

## Primo piano:

### • **Riforma Portuale e nomine presidenti**

(Il Secolo XIX, Ferpress, Il Gazzettino VeneziaMestre, The Medi Telegraph, Ansa, La Repubblica GE, La Nazione LI, La Gazzetta Marittima, La Nazione MS, La Gazzetta del Mezzogiorno, Il Sole 24 Ore, Il Nautilus, Informatore Navale, Italia Oggi)

## Dai porti:

### Venezia:

"...Venezia prede la linea..." (La Gazzetta Marittima,)

"...Il Ministreo: «Navi via da San Marco»..." (Gazzettino VeneziaMestre, Ferpress, Il Nautilus, Informatore Navale, Il Corriere della Sera)

"...Venezia in allarme per fuga container..." (Il Sole 24 Ore)

"...I troppo progetti abbandonati di Venezia..."

(Il Gazzettino VeneziaMestre)

### Savona:

"...Per Savona il turo è la Cina..." (Il sole 24 Ore)

### Genova:

"...assunzioni al terzo Valico, ma non per i liguri..."

(The Medi Telegraph)

### La Spezia:

"...Vento a 100 all'ora, Nave da crociera dirottata a La Spezia..."

(Il Tirreno)

"...Comunity La Spezia..." (La Gazzetta Marittima)

"...Ostriche, tartufi e suite di lusso così si trattavano Forcieri e Santini..." (Il Secolo XIX)

### Livorno:

"...Porto 2000: la commissione di gara è ora al completo..." (Il Nautilus)

"...Livorno, l'Autority apre confronto con lo scalo di Gedda..."

(The MediTelegraph)

### Piombino:

"...Gellichi: «Basta con i lacci al turismo è giunta l'ora di cambiare il passo»..." (La Nazione LI)

### Civitavecchia:

"...Codacons: "Basta nomine clienterari nei porti..." (Civonline)



## Napoli:

**"...Napoli Riparte da Spirito..."** (Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph, Il Giornale, Il Mattino)

## Salerno:

**"...Gara Provvedimenttorato Operre Pubbliche il progetto dell'AP..."**  
(Informatore Navale, Ansa)

## Taranto:

**"...Cantiere portualità in regione..."** (Il Sole 24 ore)

**"...l'Autority bocchia il consorzio Ulisse..."**

(Il Secolo XIX, Il Quotidiano di Taranto)

## Messina:

**"...Salta la proroga di Messina..."** (Milano Finanza, Gazzetta del Sud)

**"...Lunedì via alla demolizione dell'ex inceneritore..."** (Tempo Stretto)

## Catania:

**"...A Catania abbattuta cinta muraria che chiudeva area..."** (Ansa)

## Palermo:

**"...Migranti, in arrivo a Palermo nave con mille profughi..."**  
(Unionesarda.com)

**Altre notizie dai porti italiani ed esteri**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Il Messaggero Marittimo**

**Informare**

**Lloyd's List**

IL MINISTERO PROVA A SCIogliere GLI ULTIMI NODI CON LE REGIONI

## Authority, nuove nomine in arrivo

Corsini a Venezia, Becce a Livorno. D'Agostino verso la guida di Assoport

ALBERTO GUARATI

**GENOVA.** Nella partita delle nomine per i futuri presidenti delle Autorità di sistema portuale (Adsp), due dei nodi più intricati potrebbero sciogliersi nei prossimi giorni: Venezia e Livorno.

Ieri il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, era nella Serenissima per l'inaugurazione della nuova darsena all'aeroporto, dove ha annunciato di avere il nome del presidente per l'Adsp, oggetto nelle scorse settimane di serrato confronto con il governatore veneto Luca Zaia. Delrio ha tenuto per sé il nome del designato, ma secondo indiscrezioni si tratterebbe di Stefano Corsini, attuale dirigente dell'Ufficio investimenti del Dipartimento per la programmazione economica a Palazzo Chigi. Nome emerso già in estate, che pare non piacesse alla Regione, dove si respirava la sen-

sazione che il dirigente sarebbe partito da Roma con la missione di insabbiare la realizzazione del porto offshore coltivato sin qui dall'attuale presidente dell'Authority, Paolo Costa. Ieri invece Delrio ha precisato che sulla piattaforma «c'è una discussione tecnica e accurata da fare», tenendo perlomeno socchiusa la porta al maxi-progetto.

L'altro nodo in via di scioglimento è quello di Luca Becce, amministratore delegato del maggiore terminal di Livorno, che sembra più vicino all'insediamento alla guida dell'Adsp Livorno-Piombino. Insieme a Daniele Rossi a Ravenna (ex manager Eni-Saipem e amministratore delegato dei cantieri Rosetti Marino), Becce rappresenterebbe quel profilo di manager che il governo ha cercato nell'interpello di agosto - al quale hanno risposto in 334, si dice la crema della portualità italiana - e che tuttavia nei fatti si è concretiz-

zato solo nello scalo romano e seppure con sfumature diverse a Trieste, con la conferma del presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino, che tra l'altro l'entourage di Delrio vedrebbe bene come successore di Pasqualino Monti nella guida di Assoport, l'associazione delle Authority.

Altrove, come ad esempio in Liguria e forse in futuro anche in Veneto, la mediazione con le Regioni ha portato a preferire per la guida delle nuove Adsp funzionari di estrazione pubblica. I tasselli intanto si sistemano, e si passa alle procedure burocratiche. Alla Spezia e Marina di Carrara si aspetta che la Regione Toscana dia la sua approvazione a Carla Roncallo, mentre a Savona Gianluigi Miazza è entrato nella prorogatio dei 45 giorni, in attesa di cedere il posto a Paolo Emilio Signorini, nel nuovo ente Genova-Savona, per cui invece si attende il via libera dal parlamento.



Delrio con la ministra delle Riforme, Maria Elena Boschi

## Autorità portuale Venezia: Delrio, a breve il nome del presidente. Scelta su base manageriale

(FERPRESS) – Venezia, 8 NOV – A breve si conoscerà il nome del nuovo presidente dell' Autorità portuale di sistema della laguna veneta. Lo ha reso noto il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che ieri, durante l'inaugurazione allo scalo Marco Polo, ha detto che "è stata già scelta la persona che verrà a guidare il porto. Si stanno verificando le compatibilità".

La scelta, come ha precisato Delrio, avverrà "solo su base manageriale" tenendo fuori la politica. "Non perchè non ci siano politici capaci ma perchè abbiamo pensato ai porti come aziende facendo in modo di snellirli e mettano al centro la logistica a fronte della crisi mondiale del traffico merci su nave", ha precisato Delrio.

## PORTO

### No a politici in sella E subito 100 milioni per Porto Marghera

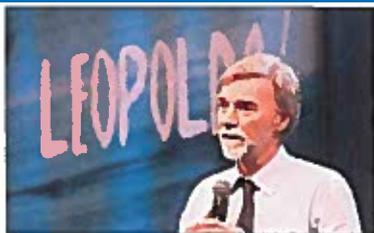
Il presidente del Porto l'ha già scelto, e del porto offshore intanto se ne costruirà un pezzetto. Parola di ministro dei Trasporti.

Chi è questo nuovo presidente? Ieri Graziano Delrio ha spiegato chi non sarà, mentre sul nome del prescelto ha detto che stanno facendo le verifiche di compatibilità e nel giro di pochi giorni lo annuncerà. Non sarà, dunque, Paolo Costa, il presidente uscente dell'Autorità veneziana perché il ministro lo ha pubblicamente ringraziato per il «grande lavoro che ha fatto». E non

sarà nemmeno un politico perché, davanti a una fila di parlamentari veneziani tra i quali Andrea Martella, ha detto che «avrei voluto nominare degli amici competentissimi ma politici. Non è vero che politico significa che non sa fare il manager, ma abbiamo deciso che i presidenti delle nuove Autorità di sistema italiane siano tecnici che possano dedicarsi interamente all'incarico per essere in grado di affrontare le sfide fondamentali che abbiamo davanti e le problematiche della portualità. Siamo in mezzo a una crisi mondiale del traffico via nave e Venezia sarà un porto decisivo nel sistema Adriatico».

Quanto al porto offshore il ministro dei Trasporti ha annunciato che darà il via libera immediato a un investimento di 100 milioni su Porto Marghera, ossia sul centro logistico nell'area Monte-Syndial: «Sulla seconda parte, invece, c'è ancora da fare una discussione molto tecnica e accurata». Vale a dire che, dell'offshore si può fare subito la parte a terra mentre del porto vero e proprio in mare aperto se ne parlerà. (e.t.)





# Venezia, Delrio: «Abbiamo scelto il nome del presidente»

Venezia - Il ministro: «Nome tecnico, abbiamo deciso di lasciare fuori la politica».

Venezia - Non scopre le sue carte il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio: il nuovo presidente dell'autorità portuale di Venezia è stato scelto, ma il nome non è ancora pubblico. «Abbiamo già scelto la persona che verrà alla guida del porto, ringraziamo Paolo Costa che con la sua squadra lo ha fatto crescere», ha detto all'inaugurazione del water terminal del Marco Polo, l'aeroporto della città veneta. «In pochi giorni arriverà il nuovo presidente, penso di aver trovato la persona giusta. **Abbiamo scelto di tenere fuori la politica e puntare su un manager, perché vogliamo dei porti come aziende al servizio dei territori dopo una riforma che li snellisce**», ha continuato Delrio, **sottolineando che Venezia sarà «al centro del sistema del Nord Adriatico» ma «non da sola, perché da sola è debole**». Dal ministro anche un veloce passaggio sulla tematica del porto offshore, fortemente sostenuto dal suo predecessore e presidente uscente dell'autorità portuale di Venezia. «Abbiamo già mandato al Cipe, come d'accordo con Costa, il progetto relativo all'analisi dell'offshore. Abbiamo già sbloccato i 100 milioni per gli interventi necessari a Marghera, mentre sulla seconda parte c'è una discussione tecnica e accurata da fare», ha concluso.

## Porti: Venezia, Delrio, scelto il Presidente mancano i dettagli

Ministro, le grandi navi devono stare fuori dalla laguna



(ANSA) - VENEZIA, 7 NOV - "Abbiamo già scelto la persona che verrà a guidare il porto; siamo, ai dettagli, alle verifiche di compatibilità". Lo ha detto il ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio, oggi a Venezia, all'inaugurazione delle nuove infrastrutture dell'aeroporto 'Marco Polo', riguardo allo scalo portuale lagunare.

"Stiamo scegliendo solo su base manageriale - ha aggiunto riferendosi anche ad altri incarichi - ma abbiamo deciso di lasciare fuori la politica, non perché non ci siano politici capaci ma perché abbiamo pensato ai porti come aziende facendo in modo di snellirli e mettano al centro la logistica a fronte della crisi mondiale del traffico merci su nave". Per quanto riguarda il futuro della navigazione a Venezia, Delrio ha detto che "al Cipe è già stato mandato il progetto per l'analisi complessiva dello scalo off-shore". Sulla questione Grandi navi da crociera il ministro ha aggiunto "la mia opinione è che le grandi navi devono stare fuori dalla città, dobbiamo ragionare sul grande periodo, quindi che le navi stiano fuori dalla laguna e dalla marittima con una visione che guardi al futuro e sui numeri del futuro garantendo attrattiva alle compagnie grazie anche ad una diversa programmazione". Proprio sulle Grandi navi per Delrio "va applicato il decreto Clini-Passera facendo entrare solo quelle più piccole".

IL PORTO SIGNORINI ALL'ESAME DELLE COMMISSIONI

## Roncallo, la Toscana dice sì alla nomina Genova alla Camera

ULTIMO atto per la nomina dei presidenti dei porti liguri. Con l'intesa data dal presidente della Regione Toscana Enrico Rossi alla nomina di Carla Roncallo al vertice dell'autorità del Mar Ligure Orientale (La Spezia-Marina di Carrara) si chiude il percorso di nomina circoscritto all'intesa fra ministro e presidente della Regione. Il doppio passaggio ligure-toscano era ovviamente legato al fatto che la nuova authority unisce due porti di altrettante regioni. E a questo punto, nulla più osta a che Carla Roncallo e Paolo Emilio Signorini possano insediarsi al vertice delle due autorità di sistema che uniscono quattro vecchie authority (e cinque scali): La Spezia e Marina di Carrara da una parte, Genova, Savona e Va-

do dall'altra. Ora però l'iter prevede un ulteriore passaggio, quello dalle commissioni competenti di Camera e Senato, che esprimono parere consultivo di cui si deve tenere conto prima della firma del decreto di nomina. Non è da escludere comunque che entro la fine di novembre si possa concludere tutto quanto. È probabile che l'attuale commissario dell'autorità portuale di Genova, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, abbia bisogno di una piccola proroga rispetto alla scadenza naturale del suo mandato (che il 20 novembre taglia il traguardo dell'anno), ma dovrebbe essere questione di giorni. Tutto dipende dal calendario delle commissioni parlamentari di Camera e Senato che si devono riunire e pronunciarsi. In parallelo, gli enti locali chiamati a indicare propri rappresentanti nel board (che sostituisce il vecchio comitato portuale) stanno cominciando a esaminare le possibili scelte. A Savona, come già indicato da Repubblica, raccoglie consensi il presidente della Camera di Commercio Riviera di Liguria Luciano Pasquale, che è anche consigliere di amministrazione di Carige. La Regione Liguria, invece, potrebbe indica-

re un docente universitario (si parla di Francesco Parola), anche se qualcuno in giunta accarezza l'idea di bussare alla porta dell'ex presidente dell'authority di Savona Rino Canavese. Si vedrà.

Alla Spezia, intanto, resta in carica il presidente Lorenzo Forcieri, indagato nell'inchiesta per corruzione che ha portato all'arresto la scorsa settimana di tre persone. Forcieri, dopo l'interrogatorio a cui sarà sottoposto nei prossimi giorni, potrebbe essere interdetto dalla sua funzione e quindi decadere immediatamente. I suoi avvocati, Andrea Corradino e Paolo Mione, si dichiarano però «pienamente convinti che dall'indagine in corso non potrà che emergere la completa correttezza dell'operato del presidente dell'autorità portuale della Spezia Forcieri e perciò sereni e fiduciosi sull'esito positivo del procedimento». «Il presidente Forcieri — continuano i due legali — che ha sempre avuto ed ha piena fiducia nella magistratura, è altrettanto sereno, nell'assoluta convinzione di aver sempre operato nell'esclusivo interesse del porto e della città».

(massimo minella)

LOBBYING/ENRICA MARI



“ Si chiude il percorso di nomina circoscritto all'intesa fra ministro e i presidenti di Regione ”

“ Le due nuove autorità di sistema uniscono quattro vecchi enti e cinque scali ”

“ Non è da escludere comunque che entro la fine di novembre si possa concludere tutto quanto ”



# La Spezia, Federici chiama Rossi: «Subito l'intesa su Carla Roncallo»

La Spezia - Roncallo, dirigente della Regione Liguria, è stata indicata dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio per la presidenza dell'Autorità di sistema del mar Ligure orientale che prevede l'accorpamento del porto della Spezia con quello di Marina di Carrara.

La Spezia - Il sindaco della Spezia Massimo Federici ha parlato con il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi al quale ha chiesto «di accelerare il più possibile **i tempi dell'intesa sulla nomina di Carla Roncallo per la presidenza dell'Autorità portuale**».

Roncallo, dirigente della Regione Liguria, è stata indicata dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio per la presidenza dell'Autorità di sistema del mar Ligure orientale che prevede l'accorpamento del porto della Spezia con quello di Marina di Carrara. **Su Roncallo c'è già stato il sì del presidente ligure Giovanni Toti.** Federici ha contattato Rossi alla luce dell'inchiesta per corruzione nel porto della Spezia che ha portato all'arresto del dirigente dell'Ap Maurizio Pozella e di due imprenditori, Matteo Balestrero (ad della "Lince") e Massimo Terenzioni (Amministratore delegato di "Infoporto") e in cui sono indagati il presidente uscente Lorenzo Forcieri, il segretario generale Davide Santini e il presidente del collegio dei revisori dei conti, Massimo Vigogna. **Le accuse vanno dalla turbativa d'asta alla corruzione, all'abuso d'ufficio.**

\*\*\*

Il sindaco Federici ha illustrato al presidente della Toscana la situazione rappresentando tutta l'urgenza del caso. Da parte sua, Rossi - fa sapere il Comune della Spezia - ha compreso le ragioni della richiesta del primo cittadino,

## - segue

---

assicurando che al più presto, entro i primissimi giorni della prossima settimana, formalizzerà l'intesa sul nome di Carla Roncallo. **Quest'ultima, lo scorso 29 ottobre, ha detto al Secolo XIX: «Sono in attesa dell'ufficialità della mia nomina sulla quale dovranno esprimersi il governatore della Regione Toscana, Enrico Rossi, e le Commissioni di Camera e Senato. Posso solamente dire che sono soddisfatta e che mi impegnerò al meglio nelle nuove funzioni».**

Peraltro, mentre l'inchiesta sul porto procedeva coperta da un rigoroso silenzio, la tensione tra Forcieri e Federici ha raggiunto livelli altissimi.. È il sindaco spezzino a inviare una lettera , il 13 giugno scorso, all'Autorità portuale chiedendo chiarimenti su Apls e Consorzio Discover, società partecipate interamente o in gran parte dall'Authority di Forcieri. **Il primo cittadino chiede, fra l'altro, «se il Consorzio sia titolare di concessioni demaniali altresì che certifichi l'accoglienza turistica in forma diretta da parte dell'Autorità Portuale;** la legittimità della partecipazione dell'Ap a soggetti direttamente gestori di servizi strumentali ed accessori quali quelli di accoglimento passeggeri servizi navetta e parcheggio; la legittimità di affidamenti diretti; infine la conferma dell'informazione secondo cui il presidente dell'Autorità portuale ricoprirebbe anche la carica di presidente della Apls, ravvisandosi in tal caso le cause di incompatibilità e inconfiribilità».

**Forcieri, per tutta risposta, intercettato durante un incontro con un comandante di nave e in relazione alla impossibilità a restare ancora alla guida dell'Authority,** dice di Federici: «Ha scritto anche al Ministro per dirgli di non confermarmi... ma non sa manco lui chi metterci oltretutto... è proprio un deficiente!... Adesso poi dice "eh ma sai io quando mi partono le cose sono così di famiglia", m'ha voluto dire che lui è quasi matto. Ma è scemo non matto! Non è matto, è scemo... che son due cose diverse!».

## LE SFIDE DEL PORTO

**AL SECONDO POSTO NEI RO/RO**

L'AUTORITÀ DI SISTEMA LIVORNO-PIOMBINO È SECONDA IN ASSOLUTO NEI RO/RO E TERZO NEI "PROJECT CARGO" DOPO RAVENNA E VENEZIA, ALLA PARI CON TRIESTE

# L'Authority di sistema «pesa» Quinta su scala nazionale

*Intanto nel toto-presidente torna in pole Luca Becce*

- LIVORNO -

**FIATO SOSPESO** in porto e non soltanto, per le voci sempre più condivise secondo le quali il ministro Delrio e il governatore Rossi dovrebbero sciogliere la riserva sulla presidenza del sistema AdsP (Livorno-Piombino-Capraia) entro domani. Con il toto-presidente che segna da qualche giorno il punteggio delle scommesse più alto tornato sul nome di Luca Becce: ma è, appunto, un toto-gioco, nel silenzio più assoluto delle fonti ufficiali. E intanto il mondo della logistica si consola dell'attesa con una serie di dati e di classifiche sui porti italiani.

**LE CLASSIFICHE**, si sa, sono sempre pericolose: ma anche sul piano delle performance dei porti servono almeno a dare un'idea di cosa stiamo parlando. Così il comandante Angelo Roma, già uomo Zim per Livorno, attento «maritime consultant» anche per la Regione e presidente dell'Assonautica della Camera di Commercio, ha elaborato una interessante classificazione delle nuove Autorità di sistema portuale sulla base dei containers movimentati nel 2015 (ultimi dati completi disponibili). Una classificazione che serve a "misurare" il peso su quello che oggi è considerato uno dei comparti di traffico più significativi. Nell'elaborazione di Angelo Roma, il sistema Livorno-Piombino risulta essere quinto su quindici, con un totale di 781 mila containers movimentati. Al primo posto c'è Gioia Tauro (che comprende anche Messina, Reggio Calabria e altri scali minori) con 2.546 mila containers; ma va anche ricordato che Gioia Tauro come porto quasi esclusivamente di transshipment conta due volte quasi tutti gli scatoloni che vi passano. Al secondo posto c'è il "sistema" costituito da Genova, Savona e Vado Ligure con



**IL RUOLO** Luca Becce al timone del Terminal Darsena Toscana

### L'ELABORAZIONE

La classificazione delle nuove Authority è stata fatta da Angelo Roma

2.333.000 containers. Terza posizione per La Spezia e Marina di Carrara con 1.300.000 containers mentre quarto si classifica il sistema di Napoli con Salerno e Castellammare con 798 mila containers, appena un'incollatura prima di Livorno. Seguono la Sardegna, poi Venezia e Chioggia, quindi Trieste, Ravenna davanti ad Ancona e via così.

**QUESTE CIFRE**, avverte lo stesso Roma, vanno lette con attenzione, perché non danno in assoluto il valore dei traffici portuali ma solo quello dei containers movimentati. Con l'ulteriore ri-

chiamo al fatto che i trasbordi valgono il doppio. A concorrere all'importanza dei traffici sono anche le Autostrade del mare con le navi ro/ro, che vedono invece Livorno assolutamente in prima posizione su tutto il Tirreno centrale e l'Adriatico. Poi ci sono i traffici dei forestali- altra eccellenza per Livorno- e le rinfuse liquide, che tuttavia hanno un peso solo perché determinano il movimento delle navi. Altrettanto significativa la classifica per "indice di performance" presentata di recente a Cernobbio sulla base dei dati Istat (2014). Nel complesso dei traffici il nostro scalo si piazza quinto dopo (nell'ordine) Genova, Venezia, Trieste e Ravenna: ma è secondo in assoluto nei ro/ro e terzo nei "project cargo" dopo Ravenna e Venezia, alla pari con Trieste. Sostanzialmente, non male visto che nel 2015 e nel 2016 Livorno ha nel frattempo risalito molte posizioni.

A.F.

VENERDÌ PROSSIMO PER L'INAUGURAZIONE DELLA NUOVA SEDE DI CONFCOMMERCIO

## Per Delrio e per il governatore della Toscana scommessa di un "faccia a faccia" a Livorno

Molta attesa dell'annunciata presenza dei due protagonisti per la riforma portuale - Le tre ipotesi in campo e lo "spicciolamento" delle nomine nelle commissioni parlamentari



Graziano Delrio

LIVORNO - Dire che l'aspettano con i forconi forse è eccessivo: ma di sicuro l'annuncio che il ministro del MIT Graziano Delrio sarà a Livorno venerdì prossimo per inaugurare la nuova sede della Confcommercio, ha scatenato le aspettative di tutto il porto e di almeno mezza città. Con Delrio

A.F.

(segue a pagina 4)

### "Faccia a faccia"

ha annunciato la presenza anche il governatore della Toscana Enrico Rossi: ovvero i due protagonisti della incredibile "telenovela" sulla presidenza dell'Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino, con rimpalli di responsabilità, ironie e caccia alle streghe. Non sarà - se ci sarà - un evento solo toscano: perché sulla Riforma portuale siamo alle notizie "carsiche", che appaiono e scompaiono sulle cronache locali, con il fragoroso silenzio da parte del ministero, che ormai da mesi dà la riforma per avvenuta, ma non fa nomi (se non i tre da tempo annunciati, di

cui uno però, quello per Ancona, misteriosamente "silenzioso").

Ora si accettano scommesse. Prima ipotesi (nella speranza dei più): Delrio e Rossi si sono finalmente messi d'accordo malgrado la rissa dei Pd locali e nell'occasione annunceranno che *Habemus Papam*, ovvero ci confermeranno il nome vincente della famosa terna (Beccarelli, Guerrieri, Rossi) o un'ennesima sorpresa. Seconda ipotesi: Delrio e Rossi danno buca e non si fanno vedere alla cerimonia di venerdì (ipotesi di molti pessimisti) confermando che siamo ancora in altomare. Terza ipotesi: Delrio non viene ("La Riforma m'ha rotto i c..."), frase più o meno parafrasata che ha fatto il giro dei porti, è sintomatica del suo stato d'animo, specie

ora con l'emergenza terremoti e

lascia che Rossi confermi la scelta del governo di spicciolare le presidenze mano a mano che la politica si mette d'accordo nelle varie sedi locali. Equi siamo ancora alle risse di pollaio, con il terzo incomodo, il sindaco Filippo Nogarin, che certamente non intende star zitto sulla partita (venerdì ci sarà anche lui, l'ha promesso).

A conferma di quest'ultima linea d'azione, lo "spicciolamento", le commissioni parlamentari di Camera e Senato hanno ricevuto la richiesta di parere per soli due presidenti designati da Delrio: D'Agostino per Trieste e Prete per Taranto. L'avevamo già preannunciato e il senatore Altero Matteoli ci aveva confermato che la sua commissione aveva dato immediatamente l'ok. Adesso l'ok sui due è arrivato anche dalla Camera, ma

il resto è buio pesto. Malgrado il presidente dell'Emilia-Romagna abbia annunciato di aver firmato la nomina del presidente dell'AdSP di Ravenna per Daniele Rossi (ex Saipem) non c'è traccia - al momento in cui scriviamo - nelle commissioni.

Anche per l'Autorità portuale di La Spezia & Marina di Carrara è stato concordato tra Delrio e Toti, Liguria) il nome del presidente, anzi della presidentessa: è Carla Roncallo, dirigente della Regione; ma al momento non sarebbe ancora passato dalle commissioni parlamentari. Così per Genova, l'indicazione è per Paolo Emilio Signorini, anch'egli dirigente della Regione. Si attendono le commissioni. *Adante l'altro, cum judio...* E intanto la magistratura ha indagato Forcieri.

## **BUONA DOMENICA**

di CRISTINA LORENZI



## **FIRENZE CI VENDE ALLA SPEZIA**

*Ci hanno venduto per un piatto di lenticchie. Nonostante tutto il territorio, forse per la prima volta, si sia dimostrato unito nel chiedere l'accorpamento di Marina con **Autorità portuale** di Livorno, la Regione Toscana nemmeno ha chiesto una proroga, anzi ha totalmente accettato e anche condiviso l'annessione del nostro porto allo scalo spezzino, spacciando la scelta con motivazioni di traffici diversificati e di una concorrenza con i cugini labronici che, sinceramente, ci hanno convinto poco. Non solo, dopo averci fatto fuori completamente dal sistema portuale toscano, nostro naturale bacino, ci hanno persino imposto una governance dall'alto completamente ligure dove si capisce che le scelte di Toti hanno avuto la meglio su quelle di Rossi.*

**AMMESSO** che un confronto ci sia stato e non si sia trattato di uno squallido e supino scambio di figurine. Giochetto frequente in politica che riesce sempre a scapito dei cittadini. Meno male che a rovesciare le uova nel panierino dei nostri governatori ci si è messa la Procura spezzina

*mettendo nei guai, con accuse che certo non sono una garanzia, proprio colui che un giorno avrebbe dovuto fare gare, decidere e firmare importanti progetti come il water front. Che ancora una volta fra rigiri giudiziari, guerre di territorio e cessioni dal sapore feudale, potrebbe riperdere quei preziosi finanziamenti che continuano a fare avanti e indietro da Roma. Sempre grazie a una politica miope e incapace. In questo caso anche un po' arrogante.*

# Attesa per Delrio & Rossi a Livorno All' Authority «serve» un presidente Ministro e governatore all'inaugurazione della sede Confcommercio

-LIVORNO-

ANCHE la "neverending story" della governance del sistema portuale Livorno-Piombino sta arrivando, alla fine, proprio alla fine. Voci di prora, come si dice a bordo, danno per quasi certo che il ministro Delrio e il governatore della Toscana Rossi scioglieranno la lunghissima riserva tra lunedì e martedì prossimi. Taglieranno il nodo gordiano dei "niet" incrociati tra le varie anime del Pd locali? C'è un punto fermo che per il momento spinge a pensare che l'attesa debba concludersi: venerdì prossimo sia Delrio che Rossi hanno promesso di essere a Livorno per la solenne inaugurazione della nuova sede di Confcommercio. Impensabile che arrivino e il sistema portuale Livorno-Piombino sia ancora acefalo: almeno che non se la sentano di rischiare contestazioni, di piazza ma anche dalle categorie del porto. Del resto, siamo in una situazione ormai kafkiana: per la terza volta Gallanti e Provinciali, ovvero il vertice dell'Autorità portuale ormai confinata nell'ordinaria amministrazione, hanno convocato il comitato portuale sul "caso Lucarelli" che tanto sta a cuore

anche al sindaco Nogarini. E per la terza volta (giovedì 10) il comitato rischia di andare deserto, per la dichiarata intenzione di buona parte dell'utenza di considerarlo superato. Perché allora Gallanti e Provinciali insistono? C'è chi dice che lo facciano pressati dal sindaco che rischia di metterli in mora anche sul piano legale, dopo gli appelli che Nogarini ha lanciato al ministero. C'è chi, più sottilmente, considera le convocazioni come uno scarico di responsabilità su un affare delicato come la concessione al terminalista Lucarelli di una banchina del molo Italia. In sostanza: se il comitato non ce la fa a riunirsi, non è colpa nostra... Di grane, del resto, Gallanti e Provinciali ne hanno abbastanza sul tappeto per cercarne altre in fase di uscita. C'è la gara per la Porto 2000, sulla quale incombe il ricorso di una delle cordate (peraltro in gara anch'essa) all'Autorità di Cantone. C'è la vicenda delle "Porte vinciane", con il niet ribadito dal Comune di Pisa tramite la Navicelli Spa alla legge della Regione di restituire le chiavi per passarle all'Autorità portuale. Ci sono i ritardi - e i vuoti di finanziamento per il completamento del tanto conclamato "scavalco", con-

dizione indispensabile perché l'interporto di Guasticce diventi un vero retroporto.

ALTRE GRANE? Non c'è che da scegliere: compresa la "comparazione" delle due richieste di concessione della radice della sponda Est della Darsena Toscana, tra il TCO (che deve lasciare libera la calata Orlando altrimenti la stessa gara della Porto 2000 diventa un UFO) e il LTT di Federico Barbera. Anche su questo tema, siamo alla lana caprina: perché pare che proprio in questi giorni l'Authority abbia risposto al TCO di non considerare scontata la concessione che ha chiesto sulla sponda est, e anzi di giudicare carente (e quindi non accettabile?) il relativo piano d'impresa. Significa forse che c'è il via libera all'LTT di Barbera (& Palumbo)? E se è così, dove finisce il TCO per liberare la calata Orlando restituendola al futuro terminal crociere della Porto 2000?

Come si vede, i nodi sono tanti che non basterebbe la spada di Gordio del buon Alessandro. A meno che Delrio & Rossi non arrivino con il nome del nuovo presidente e facciano partire la "governance" dell'AdsP Livorno-Piombino e chiudendo il già troppo lungo e dannoso periodo della ordinaria amministrazione.

A.F

**NOMINE È UGO PATRONI GRIFFI**

**Porti di Bari e Brindisi  
trovata l'intesa  
sulla guida dell'Autorità**



**PORTO** Panoramica di Bari

SERVIZIO A PAGINA 9 >>>

**LA NOMINA IL PRESIDENTE DELLA REGIONE FIRMA INTESA CON DELRIO**

## **Autorità portuale del Levante sì di Emiliano a Patroni Griffi**

● **BARI.** Il presidente Michele Emiliano ha sottoscritto ieri l'intesa con il ministro Graziano Delrio per la nomina di Ugo Patroni Griffi alla guida della nuova **Autorità portuale** del Levante, che raggruppa gli scali di Bari e Brindisi. Il docente universitario barese, già alla guida della Fiera del Levante, attualmente presidente della Amgas spa (società del Comune di Bari) assumerà l'incarico al termine dell'iter previsto dalla legge di riforma del sistema portuale.

Le nomine vengono infatti sottoposte al parere delle commissioni Trasporti di Camera e Senato. Successivamente, il ministro firmerà il decreto di no-

mina. Patroni Griffi dovrà quindi formare il Comitato di gestione, chiedendo alla Regione e ai Comuni interessati di indicare i rispettivi rappresentanti. Al Comitato di gestione, che prende il posto del vecchio comitato portuale, spetta la designazione del segretario generale su proposta del presidente: probabilmente verrà scelto un brindisino per motivi di equilibrio territoriale.

La designazione di Patroni Griffi (che ha superato la concorrenza del salentino Mario Mega) chiude così la partita delle nomine nelle Autorità portuali pugliesi. All'inizio di novembre Sergio Prete ha ottenu-



**BARESE** Ugo Patroni Griffi

to il «sì» del Parlamento alla riconferma nell'incarico. Prima della riforma di Delrio la Puglia aveva quattro Autorità portuali (Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia) oggi ridotte a due.

## **WORKSHOP**

### **Confronto al Mit sui fondi per i porti**

Si terrà domani, presso il ministero di Infrastrutture e trasporti, il workshop *Le opportunità di finanziamento per il sistema portuale e logistico italiano*, organizzato, in collaborazione con la Commissione Europea, dal Mit e da Ram (Rete autostrade mediterranee). I principali interlocutori nazionali e internazionali sul tema, presenteranno lo scenario italiano ed europeo e illustreranno le diverse tipologie di fondi.

## The Medi Telegraph

---



# Genova, la riforma dei porti al centro del terzo Forum

Genova - Rappresentanti del governo, neo-presidenti delle Autorità di sistema portuale, imprenditori, analisti. La terza edizione del Forum **"Shipping and Intermodal Transport"** (21 novembre, ore 9, Palazzo San Giorgio) sarà dedicata alla riforma dei porti.

Genova - Rappresentanti del governo, neo-presidenti delle Autorità di sistema portuale, imprenditori, analisti. La terza edizione del Forum **"Shipping and Intermodal Transport"** (21 novembre, ore 9, Palazzo San Giorgio) sarà dedicata alla riforma dei porti. Fra i relatori delle due sessioni di lavoro, che saranno presiedute da **Gian Enzo Duci** (presidente nazionale Federagenti) e **Fabrizio Vettosi** (d.g. Venice Shipping & Logistics), **il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti**, il presidente dell'Authority di Trieste Zeno D'Agostino, il consigliere del ministero dei Trasporti **Luigi Merlo**, il presidente designato dell'Autorità Genova-Savona Paolo Signorini, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, l'avvocato Alberto Torrazza, il presidente di Assoportori Pasqualino Monti, l'associate partner di PwC Paolo Guglieminetti.

La partecipazione è gratuita, [con iscrizione obbligatoria](#)

# Il Secolo XIX

---

## IL 21 NOVEMBRE

### Porti, la riforma al centro del terzo Forum a Genova

**GENOVA.** Rappresentanti del governo, neo-presidenti delle Autorità di sistema portuale, imprenditori, analisti. La terza edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport" (21 novembre, ore 9, Palazzo San Giorgio) sarà dedicata alla riforma dei porti. Fra i relatori delle due sessioni di lavoro, che saranno presiedute da Gian Enzo Duci (presidente nazionale Federagenti) e Fabrizio Vettosi (d.g. Venice Shipping & Logistics), il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il presidente dell'Authority di Trieste Zeno D'Agostino, il consigliere del ministero dei Trasporti Luigi Merlo, il presidente designato dell'Autorità Genova-Savona Paolo Signorini, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, l'avvocato Alberto Torrazza, il presidente di Assoporti Pasqualino Monti, l'associate partner di PwC Paolo Guglieminetti.

La partecipazione è gratuita, con iscrizione obbligatoria sul sito Internet [www.themeditelgraph.it](http://www.themeditelgraph.it).

# Il Nautilus

## A che punto è la Riforma portuale?



ROMA – Poche settimane or sono, dinanzi al gotha di Cernobbio, Graziano Delrio l'aveva epitetata, senza troppi orpelli, "come una rottura di coglioni incredibile a causa del tema della governance".

Come era lecito attendersi, la riforma portuale è stata tirata per la giacca non appena si è trattato di selezionare i presidenti (ed i segretari generali) delle quindici Autorità di sistema portuale. Ora, a distanza di due mesi dall'entrata in vigore del D.Lgs. n. 169/2016, la definitiva rosa dei candidati è stata sottoposta al vaglio degli interlocutori istituzionali, dall'Autorità dei Trasporti all'Anac (Autorità Anticorruzione) passando per le commissioni parlamentari competenti. Iniziano ad intravedersi, pertanto, le prime nomine.

Ravenna (Adsp Mare Adriatico Centro – Settentrionale) ha incoronato presidente il concittadino Daniele Rossi: cinquantacinque anni, laureato in giurisprudenza, è stato ai vertici dell'area finanza di Saipem (un anno fa si parlò di lui come papabile per l'incarico di ad) e di Eni Usa, quindi amministratore delegato della Rosetti e della rumena GSP Offshore. Ora è consigliere di amministrazione di Mgm Lines, azienda di trasporti marittimi, ed è impegnato nella logistica portuale in West Africa.

Dal settentrione al golfo blu di Napoli il passo è breve. Si conclude l'estenuante periodo di commissariamento dello scalo partenopeo con la nomina di Pietro Spirito alla guida dell'Adsp del Mare Tirreno – Meridionale (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia): cinquantaquattro anni, casertano di Maddaloni, è reduce dall'esperienza di dirigente nell'azienda di trasporto pubblico del Comune di Roma, l'Atac. In precedenza ha maturato ampia esperienza nel campo del trasporto merci ferroviario e nei porti, in particolare con Trenitalia, curando anche la logistica all'interno del porto di Genova.

Sarebbe invece una questione di poche ore nel caso di Taranto (Adsp del Mare Ionio), Ancona (Adsp del Mare Adriatico Centrale) e Trieste (Adsp del Mare Adriatico Orientale): sin dall'inizio dei lavori riformatori il dicastero è parso intenzionato, in uno spirito di continuità, a rinnovare l'incarico ai presidenti uscenti.

In Liguria, invece, largo a scelte di rottura per gli scali di Genova (Adsp del Mare Ligure Occidentale) e La Spezia (Adsp del Mare Ligure Orientale): si attendono le designazioni ufficiali, rispettivamente, di Paolo Emilio Signorini e Carla Roncallo, entrambi dirigenti regionali; il primo è segretario generale della Giunta e la seconda responsabile del Settore Progetti, Infrastrutture, Viabilità, Porti e Logistica.

Per quanto riguarda Livorno (Adsp del Mare Tirreno Settentrionale), sono in tre a contendersi la presidenza: Luca Becce, savonese, amministratore delegato di Tdt, il principale terminal contenitori dello scalo labronico (in mano al gruppo genovese di Luigi Negri, alleato di Piero Neri, e con i portuali soci di minoranza); Alberto Rossi, genovese, avvocato di fiducia di Msc; Luciano Guerrieri, piombinese, da oltre undici anni al timone del porto della sua città (dopo esserne stato sindaco per otto).

Restando sempre sul versante tirrenico, è imminente la nomina di Francesco Di Majo (Adsp del Mare Tirreno Centrale) a Civitavecchia: avvocato marittimista, consulente dello Studio Legale Watson, Farley & Williams di Roma, ha sbaragliato la concorrenza guidata da Pasqualino Monti per il quale, stanti le ultime indiscrezioni, potrebbero aprirsi le porte di un'Autorità meridionale.

Proprio sul Mezzogiorno si annidano, almeno per il momento, i principali interrogativi. In Sicilia, infatti, resterà vigente sino al 2019 il vecchio regime delle Autorità portuali in virtù dell'accoglimento dell'istanza di moratoria da parte del Consiglio dei Ministri. A Bari (Adsp del Mare Adriatico Meridionale) non dovrebbero esserci particolari ostacoli per la nomina dell'ex Presidente della Fiera del Levante Ugo Patroni Griffi mentre appare piuttosto sibillino il quadro delle nomine per Gioia Tauro nonché per gli scali sardi.

**Stefano Carbonara**

# Il Nautilus

## Mercoledì 9 al Mit: “Le opportunità di finanziamento per il sistema portuale e logistico italiano”



ROMA – Si terrà mercoledì 9 novembre presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il workshop “Le opportunità di finanziamento per il sistema portuale e logistico italiano”, organizzato dal MIT e da Rete Autostrade Mediterranee, società guidata dal Presidente e Amministratore Delegato Antonio Cancian, in collaborazione con la Commissione Europea.

In un contesto sempre più mutevole e competitivo a livello nazionale e internazionale per il sistema portuale e logistico, l’iniziativa vuole essere un momento di orientamento per gli stakeholder del settore – rappresentanti delle neo costituite Autorità di Sistema Portuale, degli interporti, delle principali associazioni di categoria del mondo portuale, armatoriale, dell’autotrasporto, della logistica, agenti marittimi e delle città metropolitane – e dotarli di un vademecum operativo sulle forme di finanziamento disponibili per lo sviluppo di progetti integrati e sulle modalità di accesso ai fondi.

La giornata radunerà i principali interlocutori nazionali e internazionali sul tema, che presenteranno lo scenario italiano ed europeo, illustreranno le diverse tipologie di fondi e porteranno l’esempio di progetti di successo realizzati. Il programma, dal taglio innovativo, agli speech dei relatori affiancherà momenti di dialogo e di brainstorming.

**Il programma del workshop**

Sarà Antonio Cancian a moderare i lavori della mattinata, che verrà introdotta dagli interventi di Mauro Bonaretti, Capo di Gabinetto del MIT, e di Carlo Secchi, Coordinatore europeo e co-autore dell’Action Plan “Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects”.

Seguirà una sessione dedicata allo stato dell’arte in Italia e in Europa delle politiche dei trasporti, con gli interventi di Ennio Cascetta, Capo della Struttura tecnica di missione del MIT, di Herald Rujiters, Acting Director di DG MOVE, di Maria Margherita Migliaccio, Direttore Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali del MIT e di Enrico Pujia, Direttore Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne del MIT, che metterà in evidenza le principali novità introdotte dalla [Riforma dei porti](#).

A seguire, i relatori della Commissione Europea offriranno una panoramica sulle forme di finanziamento e sulle modalità per accedervi: Antongiulio Marin, Policy Officer della DG MOVE, presenterà fondi CEF – Connecting Europe Facility e blending finanziario; un rappresentante della DG REGIO introdurrà i Fondi strutturali e di investimento europei e blending con il Fondo europeo per gli investimenti strategici (EFIS); Maria Cristina Marolda, Policy Officer di DG MOVE interverrà sul tema dei finanziamenti connessi al Programma Horizon 2020 e degli strumenti finanziari e di advisory per un trasporto intelligente, verde e integrato.

La seconda parte della mattinata punterà i riflettori sul Fondo EFIS, con la presentazione delle attività condotte dalla task force italiana sul Piano Juncker a opera di Andrea Riccardi, Segreteria Tecnica del Ministro dell’Economia e delle Finanze. In seguito, Alessandro Izzo, Vice Capo Unità Infrastrutture, Energia e Settore Pubblico di Banca Europea degli Investimenti, Neri di Volo, JASPERS – Joint Assistance to Support Projects in European Region, e Simona Camerano, Responsabile Ricerca e Studi – Area Development Finance di Cassa Depositi e Prestiti presenteranno le opportunità e gli strumenti messi a disposizione dai rispettivi enti per lo sviluppo progettuale.

La mattinata si chiuderà con la presentazione di progetti di successo in Europa e in Italia finanziati dai fondi EFIS e CEF nel settore dei trasporti: l’accessibilità dei porti in Spagna e le piattaforme di investimento, progetti riguardanti la rete ferroviaria italiana nonché le opportunità per i porti e per il green shipping.

Saranno Antonio Cancian e Herald Rujiters a concludere la mattinata, delineando il programma di lavoro di quello che si propone essere il primo di una serie di incontri tecnici che radunino gli stakeholder del settore, dando vita a un percorso permanente di formazione e approfondimento per lo sviluppo di una progettualità integrata.

# Informatore Navale

---

**”Le opportunità di finanziamento per il sistema portuale e logistico italiano”, organizzata da MIT, Ram e Commissione UE**



**Nella foto: Herald Rujiters, Acting Director di DG MOVE**

**Mercoledì 9 novembre presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti workshop “Le opportunità di finanziamento per il sistema portuale e logistico italiano”**

**Speech e momenti di confronto per dotare gli stakeholder del settore delle competenze operative per lo sviluppo di una progettualità integrata per il sistema**

## Agenda ita(I)

**Roma, 7 novembre 2016** – Si terrà mercoledì 9 novembre presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il workshop “Le opportunità di finanziamento per il sistema portuale e logistico italiano”, organizzato dal MIT e da Rete Autostrade Mediterranee, società guidata dal Presidente e Amministratore Delegato Antonio Cancian, in collaborazione con la Commissione Europea.

In un contesto sempre più mutevole e competitivo a livello nazionale e internazionale per il sistema portuale e logistico, l’iniziativa vuole essere un momento di orientamento per gli stakeholder del settore – rappresentanti delle neo costituite Autorità di Sistema Portuale, degli interporti, delle principali associazioni di categoria del mondo portuale, armatoriale, dell’autotrasporto, della logistica, agenti marittimi e delle città metropolitane – e dotarli di un **vademecum operativo** sulle forme di finanziamento disponibili per lo sviluppo di progetti integrati e sulle modalità di accesso ai fondi.

La giornata radunerà i principali interlocutori nazionali e internazionali sul tema, che presenteranno lo scenario italiano ed europeo, illustreranno le diverse tipologie di fondi e porteranno l’esempio di progetti di successo realizzati. Il programma, dal taglio innovativo, agli speech dei relatori affiancherà momenti di dialogo e di brainstorming.

## **Il programma del workshop**

Sarà Antonio Cancian a moderare i lavori della mattinata, che verrà introdotta dagli interventi di Mauro Bonaretti, Capo di Gabinetto del MIT, e di Carlo Secchi, Coordinatore europeo e co-autore dell’Action Plan “Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects”.

Seguirà una sessione dedicata allo stato dell’arte in Italia e in Europa delle politiche dei trasporti, con gli interventi di Ennio Cascetta, Capo della Struttura tecnica di missione del MIT, di Herald Rujiters, Acting Director di DG MOVE, di Maria Margherita Migliaccio, Direttore Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali del MIT e di Enrico Pujia, Direttore Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne del MIT, che metterà in evidenza le principali novità introdotte dalla Riforma dei porti.

A seguire, i relatori della Commissione Europea offriranno una panoramica sulle forme di finanziamento e sulle modalità per accedere: Antongiulio Marin, Policy Officer della DG MOVE, presenterà fondi CEF – Connecting Europe Facility e blending finanziario; un rappresentante della DG REGIO introdurrà i Fondi strutturali e di investimento europei e blending con il Fondo europeo per gli investimenti strategici (EFSI); Maria Cristina Marolda, Policy Officer di DG MOVE interverrà sul tema dei finanziamenti connessi al Programma Horizon 2020 e degli strumenti finanziari e di advisory per un trasporto intelligente, verde e integrato.

## - segue

---

La seconda parte della mattinata punterà i riflettori sul Fondo EFSI, con la presentazione delle attività condotte dalla task force italiana sul Piano Juncker a opera di Andrea Riccardi, Segreteria Tecnica del Ministro dell'Economia e delle Finanze. In seguito, Alessandro Izzo, Vice Capo Unità Infrastrutture, Energia e Settore Pubblico di Banca Europea degli Investimenti, Neri di Volo, JASPERS – Joint Assistance to Support Projects in European Region, e Simona Camerano, Responsabile Ricerca e Studi – Area Development Finance di Cassa Depositi e Prestiti presenteranno le opportunità e gli strumenti messi a disposizione dai rispettivi enti per lo sviluppo progettuale.

La mattinata si chiuderà con la presentazione di progetti di successo in Europa e in Italia finanziati dai fondi EFSI e CEF nel settore dei trasporti: l'accessibilità dei porti in Spagna e le piattaforme di investimento, progetti riguardanti la rete ferroviaria italiana nonché le opportunità per i porti e per il green shipping.

Saranno Antonio Cancian e Herald Rujters a concludere la mattinata, delineando il programma di lavoro di quello che si propone essere il primo di una serie di incontri tecnici che radunino gli stakeholder del settore, dando vita a un percorso permanente di formazione e approfondimento per lo sviluppo di una progettualità integrata.

**Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. (RAM)** nasce nel 2004 con lo scopo di realizzare il Programma nazionale delle "Autostrade del Mare" all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con specifico riferimento al Corridoio trasversale Motorways of the Sea (MoS). RAM opera con l'obiettivo principale di sviluppare le reti di trasporto marittime e valorizzare l'apporto strategico che esse sono in grado di fornire al sistema di collegamenti dell'area Euromediterranea e alla catena logistica *door to door*.

La rete dei trasporti marittimi è una valida alternativa all'utilizzo della modalità su gomma, che consente di:

- ridurre il congestionamento della viabilità stradale
- 
- abbattere le emissioni di sostanze inquinanti prodotte dal traffico pesante
- 
- contenere il costo della logistica, grazie alla diminuzione dei consumi energetici
- 
- promuovere il concetto di catena logistica intermodale e door-to-door.

All'interno di questo contesto operativo, RAM svolge numerose attività afferenti agli ambiti [Progetti europei](#), [Incentivi](#) e [Servizi alle P.A.](#)

LA CLASSIFICA EUROPEA DELLE INFRASTRUTTURE

## Autostrade, porti e ferrovie: Olanda al top, l'Italia non brilla

Micaela Cappellini • pagina 8



**Le vie della ripresa**  
LA COMPETITIVITÀ IN EUROPA

**La classifica**

Il nostro Paese sconta un ritardo soprattutto sulla rete stradale e sulle strutture portuali

**Logistica per l'export**

Nella graduatoria del trasporto merci spicca il secondo posto tedesco e il terzo belga

# Infrastrutture, Italia a metà strada

Secondo la Commissione Ue l'Olanda è prima della classe, la Francia al top nelle ferrovie

**Micaela Cappellini**

Al primo posto nell'efficienza dei porti e della rete aeroportuale, primi per la qualità della rete stradale; terzi per la capillarità delle ferrovie e quinti per rapidità di trasporto delle merci. Agli olandesi va la palma di miglior Paese della Ue in fatto di trasporti.

La classifica arriva dalla Commissione europea, che mettendo insieme varie fonti - Eurostat, l'Agenzia europea per l'Ambiente e le statistiche del World Economic Forum - ha appena pubblicato il Transport Scoreboard 2016, che fotografa lo stato dell'arte del sistema dei trasporti dei Paesi membri dell'Unione. Cinque Paesi di punta: oltre all'Olanda, nell'ordine, la Svezia, la Germania, l'Austria e la Danimarca. Fanalini di coda invece la Grecia e quattro Paesi della Nuova Europa: Slovenia, Bulgaria, Croazia e all'ultimo posto la Romania. I dati dettagliati si trovano nell'infografica qui sopra.

L'Italia? Si trova a metà classifica, diciassettesima su 28 Paesi. La Commissione europea le riconosce un ottimo

piacimento nella categoria "diffusione delle automobili a metano e Gpl", ma le imputa piazzamenti sotto la media Ue in fatto di qualità delle ferrovie, del trasporto aereo, delle strade e soprattutto dei porti.

Particolarmente interessante l'indicatore della rapidità di consegna delle merci, che fotografa l'efficacia dell'impianto logistico di un Paese: secondo questo indice (che concretamente misura il tasso di puntualità nella consegna delle merci), al primo posto ci sarebbe il Lussemburgo, ma più significativo è il secondo posto della Germania e il quarto dell'Olanda, che si confermano potenze logistiche e commerciali. L'Italia si piazza al zesimo posto, davanti alla Spagna e all'Irlanda e dietro alla Francia e all'Inghilterra.

Stando ai dati della Commissione europea, la rete delle infrastrutture risulta sensibilmente migliorata in molti dei Paesi dell'Est: in Ungheria soprattutto, ma anche in Lettonia si registra una certa effervescenza nei lavori di ampliamento delle reti infrastrutturali. Mentre la Polo-

nia, fra tutti i Paesi europei, è quello con il più alto tasso di completamento dei progetti nell'ambito della Rete trans-europea dei trasporti (Ten-t), il network di corridoi viari e ferroviari transnazionali (alta velocità inclusa) voluti dalla Ue per interconnettere tra loro tutti gli Stati membri. Per questo maxipiano, il cui completamento è fissato per il 2020, Bruxelles ha stanziato 31,7 miliardi di euro suddivisi su nove anni.

Quali sono i Paesi più avanti sulla realizzazione dei corridoi? Sul fronte dell'alta velocità ferroviaria Belgio, Olanda e Finlandia avrebbero già fatto la propria parte, la Germania è a metà strada mentre Italia, Francia, Austria e Spagna hanno quanto meno cominciato l'opera. Ma oltre la metà dei Paesi europei sembrerebbe ancora ai nastri di partenza. Molto migliore la situazione dei corridoi stradali, dove una ventina di Paesi sarebbero già al 50% dei lavori avviati.

Quello dei trasporti è un capitolo importante per Bruxelles. Non solo per i fondi che distribuisce ai Paesi membri.

Ma anche per le direttive e i regolamenti che emette in materia, ai quali i 28 si devono adeguare. Chi non lo fa, rischia la procedura d'infrazione. Ed è curioso notare come sia proprio la ligia Germania ad aggiudicarsi la maglia nera del rispetto delle regole. Con quattro procedure aperte al 2016, infatti, Berlino guida la classifica dei Paesi europei con più infrazioni per quanto riguarda i trasporti stradali: l'Italia, per una volta, non ne ha nemmeno una a carico. Sempre la Germania, con 6 procedure, è risultata la peggiore nel rispetto dei regolamenti in campo ferroviario (un'infrazione sola per l'Italia) e anche in fatto di trasporti aerei (sei la Germania, 4 l'Italia), mentre in materia di trasporti marittimi il meno rigoroso è il Belgio (con quattro infrazioni all'attivo, mentre il nostro Paese ne ha solo una).

E le maglie nere dell'Italia? Sono una, alla voce "soddisfazione dei cittadini per i trasporti urbani": a quanto pare, gli italiani sono i più frustrati d'Europa dal traffico e dalla carenza di mezzi pubblici in città.

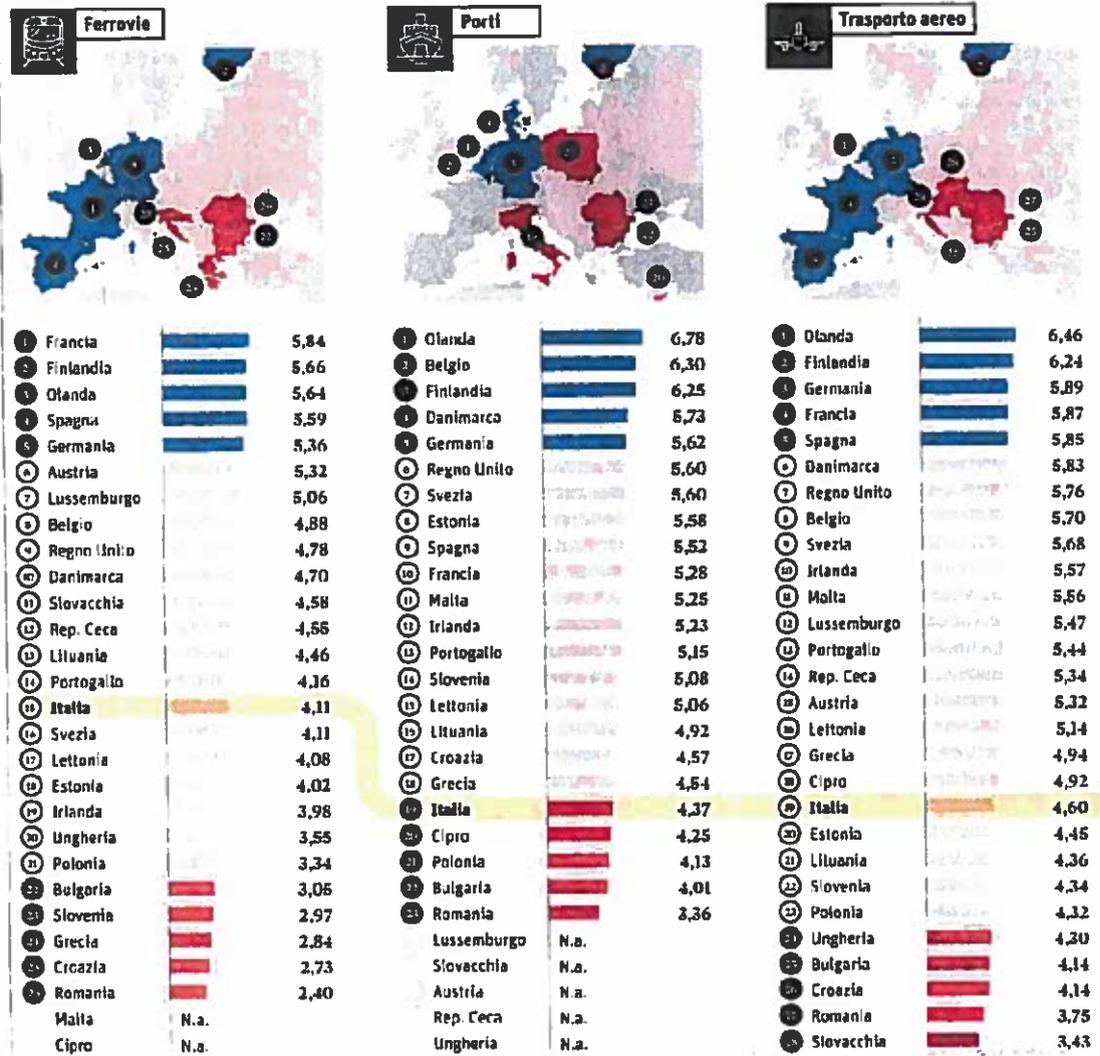
© RIPRODUZIONE RISERVATA

### I FONDI IN CAMPO

Entro il 2020 Bruxelles completerà il piano dei corridoi transnazionali con un investimento di 31,7 miliardi di euro

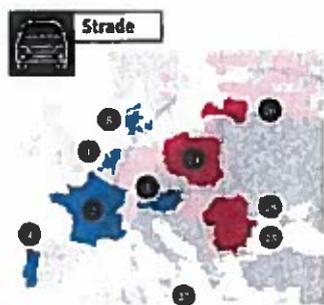
Olandesi primi in tre categorie su cinque

Qualità dell'infrastruttura in una scala da 1 (meno sviluppata) a 7 (più sviluppata). Dati 2016 | Migliori 5 | Peggiori 5

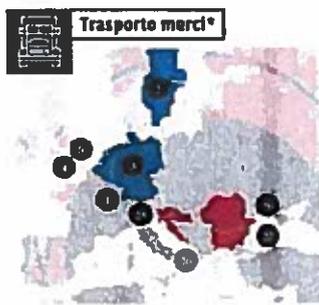


Nota: \*scala da 1 a 5

# -segue



Paese	Valore
1 Olanda	6,14
2 Francia	6,06
3 Austria	5,99
4 Portogallo	5,91
5 Danimarca	5,71
6 Finlandia	5,67
7 Lussemburgo	5,57
8 Germania	5,55
9 Spagna	5,52
10 Croazia	5,51
11 Svezia	5,29
12 Regno Unito	5,13
13 Irlanda	4,96
14 Cipro	4,93
15 Belgio	4,88
16 Lituania	4,87
17 Estonia	4,67
18 Italia	4,55
19 Slovenia	4,42
20 Grecia	4,30
21 Slovacchia	4,10
22 Rep. Ceca	4,10
23 Ungheria	4,06
24 Polonia	3,97
25 Bulgaria	3,37
26 Lettonia	3,24
27 Malta	3,19
28 Romaniaa	2,60



Paese	Valore
1 Lussemburgo	4,80
2 Svezia	4,45
3 Germania	4,45
4 Belgio	4,43
5 Olanda	4,41
6 Austria	4,37
7 Regno Unito	4,33
8 Francia	4,25
9 Lituania	4,14
10 Finlandia	4,14
11 Estonia	4,08
12 Italia	4,03
13 Spagna	4,00
14 Portogallo	3,95
15 Rep. Ceca	3,94
16 Irlanda	3,94
17 Danimarca	3,92
18 Ungheria	3,88
19 Grecia	3,85
20 Slovacchia	3,81
21 Polonia	3,80
22 Cipro	3,79
23 Lettonia	3,62
24 Malta	3,61
25 Slovenia	3,47
26 Croazia	3,39
27 Bulgaria	3,31
28 Romaniaa	3,22

Fonte: Commissione Ue, Transport Scoreboard

## INCIDENTI STRADALI

**Bulgaria la peggiore**  
 Le Strade più pericolose d'Europa? Sono in Bulgaria: secondo i dati del Transport Scoreboard della Commissione europea, infatti, ogni anno sulle sue strade avvengono 98 incidenti mortali per milione di abitanti. Al secondo posto, ma piuttosto ravvicinata, c'è la Lettonia: seguono la Romania, la Croazia e la Lituania.  
 L'Italia si pone esattamente a metà classifica, con 54 incidenti mortali per milione di abitanti, e comunque peggio di Austria, Francia, Germania e anche Spagna. Il Paese con le strade più sicure d'Europa è Malta, dove gli incidenti mortali sono solo 26 per milione di abitanti. Nella top 5 dei virtuosi compaiono anche la Svezia, La Gran Bretagna, l'Olanda e la Danimarca.

FABIO CINTIOLI, STUDIO CINTIOLI E ASSOCIATI

## La riforma del sistema portuale aiuterà la concorrenza

**E** da poco entrata in vigore la riforma dei porti che restringe il numero delle Autorità dei moli da 24 a 14, creando le Autorità di sistema portuale (Adsp). Si tratta di una normativa che porterà benefici al settore nautico? Ne abbiamo parlato con Fabio Cintioli, nome partner dello Studio Cintioli e associati.

**Domanda:** Quali sono i vantaggi e quali gli svantaggi di questa riforma?

**Risposta:** L'obiettivo dichiarato della riforma è di migliorare la competitività del sistema portuale italiano. Lo strumento prescelto dal legislatore per raggiungere questo obiettivo è rappresentato proprio dalla riduzione del numero delle Autorità Portuali, trasformate in Autorità di sistema portuale (Adsp) e chiamate a «governare» un numero di porti superiore a quello rispetto a quello passato, le nuove 15 Adsp nelle indicazioni del legislatore, dovranno garantire un' gestione maggiormente coordinata ed efficiente di un totale di 54 porti nazionali i quali in precedenza erano amministrati da Autorità marittime o dalle Regioni (38 porti) o dalle vecchie Autorità Portuali (28 porti). L'idea di fondo della riforma, la quale emerge dalla lettura della relazione di accompagnamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri, è di evitare che porti vicini di piccole dimensioni finiscano per farsi concorrenza tra loro, incentivando, viceversa, la loro gestione coordinata da parte dell'Adsp, così da valorizzare l'integrazione logistico-infrastrutturale tra porti vicini. Il tutto al fine di consentire al sistema portuale italiano nel suo complesso di competere con le grandi realtà portuali del nord Europa e quelle in via di crescita a sud-est del Mediterraneo.

**D:** Viene istituita anche una Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp, presieduta dal ministro, che programmerà le scelte strategiche, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale. Quali dovrebbero essere le caratteristiche fondamentali di questo Piano per favorire il settore?

**R:** Le scelte strategiche sono quelle

già indicate nella ricordata Relazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri ed alle quali si è fatto cenno in precedenza. Aspetti senz'altro importanti sono rappresentati da interventi quali quelli legati al collegamento dell'infrastruttura portuale con ferrovie e aeroporti, nonché interventi di dragaggio volti ad accrescere la profondità dei fondali per consentire l'arrivo nei porti italiani di navi che, nell'ultimo decennio, hanno dimensioni sempre maggiori. Non a caso, la riforma prevede una disciplina ad hoc per la realizzazione dell'attività di dragaggio (v. art. 5 bis legge n. 84/1994).

**D:** Pare poi che la riforma semplifichi l'iter di approvazione dei piani regolatori dei moli. In che modo? Cosa cambia rispetto al passato?

**R:** Il procedimento di approvazione del piano regolatore di sistema portuale è stato ampiamente rivisto dal d.lgs. 169/2016, che ha profondamente modificato l'art. 5 della legge n. 84/1994. Il procedimento appare alquanto articolato ed è difficile riassumerlo in poche righe. In termini generali, si può osservare che la riforma ha definito con maggior dettaglio rispetto al passato i passaggi procedurali e le relative tempistiche. Ad esempio, in accoglimento di una delle indicazioni espresse dal Consiglio di Stato nel parere sullo schema di decreto, è stato inserito un termine (di 30 giorni) per l'approvazione del piano da parte della Regione interessata, mentre nella precedente formulazione dell'art. 5 legge n. 84/1994 questo termine era, assente. Ulteriori interventi riguardano la disciplina delle varianti che costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali (senza alterare la struttura del piano approvato) per le quali viene previsto un procedimento semplificato di approvazione.

**D:** Alcune

regioni stanno appuntando l'attenzione sulla possibilità di mantenere l'autonomia amministrativa delle proprie Autorità portuali per un periodo fino a tre anni. Questa previsione complica o semplifica le cose?

**R:** Una simile iniziativa, da parte delle Regioni, era stata prospettata nel parere della Conferenza Unificata Stato-Regioni reso sullo schema del decreto di riforma dei porti. Tuttavia, questa richiesta, a fronte delle complessità sollevate nel successivo parere del Consiglio di Stato sullo schema di decreto, non è stata recepita nella versione definitiva del testo legislativo. In particolare, il Consiglio di Stato aveva rilevato che il meccanismo di rinvio di 86 mesi richiesto dalle Regioni avrebbe rischiato di vanificare il raggiungimento degli obiettivi della riforma (i.e. riorganizzazione delle autorità portuali sulla base di un sistema integrato di più porti), oltre a creare possibili cortocircuiti dovuti alla coesistenza, sia pure transitoria, delle nuove Adsp accanto alle vecchie autorità portuali. Quello che è rimasto nel testo del nuovo art. 5 della legge n. 84/94 è la possibilità per le Regioni di chiedere: 1) l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale oppure

di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata trasferita alla regione all'interno del sistema dell'Adsp territorialmente competente; 2) il trasferimento di un porto a una diversa Adsp, previa intesa con la Regione nel cui territorio ha sede l'Adsp di destinazione. Il testo definitivo della riforma, dunque, ha mantenuto la centralità delle Adsp nel nuovo sistema portuale.

© Riproduzione riservata

## Venezia perde la linea del Far East

VENEZIA - L'abbandono - si spera temporaneo come auspica l'Autorità portuale - dello scalo di Venezia da parte della linea diretta con il Far East è un "disastro" tanto annunciato da tempo, quanto evitabile restituendo al porto con il VOOPS (Venice Offshore Onshore Port System) l'accessibilità nautica oggi sacrificata al MOSE.  
(segue in ultima pagina)

## Venezia perde la linea

Purtroppo in attesa del VOOPS - continua la nota dell'Autorità portuale - la nave che da 6500 teu (container) passa a 10.000 teu non giungerà più a Marghera perché non ha più modo di entrare e uscire a pieno carico dalla banchine lagunari. Non per mancanza di mercato, anzi, ma per i limiti fisici che lo scalo ha, nonostante l'ingente lavoro di escavo e modernizzazione

delle banchine realizzati in questi anni da l'Autorità Portuale e dagli operatori che hanno fatto di Venezia il secondo più efficiente scalo dopo Genova per la movimentazione container (dati Contrasporto presentato al Forum di Cernobbio la scorsa settimana).

Una notizia purtroppo attesa che nuoce all'economia portuale, ma molto di più alla manifattura e alle altre attività produttive dell'intero nord-est della Lombardia orientale.

La nave infatti scalerà solo Capodistria per servire dal Nord Adriatico orientale i mercati austriaci e dell'est Europa. I mercati oggi

serviti da Venezia (Pianura Padana, Svizzera, e sud della Germania) verranno parzialmente raggiunti con un feeder da Capodistria, ma sono destinati a tornare ad essere serviti dagli scali dell'Alto Tirreno (se non da quelli del mar del Nord via Gottardo).

Una scelta che l'Autorità Portuale Confetra - dice ancora la nota - ha stimato costerà alle sole imprese del nord-est non meno di 10 milioni di euro all'anno di maggiori costi di trasporto.

Maggiori costi e minor competitività che l'intero nord-est dovrà sopportare per ogni anno di ritardo

nella realizzazione del sistema portuale offshore-onshore capace di restituire a Venezia, ma anche a Chioggia, Portolevante e Mantova, quella capacità di attrazione dei traffici fondamentale per la crescita dell'economia delle industrie che su essa si basano.

"Una miopia delle autorità "competenti" - conclude l'Autorità portuale - che sta costando molto cara all'economia veneta e del Nord Est; una profezia da tempo annunciata, che non avremmo mai voluto vedere realizzarsi e alla quale speriamo si voglia dare presto risposta con la realizzazione del VOOPS".

LE GRANDI  
INFRASTRUTTURE

DELRIO

Una diversificazione  
a seconda della stazza



LA MARITTIMA

Accordi con le compagnie  
per garantire il futuro

## Il ministro: «Navi via da San Marco»

*Il sindaco Brugnaro: «Avremo tempo per chiarirci bene, sceglierà la città»*

Eliaio Trevisan

MESTRE

Sulla crocieristica che dà lavoro a 5 mila persone «la mia opinione è che le grandi navi stanno fuori». E siccome il ministro dei Trasporti è di Reggio Emilia, per fuori intendeva dire «fuori da San Marco» ma all'interno della laguna, «altrimenti le porteremmo a Trieste».

Ieri mattina al Marco Polo aveva sparso un po' il panico tra gli addetti ai lavori ma, dopo il discorso ufficiale, mentre andava a visitare la nuova galleria con tappeto mobile che collega la darsena e l'aerostazione, ha precisato bene cosa intende. D'altro canto anche nel discorso ufficiale ha spiegato chiaramente alcuni punti saldi dell'azione del Governo: «Dobbiamo fare accordi con le compagnie per dare un futuro alla Marittima» e, ancora, bisogna «distinguere tra grandi navi e navi» più piccole.

Se poi ci si aggiunge quel che ha detto riguardo ai progetti per i percorsi alternativi a San Marco si comprende meglio qual è la strada indicata: «All'esame della Commissione ministeriale per la verifica dell'impatto ambientale

ci sono due progetti, il Duferco (Venice Cruise 2.0) per il porto alle bocche del Lido e il canale Contorta Sant'Angelo ma strategicamente nel medio-lungo periodo le grandi navi le porteremo fuori».

Vale a dire che se «fuori» non è fuori della laguna ma dentro, non rimane che Porto Marghera, mentre dato che Delrio continua a parlare anche della Marittima, significa che continuerà ad essere un porto per le navi più piccole. Almeno nel breve periodo.

E al sindaco va bene così? «Avremo tempo per chiarirci bene» ha detto Luigi Brugnaro: «Non devo fare cambiare idea al ministro ma portare le navi dove vuole la città».

E le grandi navi a Porto Marghera? «In futuro non vedo problemi, basta che non tocchino le aree destinate alla logistica e al porto offshore. Quanto a quest'ultimo siamo disposti a qualunque approfondimento, purché alla fine lo si faccia. Intanto è una grande notizia che una bella paccia di milioni finiscano subito a Porto Marghera per il centro logistico».

Le navi da crociera, ad ogni modo, avranno lo stesso problema del comparto commerciale, rinfuse, container, carichi ecce-

zionali e qualsiasi altro tipo di trasporto si tratti: si chiama Mose e accessibilità nautica quando le barriere si alzeranno. E il ministro dei Trasporti lo sa bene, è tra i tanti guai che affliggono la laguna, non a caso ieri mattina ha detto che lo avrebbe affrontato con il sindaco.

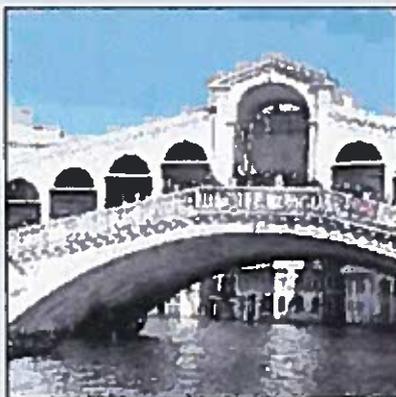
Ieri pomeriggio, per fargli capire cosa intende quando dice che sono tutti connessi, Luigi Brugnaro ha portato Graziano Delrio a vedere di persona i luoghi simbolo: in macchina sono andati a Porto Marghera (dove, tra l'altro, devono essere completati i marginamenti per mettere in sicurezza la laguna dai veleni industriali); in barca, poi, sono arrivati al faro Rocchetta agli Alberoni del Lido, passando per il canale dei Petroli con tappa alle bocche di porto degli Alberoni, alle paratie del Mose e alla conca di navigazione. «Se son rose fioriranno» ha affermato il sindaco. «Vedremo prossimamente se riusciremo a trovare quella sintonia, che mi è sembrata anche personale, per risolvere i problemi e rilanciare il nostro territorio. La città di Venezia è una delle più grandi realtà d'Italia e d'Europa. Se riuscissimo a farla rinascere tutti insieme sarebbe molto importante».

- segue

**RIALTO**

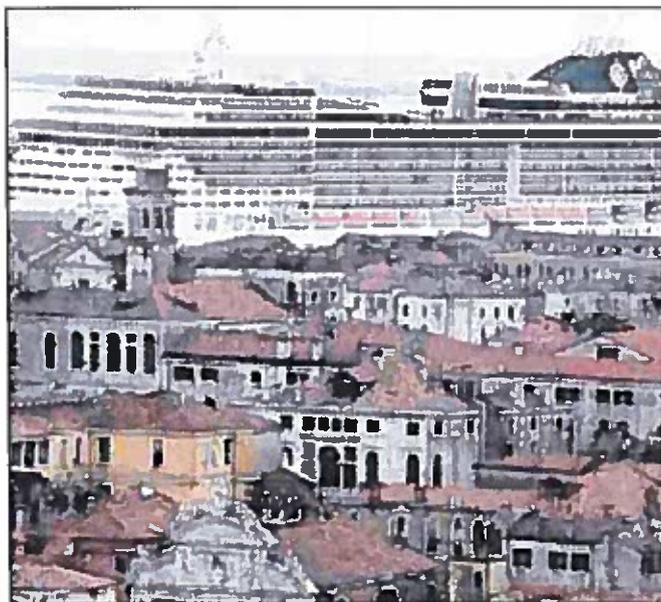
## Il fronte del "no" in azione: «Niente scavi in laguna»

Avevano chiesto di poter incontrare il ministro delle infrastrutture Graziano Delrio, in trasferta a Venezia. Ma da Roma non hanno avuto risposta. E così, mentre il ministro era a Tesserà, gli attivisti del movimento no grandi navi si sono dati appuntamento sul ponte di Rialto, con un motivo di polemica in più. «Il ministro non solo non ci riceve, ma per incontrare il sindaco non sceglie un luogo istituzionale, come il Comune o il palazzo dell'ex Magistrato alle acque, ma la sede di una delle lobby che hanno in mano la città. È una vergogna!» ha tuonato Marco Baravalle. In una cinquantina, con le bandiere e il mega striscione fatto calare dal ponte,



gli attivisti si sono poi diretti proprio davanti all'ex Magistrato alle acque, ben chiuso e presidiato dalla polizia. Qui hanno improvvisato una conferenza stampa per rilanciare i cavalli di battaglia del movimento: l'estromissione delle grandi navi dalla laguna e il divieto di nuovi scavi «che potrebbero ulteriormente incidere sugli equilibri idrodinamici dell'ecosistema lagunare, come ha storicamente dimostrato lo scavo del Canale dei Petroli». Prossimo appuntamento lunedì 14 novembre, alle 17, in sala San Leonardo, per un'assemblea cittadina in cui fare il punto della situazione.

© riproduzione riservata



**GRANDI NAVI** Una nave da crociera passa in canale della Giudecca

## Venezia: Delrio, le grandi navi dovranno stare fuori dalla laguna. Serve visione che guardi al futuro

(FERPRESS) – Venezia, 8 NOV – Le grandi navi dovranno stare fuori dalla laguna di Venezia. Ne è convinto il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che è tornato sull'argomento parlando con i giornalisti a margine dell'inaugurazione del nuovo Water Terminal e del Moving Walkway dell'aeroporto di Venezia.

Secondo il ministro va predisposto "un sistema in cui le grandi navi vanno verso una certa destinazione e le piccole verso un'altra".

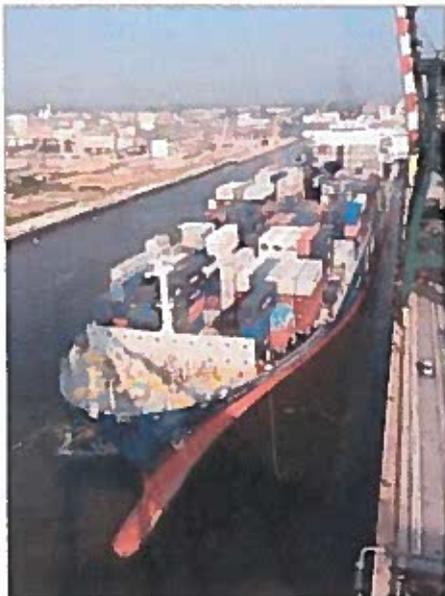
"Serve una visione che guardi al futuro garantendo attrattiva alle compagnie grazie anche a una diversa programmazione che permetta a Venezia di essere vivibile, protetta e accessibile via terra, aria, strada ed acqua", ha aggiunto Delrio.

Il Governo, dal canto suo, dovrà fare accordi con le grandi compagnie perchè la Marittima non perda traffico e lavoro, ma li aumenti e naturalmente un ruolo di primo piano spetterà al nuovo presidente dell'Autorità portuale.

## Il Nautilus

---

Porto di Venezia: Delrio ha scelto il presidente e “grandi navi fuori dalla laguna”



VENEZIA – “Abbiamo già scelto la persona che verrà a guidare il porto; siamo, ai dettagli, alle verifiche di compatibilità”. Lo ha detto il ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio, oggi a Venezia, all’inaugurazione delle nuove infrastrutture dell’aeroporto ‘Marco Polo’, riguardo allo scalo portuale lagunare.

“Stiamo scegliendo solo su base manageriale – ha aggiunto riferendosi anche ad altri incarichi – ma abbiamo deciso di lasciare fuori la politica, non perché non ci siano politici capaci ma perché abbiamo pensato ai porti come aziende facendo in modo di snellirli e mettano al centro la logistica a fronte della crisi mondiale del traffico merci su nave”. Per quanto riguarda il futuro della navigazione a Venezia, Delrio ha detto che “al Cipe è già stato mandato il progetto per l’analisi complessiva dello scalo off-shore”.

Sulla questione Grandi navi da crociera il ministro ha aggiunto “la mia opinione è che le grandi navi devono stare fuori dalla città, dobbiamo ragionare sul grande periodo, quindi che le navi stiano fuori dalla laguna e dalla marittima con una visione che guardi al futuro e sui numeri del futuro garantendo attrattiva alle compagnie grazie anche ad una diversa programmazione”. Proprio sulle Grandi navi per Delrio “va applicato il decreto Clini-Passera facendo entrare solo quelle più piccole”.

## Delrio favorevole al sistema portuale offshore di Venezia



Venezia, 7 novembre 2016 – Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Delrio ha confermato, ancora una volta, che la piattaforma portuale offshore fatta progettare dall’Autorità Portuale di Venezia fuori della Laguna è la soluzione valida per non “far emigrare” da Venezia il traffico marittimo mercantile internazionale svolto anche con grandi navi.

Il progetto definitivo della nuova Venezia Offshore-Onshore Port System (VOOPS) è stato assegnato a consorzio italo-cinese 4C3, guidato dalla China Communication Constructions Company Group (CCCC Group).

Anche se la sollecitazione per il nuovo terminal è stato concesso in base ad una gara internazionale, solo 4C3, che comprende comprese le società 3TI Progetti Italia e E-Ambiente, hanno superato i severi requisiti di selezione della sollecitazione e finalizzati ad ottenere uno standard di alto design.

[cliccare per ingrandire](#)

Un portavoce dell’ Autorità Portuale di Venezia ha detto: “Alcuni delle migliori società di progettazione e costruzione hanno recepito con interesse in quello che, fino a non molto tempo fa, era solo un’idea sulla carta, un sogno da contestare o accettare. Con il loro sostegno, hanno contribuito a renderlo un progetto credibile, sostenibile e interessante.”

“E’ una risposta positiva ai nostri sforzi, ma anche una risposta, si spera incontrovertibile, a tutti quegli scettici, e spesso la critica sulla possibilità di trovare un partner disposto a costruire un sistema portuale allo stato dell’arte, che può dare a Venezia, all’ Italia e all’ Europa un traffico di merci con la capacità di inoltrarlo efficacemente, soddisfacendo le aspettative del mondo produttivo italiano ed estero.”

Il Venezia Offshore Onshore Port System (VOOPS) di Venezia comprende la progettazione per la piattaforma off-shore al largo del distretto di Malamocco e il primo terminal container da stabilire nella zona Montesyndial di Porto Marghera.

Il contratto di 4 milioni di euro vedrà il consorzio incaricato, di sviluppare il progetto definitivo della diga e la baia per il terminal container offshore, insieme con il collegamento al terminale a terra di Marghera nel Montesyndial. Il contratto comprende anche le attività e le indagini ambientali di monitoraggio per un totale di 180 giorni.

**NOMINE** L'ex presidente: «Conticelli è un ottimo professionista». Oggi arriva Delrio

## Boniciolli: «Sul Porto è il momento di decidere»

Raffaella Rosa

VENEZIA

Conosce come le sue tasche sia il Porto di Venezia che quello di Trieste ma in Laguna ha lasciato il cuore e vista la presenza oggi in città del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Del Rio ne approfitta per dire la sua sul futuro che aspetta l'Autorità Portuale veneziana, da chi vedrebbe bene alla presidenza, alle scelte sulle grandi navi passando per il porto l'off shore. Claudio Boniciolli oggi si

gode la sua meritata pensione ma le sue valutazioni sul mondo portuale lagunare sono sempre attente e puntuali. Partiamo dal nome di chi potrebbe sedere al posto che fu suo e che ancora per poco è di Paolo Costa.

«Le indicazioni degli operatori del settore inoltrate al Governo suggeriscono due nomi che valuto di altissimo spessore: quello di Martino Conticelli e quello di Andrea Razzini - dice -. Ho lavorato con entrambi e ne conosco il valore. Essendo, però, Razzini già impegnato in un altro incarico penso che

Conticelli possa essere la miglior scelta che può essere fatta, per la sua cultura professionale e per l'esperienza che ha accumulato sia a Venezia che a Trieste. Una persona di rara competenza e profonda, assoluta onestà, un prerequisito di non poco conto di questi tempi». Venezia e Trieste la competizione negli ultimi tempi si sta facendo aspra.

«In un paese serio si sarebbe fatto un'autorità portuale sola, si sviluppando i collegamenti stradali e ferroviari: la distanza tra i due porti è quella che si trova nel Nord Europa nei

fiumi che portano ai grandi porti di Rotterdam e Amburgo». Venezia e il passaggio delle grandi navi. Non si è ancora deciso nulla per dare un'alternativa al passaggio in Bacino. «La vera alternativa è ridurre il tonnellaggio e soprattutto la misura delle navi che così accedrebbero con meno problemi a Venezia. Sulle alternative quella di De Piccoli mi sembrava ragionevole ma non risolveva il problema del moto ondoso. Quindi il mio suggerimento è: troviamo la dimensione giusta e salviamo anche l'ambiente lagunare. Ma basta che si decida».

© riproduzione riservata

### UN APPELLO

«Bisogna agire in sintonia con Trieste»

### LA LAGUNA

«Ridurre il tonnellaggio e la misura delle navi»

### PORTO

Una nave portacontainer solca le acque della Laguna per giungere all'attracco a Porto Marghera. Per la visita del ministro Delrio, Claudio Boniciolli, ex presidente del Porto lancia l'appello per trovare il successore e di Paolo Costa



Il dibattito

## La salvezza di Venezia «Una tassa d'ingresso per i turisti»

dalla nostra inviata **Raffaella Polato**

Chi è



● Giovanni Bazoli, nato a Brescia nel '32, è presidente emerito di Intesa Sanpaolo

● Già avvocato e docente alla Cattolica di Milano, tra gli attuali incarichi guida la Fondazione Cini

**VENEZIA** Alle otto del mattino, indifferenti alla pioggia, plotoni di turisti dall'ex Celeste Impero già si accalcano in piazza San Marco e intasano il ponte dei Sospiri. Meglio abituarsi, anzi: meglio attrezzarsi. Oggi i cinesi che viaggiano, e ai primi posti nel cassetto dei sogni hanno Venezia, sono «appena» due milioni. Tra pochissimi anni — praticamente domani — quei milioni diventeranno venti. Ora. Provateli, a moltiplicare per dieci il «chinese people» intulto tra le calli anche solo adesso che è bassa stagione. Aggiungetelo alle 68-70 mila (suppergiù) presenze dal mondo che fanno l'attuale media quotidiana sulla base delle stime per il 2016 (oltre 25 milioni di persone). L'emergenza di cui da due giorni si discute alla Fondazione Cini, a quel punto, si fotograferà da sé. Non può reggere, la città. Come dice il presidente della Fondazione, Giovanni Bazoli: una magia fragile, quale Venezia è, «non può essere invasa dalla marea montante del turismo mondiale di massa senza che ne risulti modificato in modo irreparabile l'assetto economico, il tessuto civile e sociale», persino «il

patrimonio artistico e monumentale». È il passaggio chiave che spinge gli esperti internazionali riuniti sull'Isola di San Giorgio a concludere, senza eccezioni, come sia inutile girarci intorno. Quel flusso enorme, che certo porta soldi (nelle casse dei privati) ma altrettanto certamente lascia dietro di sé anche dei costi (per le casse del

pubblico: ed è sufficiente vedere le tonnellate di rifiuti sparse tra calli e canali), va intanto gestito, controllato, possibilmente programmato. E l'unico modo per farlo, «normale nel resto del mondo» (osservazione del politologo Yves Mény), è introdurre una tassa d'ingresso. Londra non ha un congestion charge? Milano non fa altrettanto? Su tante spiagge australiane non paghi un tributo, per vedere la barriera corallina? Morale, sintetizzata dall'economista dell'ambiente Charles Perrings: «Il mondo vuole venire a Venezia. Non puoi impedirglielo, non sarebbe nemmeno giusto. Ma allora è giusto anche che il mondo non scarichi su Venezia il conto dell'impatto su inquinamento, traffico, morfologia della laguna». Che poi: chi va in albergo una tassa di soggiorno già la versa, ovunque in Italia (e a Venezia meno che a Roma). Perrings cita uno studio che dimostra come molti, per la «fragile magia» della laguna, sarebbero disposti a sborsare pure qualcosa in più. Solo che non è chi si ferma a dormire, il problema. Sono le truppe mordil&fuggi delle grandi navi da crociera, del pullman, dei torpedoni. E, anche, il turismo più «povero»? Forse. Sarebbe però ipocrita dire che alla città dei Dogi — non «alle sue lobby», precisa Bazoli — debba lasciare solo costi. E al sacerdote lagunare del «no tax», Perrings ribatte così: «C'è un'unica cosa impossibile, nel futuro di Venezia: continuare in queste condizioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### La tavola rotonda

Gli esperti raccolti dalla Fondazione Cini. Bazoli: «L'invasione di massa modifica gli assetti sociali e il patrimonio»

**Il caso.** Confetra Nord-Est preoccupata per l'addio al porto della linea col Far East

## Venezia in allarme per fuga container.



VENEZIA

Indirittura d'arrivola nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia. Per il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha spiegato che la persona «è già stata scelta», ma il nome non è ancora pubblico.

Tra i dossier più urgenti che il successore di Paolo Costa dovrà affrontare si segnala quello relativo allo spostamento da Venezia a Capodistria della linea container diretta con il Far East (che continua, comunque, a fare scalo in Italia, a Trieste). A suonare l'allarme sono le aziende della logistica rappresentate da Confetra Nord-Est. Le imprese si dicono fortemente preoccupate della decisione di Cma-Gm di trasferire, «si spera temporaneamente», da Venezia a Capodistria il porto di arrivo della linea diretta con l'Estremo Oriente. Una delle ragioni che motivano questa scelta da parte dell'armatore, «è la decisione - spiega Confetra - di utilizzare, in una logica di ottimizzazione dei costi e dell'offerta, una nave da 10 mila teu anziché la consueta portacontainer da 6.500 teu di capacità». Nave che, come Confetra ha più volte ricordato in passato, non può più entrare in porto a causa delle di-

mensioni incompatibili con quelle permesse dalle barriere mobili del Mose a Malamocco e dalla stessa conca di navigazione. «È del tutto evidente - afferma Confetra - che questa situazione si potrebbe ripetere in futuro, per altre navi e altri armatori, con un gravissimo danno non solo alle attività del porto di Venezia ma a tutta l'economia del Nord-Est».

Le imprese chiedono che il governo assicuri «in modo chiaro» le condizioni perché il porto di Venezia possa continuare a operare e a svilupparsi. Condizioni che per Confetra Nord-Est significano realizzazione del porto offshore - on shore e adeguamento della conca di navigazione a Malamocco.

Immediata la replica del ministro Graziano Delrio: «Abbiamo già mandato al Ciipe, il progetto relativo all'analisi dell'offshore. Abbiamo già sbloccato i 100 milioni per gli interventi necessari a Marghera, mentre sulla seconda parte c'è una discussione tecnica e accurata da fare».

M.Mor.

ESPRESSO 27 MARZO 2016

L'INCHIESTA Da Venice Connected ai piani per la residenza, scelte cancellate e spreco di risorse

## I troppi progetti abbandonati di Venezia

Tanti progetti, tante idee e anche tanti proclami. Ma poi il nulla. Sono molti le iniziative annunciate, studiate, discusse, in alcuni casi anche approvate, che poi - in realtà - non hanno avuto alcun seguito per motivi di assenza di fondi, ma anche per un cambiamento radicale delle strategie. Ed ecco il no al proseguimento del tram a San Basilio; la vendita dell'aeroporto Nicelli al Lido fino al flop del "social housing" nella Città antica. Pochi i risultati per garantire nuove residenzialità.



TRAMONTATO

Fullin e Brunetti alle pagine II e III Il tram a San Basilio

## Grandi incompiute: i progetti annunciati e poi abbandonati

*Dal flop di Venice Connected al terminal cancellato per il tram: tante scelte riviste o drasticamente modificate con spreco di risorse*

Michele Fullin

VENEZIA

Grandi opere, sogni di gloria e di investimenti. Avvinti e poi interrotti, cancellati con un tratto di penna, un cambio di linea politica o semplicemente per consunzione. C'è anche questo da tenere conto nel calderone dei tentativi fatti in passato per rilanciare Venezia. Le parole del patriarca venerdì alla messa

**L TRAM A SAN BASILIO** - Appena insediato, il sindaco Luigi Brugnaro ha detto senza mezzi termini che a San Basilio il tram non ci sarebbe mai andato. E ha fornito anche le motivazioni: anche con un finanziamento statale del 50% il Comune non avrebbe avuto gli 11 milioni per finanziare la sua quota sul 27 milioni e mezzo. E pensare che all'inizio San Basilio era stato pensato come il terminal per il tram, per evitare l'intasamento del canale grande e deviare ma consistente parte dei flussi all'estero.

Al fine gennaio 2014 l'accordo di programma tra Comune e **Autorità portuale** era stato approvato in Provincia e si parlava ancora di "smilitare" i mezzi in arrivo al bivio della mattina. L'indicazione progettuale originaria era arrivare a piazzale Roma e poi a San Basilio attraverso la cittadella della Giustizia, solu-

zione poi resa impraticabile dal divieto di passaggio.

**VENICE CONNECTED** - Dai beni materiali ai beni immateriali. Il primo gennaio 2009 nacque Venice Connected, il portale con cui la città vendeva i servizi erogati dal settore pubblico: trasporto, autorimessa, parcheggi, Ztl bus, accesso ai bagni, musei, credenziali wi-fi. Non era un esperimento, ma un portale che era arrivato ai primi posti nell'indicizzazione dei motori di ricerca quando si digitava "Venezia" o "Venice": prospettava un calendario con tariffe differenziate per scoraggiare gli arrivi nei giorni di punta (i giorni verdi, gialli, rossi e neri, dai più economici ai più cari) e... guadagnava con un ricavo medio nel 2012 di 10mila 300 euro al giorno. Poi è stato abbandonato gradualmente fino al 2012, ed è subentrata Vela Spa con Venezia Unica. Venice Connected non era però un portale di

per l'Acqua Granda hanno messo a nudo le esitazioni e l'inedia della Politica. E allora vediamo alcuni di questi tentativi falliti per far "rinascere Venezia". Abbiamo scelto alcune grandi opere (nell'articolo che segue) e i progetti sul tema della residenzialità (vedi articolo a pagina III): recenti fallimenti di una politica che non ha mai saputo dare continuità a certe scelte. E che ora, con questo nuovo appello a un "patto" per la città, lanciato sempre venerdì, magari potrà ritrovare la forza per un'azione comune e convinta.

vendita ma sarebbe diventato lo strumento di programmazione del turismo di massa. La fine cominciò quando, oltre all'e-commerce pubblico il Comune pensò di accorpate anche quello privato, come le prenotazioni alberghiere. Gli albergatori si misero di traverso (avevano il loro portale, Venezia) e la giunta Orsoni eliminò la differenziazione dei prezzi e passò a Vela il pacchetto. Ironia della sorte, i progetti per la gestione del turismo sono quasi tutti "figli" o "nipoti" di Venice Connected che, forse, fu partorito prematuramente.

**SUBLAGUNARE** - Il dibattito che ha caratterizzato la metropolitana che avrebbe dovuto collegare l'aeroporto alla città è stato vivacissimo in tutta la prima decade degli anni Duemila. Poi, si è spento tutto come per stanchezza. Il progetto, elaborato sotto la gestione di Paolo Costa, era molto ambizioso e aveva un costo ipotizzato di 360 milioni, ma se ne parlava fin dai tempi della giunta guidata da Ugo Bergamo, nel 1992. Sotto la gestione Costa il progetto ha cominciato a prendere forma in uno studio presentato da

una cordata composta da Actv, Bnl, Mantovani, Sacaim, Arsenale di Venezia, Net Engineering, Studio Altieri, Save Engineering, Metropolitana Milanese, che avevano fatto proprio il disegno iniziale realizzato con una spesa di 1,7 milioni di euro dalla Camera di Commercio, vera ispiratrice dell'opera.

**NICELLI** - Questo è un caso particolare, poiché l'idea di farlo diventare un aeroporto vero (come lo era prima della costruzione del Marco Polo a Tessera) non è ancora stata completamente accantonata. Anche in questo caso l'idea della pista in cemento per far arrivare i jet parte da lontano. Nel 2000, per rilanciare lo scalo, il Comune fece una società mista con Save e Camera di Commercio e si progettò una pista da sette miliardi di lire (poi lievitati a 5 milioni di euro per l'arrotondamento post 2002) che poi, grazie anche a un'inchiesta del Gazzettino, si scoprì che non sarebbe stata comunque sufficiente ad ospitare in sicurezza voli di linea anche a corto raggio. Mentre l'aviazione generale (i piccoli aerei privati) segnava il passo, L'Enav costruì una torre di controllo da 4 milioni. Sette anni fa, con l'aerostazione riportata ai fasti degli anni trenta, non si pensò più ai sogni di gloria, ma a differenziare le fonti di guadagno: ristorante, ma anche discoteca e pista di pattinaggio sul ghiaccio. L'ultimo a chiedere la pista in cemento fu l'assessore lidense Ugo Bergamo, sotto la giunta Orsoni. Ora le quote Nicelli sono poste in vendita dal Comune a 25mila euro e per la stessa cifra le venderà anche la Save.

**OSPEDALE AL MARE** - È forse il capitolo più doloroso, poiché fino agli anni Ottanta era considerato per certe specialità un ospedale migliore del Civile. Otto anni fa fu ideata l'operazione finanziaria che avrebbe dovuto rilanciare il Lido e invece lo ha reso peggiore, facendo esplodere un bubbone in una delle zone più pregiate. Nei piani del Comune, Ca' Farsetti

complesso dall'Ulss per poi finanziare la costruzione del nuovo Palazzo del Cinema, per la sua quota parte (54 milioni). Come è finita, poi tutti lo hanno visto: i vertici della Protezione civile che gestiva la costruzione decimati dalle inchieste giudiziarie e il "buco" costato quasi 40 milioni per le bonifiche rimasto lì fino a questa estate. E pensare che in origine doveva essere un affare per il Comune. Questo il piano: il Comune acquista dall'Ulss per 27 milioni e lo vende a 81 a Est Capital. Poi c'è stata la scoperta di una parte di terreni da bonificare, il partner pretese di più, come una darsena da 2mila 500 posti barca a ridosso della diga di San Nicolò. Gli edifici avrebbero dovuto ospitare un resort di lusso in parte aperto anche alla città. Si è poi andati per le vie legali e alla fine Est Capital è finita in amministrazione controllata mentre l'ex ospedale (senza guardiania dal giugno 2011) è diventato un ricettacolo di sbandati e clandestini. La proprietà è poi passata nel 2013 alla Cassa Depositi e prestiti e da allora è rimasto in rovina nonostante faraonici piani di rilancio.

© riproduzione riservata

### TRAM A S. BASILIO

*«Un'operazione per limitare folla e caos a piazzale Roma»  
Ma il Comune l'ha accantonata: non ci sono fondi*

### SUBLAGUNARE



*Una proposta faraonica per un costo di 360 milioni*

**ipotesi progettuale dei primi anni Duemila**

### LIDO



*Smantellato il nosocomio ma il Palacinema è rimasto nei sogni*

**Ospedale al Mare dall'Ulss al Comune**

### DIGITALE



*Venice Connected avrebbe potuto rappresentare un'effettiva svolta*

**il sistema di gestione dei flussi turistici**

Attività marittima

LOGISTICA

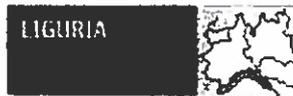
Savona scommette sull'asse con la Cina

Raoul de Forcade ▶ pagina 20

Logistica. Dopo l'accordo di Apm con Cosco e Qingdao nuove prospettive per piattaforma container

# Per Savona il futuro è con la Cina

Da maggio due terminal in sinergia per il traffico merci dall'Asia



Raoul de Forcade

SAVONA

Un terminal portuale capace di accogliere sia le portacontainer ultra large, da oltre 19 mila teu (contenitori da 20 piedi), sia, e in contemporanea, navi più piccole, con l'utilizzo di piazzali e magazzini grazie agli spazi in più offerti dalla vicina banchina reefer. Il tutto all'interno della stessa area doganale. Si snoda su questi punti il progetto che ha favorito l'arrivo degli azionisti cinesi Cosco shipping ports e Qingdao port group nella compagine che governa la piattaforma container in costruzione a Vado Ligure (Savona), controllata da Apm terminals (gruppo Maersk).

Nelle scorse settimane (si veda Il Sole 24 ore del 18 ottobre) i due gruppi asiatici hanno annunciato, insieme alla società danese, la nascita di una nuova joint venture

per Vado tra Apm, che mantiene il 50,1% delle quote del terminal, Cosco shipping ports (società di Cosco, la compagnia portacontainer che ha recentemente assorbito China shipping), che acquisisce il 40%, e Qingdao port international (controllata da Qingdao port international), che si aggiudica il 9,9%. A parlare del progetto è Carlo Merli, ad di Apm terminals Vado Ligure, appena rientrato da Shanghai, dove si è confrontato con i nuovi azionisti, i quali hanno una quota di minoranza ma molto vicina a quella di Apm. La piattaforma, spiega, «sarà operativa entro maggio 2018 e, già dal giorno uno, potrà giovare di un bacino di utenti sostenuto anche dalla disponibilità di volumi che è garantita da alleati forti come i due gruppi cinesi». La maggioranza del terminal, chiarisce Merli, «rimane ad Apm ma i due nuovi azionisti porteranno sviluppo competitivo al progetto. Cosco alimenterà il futuro traffico della piattaforma con i propri flussi di contenitori destinati al West Mediterraneo; mentre Qingdao port group, con cui

abbiamo, tra l'altro, una joint e investimenti comuni nel porto di Qingdao, permetterà di avere una finestra di scambio con lo scalo che, essendo uno dei principali centri logistici della Cina, ha un bacino di utenza che può essere indirizzato su Vado».

Inoltre, «benché la responsabilità della gestione della piattaforma ligure resti ad Apm, è possibile che ci sia un ingresso di management, rappresentativo dei soci di minoranza, all'interno del terminal». Per quanto riguarda gli investimenti, restano ferme le cifre contrattuali definite, a suo tempo, da Apm per la piattaforma: «50 milioni per la costruzione dell'infrastruttura - ricorda Merli - e un investimento di 100 milioni in equipaggiamenti». Somme che potranno ovviamente essere ripartite tra i soci.

La nuova joint stretta per la piattaforma di Vado comprende anche il vicino reefer terminal, recentemente acquisito da Apm. Si tratta di uno spazio che mette a disposizione 30 mila metri quadrati di magazzini coperti a temperatu-

rac controllata nonché piazzali che potranno essere utilizzati di servizio ai 20 mila metri quadrati della piattaforma. «Ci serviremo del reefer non solo per la frutta ma anche per navi container più piccole di quelle destinate alla piattaforma e per traffici general cargo e bulk (rinfuse, ndr). Anche perché le due infrastrutture sono nello stesso spazio doganale. Ciò che invece non intendiamo fare è il transhipment». Con i due terminal che lavorano insieme, dice Merli, «il porto di Vado avrà una capacità massima di 1,2 milioni di teu».

La prevista unione del porto di Savona con quello di Genova nella nuova Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale non preoccupa Merli: «Per noi essere all'interno di un sistema portuale più grande e riconoscibile dal mercato è un vantaggio. L'importante è che il periodo di transizione non crei problemi. Anche perché a Savona c'è sempre stato un rapporto eccellente tra operatori portuali e istituzionali e questo è un patrimonio che si deve difendere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Assunzioni al Terzo Valico, ma non per i liguri

Genova - Lavoratori e dipendenti respinti dai lavori del Terzo Valico. Senza una ragione. O meglio, forse, per quelle ragioni che la magistratura, in questi ultimi giorni, ha cominciato a svelare. Cociv si è comportata, secondo quanto trapela dalle prime indagini, come un **dominus** assoluto

**Genova - Lavoratori e dipendenti respinti dai lavori del Terzo Valico.** Senza una ragione. O meglio, forse, per quelle ragioni che la magistratura, in questi ultimi giorni, ha cominciato a svelare. Cociv si è comportata, secondo quanto trapela dalle prime indagini, come un *dominus assoluto nella scelta tra chi potesse e non potesse lavorare ai lavori della grande opera.*

«**Ora chiediamo due cose:** che non si fermino i cantieri, perché sarebbe comunque un grave danno alla nostra Regione e al Paese, ma anche che si faccia immediatamente chiarezza e che le istituzioni pubbliche prendano in mano la gestione dei subappalti, o appalti indiretti». A parlare è Fabio Servi-dei, segretario generale Uil Genova, che snocciola cifre e mostra i comunicati giunti alle organizzazioni sindacali. Spiccano conferimenti più o meno grandi, da 9,8 milioni fino a soli 39mila euro: il più recente è di metà ottobre. E vanno tutti a finire ad aziende di Roma, Sondrio, Novara. «C'erano chiari accordi sul coinvolgimento delle aziende locali: i sindacati hanno fatto grandi sforzi insistendo con Cociv, ma i risultati sono stati minimi».

**Il problema,** spiega Roberto Botto, segretario degli edili Uil, è che a fronte di una perdurante crisi del settore edile nella regione, e nonostante i protocolli firmati tanto con la giunta Burlando quanto con quella Toti, nulla è cambiato.

## - segue

---

«I cantieri di quest'opera impiegano oggi oltre 1.200 lavoratori, saranno 1.500 nel 2018 - spiega Botto - quasi 900 sono dipendenti Cociv, ma gli altri? Possibile che a Genova e in Liguria non ci sia un carpentiere, un muratore capace? Farli venire da chissà dove tra l'altro aumenta i costi per la trasferta e la logistica: ma si vede che a loro va bene così». Il problema di fondo resta quello del subappalto: il "General Contractor", Cociv appunto, ha gestito i lavori in modo autoreferenziale, gestendo i soldi (6 miliardi e 200 milioni per il completamento) senza concedere a nessuno di entrare nel merito.

**L'inchiesta va avanti mentre ai rappresentanti dei lavoratori genovesi e liguri preme** che da subito le istituzioni si organizzino per fare da controllori alla gestione delle commesse indirette. «Si è instaurato un sistema chiuso, in cui il controllore era anche il controllato - insistono Servidei e Botto - è ora che si separino le cose e che Prefetto ed enti locali, con la Regione in testa, prendano il controllo della gestione degli appalti».

**Gli altri sindacati rilanciano la sfida perché il confronto riguardi non solo il Terzo Valico**, ma anche i gravi ritardi dei rifacimenti delle stazioni di Brignole e Principe e i problemi perduranti del nodo ferroviario genovese: «Vogliamo un tavolo comune, unitario e che rimetta in discussione tutto l'approccio, finora non felice, alle grandi opere», spiegano in coro Fabio Marante della Fillea Cgil e Salvatore Teresi, Filca Cisl.

**L'assessore regionale alle Infrastrutture**, Giacomo Giampedrone, accoglie l'appello: «Siamo prontissimi: giovedì incontreremo con il presidente Toti e altre Regioni del Nord il ministro Delrio e gli spiegheremo che questa situazione non può essere tollerata: il disagio dei territori non può essere ignorata dal punto di vista dell'occupazione locale».

# maltempo

## Vento a 100 all'ora Nave da crociera dirottata a La Spezia

Non è stato necessario chiudere viale Italia  
Giù un lampione nella zona del cantiere

► LIVORNO

Il vento ha toccato i cento all'ora, secondo quanto riferisce Livometeo.it, il sito specializzato curato dall'Avvisatore marittimo: 53,9 nodi alle 20,41. Le raffiche di vento avevano sfiorato nel tardo pomeriggio i 90 km orari.

**"Dirottata" la love boat.** La Celebrity Silhouette, una grossa nave da crociera battente bandiera maltese lunga 315 metri, attesa ieri all'Alto Fondale, è stata costretta dalle condizioni meteo a far rotta su La Spezia. La conferma arriva dai fonti della Porto 2000, la società pubblica in via di privatizzazione.

**Salta solo il traghetto per Capraia.** Peraltro, insieme al traghetto Liburna per Capraia, è l'unico guaio in una giornata che nonostante il forte vento ha visto le banchine mantenere l'operatività: magari con qualche ritardo, arrivi e partenze delle navi non hanno avuto troppi problemi, secondo quanto viene riferito dalla centrale operativa della Capitaneria e dalla torre dell'Avvisatore Marittimo. Ad esempio, il Moby Aki in serata risulta partito con 23 minuti di ritardo.

**Gonnelli: sotto controllo.** «Il ma-

re è già arrivato sul viale davanti all'hotel Palazzo, ma rispetto alle previsioni la situazione è ancora sotto controllo». È quel che diceva alle ore 19 Leonardo Gonnelli, responsabile della Protezione Civile del Comune, per quanto riguarda la situazione a terra.

**Pioggia e vento.** Nonostante la due giorni di allerta meteo (di livello arancione) prolungata anche per la mattinata odierna, la pioggia battente della serata tra sabato e ieri non ha provocato gravi disagi o danni in città. Anche se si segnala la lacerazione del telo a villa Corridi (ne parliamo a parte) e un lampione venuto giù nella zona del cantiere (ma senza colpire nessuno), oltre ai soliti problemi con tegole, comignoli, persiane e rami pericolanti. Il vento e la marvygiata sono stati più contenuti rispetto a quelle che erano le previsioni: il libeccio (dopo lo scirocco di venerdì e ieri) nel pomeriggio aveva fatto registrare intorno alle 18 raffiche di 47 nodi (pari a 87 chilometri orari), ma non si è reso necessario chiudere il viale Italia che per l'intera giornata è stata il controllato speciale da parte di forze dell'ordine, protezione civile e associazioni di volontaria-

to. **Monitoraggio.** Numeroso il personale impiegato per questo stato di allerta meteo. Da sabato le aree più critiche della città sono state monitorate attentamente, con tanto di idrovora già posizionata all'altezza del sottopasso di via Firenze - che solitamente con la pioggia si allaga - e transenne messe in quella zona, in via Provinciale Pisana e sul lungomare, all'altezza del ristorante Pulcinella e dietro la piazzetta Modigliani, vicino al ristorante Il Tritone.

**Viale Italia.** Erano state posizionate in via precauzionale, nel caso in cui le onde avessero superato i 4 metri di altezza, livelli oltre il quale il viale Italia sarebbe stato chiuso per ragioni di sicurezza: le onde hanno portato un po' di detriti in strada ma l'Aamps ha provveduto a pulire e il traffico non ha subito interruzioni. Ma l'allerta per il vento e le mareggiate è stato prolungato fino a questo pomeriggio alle 16.

**Fiumi sorvegliati speciali.** Nell'arco della mattinata di ieri, Gonnelli e tutta la sua squadra sono andati in giro per monitorare, in particolare, il livello dei fiumi. Occhi puntati anche sul rio Ardenza. E pure il mare è

stato un un sorvegliato speciale. Alle 13 il vento soffiava a 45,50 chilometri orari, con raffiche di 70 chilometri orari. Nel pomeriggio, come detto e come previsto, il Libeccio ha aumentato la sua forza sfiorando i 90 all'ora. Sul lungomare, mentre sul fronte della Protezione

civile Leonardo Gonnelli e Riccardo Stefanini controllavano la situazione, tante persone si fermano a fotografare i cavalloni in arrivo sulla strada.

**Ai Tre Ponti sfrecciano kite e windsurf.** Mentre la Protezione Civile monitorava preoccupata il territorio, con tante persone al lavoro, ai Tre Ponti gli appassionati degli sport a vela hanno approfittato del vento e del mare che si è gonfiato sempre più. La tribù del surf è ormai un'istituzione per la città. E alla spiaggia dei Tre Ponti (sede anche del Centro Windsurf), spot conosciuto a livello nazionale proprio per gli sport acquatici, ci sono decine di surfer. Livornesi e non. Tavola e vela per alcuni, tavola e acquilone per chi fa kite: bastava dare un'occhiata al mare per vedere sfrecciare e saltare sulle onde questi acrobati del mare. Uno spettacolo. Anche se un po' spericolato.

Francesca Suggi

**Community La Spezia  
tutte le priorità  
per la "governance"**

LA SPEZIA - La "Community portuale" spezzina va all'attacco sui ritardi del governo per la nomina dei presidenti nei porti. "Si è già perso troppo tempo - sottolinea una nota - e il porto di (segue in ultima pagina)

## Community La Spezia

La Spezia non ha mai vissuto, da trent'anni a questa parte, una situazione di stallo come quella attuale, proiettando sui mesi a venire, con danni già evidenti, un'incertezza complessiva che non riguarda solo le scelte che saranno compiute della nuova Autorità portuale di sistema, ma anche il futuro di attività che storicamente hanno rappresentato la colonna portante del porto.

"Ci scuserà quindi il nuovo presidente - polemizza ancora la nota - se il benvenuto della Com-

munity portuale di La Spezia non potrà e non può essere un canonico augurio di buon lavoro. Il nuovo presidente deve sapere e noi, dal momento in cui si insedierà nella sede dell'Autorità portuale di sistema, non perderemo un minuto per ricordarglielo, che il mercato marittimo internazionale ha tempi che non consentono e non perdonano pause di riflessione. Attraverso La Spezia Port Service presenteremo quindi immediatamente al nuovo presidente la "nostra" lista delle priorità che - in quanto conoscitori del porto e protagonisti del suo successo negli anni passati - abbiamo la presunzione e la convinzione di conoscere meglio di qualsiasi politico o anche della macchina

burocratica che faticosamente ha partorito in due anni questa piccola riforma della portualità: cioè concessioni, futuro del terminal container, integrazione con Marina di Carrara, opzione crociere,

utilizzo intensivo del retro-porto di Santo Stefano Magra, definizione di un piano di sviluppo serio e non fatto di proclami ma di scelte immediate e concrete. E' con grande rammarico - conclude la nota - che la community portuale di La Spezia non può permettersi il lusso di consegnare un mazzo di rose rosse al nuovo presidente. In compenso La Spezia Port Service può sin da oggi garantire al nuovo presidente un valore per noi altissimo: trasparenza e sincerità senza sconti".

## LA SPEZIA

### Ostriche, tartufi e suite di lusso così si trattavano Forcieri e Santini

SIMONE TRAVERSO

**LA SPEZIA.** Le cene a base di ostriche e tartufi, i viaggi aerei in business class, gli alberghi e le suite con idromassaggio e sauna, eppoi i regali di Natale fatti con le latte di olio extravergine d'oliva, il set di coltelli e le cene elettorali.

Era a dir poco spregiudicato l'uso delle carte di credito aziendali da parte del presidente dell'authority portuale spezzina Lorenzo Forcieri e del segretario generale Davide Santini, entrambi indagati nell'ambito dell'inchiesta su corruzione e turbativa d'asta che ha decapitato l'Authority nel Golfo dei Poeti. Lo dimostrano le intercettazioni telefoniche e ambientali contenute nell'ordinanza del giudice per le indagini preliminari Diana Brusacà. Di più, le cimici della guardia di finanza documentano una vera e propria «guerra» esplosa in seno ad Ap tra Forcieri e Santini.

Il presidente preme sul pre-

sidente del collegio dei revisori dei conti e dipendente del ministero dell'Economia e delle Finanze Massimo Vigogna, pure lui indagato, affinché segnali alla Procura della Corte dei Conti Santini. «Le cagat... ma che lui vada a fare il pranzo a Camogli con Berlusconi e Toti in campagna elettorale... con la sua macchina che chiedi il rimborso all'Authority portuale e si faccia dare la trasierta non sta né in cielo né in terra!».

Santini, che oltretutto successivamente alle contestazioni pagherà di tasca propria le tre cene a Camogli sottolineate da Forcieri, dal canto suo ribatte: «Il problema è che io lo so quello che lui può avere su di lui... cioè ci sono i viaggi Miami con la segretaria in stanza in suite... (2.500 euro), cioè il fatto di farsi andare a prendere all'aeroporto dall'autista, gestire l'autista come se fosse suo personale». E Maurizio Pozzella, super manager arrestato nell'ambito

della stessa indagine, lo incalza: «Ma le cene a ostriche e champagne con i revisori?».

Già, i revisori. Vigogna, per il gip Brusacà, era corrotto. Al telefono con la moglie racconta del soggiorno in un hotel di lusso a Sarzana: «l'ho mangiato bene amore!... la tartara di carne... poi il risotto al tartufo bianco... e poi c'era la sauna alle erbe, con il fieno... poi va beh... bagno turco, idromassaggio, la sala relax con le tisane... che pago? Che sei scema?».

D'altronde lo stesso Forcieri, parlando con una dipendente di Ap, il 22 dicembre 2015, ordina l'acquisto di 25 latte di olio extravergine (per circa euro 700) dal frantoio Ambrosini di Sarzana (amico di Forcieri) da donare a varie autorità quale regalo natalizio, ma si preoccupa del fatto che il fornitore non è in grado di produrre la fattura elettronica obbligatoria per gli enti pubblici. E Forcieri dice: «Fatti fare una fattura normale cosa vuoi che ci facciano i revisori».

traverso@ilsoccoloxix.it

© RYNDAL CUNO. TUTTI I DIRITTI RISERVATI

# Il Nautilus

---

## Porto 2000: la commissione di gara è ora al completo



LIVORNO – Completata la composizione della commissione di gara incaricata di individuare l'operatore privato che si aggiudicherà il 66% della società controllata da Autorità portuale e Camera di Commercio che gestisce a Livorno i servizi di accoglienza ai crocieristi.

L'Ente camerale ha infatti designato il proprio commissario, scegliendolo tra una lista di massimi esperti e dopo un'attenta valutazione: si tratta di Silvio Bianchi Martini, professore ordinario di economia aziendale presso l'Università di Pisa.

A questo punto i tasselli sono tutti a posto: la commissione, presieduta dal Responsabile Unico del procedimento, Massimo Provinciali, e formata, oltre che dal componente scelto dall'ente camerale, anche dal commissario designato dall'Autorità Portuale di Livorno, l'alto funzionario dell'Authority Claudio Vanni, potrà ora aprire le buste con le offerte. La Commissione si riunirà per la prima volta venerdì prossimo per verificare la regolarità dell'invio delle offerte e il rispetto delle disposizioni generali.

Nella stessa seduta, aperta ai concorrenti, i commissari e il Rup provvederanno ad aprire i plichi delle offerte che di norma contengono tre buste: la busta A (documentazione amministrativa), la busta B (offerta tecnica) e la busta C (offerta economica).



# Livorno, l'Authority apre confronto con lo scalo di Gedda

Livorno - Missione in Middle East per l'Authority toscana: «È la nostra prima volta in Arabia Saudita».

Livorno - Corsie privilegiate di cooperazione con la comunità economica e marittimo-portuale dell'Arabia Saudita: è quanto si propone l'Autorità Portuale di Livorno con la partecipazione alla dodicesima edizione del Trans Middle East Event, la manifestazione dedicata esclusivamente ai traffici marittimi con il Medio Oriente che si è tenuta nel porto saudita di Gedda. «Per la prima volta il porto di Livorno si è presentato ufficialmente in Arabia Saudita - ha detto Francesco Ghio della direzione promozione e studi dell'Authority -. Si è trattato di un percorso piuttosto complesso che è stato possibile completare solo grazie all'espressa volontà da parte araba di voler incontrare alcuni specifici porti. Basti pensare che oltre a Livorno era presente solo il porto di Barcellona tra gli scali occidentali». **Il porto di Gedda movimentava oltre 4 milioni di teus all'anno, fatto che lo colloca tra i primi 35 porti containerizzati del mondo.** Le infrastrutture intermodali sono pressochè assenti, ma la collocazione di Gedda lungo la via di Suez rende questo scalo strategicamente significativo. «Si è trattato di un primo passo verso una realtà poco conosciuta - ha spiegato Roberto Lippi, dell'ufficio promozione dell'Autorità portuale livornese - abbiamo avuto modo di incontrare sia il direttore del porto di Gedda, il comandante Abdullah bin Awad Al Zamii, che il presidente dell'Autorità dei porti sauditi, S.E. Nabil Mohammed Al Amudi, espressamente giunto da Riad: due opportunità esclusive che ci hanno consentito di approfondire la reciproca conoscenza, di illustrare con maggiori particolari il porto di Livorno e di offrire allo scalo labronico una posizione privilegiata per future collaborazioni». Particolare interesse ha suscitato il progetto relativo alla Piattaforma Europa, specialmente da parte di Iain Rawlinson, direttore commerciale di GulfTainer, uno dei maggiori terminal operator privati con sede negli Emirati Arabi Uniti e interessi in tutto il mondo.

## Gelichi: «Basta con i lacci al turismo è giunta l'ora di cambiare passo»

*Riccardo Gelichi propone nuovo sviluppo per la costa urbana*

—PIOMBINO—  
LA LISTA «Ascolta Piombino» presenta le proposte «complementari» e non alternative alla siderurgia. Turismo, edilizia e nautica sono le parole d'ordine. «Quello fatto fino ad oggi è evanescente e senza struttura — incalza il capogruppo Riccardo Gelichi — per il turismo si devono togliere lacci e laccioli dalle precedenti previsioni inattuata e inattuabili, partendo dalla Costa Urbana, con gli ex Macelli, la caserma ex Vigili del Fuoco, l'ex Bernardini, il Centro Velico, Palazzo Appiani, il piazzale di

### NON SOLO CITTÀ

«La Costa Est può migliorare ancora e così anche Fabbrieciane»

Marina, il tratto di costa che arriva fino al porto di Salivoli, per questi ambiti portiamo proposte molto concrete di utilizzo per finalità turistico ricettive strutturali, aprendo alla possibilità di investire seriamente su questi tratti di costa. Per noi, servizi e investimenti di restyling del centro urbano sono prioritari, partendo da piazza Dante, Corso Italia, piazza Verdi. Il promontorio, il Falcone e l'area del campino del Salivoli sarebbero strategici per strutturare complessi ricettivi, concentrando le aree sportive tutte ai Diaccioni, migliorandone la fruibilità generale con illuminazione parcheggi



IL MARE Piombino ha una grande risorsa da sfruttare meglio. Nella foto piccola Riccardo Gelichi

e parchi alberati. La Centrale dell'Enel è un contenitore naturale di attività legate alla nautica e al diportismo, insieme a quelle legate all'orticoltura e alla filiera del pescato, al posto della vendita di borse di lusso.

SAN QUIRICO i Parchi e Baratti, sarebbero un volano economico importante se pensati in un'ottica manageriale, di progettazione e di gestione di aree comunali, valorizzando scopo e autonomia gestionale. Se si vuole sanare dal punto di vista ambientale le Fabbrieciane possiamo solo pen-



Focus

### Gli esempi vicini di Cecina e Follonica

Ci sono centri come Cecina e Follonica che non hanno praticamente industria, ma vivono di turismo, commercio, piccole imprese, agricoltura e servizi. E Piombino non ha nulla di meno

sare ad un piano di urbanizzazione e lottizzazione, dove si potrebbe costruire un ambito ecosostenibile e produttivo, sarebbero anni di lavori e vera occupazione.

LA COSTA EST contiene ancora ambiti inesplorati come il parco della Sterpaia e le aree limitrofe dove si potrebbero insediare attività turistiche che potrebbero muovere economie anche stagionalizzate. Serve quindi un grande piano di sviluppo di microeconomia diffusa, e d'imprenditorialità che solo con la necessaria programmazione, insieme alla Regione, possiamo far decollare».

# Civitavecchia, Codacons: "Basta nomine clientelari nei porti"

*L'associazione, attraverso il presidente e la responsabile porti e logistica Sabrina De Paolis, ha inviato la segnalazione ai componenti delle Commissioni trasporti di Camera e Senato, alla vigilanza sulle Autorità portuali del Mit e all'Autorità nazionale anticorruzione.*



CIVITAVECCHIA - Il Codacons chiede il blocco delle nomine clientelari nei porti italiani non basate sui requisiti previsti dalla normativa. L'associazione, attraverso il presidente e la responsabile porti e logistica Sabrina De Paolis, ha inviato la segnalazione ai componenti delle Commissioni trasporti di Camera e Senato, alla vigilanza sulle Autorità portuali del Mit e all'Autorità nazionale anticorruzione.

Il Codacons scrive nella sua istanza di aver ricevuto segnalazioni su alcuni nominativi che sembrerebbero non possedere i requisiti richiesti, tra cui la *"Comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale"*.

"Da molti dei curriculum – spiega il Codacons - pubblicati in rete di alcuni soggetti che hanno inoltrato le manifestazioni di interesse al Mit, risulterebbe una manifesta ed acclarata incompatibilità con quanto disposto dall'articolo 8 della decreto. Di contro sembrerebbero essere esclusi presidenti uscenti di Autorità portuali che tanto hanno fatto per lo sviluppo del sistema portuale italiano ed europeo e dei Porti che hanno amministrato".

L'associazione chiede quindi che i requisiti dei candidati siano valutati in base all'articolo 8 e di: "Non avallare nomine in palese e comprovata incompatibilità per cumulo di impieghi e incarichi; verificare – aggiungono dall'associazione - le dichiarazioni fatte dai candidati; adottare i suddetti criteri di valutazione al di là delle logiche politiche. Le nomine nei porti italiani sprovviste dei requisiti di legge costituiscono un abuso d'ufficio e una violazione dell'articolo 97 della Costituzione – concludono – In caso di omissioni e violazione delle norme, l'Anac e la magistratura dovranno intervenire, mentre l'associazione si riserva la possibilità di impugnare al Tar le nomine illegittime".

**Delrio decreta la nomina dell'ex dirigente dell'Atac a presidente dell'AdSP**

## Napoli riparte con Spirito

**Manca ora solo il parere parlamentare per completare l'iter. L'incarico arriva a pochi giorni da quello per i porti di Trieste, Taranto, Genova e La Spezia. Per i segretari bisogna attendere la formazione del Comitato di gestione**

**Roma.** Dopo anni di commissariamenti, si procede finalmente spediti con i vari passaggi governativi e parlamentari per la nomina dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale (AdSP). Mercoledì scorso è toccato a Zeno D'Agostino (AdSP del Mare Adriatico) e a Sergio Prete (Mar Ionio), che hanno incassato il parere favorevole della Commissione Trasporti della Camera. Giovedì è stato il turno di Pietro Spirito, nominato presidente dell'AdSP del mar Tirreno Centrale dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio che ha firmato il decreto di nomina, inviato ora al Senato per il parere della Commissione Trasporti. In pochi giorni, quindi, ripristinata la governance portuale in tre aree strategiche quali Trieste, Puglia e Campania, rispettivamente nei porti di Trieste, Taranto, Napoli, Castellammare segue in ultima pagina

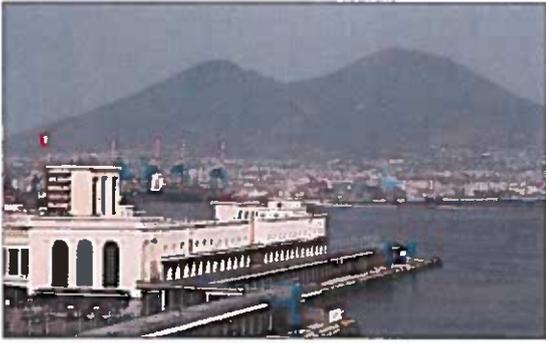


### Napoli riparte

di Stabia e Salerno (quest'ultima **Autorità portuale**) ha chiesto al governo, tramite la Regione, un'autonomia amministrativa che potrebbe arrivare fino ad un massimo di tre anni. La nomina di D'Agostino, Prete e Spirito segue quella di Paolo Emilio Signorini e Carla Roncallo, su cui c'è stata la scorsa settimana l'intesa tra Regione e ministero dei trasporti. Guideranno le AdSP rispettivamente di Genova e La Spezia. Stesso discorso per Ravenna, che vede l'arrivo di Daniele Rossi alla presidenza **dell'Autorità portuale**.

**Napoli: ora tocca al segretario.** Pietro Spirito, docente di Economia dei Trasporti all'Università Tor Vergata di Roma, è un ex manager Atac e dirigente delle Ferrovie dello Stato. A lui dovrebbe affiancarsi il segretario generale Francesco Messineo, attualmente alla guida **dell'Autorità portuale** di Marina di Carrara e già segretario generale a Salerno e dirigente a Gioia Tauro. Per quest'ultima nomina bisognerà attendere la

formazione del Comitato di gestione, l'ex Comitato portuale ora composto soltanto dalle istituzioni e l'unico incaricato a nominare questa figura, che non si formerà prima di qualche mese, salvo accelerazioni ministeriali vertiginose.



## Spirito, il primo programma per Napoli: «Legalità e sviluppo»

Napoli - Pietro Spirito, il nuovo presidente incaricato dal ministro Delrio per l'Autorità portuale di Napoli **affida a una conversazione su Facebook le sue prime linee programmatiche per il porto.**

Napoli - «Legalità e prospettiva di sviluppo per la città» e ancora la sfida dei fondi europei contro gli sprechi. Pietro Spirito, il nuovo presidente incaricato dal ministro Delrio per l'Autorità portuale di Napoli **affida a una conversazione su Facebook le sue prime linee programmatiche per il porto**, in attesa che la nomina sia esecutiva dopo il parere consultivo delle commissioni trasporti di Senato e Camera. Sul profilo Facebook del manager, oltre alle congratulazioni, arrivano anche le prime domande a partire dall'utilizzo dei fondi europei per i progetti di sviluppo del porto che sono rimasti a lungo non spesi nei tre anni di commissariamento.

**Un utilizzo di risorse che Spirito ritiene «una delle sfide principali - si legge sul social network - soprattutto perché di fondi comunitari se ne sono sprecati tanti».** Spirito risponde anche a una domanda sul Castellammare di Stabia che nella riforma dei porti rientra insieme a Napoli e Salerno nell'Autorità del Mar Tirreno Centrale di cui Spirito è presidente designato: «La cantieristica - dice il manager a proposito della storica tradizione di Castellammare - settore di vocazione industriale storica per i nostri territori, deve essere rilanciata in una logica moderna di nuovi materiali e refitting. Poi, sulla integrazione tra i porti, questo tema costituisce l'anima della riforma, e ne devo essere l'interprete».

LA STORIA

di Simone Di Meo  
Napoli

## La nomina del governo: un manager di sinistra «strapagato e inadatto»

*Per il Porto di Napoli incarico a Spirito,  
ex dirigente Atac stroncato dal dem Esposito*

Certi incarichi non finiscono, fanno dei giri immani e poi ritornano. Come quello di Pietro Spirito, appena nominato presidente dell'Autorità portuale del Mar Tirreno centrale che comprende gli scali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Lo hanno scelto di comune accordo il ministro dei Trasporti Graziano Delrio e il governatore della Regione Campania, Vincenzo De Luca, dopo tre anni di commissariamento della struttura. Da dirigente part time dell'Atac, durante la stagione di Ignazio Marino sindaco, Spirito percepiva uno stipendio da 100mila euro all'anno lavorando due giorni a settimana e mantenendo pure la poltrona di numero uno dell'Interporto di Bologna. Di lui l'assessore comunale dell'epoca nonché senatore del Pd Stefano Esposito disse che era «inadeguato e strapagato». Un giudizio che, come vedremo, non ha cambiato.

All'ombra del Vesuvio, dove già ricopre il ruolo di *program manager* di Invitalia per la bonifica di Bagnoli, Spirito troverà una situazione esplosiva.

L'Autorità portuale rischia la bancarotta a causa di un'inchiesta Ue per concorrenza sleale per 144 milioni di euro di finanziamenti andati a vario titolo a otto aziende; una, «Cantieri del Mediterraneo», e altre sette facenti parte della galassia armatoriale di Gianluigi Aponte. Se fosse costretto a restituire i soldi, l'Ente di Piazzale Pisacane resterebbe senza una banconota in cassa. Secondo l'Antitrust, l'Autorità avrebbe rinunciato o comunque ritardato l'incasso delle concessioni demaniali per decine di milioni di euro addirittura autorizzando, di fronte all'incalzare della Procura della Corte dei Conti, delle rateizzazioni vietate dalla legge. In pratica, una «esenzione fiscale» mascherata che avrebbe avvantaggiato alcuni opera-



CONTESTATO  
Pietro Spirito

tori economici a danno di altri in regola coi pagamenti. Ma è l'aspetto giudiziario penale quello più preoccupante. Oltre al procedimento della magistratura contabile, è in corso davanti al tribunale partenopeo il processo che vede alla sbarra tra gli altri l'ex presidente dell'Autorità Luciano Dassatti, accusato di essere il regista di una brutta storia di bandi di gara su misura, favori e raccomandazioni, e l'amministratrice della società «La Nuova Meccanica Navale», Anna Ummarino. Un altro paio di fascicoli sarebbero, inoltre, aperti su vicende simili. Nei primi sei mesi del 2016, il traffico dei container nel porto ha segnato una flessione dello 0,8% rispetto al 2015. E per l'anno prossimo le compagnie di navigazione hanno minacciato

di tenere al largo del Golfo le grandi navi da crociera riducendo gli accosti da 526 a 376. La città potrebbe perdere 500mila potenziali visitatori. In totale, dal 2008 sono andati in fumo il 20 per cento dei lavoratori diretti e circa 16 milioni di passeggeri. Un disastro.

Contro la designazione del manager di area dem, laureato in Scienze Politiche, si è rifatto sentire nelle ultime ore ancora Esposito. «Lui presenta un curriculum che viene giudicato qualificato - ha detto il parlamentare - ma io la ritengo una scelta sbagliata perché oltre al curriculum conta la pratica. Poi però in questo Paese esistono delle logiche di filiera». E ha aggiunto: «Io ho parlato personalmente al ministro, invitandolo a una riflessione, lui ha ritenuto di procedere, ha la titolarità delle scelte, ma anche io ho la libertà di esprimere il mio voto contrario in commissione e di cercare di convincere più senatori possibili a votare contro».

Lo scenario

## Ma senza un vero bacino il rilancio resta incompiuto

### Progetti finora naufragati, occhi puntati su Spirito

Gli spazi ridotti dell'impianto consentono solo la costruzione di unità navali medio-piccole

**Antonino Pane**

Due anni a zero ore di cassa integrazione, la possibilità di guardare al futuro prossimo senza apprensioni. La Fincantieri non ha nessuna intenzione di mollare il polo di Castellammare. Il troncone da 10.500 tonnellate che sarà realizzato a Castellammare servirà a Monfalcone per la nuova nave da crociera ordinata dalla Princess Cruises, brand del Gruppo Carnival. L'ennesima conferma, insomma, che Castellammare conserva intatte le sue qualità anche se deve scontare un deficit strutturale molto pesante a cominciare dalla mancanza di un bacino. Il troncone della nuova nave, dunque, sarà costruito sul vecchio scalo di alaggio, una soluzione che relega la gloriosa fabbrica stabiense a un ruolo di secondo piano nella grande galassia di Fincantieri. O naviglio di dimensioni medie e piccole o tronconi di navi, l'attuale situazione dello scalo stabiense non consente nulla di diverso. Della possibilità di realizzare un bacino a Castellammare si parla da anni ma di passi concreti sono stati fatti veramente pochi. Ora, però, i tempi sembrano maturi per riprendere a rilanciare la questione. L'ingresso del porto stabiense, insieme a Napoli e a Salerno, a

“

**La svolta**  
L'istituzione dell'Autorità del medio Tirreno definirà meglio scelte e ruoli

piano titolo nell'Autorità di sistema portuale del medio Tirreno può rappresentare la svolta. Le attività del porto di Castellammare

vanno calibrate con quelle di Napoli e, più in là, andranno calibrate anche con quelle di Salerno. E tutte insieme con il piano nazionale della logistica.

Per un bacino moderno e funzionale, a Castellammare bisogna ipotizzare una struttura di almeno 350 metri di lunghezza e almeno 60 di larghezza. Per la localizzazione fu ipotizzato un punto esterno al molo principale, una zona di confine tra l'area di Fincantieri e quella della corderie militari. Il bacino porterebbe definitivamente il cantiere di Castellammare fuori dalla crisi e lo metterebbe in grado di soddisfare completamente le esigenze di Fincantieri. E allora il tempo delle scelte è arrivato: con la programmazione bisogna avviare anche l'iter per la stesura del piano regolatore portuale di Castellammare, lo strumento urbanistico indispensabile per razionalizzare tutte le scelte che riguardano il futuro del porto, compresa appunto l'area Fincantieri.

Se Castellammare deve avere un bacino, dunque, è questo il momento di cominciare a porre le basi per la realizzazione di questa infrastruttura. Lo sa molto bene il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del medio Tirreno, Pietro Spirito, che sui social, rispondendo a una domanda su Castellammare di Stabia che, appunto, nella riforma dei porti rientra insieme a Napoli e Salerno nell'Autorità del medio Tirreno, ha detto: «La cantieristica è un settore di vocazione industriale storica per i nostri territori, deve essere rilanciata in una logica moderna di nuovi materiali e refitting». Spirito, quindi, guarda avanti. Un'cosa, comunque, è certa: bisogna lavorare sapendo che in un prossimo futuro l'intera flotta dei traghetti del nostro Paese va ammodernata e, quindi, arriveranno sicuramente nuove costruzioni e anche molti interventi di trasformazione di naviglio già esistente.

Basti pensare alla concreta possibilità di sviluppare la propulsione a gas, per rendersi conto che si va incontro a una vera e propria necessità di adeguare le navi.

Ma non solo cantieristica. Pietro Spirito, sempre sui social, ha anche parlato della integrazione tra i porti come «tema che costituisce l'anima della riforma», di cui, ha detto, «devo essere l'interprete». E ancora. «Legalità e prospettiva di sviluppo per la città, la sfida dei fondi europei contro gli sprechi». In attesa che la nomina sia esecutiva, dopo il parere consultivo delle commissioni trasporti di Senato e Camera, è alla sua conversazione su Facebook che ci si deve affidare per comprendere il pensiero del nuovo presidente designato dal ministro Delrio. Sul profilo Facebook del manager, oltre alle congratulazioni, sono infatti arrivate le prime domande, a partire dall'utilizzo dei fondi europei per i progetti di sviluppo del porto, rimasti a lungo non spesi nei tre anni di commissariamento. Un utilizzo di risorse che Spirito ritiene «una delle sfide principali - si legge sul social network - soprattutto perché di fondi comunitari se ne sono sprecati tanti».

“

**Il futuro**  
I traghetti italiani andranno ammodernati o sostituiti da altri più avanzati

Il riferimento, evidentemente, è al fallimento del Grande Progetto e alla restituzione di quasi 150 milioni di euro alla Ue per l'assoluta incapacità di spesa dimostrata dall'ente di piazzale Pisacane. Fondi che la Regione ora ha voluto recuperare e che il presidente Spirito dovrà spendere per realizzare alcune delle opere che stanno segnando il declino del porto di Napoli, a cominciare dagli escavi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## - segue

### I numeri

#### LE MAESTRANZE

■ 2011 ■ 2016

in cantiere

1.200

nell'ndotto

800

n cassa  
integrazione

520

nell'ndotto

0

#### LA COMMESSA

Troncone di p.r.a.



peso

10.500 tonnellate



lunghezza

130 metri

#### IL BACINO



Lungo

350 metri



largo

60 metri



fondi necessari

450 mila euro

centimetri



**Lo scalo** Nella struttura stabiese si può contare sulla vecchia vasca di ataggio per il varo delle imbarcazioni



**Il neopresidente**  
Su Fb l'impegno:  
per la cantieristica  
una logica moderna



# Informatore Navale

## Da oggi gara al Provveditorato Opere Pubbliche il progetto dell'A.P. per la riqualificazione Molo Manfredi e tutta l'area del nuovo Polo Crocieristico



Salerno, 7 novembre 2016 – Il progetto consiste nella riqualificazione della storica banchina del Molo Manfredi nel Porto Commerciale del Comune di Salerno, area quanto mai strategica nelle logiche di sviluppo territoriale poste in essere dall'Amministrazione Comunale e dall'Autorità Portuale di Salerno, in quanto cerniera ideale tra la nuova Stazione Marittima, l'intervento urbanistico che ha fulcro nell'edificio Crescent e la città. Finalità dell'intervento è quella di rendere l'area formalmente idonea a divenire sede del Polo Crocieristico e funzionalmente atta a fungere da raccordo tra il mare e la città, agevolando la mobilità e la sosta dei flussi turistici e crocieristici che interesseranno il Molo Manfredi. In particolare, gli interventi previsti nel progetto di riassetto formale e funzionale del Molo Manfredi sono finalizzati alla recente entrata in funzione della Stazione Marittima. L'Autorità Portuale di Salerno, di concerto con l'Amministrazione Comunale del Capoluogo, ha, dunque, ritenuto di avviare le azioni necessarie a rendere l'argomentata area quale trait d'union tra il mare e la terra ferma e tali da garantire l'accessibilità e la leggibilità del luogo destinato a divenire un'importante porta della città di Salerno.

L'aumento dei flussi turistici legato al nuovo polo crocieristico, rende inoltre urgente una separazione più netta tra gli attuali percorsi pedonali e carrabili, al fine di garantire una migliore fruibilità per i bus ed una maggiore sicurezza ai pedoni.

La Stazione Marittima, progettata dalla compianta Zaha Hadid – unitamente al prolungamento del Molo Manfredi – ha la finalità di sviluppare il comparto della crocieristica mediante la predisposizione di una banchina interamente dedicata all'accoglienza delle navi da crociera, in modo tale da offrire l'accesso al Porto di Salerno nel circuito degli scali crocieristici del Mediterraneo ed alle opportunità di sviluppo che da esso deriverebbero.

L'area del Molo Manfredi oggetto d'intervento è attualmente priva di organicità e di un assetto funzionale che riesca ad imprimerle dei caratteri riconoscibili; al contempo, essa mostra chiari i segni di una chiusura rispetto alla città, ponendosi come un'area avulsa dal contesto urbano e storico in cui si inserisce.

Per quanto innanzi, il progetto propone l'attuazione di una serie di azioni miranti alla riqualificazione dell'area in oggetto, mediante la messa in opera dei seguenti interventi:

- la sostituzione delle pavimentazioni esistenti con pavimentazione in materiale lapideo o a verde per le zone del piazzale ed in basoli originali recuperati sul posto per i percorsi carrabili esistenti, oltre alle aree rivestite in asfalto, cemento e resina in continuità con i materiali delle aree in aderenza;
- la realizzazione di finiture di raccordo tra la pavimentazione da realizzare nel piazzale e quella della Piazza della Libertà, del Crescent e della Stazione Marittima;
- il riassetto dell'area a parcheggio pubblico e ad uso della Capitaneria di Porto e dell'Autorità Portuale;
- la risistemazione dei percorsi carrabili di accesso al Molo Manfredi e alla Stazione Marittima;
- la manutenzione straordinaria del sistema di illuminazione del piazzale e della banchina, con la sostituzione dei corpi illuminanti esistenti perché non efficienti e non adeguati alle funzioni dell'area;
- la riprofilatura del filo della banchina al fine di raccordarlo, da un punto di vista estetico e funzionale, agli interventi sulla banchina prospiciente la stazione marittima e sul prolungamento del molo Manfredi;

## - segue

---

- la ripavimentazione e la realizzazione di strutture ombreggianti leggere ed amovibili nel tratto di raccordo tra il molo Manfredi ed il molo di Levante;

- la manutenzione straordinaria dell'attuale sistema di smaltimento delle acque meteoriche.

Grande soddisfazione – esprime il Presidente Annunziata – per questa ulteriore perla, decisiva per il grande, definitivo sviluppo delle crociere nella città di Salerno.

La stessa area sarà il prolungamento del lungomare, una passeggiata in un ambiente piacevole, rinnovato con il gioiello della Stazione Marittima.

Il nuovo Piano Regolatore, poi, allungherà di ulteriori 500 mt. il Molo che, complessivamente, potrà accogliere fino a tre – quattro navi e 10.000 crocieristi al giorno.

## Porti: Salerno, parte gara riqualificazione Molo Manfredi

Annunziata, decisivo per ulteriore sviluppo delle crociere



(ANSA) NAPOLI, 7 NOV - E' andato a gara da oggi il progetto dell'Autorità Portuale di Salerno per la riqualificazione del Molo Manfredi e di tutta l'area del nuovo Polo Crocieristico.

Il progetto, informa l'autorità portuale, consiste nella riqualificazione della storica banchina del Molo Manfredi nel Porto, area considerata strategica nello sviluppo territoriale perché farà da cerniera ideale tra la nuova Stazione Marittima, l'intervento urbanistico che ha fulcro nell'edificio Crescent e la città. L'intervento punta a rendere l'area idonea a divenire sede del Polo Crocieristico e a collegare il mare e la città, agevolando la mobilità e la sosta dei flussi turistici e crocieristici, diventando una porta di Salerno. I lavori prevedono la sostituzione delle pavimentazioni esistenti con pavimentazione in materiale lapideo o a verde per le zone del piazzale e in basoli originali recuperati sul posto per i percorsi carrabili esistenti; la realizzazione di finiture di raccordo tra la pavimentazione da realizzare nel piazzale e quella della Piazza della Libertà, del Crescent e della Stazione Marittima; il riassetto dell'area a parcheggio pubblico e quello riservato alla Capitaneria di Porto e all'Autorità Portuale; la risistemazione dei percorsi carrabili di accesso al Molo Manfredi e alla Stazione Marittima; la manutenzione del sistema di illuminazione del piazzale e della banchina; la riprofilatura del filo della banchina per raccordarlo agli interventi sulla banchina prospiciente la stazione marittima e sul prolungamento del molo Manfredi; la ripavimentazione e la realizzazione di strutture ombreggianti nel tratto di raccordo tra il molo Manfredi ed il molo di Levante; la manutenzione straordinaria dell'attuale sistema di smaltimento delle acque meteoriche.

Il presidente dell'autorità portuale Annunziata ha espresso "grande soddisfazione - si legge nella nota - per questa ulteriore perla, decisiva per il definitivo sviluppo delle crociere nella città di Salerno. La stessa area sarà il prolungamento del lungomare, una passeggiata in un ambiente piacevole, rinnovato con il gioiello della Stazione Marittima".

Il nuovo Piano Regolatore, poi, allungherà di ulteriori 500 metri il molo che, complessivamente, potrà accogliere fino a tre - quattro navi e 10.000 crocieristi al giorno.

# Cantiere portualità in regione

In Puglia due delle 15 nuove Autorità: una per Taranto, l'altra per Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli



Messana fusione. Il porto di Taranto (nella foto) forma da solo l'Autorità di sistema portuale del mar Ionio

di Raoul de Forcade

**L**a riforma della governance dei porti varata nei mesi scorsi dal Governo accorpò in 15 Autorità di sistema portuale (Adsp) 57 scali italiani. Uno degli obiettivi dell'esecutivo, nella logica di semplificare, sburocratizzare e centralizzare le decisioni, era di superare il sistema delle porti "a scala" o "nono-scala". Ma il target non è stato raggiunto appieno visto che in due casi questa logica è stata tradita. Uno riguarda proprio la Puglia: il porto di Taranto, infatti, forma da solo l'Autorità di sistema portuale del mar Ionio, mentre i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli formeranno la Adsp del mare Adriatico meridionale. L'altra eccezione è il porto di Ravenna, con la Adsp del mare Adriatico centro-settentrionale.

Dunque la Puglia rappresenta un caso particolare. Gli operatori portuali premevano per una soluzione diversa, ossia un'Adsp che raggruppassse tutti e sei i porti e facesse capo a Taranto. Ma a questa posizione si è opposto con forza il renziano sindaco di Bari, Antonio Decaro, il quale ha rivendicato (con successo), diret-

tamente presso il Governo, il ruolo della città metropolitana quale sede di Adsp comprendente gli scali di Bari (che tra l'altro è anche un porto segnalato dall'Ue come core per le reti Ten-T), Manfredonia, Monopoli, Barletta e Brindisi. Decaro ha ottenuto l'ok dell'Esecutivo nel dicembre 2015, ben prima, quindi, dell'approvazione definitiva del dlgs sulla governance (avvenuta nell'estate 2016). E nei giorni scorsi il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha indicato come presidente dell'Adsp l'avvocato Ugo Patroni Griffi.

Decisioni politiche a parte, sul piano commerciale il porto di Taranto, per il quale Delrio ha già scelto il presidente dell'Adsp, cioè Sergio Prete (attuale commissario della portualità), sta cercando di scollarsi di dosso un momento di crisi. Quello determinato dall'addio nel 2015 della compagnia portacontainer Evergreen, che la portava a zero il traffico contenitori del porto di transhipment. Recentemente, spiega Prete, «qualche contenitore è tornato sulle banchine, grazie al servizio di traghetti attivato dal gruppo Gminaldi, che collega Genova, Civitavecchia, Catania e Taranto, e movimenta alcuni container, oltre ai trai-

ler. Per quanto riguarda l'assegnazione del molo polisettoriale ex Evergreen a un altro terminalista, l'offerta avanzata dal consorzio Ulisse è stata respinta dalla commissione giudicatrice. In Puglia, Prete fa sapere che ora «saranno ricostituiti sia gli operatori che avevano manifestato interesse nei mesi scorsi», pur non partecipando alla gara. «In eventuali altri soggetti interessati». Intanto vanno avanti i lavori di ammodernamento del terminal. Per il rilancio del porto sono in corso opere per 430 milioni, che comprendono, ampliamenti, dragaggi e riassetto delle aree portuali. Imminente è poi l'entrata in attività della piattaforma logistica, completata con un investimento pubblico privato di 40 milioni. Nei primi 9 mesi del 2016, comunque, Taranto ha registrato rispetto allo stesso periodo 2015 un incremento del 17,6% di merci movimentate.

Per quanto riguarda Bari, il commissario dell'Autorità, Franco Mariani (in carica fin all'insediamento di Patroni Griffi) ricorda l'incremento registrato del traffico commerciale, che nel 2016 dovrebbe segnare una crescita del 10,8% (dopo il +6,6% del 2015). In particolare, per i container c'è stata una crescita del 67% nel

2015 e si stima un ulteriore aumento del 27% nel 2016, che farà arrivare così la movimentazione a «quasi 80 mila teu» (unità di misura equivalente a un container da 20 piedi). Bene anche i rotabili: «che a fine 2016 dovrebbero segnare un +5%», grazie soprattutto alla linea di autostrade del mare, del gruppo Gminaldi. Venezia-Ravenna-Bari-Patrasso. «Positiva, poi», afferma Mariani - la disponibilità esplicita dal Mit a finanziare con circa 80 milioni la nuova strada per portare i camion in uscita dal porto direttamente sull'autostrada, evitando il passaggio nelle strade di Bari».

Brindisi infine, in attesa di fissarsi nell'Adsp guidata da Bari, sta portando avanti il collaudo dei piazzali del nuovo terminal Costa Morena, piattaforma logistica da 200 mila metri quadrati. «Prima di Natale», spiega il commissario Mario Valente «dovremmo essere pronti». Nello scalo sono attivi cantieri per più di 50 milioni: che permetteranno il riassetto del porto, comprese la razionalizzazione dei varchi d'ingresso e uscita e la soluzione dei problemi relativi alle interferenze fra l'ingresso delle navi in porto e il cono di atterraggio del vicino aeroporto.

di RAOUL DE FORCADE

**+10,8%**

**La crescita del porto di Bari**  
Incremento del traffico commerciale per il porto di Bari (nella foto a sinistra), che nel 2016 dovrebbe segnare una crescita del 10,8%, dopo l'aumento del 6,6% registrato lo scorso anno

# Il Secolo XIX

---

## EX TERMINAL TCT

Porto di Taranto,

**l'Authority**

boccia

il Consorzio Ulisse

**GENOVA.** **L'Authority portuale** di Taranto ha respinto la richiesta del Consorzio Ulisse di gestire il molo Polisettoriale. Il fallimento della gara rimischia le carte sul futuro dell'area più importante dello scalo, fino allo scorso anno utilizzata come terminal per i contenitori. La prospettiva adesso è che per l'assegnazione si vada a trattativa privata, salvo ricorsi. **Sergio Prete**, numero uno **dell'Authority**, spiega che l'offerta tecnica del Consorzio, che riunisce Ionian shipping consortium, Tecnomec engineering e Taranto iniziative produttive, «non è risultata rispondente alle esigenze e agli obiettivi sottesi alla procedura medesima». Numerosi gli appunti che vengono fatti alla richiesta del consorzio, a cui più volte sono state chieste integrazioni negli ultimi mesi, sia dal punto di vista finanziario sia sulla possibilità di sviluppare nuovi traffici sia infine sul fronte dell'impegno occupazionale. Spiega **l'Authority**: «L'offerta tecnica prodotta dal Consorzio Ulisse - la quale peraltro non dà contezza dell'esistenza di intese/accordi per l'utilizzazione del terminal; aspetto questo ritenuto non compatibile con lo scopo della concessione - non offre garanzie di proficua utilizzazione del bene nel pubblico interesse». La proposta era stata valutata di interesse nella prima fase, mai superata invece dall'altra offerta, quella di Italcave. La stessa Italcave, fra l'altro, è attualmente in attesa che il Tar si esprima sul ricorso presentato contro questa esclusione. Durante la seconda fase, però, i nodi sono venuti al pettine. Prete giudica importante che chi gestirà il terminal utilizzi appieno le infrastrutture che hanno visto un investimento di 38 milioni di euro fra 2000 e 2006 e altri 150 milioni per le opere attualmente in corso. Somme recentemente finite nel mirino della Corte dei Conti europea, che ha evidenziato alcuni investimenti improduttivi nei porti dell'Italia.

ALBERTO GHARA

# Bando per il molo polisettoriale Oggi il sì al consorzio Ulisse

*Unico "pretendente" per la concessione, si attende l'ufficialità*

L'iter è stato molto complesso. In giornata si conoscerà l'esito dell'esame dell'autorità portuale

di **Alessio PIGNATELLI**

Il countdown sta per terminare. In queste ore, probabilmente già oggi, l'Autorità Portuale di Taranto ufficializzerà il verdetto sul bando di gara per il Molo Polisettoriale. Più semplicemente, darà una risposta al Consorzio Ulisse per la concessione di parte della banchina vuota dopo l'abbandono di Tct.

Sull'esito vige il massimo riserbo da parte di chi sta valutando ma dall'Authority trapezia che sarà ufficializzato entro questo pomeriggio con una nota ufficiale. La commissione per la valutazione delle offerte del polisettoriale è composta dal commissario e prossimo presidente dell'Autorità Portuale di Taranto Sergio Prete (*qui a destra*), dal segretario generale Francesco Benincasa, dalla responsabile del settore "Sezione Gare e Contratti" dell'ufficio legale Angela Inverni e dal commissario dell'Authority di Manfredonia Gaetano Falcone.

L'iter è stato molto complesso. Si decise di procedere a una "Gara ad evidenza pubblica per l'assentimento di una o più concessioni afferenti il Compendio denominato Molo Polisettoriale" del Porto di Taranto mediante la procedura del dialogo competitivo. In sostanza, i passaggi erano separati e si dovevano produrre plichi per la parte amministrativa, per la proposta tecnica e per la relativa offerta economica.

L'offerta di Italcave fu bocciata a luglio in quanto ritenuta non coerente con quanto chiesto dall'Authority nel bando. Nello specifico, l'offerta fu esclusa dalla seconda fase e prevedeva l'occupazione in via esclusiva di 900 metri lineari di banchina e piazzali retrostan-

ti per la movimentazione dei medesimi traffici - petcoke, olio di palma, silicato di ferro - svolti da anni in altre zone

portuali "senza alcuna assunzione di nuovo personale e in particolare di quello del bacino della Tct", secondo l'Autorità Portuale.

La società Italcave fece ricorso contro questa decisione e

il Tar di Lecce si espresse poi a settembre: respinta la richiesta di sospensiva, i giudici amministrativi hanno fissato all'11 gennaio 2017 l'udienza di merito.

Il Consorzio Ulisse, costituito

da Ionian Shipping Consortium/Taranto Iniziative Produttive Srl/Tecnomec Engineering Srl, è rimasto in gioco fino all'ultimo step. Sicuramente, però, non è stata meno complessa la procedura in quanto il consorzio ha dovuto integrare documentazioni e buste. L'offerta iniziale è stata ampliata e oltre alla movimentazione dei container, portando a Taranto navi che ora scalano altri porti, prevedrebbe attività di logistica industriale movimentando impianti e componenti del settore oil e gas.

La procedura articolata ha determinato anche uno sfogo degli stessi rappresentanti contro la commissione. In una nota di qualche settimana fa affermavano che "il 12 ottobre il Consorzio Ulisse ha depositato, entro il termine richiesto, quella che, per onestà intellettuale, ritiene possa risultare l'ultima integrazione veramente plausibile all'interno del complesso bando comunitario".

Con una postilla al vetricolo: "Dopo più di otto mesi di approfondimenti, di ogni tipo ed

intensità, pur partecipando come unico concorrente, la compagine promotrice ritiene di aver fornito ogni possibile garanzia di serietà, coesione, sostenibilità, trasparenza, di disponibilità di risorse. I lunghi tempi della burocrazia purtroppo spesso mal si coniugano con le dinamiche e la velocità del mercato. Non ci nascondiamo che ulteriori ritardi comportino rischi, crediamo che l'illusoria attesa di improbabili intermediari di società estere ovvero colossi del comparto container, ormai tutti in estrema difficoltà finanziaria e sistemica, non riavvicinerebbe alcun traffico nel breve periodo". Un'attesa che, ormai, è agli sgoccioli.

## Terminato il "dialogo competitivo"

● Per la banchina è stata realizzata una gara ad evidenza pubblica per l'assentimento di una o più concessioni afferenti il Compendio denominato Molo Polisettoriale" del Porto di Taranto mediante la procedura del dialogo competitivo. Plichi per la parte amministrativa, per la proposta tecnica e l'offerta economica.

Verso l' accorpamento dell' **autorità portuale** con Gioia Tauro

## Salta la proroga di Messina

*L' Ap della città dello Stretto può gestire solo l' esistente nell' attesa dell' unione con l' ente calabrese. Incertezza sui lavoratori e sulla programmazione degli investimenti. In Sicilia sono previste solo due strutture*

Ancora non c' è nulla di ufficiale, ma l' ipotesi di una proroga di 36 mesi per l' **Autorità Portuale** di Messina prima dell' accorpamento con l' ente gemello di Gioia Tauro sembra essere sfumata.

A beneficiarne, sempre secondo indiscrezioni, sarà invece l' Authority di Salerno, molto probabilmente grazie ai buoni uffici del presidente della Regione Campania De Luca, che diversamente dall' omologo siciliano Rosario Crocetta avrebbe ottenuto quanto richiesto. Ma a creare problemi è anche il fatto che, in attesa della creazione dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto con sede a Gioia Tauro e alla quale faranno capo i porti di Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, Messina, Milazzo e Tremestieri, l' ente messinese può muoversi solo in regime di ordinaria amministrazione. Inoltre, il continuo procrastinare del ministro dei Trasporti Graziano Delrio rispetto alla creazione delle nuove Authority, mantiene in uno stato di incertezza anche il personale.

Si sa solo che i vertici saranno azzerati e che le mansioni saranno ridistribuite, ma nessuno ha ancora fissato le regole. «A settembre il ministero dei Trasporti ci ha comunicato che dobbiamo limitarci a gestire l' esistente», spiega il segretario generale dell' **Autorità Portuale** di Messina Francesco Di Sarcina, «mentre la programmazione è bloccata. Si va avanti quindi con la ristrutturazione del portale e di tre padiglioni della Cittadella Fieristica, il progetto per la ricostruzione del Teatro in Fiera è a **Palermo** per l' approvazione del Provveditorato opere pubbliche, ma per la gara poi si vedrà. Altro, oltre a garantire i servizi ordinari, non è possibile fare». L' unico a viaggiare ormai sulle proprie gambe è il piano regolatore del porto, per il quale si è in attesa della Vas, la valutazione ambientale strategica, e dell' approvazione della Regione Sicilia. Le Authority dovrebbero chiudere entro il 31 dicembre prossimo, ma tutto sembra indicare che la decisione sia tenuta a bagnomaria dal Governo Renzi, in attesa dei risultati del referendum costituzionale. Nel frattempo, gli uffici navigano a vista. Probabilmente, il fatto che il presidente della Regione Sicilia Rosario Crocetta abbia presentato l' istanza di rinvio non solo per l' **Autorità Portuale** di Messina-Milazzo, ma anche per le altre, compresa

## - segue

---

quella di Trapani che lo è stata solo dal 2003 al 2007, potrebbe avere inciso negativamente sulla richiesta di proroga.

Gli accorpamenti delle Authority dell' Isola prevedono due strutture. La prima sarà quella della Sicilia Occidentale, con Palermo sede di Autorità di Sistema Portuale, alla quale dovranno poi fare riferimento i porti di Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani. La seconda, invece, sarà quella della Sicilia Orientale, con sede a Catania e della quale farà parte anche il porto di Augusta.

Messina, come detto, farà parte dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, con sede nella calabrese Gioia Tauro. I sostenitori del no al nuovo ente, si basano soprattutto sul timore per la mole di debiti del porto di Gioia Tauro, che anche se è un hub internazionale, sconta la politica di sconti altissimi attuata negli anni per riuscire a sopravvivere nonostante i concorrenti nordafricani. Il porto gioiese movimentava 31.583.269 tonnellate di merci l' anno, con un gettito Iva di appena 39 milioni 201.332 euro, mentre grazie all' ultima Finanziaria Gioia Tauro ha azzerato i costi delle tasse di ancoraggio, cancellando entrate per 8 milioni 200 mila euro. Una gestione, quella dell' hub calabrese, che fa seriamente temere per l' assorbimento del sistema portuale di Messina-Milazzo, che ha un attivo di oltre 8 milioni di euro, serve solo per tentare di salvare il terminal di Gioia Tauro.

(riproduzione riservata)

*ELISABETTA RAFFA*

Messina -Milazzo Il ministro Delrio potrebbe concederla su espressa richiesta del premier

## Porti, proroga «di scopo»?

*A Giostra un colpo di pistola a piombini contro un autobus dell' Atm Prime conseguenze del blitz al Comune*

La si può chiamare proroga «di scopo», mutuando l' espressione dalla definizione di quel governo «di scopo» che qualcuno vorrebbe s' insediasse al posto di Matteo Renzi nel caso di una vittoria dei "No" al referendum costituzionale del prossimo 4 dicembre. Il ministro Graziano Delrio, su espressa richiesta dello stesso premier, potrebbe alla fine concedere la deroga per il mantenimento dell' autonomia finanziaria e amministrativa dell' **Autorità portuale** per il periodo necessario a portare a compimento quegli atti e quei passaggi indicati nel documento allegato alla richiesta di proroga presentata dal presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta. E se le vicende dei porti tengono banco, si riaccendono purtroppo i riflettori su episodi inquietanti riguardanti il sistema di trasporto pubblico.

Ieri, a Giostra, si è registrato un grave atto vandalico ai danni di un autobus dell' Atm. Uno sconosciuto ha esplosivo un colpo di pistola caricata a piombini contro la linea 71, diretta al Cavallotti. Mandato in frantumi il vetro di una porta. Nessun ferito. Pagg. 24 e 25.

## Concentrarsi sui progetti e sulle opere da realizzare

Non ci si può continuare a sfiancare con l'estenuante litania "proroga si proroga no". Non crediamo che il Governo, soprattutto alla vigilia di un appuntamento forse decisivo quale il referendum del 4 dicembre, voglia penalizzare un territorio di rilevanza strategica quale quello che comprende i porti di Messina e di Milazzo e tutte le aree che ricadono nelle competenze dell'**Autorità portuale**. E, dunque, siamo certi che si troverà una soluzione in grado di tutelare gli interessi di Messina e Milazzo pur nell'ambito di una riforma che, contanti aspetti poco convincenti, è stata ideata per rafforzare la competitività dei sistemi **portuali** italiani. I risultati sono tutti da vedere, i dubbi crescono, la differenza tra "porti di serie A" e "porti di serie B" sembra eclatante, la visione della riforma appare dettata da logiche "nordiste" e molto vicine a interessi di società e di **armatori** di precise aree del Paese (Genova, Trieste - Venezia). Ma proprio per questo, oggi più che mai, occorre concentrarsi sui progetti e sulle opere da realizzare per rafforzare la dotazione infrastrutturale dei nostri porti e per tutelarne l'importanza e le ricadute benefiche sul territorio.3(l.d.  
)

politica

## Lunedì via alla demolizione dell' ex inceneritore. Tre associazioni sollecitano le bonifiche

Entro fine anno l' approvazione definitiva del Piano regolatore portuale, frutto del Patto per la Falce firmato a gennaio. A giugno la demolizione dell' ex Smeb, a settembre l' inaugurazione del parco Don Blasco, a ottobre la convenzione tra Autorità Portuale e Università per le bonifiche. E lunedì, finalmente, il via alla demolizione dell' ex inceneritore. Il 2016 è stato un anno proficuo per la Zona Falcata, dopo decenni di immobilismo . L' inceneritore è uno dei simboli della miopia di chi lo ha pensato in un' area ricca di bellezze storiche, culturali e ambientali. Tra cinque mesi (la ditta avrà 145 giorni di tempo per l' esecuzione dei lavori) non vedremo più quello scempio a deturpare la Zona Falcata, pur se tanti altri ne restano. Anche in questo caso, come sempre, le traversie non sono mancate. I lavori sono stati aggiudicati alla ditta Messina Sud di Mili San Marco ben due anni fa, il 14 ottobre 2014, poi è iniziata la consueta contesa giudiziaria che si è chiusa il 26 febbraio di quest' anno con la sentenza del Cga, che ha respinto il ricorso avanzato dalla seconda classificata, la Cosiam di Gela. Eppure ci sono voluti ancora altri 8 mesi prima di arrivare all' avvio dei lavori, per perfezionare il progetto. Ora, finalmente, il contratto è stato firmato ed è tutto pronto. I lavori consisteranno nella demolizione e lo smaltimento delle strutture esistenti; il ripristino dell' attuale piano di campagna attraverso il colmamento dei vuoti presenti creatisi a seguito degli interventi di smantellamento; il monitoraggio dell' attività. L' importo dell' appalto è di 410mila euro, di cui 326mila soggetti a ribasso ed i restanti per costo del personale e oneri di sicurezza, e la Messina Sud se lo è aggiudicato offrendo un ribasso del 33,1027 %. Una volta demolito l' inceneritore, anche quest' area andrà bonificata. E' importante, in tal senso, la convenzione firmata 17 giorni fa da Autorità Portuale e Università . Le bonifiche di tutta la Zona Falcata, infatti, sono propedeutiche all' attuazione di quanto previsto dal Piano regolatore portuale. L' accordo prevede due fasi, la prima di indagine sul livello di inquinamento del suolo, del sottosuolo e delle acque sotterranee, e la seconda per gli interventi. Le indagini, fondi a carico dell' Autorità Portuale, inizieranno presto. Vento dello Stretto, Fare Verde e Zda , da sempre in pressing per accelerare la riqualificazione della Zona Falcata, plaudono all' avvio della demolizione dell' inceneritore ma - sottolinea il consigliere

## - segue

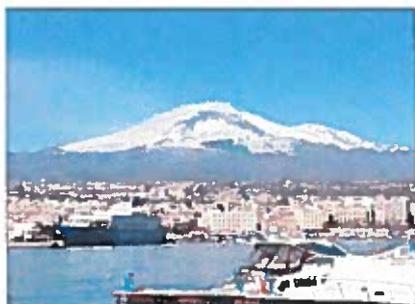
---

comunale Piero Adamo - "non è prevista la bonifica della vasca sottostante né delle aree intorno. La Regione deve pensare subito alla bonifica di tutta la Zona Falcata, altrimenti si corre il rischio di dover aspettare altri lunghi anni, come accaduto finora. Bene l' accordo tra Autorità Portuale e Università per le indagini sull' inquinamento ma, se non seguono gli interventi, rischia di restare solo uno studio su carta". La Zona Falcata è nel Piano regionale delle bonifiche e da Palermo sono stati promessi 30 milioni, una volta che ci saranno i progetti esecutivi successivi alle caratterizzazioni . E ci sono anche altri aspetti. "Il Comune non ha ancora rinunciato, come invece aveva promesso, al contenzioso sulle aree - prosegue Adamo -, tanto che è prevista un' udienza nel prossimo mese di gennaio. Non vorremmo che poi si creassero problemi amministrativi perché l' Autorità Portuale spende soldi su un' area la cui competenza non è definita". Focus anche sul tema archeologico . "Abbiamo fatto una ricognizione - dice Ciccio Rizzo, presidente di Fare Verde - e trasmetteremo i dati alla Soprintendenza per la tutela delle aree, compresi i rilievi fatti alla Cittadella nel corso dei lavori preliminari per la demolizione dell' inceneritore. Il sottosuolo è inquinato, soprattutto nella spiaggia antistante. L' obiettivo è quello di realizzare, insieme alla Soprintendenza, altre mostre come quella fatta di recente a Villa Pace". Dalla Zona Falcata all' Autorità Portuale, perché la proroga richiesta sembra sarà accordata solo a Salerno . "Ora si svegliano tutti - afferma il presidente di Vento dello Stretto, Ferdinando Croce -, noi avevamo paventato lo scippo già ad agosto 2014 e in questi due anni non è stato fatto nulla per evitarlo. Insisteremo per salvare l' unico ente cittadino in attivo". Aspre critiche da parte di Adamo al presidente Crocetta . "Ha chiesto la proroga anche per Trapani, che non esiste, diventando poco credibile. Messina ha i numeri per ottenere la proroga ed è stata messa nel calderone con altre. Pd e Dr chiedono un Consiglio straordinario con Crocetta e la deputazione ma il Consiglio si era già espresso sul tema, parlo direttamente coi loro referenti politici Crocetta e Renzi". (Marco Ipsale)

MARCO IPSALE

## Porti: a Catania abbattuta cinta muraria che chiudeva area

Si potrà accedere a piedi o in bici



(ANSA) - CATANIA, 7 NOV - Da sabato scorso il porto di Catania è più fruibile ai cittadini con l'abbattimento della cinta muraria, una sessantina di metri, a ridosso degli archi della marina. E' stato così ufficialmente aperto l'accesso allo scalo dopo l'eliminazione del muro di cinta che lo separava dalla via Dusmet e la creazione di aiuole e muretti bassi interrotti da spazi che consentono il passaggio dei pedoni.

I lavori di riqualificazione, cominciati all'inizio di ottobre con il taglio del nastro a cui hanno preso parte il sindaco di Catania Enzo Bianco e il commissario straordinario dell'Autorità Portuale ammiraglio Nunzio Martello, sono stati completati. A questa parte del porto, un'area antistante l'edificio della Capitaneria di Porto di Catania, si potrà accedere a piedi o in bici, un pass è previsto soltanto per le auto delle forze dell'ordine.

## Migranti, in arrivo a Palermo nave con mille profughi, a bordo anche dieci cadaveri - Cronaca - L'Unione Sarda.it

Approderà questa mattina al porto di Palermo la nave Dattilo della Marina Militare con a bordo oltre mille migranti soccorsi nei giorni scorsi nel Canale di Sicilia. A bordo ci sono anche 10 salme. Si tratta di profughi morti durante la traversata. Ad Augusta è invece sbarcata la nave spagnola Navarra, con a bordo altri 600 profughi.

**PORTO MARGHERA** Il presidente Luca Zaia ha scritto ancora ai ministri competenti **SERVONO SOLDI** Riconoscere l'area di crisi complessa e finire le bonifiche

## La Regione bacchetta Roma

Eilsio Trevisan

MESTRE

È colpa di Roma se Porto Marghera è stata buttata fuori dall'elenco delle aree di crisi industriale complessa e quindi non ha ottenuto la proroga dei finanziamenti per pagare la cassa integrazione e parte dei sussidi di disoccupazione alle centinaia di lavoratori coinvolti. Lo ha ribadito il governatore del Veneto, Luca Zaia, mentre spediva nella Capitale, ai ministri dello Sviluppo economico Carlo Calenda e dell'Ambiente Gian Luca Galletti il rinnovo formale della richiesta di riconoscimento. Il presidente della Regione ha così dato seguito alla decisione presa unanimemente dal Tavolo permanente per Porto Marghera convocato lo scorso 23 ottobre dopo sei anni di silenzio.

«La Regione non è stata portata a conoscenza nemmeno del venir meno delle disposizioni relative al decreto che aveva qualificato nel 2011 Porto Marghera come area di crisi industriale complessa» ha affermato ancora Zaia che



a Roma, comunque, ha mandato un messaggio più ampio sostenendo che va affrontata l'intera problematica della riconversione e riqualificazione industriale di Porto Marghera e delle aree limitrofe, e quindi non si tratta solo della qualifica di area di crisi complessa: «È infatti ineludibile che il Governo si impegni a sostenere finanziariamente - accanto alle opere di regolazione delle maree

**LA ZONA INDUSTRIALE** Porto Marghera occupa 2 mila ettari di terreni, molti dei quali da bonificare per poterli riutilizzare

Zaia, sta facendo la sua parte accollandosi «i gravosi impegni con il "Progetto integrato Fusina", con l'Accordo di Programma "Moranzani" e con l'Accordo di Programma sottoscritto con il ministero dello Sviluppo Economico il 9 gennaio 2015» che deve portare a Marghera 152 milioni di euro per sistemare le infrastrutture.

E una volta trovati i soldi, completate le bonifiche e rese disponibili le aree, che cosa diventerà quella che era una delle più grandi zone industriali d'Europa?

«Un'area ecologicamente attrezzata - annuncia il Governatore -, presupposto fondamentale per promuovere la ripresa e lo sviluppo sostenibile dell'intera Porto Marghera e per avviare un processo di recupero produttivo di rilevanza nazionale, come ampiamente auspicato dalle istituzioni locali e dai rappresentanti delle istanze economiche e sociali del Veneto». Dal trattamento dei rifiuti, insomma, salterà fuori l'oro della rinascita.

alle bocche della Laguna - la conclusione degli interventi di messa in sicurezza e di qualificazione ambientale della Zona Industriale di Marghera»

Roma, insomma, deve trovare i 250 milioni di euro che mancano al completamento dei marginamenti dei canali industriali come ha concluso anche la Commissione bicamerale d'inchiesta sulle ecomafie. La Regione, continua

## PORTO MARGHERA

### Zaia: «Serve status area complessa»

Marghera deve essere riconosciuta come area di crisi industriale complessa: a chiederlo, formalmente, al ministro dello Sviluppo Economico, Carlo Calenda, e a quello dell'Ambiente, Gian Luca Galletti, il presidente del Veneto, Luca Zaia. La Regione, infatti, nel contesto dell'esame delle aree di crisi non complessa, ha preso in esame anche la situazione della classificazione di Porto Marghera, un dato che è stato posto recentemente alla massima attenzione nella riunione del 24 ottobre scorso del Tavolo Permanente sull'area. In ogni caso - dice Zaia ai ministri cal governo - la questione relativa alla riconversione e riqualificazione industriale di Porto Marghera e delle aree limitrofe va tenuta nella massima considerazione a 360 gradi. «È infatti includibile - aggiunge - che il Governo si impegni a sostenere finanziariamente - accanto alle opere di regolazione delle maree alle bocche della Laguna - la conclusione degli interventi di messa in sicurezza e di qualificazione ambientale della Zona Industriale di Marghera, come ampiamente sottolineato anche dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati, accompagnando così i gravosi impegni che questa Regione ha in corso con il «Progetto integrato Fusina» con l'Accordo di Programma «Moranzani» e con l'Accordo di Programma sottoscritto con il Ministero dello Sviluppo Economico il 9 gennaio 2015». L'obiettivo, conclude Zaia, è «rendere Porto Marghera un'area ecologicamente attrezzata, presupposto fondamentale per promuoverne la ripresa e lo sviluppo sostenibile e per avviare un processo di recupero produttivo di rilevanza nazionale, come ampiamente auspicato dalle istituzioni locali».

# Informatore Navale

---

## Riad chiama Livorno: per il porto si aprono nuove frontiere. Lo scalo labronico si presenta in Arabia Saudita



Livorno, 7 novembre 2016 – Un'occasione da non perdere per cercare di aprire delle corsie privilegiate di cooperazione con la comunità economica e marittimo-portuale dell'Arabia Saudita. È racchiuso tutto qui il senso della partecipazione dell'Autorità Portuale di Livorno alla dodicesima edizione del Trans Middle East Event, la manifestazione dedicata esclusivamente ai traffici marittimi con il Medio Oriente che si è tenuta pochi giorni fa nel porto saudita di Gedda.

«Per la prima volta il porto di Livorno si è presentato ufficialmente in Arabia Saudita: si è trattato di un percorso piuttosto complesso che è stato possibile completare solo grazie all'espressa volontà da parte araba di voler incontrare alcuni specifici porti. Basti pensare che oltre a Livorno era presente solo il porto di Barcellona tra gli scali occidentali» ha detto Francesco Ghio della Direzione Promozione e Studi.

Il porto di Gedda movimentava oltre 4 milioni di teus all'anno, fatto che lo colloca tra i primi 35 porti containerizzati del mondo. Le infrastrutture intermodali sono pressoché assenti ma la collocazione di Gedda lungo la via di Suez rende questo scalo strategicamente significativo.

L'attività promozionale, in questi casi, ha assunto una particolare connotazione: «Si è trattato di un primo passo verso una realtà poco conosciuta – ha spiegato il responsabile in APL dell'Ufficio Promozione, Roberto Lippi –, abbiamo avuto modo di incontrare sia il direttore del porto di Gedda, il comandante Abdullah bin Awad Al Zamii, che il presidente dell'Autorità dei porti sauditi, S.E. Nabil Mohammed Al Amudi, espressamente giunto da Riad: due opportunità esclusive che ci hanno consentito di approfondire la reciproca conoscenza, di illustrare con maggiori particolari il porto di Livorno e di offrire allo scalo labronico una posizione privilegiata per future collaborazioni».

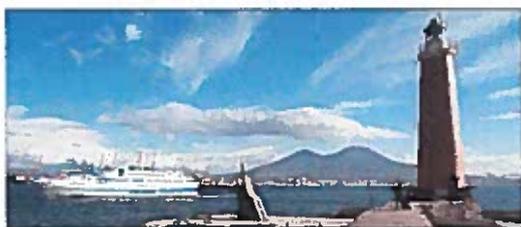
Particolare interesse ha suscitato il progetto relativo alla Piattaforma Europa, specialmente da parte di Iain Rawlinson, direttore commerciale di Gulfainer, uno dei maggiori terminal operators privati con sede negli Emirati Arabi Uniti ed interessi in tutto il mondo. «Rawlinson – ha riportato Ghio – si è mostrato molto interessato al progetto rivelando come Gulfainer sia alla ricerca di nuovi sviluppi per le proprie attività ed ha chiesto maggiori informazioni sulla Piattaforma Europa meravigliandosi che un simile progetto non avesse avuto un'adeguata presentazione nei principali centri dello shipping mondiale e rammaricandosi che ciò abbia impedito di venire a conoscenza prima».

## **PORTOFERRAIO** PROPOSTA DI LEGAMBIENTE «Tassa di sbarco anticrisi»

– PORTOFERRAIO –  
UTILIZZARE il contributo di sbarco per risolvere, attraverso il miglioramento dei servizi, le criticità che si manifestano nei mesi di luglio e agosto quando l'aumento delle presenze turistiche del picco estivo genera un impatto «non sostenibile» sul territorio. E' quanto torna a chiedere Legambiente Arcipelago Toscana intervenendo nel dibattito sull'utilizzo degli introiti del contributo. «Per legge – dice il Cigno Verde – il gettito è «destinato a finanziare interventi di raccolta e di smaltimento dei rifiuti, gli interventi di recupero e salvaguardia ambien-

tale nonché interventi in materia di turismo, cultura, polizia locale e mobilità nelle isole minori». Per favorire forme diffuse di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche e promuovere la partecipazione al dibattito pubblico sull'utilizzo del gettito del contributo di sbarco, abbiamo chiesto ai comuni di pubblicare tra l'altro i documenti di indirizzo sull'utilizzo, l'entità del gettito e la sua effettiva destinazione suddivisa per gli obiettivi previsti dalla legge, i risultati attesi e quelli ottenuti. Ad oggi sono arrivate solo risposte parziali e che non riguardano gli impegni e i progetti di tutti i comuni».

## Napoli, il San Vincenzo attende i finanziamenti



di Paolo Bosso

In un primo tempo, verso la fine degli anni '90, sarebbe dovuto diventare una piccola stazione marittima per navi da crociera e grandi yacht. Poi museo del mare, ipotesi ora abbandonata. Sull'onda del "lungomare liberato" di via Caracciolo avrebbe dovuto liberarsi prima di tutto del presidio della Marina militare alla radice. Poi, a partire dal 2012, in concomitanza all'allontanamento della Nato e allo spostamento proprio a via Acton del comando logistico Sud dell'Esercito, sono arrivati gli urbanisti napoletani e gli psicologi di comunità della Federico II e la dialettica delle parti si è rovesciata: ora la Marina militare è memoria storica che va valorizzata, essendo l'unica ad essersi presa cura della struttura. Questo è il molo San Vincenzo di Napoli, la lunga e larga banchina borbonica nel cuore della città che attende da decenni di essere aperta al pubblico. Alla radice un presidio della Marina militare che la rende inaccessibile, il resto è demanio pubblico gestito da un'Autorità portuale **uscita da poco da un commissariamento lungo oltre tre anni**, che se aggiungiamo i «quattro anni di presidenza debole» precedenti, come li definisce il presidente del Propeller Clubs e agente marittimo Umberto Masucci, diventano un decennio di noncuranza di un molo storico bellissimo, unico, abbandonato, sprecato.

«La Marina è pronta a ridimensionare la sua presenza, coesistendo con il pubblico. Da parte nostra c'è tutta la volontà di aprire il passaggio», rassicura Raffaele Caruso, comandante logistico a Napoli della Marina militare, nel corso di un convegno ("La città che cambia. Molo San Vincenzo: la possibile integrazione porto-città") tenutosi proprio di fronte il San Vincenzo, al Maschio Angioino, organizzato dall'associazione culturale Vivonapoli. «Mi sembra di capire che non ci sono ostacoli all'apertura», risponde il sindaco di Napoli Luigi De Magistris. «Recentemente – continua - ho avuto dal ministro della Difesa e dal sottosegretario Gioacchino Alfano l'impegno ad occuparsi del San Vincenzo. Vedo una convivenza tra la Marina e i cittadini, almeno in una fase iniziale».

Ora che è stata risolta la "questione di metodo", quella della mediazione tra le parti (il San Vincenzo è diviso tra la Marina militare, che presidia l'accesso alla radice forte del comando logistico Sud dell'esercito, e l'Autorità portuale/Capitaneria che ne gestisce il demanio), ora che la Marina non è più il bastione da espugnare, o peggio sgomberare, e si mostra addirittura aperta a far transitare il pubblico, cosa manca? «I finanziamenti europei, che non penso siano difficili da trovare», risponde il sindaco. I soldi, insomma, quei capitali con cui poter dragare gli accessi, ristrutturare la scarpata, avviare attività culturali, istituire quel polo di attracco per le navi passeggeri tanto desiderato dalla community portuale, per creare infine una passeggiata in mezzo al mare, prosieguo della lunga zona pedonale di via Caracciolo. E come far entrare le persone se l'accesso resta militarmente presidiato? «Stiamo pensando diverse soluzioni. La più fattibile al momento è quella di transitare con un sistema di trasporto pubblico, o con un servizio taxi dedicato, per far scendere le persone oltre le palazzine della Marina», spiega Massimo Clemente, urbanista dirigente di ricerca al Cnr e fondatore di Friends of molo San Vincenzo, associazione nata **poco più di un anno fa**. Un'altra soluzione che bypassa il presidio, sponsorizzata dal Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli del porto di Napoli, è quella del traghetto: le persone si imbarcherebbero dal Beverello per sbarcare oltre la zona militare, direttamente sulla banchina che nella parte che affaccia all'interno è intervallata da archi in pietra risalenti ai Borboni.

## - segue

---

Il molo San Vincenzo è ancora chiuso al pubblico, inaccessibile (nel 2011 [realizzai in video un servizio giornalistico](#) in occasione della prima maratonina del Propeller Clubs: a distanza di cinque anni le dichiarazioni e i buoni propositi sono rimasti inalterati, ndr). Andrebbe riqualificato e invece giace lì, uno spreco di demanio pubblico composto da oltre due chilometri di una larga banchina borbonica che parte dal centro di Napoli, a due passi dal Circolo Canottieri, dal Palazzo Reale, dal Maschio Angioino, da Piazza Municipio, e finisce in mezzo al mare, di fronte la Stazione marittima di Cesare Bazzani. «Ti giri verso la terraferma e vedi la Tavola Strozzi dal vivo. Il molo San Vincenzo potrebbe diventare un'highline di Manhattan in salsa borbonica», commenta Umberto Masucci, presidente del Propeller Clubs e primo promotore del San Vincenzo da quando il 21 aprile del 1998, allora presidente degli agenti marittimi napoletani, avviò una ristrutturazione da 20 miliardi di lire per rinforzare gli ormeggi e ristabilire una banchina che stava sprofondando. Il sogno degli imprenditori portuali era aggiungere altri attracchi alle crociere, che da allora in avanti sarebbero esplose. Ma poi non si è fatto più niente: il molo resta, pur se solo alla radice, un presidio militare. Il resto è un'estenuante confronto tra Autorità portuale/Capitaneria, Marina militare e imprenditori rappresentati prima dagli agenti marittimi, poi dal Propeller Clubs. Oggi si sono aggiunti anche gli urbanisti di Ania e un'associazione ad hoc, Friends of molo San Vincenzo, che ha avuto il merito di impostare un metodo più costruttivo rispetto a quello "oppositivo" verso la Marina che negli anni non ha fatto altro che irrigidire le parti. «Un'urbanistica né dall'alto né dal basso. Nient'altro che un'urbanistica. Un metodo di confronto orizzontale tra gli stakeholder», spiega Clemente. Il San Vincenzo è talmente grande e così centrale che si potrebbe fare di tutto, accontentando cittadinanza e imprenditori, realizzando attività commerciali e spazi per eventi culturali. Il tutto in uno scenario suggestivo, una passeggiata che porta in mezzo al mare dando la sensazione di trovarsi nel Golfo. Ti giri e vedi la città dal mare. Il presidio militare, rassicurano promotori e istituzioni, non è un problema. «Possiamo convivere, rappresentiamo i custodi di questo molo, la sua memoria storica. Finalmente è finito quel clima di diffidenza verso di noi. C'è, fondamentalmente, un fattore finanziario da affrontare, sarà questo a determinare i tempi dell'apertura», conclude Caruso. Prossimo appuntamento il 4 dicembre, per la consueta maratonina amatoriale organizzata dal Propeller Clubs, uno dei pochi eventi di apertura al pubblico del molo San Vincenzo.

LA FINE DEI LAVORI SAREBBE PREVISTA ENTRO LA FINE DEL 2021, MA IL PROGETTO RISALE AL 2002

## A rischio il maxi-porto di Calais

*Brexit e questione migranti rallentano il progetto*

L'espansione del porto di Boulogne-Calais, uno degli snodi fondamentali per lo scambio di merci tra l'Europa continentale e il Regno Unito, sembra essere fortemente condizionata dallo smantellamento della cosiddetta "giungla", il campo rifugiati sorto nelle vicinanze del porto che ospita circa 10 mila profughi in attesa di raggiungere le coste inglesi. L'area oggi è stata in effetti sgomberata, ma i flussi di migranti in arrivo dal Sud e in circolazione nella Francia fanno pensare che a breve ci sarà una nuova occupazione dell'area, con persone disposte al tutto per tutto per tentare il passaggio nella Manica e dunque pesanti conseguenze per la sicurezza di un ipotetico cantiere.

L'altro elemento che pesa sull'opera è l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea: del progetto si parla dal 2002, ma la conferma delle opere è arrivata nel l'estate 2015. Tempi burocratici che hanno spinto un'opera pensata 15 anni fa nell'epoca della Brexit, che pone interrogativi sul futuro dei rapporti commerciali tra l'Europa e Regno Unito, e dunque sull'opportunità di scommettere su nuove infrastrutture a servizio di un Paese che sta a via a uscire dai confini comunitari.

Il porto di Calais è il maggiore

porto passeggeri d'Europa con 10 milioni di persone l'anno che si imbarcano sui traghetti il secondo porto per traghetti tutto merci più grande del continente, con circa due milioni di camion movimentati tra Francia e Regno Unito. Lo scorso anno lo scudo portuale ha movimentato 41,5 tonnellate di merce. Secondo l'inglese Fta (Freight Transport Association) il valore del commercio britannico che transita attraverso il porto francese si attesta su una cifra superiore ai 100 miliardi di euro. Negli ultimi due anni inoltre il traffico sul Canale della Manica è cresciuto del 20%.

"Calais 2015" è un progetto del valore di 683 milioni di euro, che una volta attivate le nuove banchine per traghetti ro-ro nel 2021, raddoppierà la capacità del porto. Un progetto in linea con quelle che sono le aspettative legate al Canale della Manica, dove il traffico merci - settore automobilistico in prima linea - crescerà del 40% entro il 2030.

Il Porto di Calais sarà uno dei più grandi progetti infrastrutturali d'Europa: includerà la costruzione di una barriera protettiva di tre chilometri, un nuovo molo con un'estensione di 90 ettari e una moderna e sicura area di parcheggio per veicoli con merci pesanti.

**Elsa Villa**



## Traffici in calo del 26% a Fiume

Fiume - Nei primi nove mesi dell'anno il porto di Fiume ha registrato un calo della movimentazione complessiva del 26%, a fronte del +5% registrato dal vicino scalo di Capodistria. **Le rinfuse sono scese del 39% a 723 mila tonnellate**

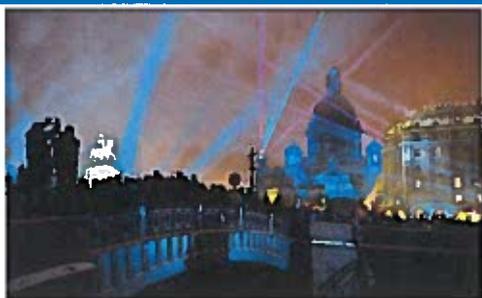
**Fiume - Nei primi nove mesi dell'anno il porto di Fiume ha registrato un calo** della movimentazione complessiva del 26%, a fronte del +5% registrato dal vicino scalo di Capodistria.

**Le rinfuse sono scese del 39% a 723 mila tonnellate**, in calo anche legnami (-17%), carichi generali (-6%), passeggeri (-2%); crescono però container (+14%) e carichi liquidi (+7%).

**I sindacati chiedono le dimissioni di Vedran Devcic**, direttore generale dell'ente di gestione portuale, la società Luka Rijeka, accusandolo di essere un dirigente inadeguato, e di ricoprire il suo ruolo esclusivamente per questioni politiche.

## The Medi Telegraph

---



# San Pietroburgo, in nove mesi 417 mila teu

San Pietroburgo - Il Container Terminal St Petersburg (Ctsp) in Russia, membro della holding Ucl, ha movimentato 417.600 teu nei primi nove mesi dell'anno. Si tratta di un aumento di volumi pari a una volta e mezzo quelli raggiunti l'anno scorso

**San Pietroburgo - Il Container Terminal St Petersburg (Ctsp) in Russia**, membro della holding Ucl, ha movimentato 417.600 teu nei primi nove mesi dell'anno. Si tratta di un aumento di volumi pari a una volta e mezzo quelli raggiunti l'anno scorso. L'import è cresciuto del 44% (191 mila teu) di cui 37.700 reefer. L'export è aumentato quasi del 60% a 226 mila teu.

## India, nei porti volumi ancora in salita

**I**l traffico nei principali porti indiani gestiti dallo Stato, è cresciuto del 6,3% su base annuale nei sette mesi da aprile a ottobre. L'Indian Ports Association ha mostrato che negli scali c'è stato un aumento a 370 milioni di tonnellate, rispetto ai 348,2 milioni di tonnellate dello stesso periodo dell'anno scorso. I container sono passati da 4,8 milioni a 4,9 milioni di teu con Jupi che continua ad essere lo scalo più utilizzato del paese anche se i volumi sono sostanzialmente rimasti a 2,6 milioni di teu, mentre i volumi di Chennai sono calati a 875 mila teu dai 934 mila teu.

**LIVORNO** NELLA TRATTA PORTO-INTERPORTO CON 50 AZIENDE HI-TECH

## L'auto del futuro testata sulle nostre strade

**L'AUTO** del futuro sarà testata sulle strade di Livorno. Inizia infatti dalla nostra città il lavoro per «Plugtest2016», la prima sperimentazione europea dell'auto del futuro. Fino al 17 novembre si terranno lungo il sistema infrastrutturale composto da Porto di Livorno e superstrada Fi-Pi-Li i primi test europei su strada di un innovativo modo di controllare la mobilità, attraverso sensori su veicoli e infrastrutture capaci di 'dialogare' tra loro. Ieri **All'Autorità Portuale** sono iniziati i lavori per

**- LIVORNO -** l'allestimento di 50 postazioni delle aziende hi-tech mondiali che partecipano alla sperimentazione (tra cui Siemens, NEC, Cohda Wireless, NXP Philips, Hitachi, Kapsch). Da domani inizieranno le simulazioni in laboratorio, mentre da venerdì partiranno i test su strada. Obiettivo è verificare la convergenza e l'interoperabilità tra i sistemi IoT (internet of things) e Its (intelligent transport system), cioè l'effettiva capacità di operare insieme in condizioni reali di sistemi innovativi di con-

trollo del traffico prodotti da diverse aziende e rimasti nell'ambito di simulazioni e laboratori. La Toscana è stata scelta per ospitare questi test dall'European Telecommunications Standards Institute e da Ertico (partnership di oltre 100 aziende e istituzioni che si occupano di Its) data sia la presenza di due importanti infrastrutture come Fi-Pi-Li e Porto di Livorno, sia la disponibilità e la collaborazione logistica offerte dalla Regione Toscana, **dall'Autorità Portuale** di Livorno e dal consorzio nazionale interuniversitario per le telecomunicazioni.