline (circa 151 milioni di euro).

Un altro passo in avanti nella strategia di crescita del gruppo che non consente solo di allargare il proprio perimetro d'azione, ma anche le competenze, visto che Edif fornisce servizi di testing, ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica. Prodotti e servizi complementari che eviteranno sovrapposizioni e faranno cresce-

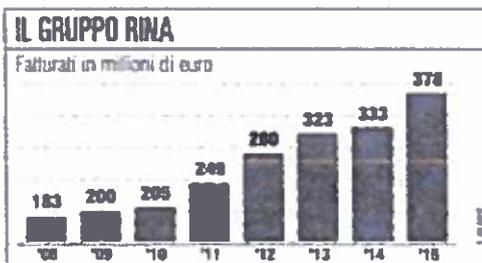
re il business.

Con sede a Londra e 650 dipendenti, a cui si aggiungono 2.500 collaboratori dislocati in una ventina di uffici nel mondo, Edif è particolarmente attiva oltre che in Inghilterra anche negli Stati Uniti. A finanziare l'acquisizione della company inglese sarà un aumento di capitale sottoscritto dai partner azionisti finanziari di Rina, Vei Capital e Nb Renaissance Partners, che alla fine dell'operazione avranno un controllo del 25% di Rina, e da un finanziamento concesso da alcune banche italiane (Bnl/Bnp Paribas Italia, Unicredit e Banca Imi).

«Questa acquisizione è davvero strategica per noi - spiega il presidente e amministratore delegato del Rina Ugo Salerno - anche in considerazione del profilo di Edif sui mercati dell'energia, dei trasporti, della difesa, dell'industria e delle infrastrutture che ben si sposa con il nostro Dna. Inoltre Edif possiede una struttura molto simile a quella di Rina, con due marchi affermati, Era che rappresenta la società di consulenza ingegneristica e Nde che è associata alle attività di collaudo, ispezione e certificazione».

Con l'ingresso di Edif nel proprio gruppo, Rina avrà benefici immediati sul fatturato che dai 375 milioni di euro del 2015 salirà fino a superare i 500, favorendo anche il percorso di avvicinamento al listino.

«Sì - conferma Salerno - con questa acquisizione rafforzeremo il fatturato e raggiungeremo un ebitda vicino ai 65 milioni di euro. Questo ci permetterà di proseguire nel processo di quotazione in Borsa nel medio periodo».



Il presidente e amministratore delegato del Rina Ugo Salerno



Da sopra, un traliccio dello nuovo canale del Canale di Panama

Il Secolo XIX

404 NAVI IN TOTALE

Gli ordini
degli armatori
greci valgono
21 miliardi

ATENE. Un portafoglio ordini che vale 21,46 miliardi di dollari, con una decisa preferenza verso le petroliere.

Gli armatori greci a maggio hanno in costruzione nei diversi cantieri del mondo, 404 navi in totale sono state ordinate: 170 petroliere, 140 portarinfuse e 26 Lng carrier. Altre 35 gasiere fanno parte della classifica degli ordini, mentre le portacontainer sono solo 27. Il valore delle commesse di petroliere è di 9,2 miliardi di dollari e riguarda sia le unità per trasportare il crudo che le products. Le Lng carrier valgono 5,8 miliardi di dollari. Gli attuali ordini sono pari al 22% del valore attuale della flotta greca nel suo complesso, pari a 90 miliardi di dollari. La maggior parte di questi numeri sono riferiti però a ordini firmati tra il 2014 e il 2015. Nei primi cinque mesi di quest'anno infatti, gli armatori greci hanno piazzato solo 10 commesse, per un totale di 375 milioni di dollari e sono tutte petroliere. I greci sono attivi anche nel mercato dell'usato: gli operatori di Atene hanno acquistato 107 navi dal mercato second hand per 1,18 miliardi di dollari di investimento totale, mentre l'anno scorso le unità erano state 259 per oltre 5 miliardi di dollari.