

INDICE



Primo piano:

• **Riforma dei porti**

(Informazioni Marittime, Corriere Marittimo, La Nazione LI, Il Tirreno, Il Messaggero Marittimo)

Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste Molo VII: MSC e To Delta comproprietari al 50%..."

(Corriere Marittimo, L'Avvisatore Marittimo)

Venezia:

"...Vtp rafforza la comunicazione "Con Venezia"..."

(Informazioni Marittime)

Genova:

"...Il no al referendum e il Porto di Delrio..." (La Repubblica GE)

"...Signorini, dal Vte il primo stop: «Vado? Un'opera ingiustificata»..."

(Il Secolo XIX, The MediTelegraph, L'Avvisatore Marittimo)

"...Nuova Authority rinnovati i revisori dei conti..." (Il Secolo XIX)

"...Il neo presidente dell'AdSP Signorini all'Assemblea di Confindustria..." (Il Natilus)

"...A Prà sono arrivate altre quattro gru destinate alle magaships..."

(Il Secolo XIX, Ansa)

"...«Concessioni in porto? Prima la verifica dei piani industriali»..."

(The MediTelegraph)

Ravenna:

"...Ravenna: approvato all'unanimità ordine del giorno su potenziamento del servizio doganale del porto..." (Ferpress)

Livorno:

"...Inaugurazione "Darsena Ovest"..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Direttissima Fs con le banchine: lunedì il via con Delrio e governatore..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Scatti di solidarietà con Port Mobility..." (Civonline)

Napoli:

"...«Porto, subito fuori chi boicotta»..." (Il Mattino)

"...Cambiare passo con parole nuove e fatti concreti..." (Il Mattino)

"...Porto, la fabbrica di Napoli. Il convegno del "Sabato delle idee"..."
(Informazioni Marittime)



INDICE



Salerno:

"...Salerno, il nodo accorpamento sulla moratoria decide il premier..."

(Il Mattino)

Cagliari:

"...Cagliari, il terminal crociere apre le porte ai migranti..."

(The MediTelegraph)

Augusta:

"...Accorpamento enti camerali il governatore prende tempo..."

(La Sicilia)

Palermo:

"...Porti: Gnv, hub palermitano ha importanza strategica..." (Ansa)

Informazioni Marittime

La riforma portuale e i benefici per la Sardegna



L'associazione Elsa Cagliari ha organizzato una conferenza dal titolo "La riforma delle Autorità portuali e i benefici per la portualità sarda". Si terrà il 21 dicembre alle ore 16.30 presso l'aula magna dell'ex Facoltà di Giurisprudenza di Cagliari.

L'incontro è diretto ad analizzare la riforma della legge 84/1994. Con l'aiuto di alcuni tecnici del settore si andrà ad approfondire dapprima il testo della riforma e in quali aspetti ha modificato la precedente disciplina e poi, nella pratica, le prospettive di sviluppo del porto di Cagliari e del suo Comune alla luce della riforma.

Partecipazioni previste **Federico Serratore** ed **Enrico Schintu** (studio legale Serratore)- Introduzione sulla portualità italiana ed europea
Massimiliano Piras, professore ordinario di Diritto della navigazione presso l'Università degli Studi di Cagliari - La disciplina della legge 84/1994 e la riforma
Roberto Isidori, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Cagliari - Il porto di Cagliari e strategie di sviluppo nei prossimi anni
Luisa Anna Marras, vicesindaco e Assessore alle Politiche della Casa e Mobilità del Comune di Cagliari - Strategie di sviluppo in cooperazione con il Comune di Cagliari

Stefano Corsini presidente del porto di Livorno?

ROMA- Secondo voci ufficiose il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, avrebbe individuato nella persona di Stefano Corsini il prossimo presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Livorno e Piombino. La notizia che attende una conferma ufficiale, sarebbe rimbalzata dagli ambienti ministeriali alle banchine del porto labronico. Se Delrio fosse già pervenuto alla nomina questa dovrà essere poi approvata dal Consiglio dei ministri e dunque avere l'avallo del premier Gentiloni.

Stefano Corsini, 58 anni, ingegnere marittimo con esperienza ai servizi tecnici nazionali, oggi dirigente del CIPE, Comitato interministeriale per la programmazione economica della presidenza del Consiglio dei ministri, è quindi un manager di esperienza, non un politico. Nel mese di novembre il nome di Corsini era già uscito come possibile presidente dell'Autorità portuale con sede a Venezia, tuttavia non era seguita alcuna nomina.

PORTO VOCI DI INTESA FRA ROSSI E DELRIO. MA SLITTA A LUNEDÌ L'INAUGURAZIONE DEL RACCORDO

Authority, ora spunta il nome di Stefano Corsini

LIVORNO
PER I PIÙ, il capo-presidente della Authority portuale di sistema è diventato un tormentone che mortifica sia chi lavora sullo scalo, sia chi era stato esposto come prescelto dal territorio. Ed è finito nel tritacarne. È il caso dei due candidati livornesi, Luca Becce e Luciano Guerrieri: sull'altalena dei "mi piace", con le faccine degli Emoticon che mano a mano sono passate dal sorridente al deluso. Fino a ieri, il gossip dava piazzato, anzi praticamente vincente, l'ad del Terminal Darsena Toscana Luca Becce. Ieri sera però è piovuto sulla generale incredulità l'ultima versione dei benissimo informati: Graziano Delrio ed Enrico Rossi avrebbero finalmente tirato fuori dal cilindro un consiglio



INGEGNERE Stefano Corsini, dirigente del Cipe

del tutto inatteso, ovvero l'ingegnere del Cipe Stefano Corsini. Ve la vendiamo come ce l'hanno venduta.

CORSINI, classe 1958, laureato in ingegneria meccanica, è stato uno degli autori nel Cipe del documento di programmazione economica del governo Renzi per quanto riguarda la portualità. Era nella famosa "lista" segreta dei papabili fuoriuscita dal MIT e mai smentita, ma di cui si dice fosse candidato alla presidenza dell'Authority portuale di Venezia, al posto di Costa. A Venezia non ce l'ha fatta per parecchi ve-

ti incrociati, quindi lo ricollocerebbero a Livorno. Fine delle indiscrezioni. Credibilità del gossip? Fate voi: in quanto ai commenti, se ci sarà la conferma, sfogo alla fantasia. Per ora, nessuno commenta, e chi vorrebbe si morde la lingua.

NON SAPPIAMO se ci sia qualche attinenza o no alla notizia qui sopra: però una cosa è certa, l'inaugurazione del raccordo ferroviario tra il terminal Darsena Toscana e la rete nazionale FS cargo è stata rinviata all'ultimo tutto. Doveva essere sabato prossimo alle 10, con la partecipazio-

ne l'abbiamo scritto ieri - del governatore Enrico Rossi e forse anche del ministro Delrio: invece è slittata a lunedì 19 alle 11, sempre con Rossi ma (sembra) non con il ministro. Non ci sarebbero motivazioni tecniche, perché il raccordo è stato collaudato in questi giorni e ieri il personale l'ha installato anche il passaggio a livello di segnalazione. In l'ed il binario in tre (asca da 400 metri circa) è pronto e operativo. Si parla anche di un convoglio (treno-blocco) che inaugurerà il servizio carico di contenitori diretti all'interporto di Padova.

A.F.

Authority, in pole position Ferrante (e forse Corsini)

La quasi-nomina di Becce e il duello con Rossi, poi Annunziata e Monti outsider
E ora spuntano l'ingegnere del ministero e il suo collega di Palazzo Chigi

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

In pole position per la nomina al timone dell'Authority di sistema Livorno-Piombino c'è un tecnico, anzi forse due. Con identikit simile: laurea in ingegneria civile idraulica e presenza ai piani alti della technostruttura del governo.

Il nome che corre di bocca in bocca è quello di Andrea Ferrante, classe 1959, che siede nel Consiglio superiore dei lavori pubblici, terza sezione (opere marittime): ha alle spalle anche il lavoro a Roma per costruire le linee guida per i Prg portuali nel pool del quale, detto per inciso, facevano parte anche l'ingegner Alberto Noli (progettista del Prg portuale livornese), Massimo Provinciali (attualmente segretario generale a Palazzo Rosciano) e Luciano Canepa (avvocato marittimista livornese).

Ma, se per un qualsivoglia motivo dovesse saltare la designazione a Venezia, si ritroverebbe in corsa sulla ruota di Livorno anche Stefano Corsini, 58 anni: a Palazzo Chigi è dirigente al Di-

partimento programmazione politica economica del Cipe, cioè il braccio operativo interministeriale guidato da premier e ministro dell'economia che ha messo in concreto sul tavolo i 50 milioni indicati dal governo per la maxi-Darsena livornese.

È da capire su questo nome (o nomi) della technostruttura governativa romana l'atteggiamento del governatore Enrico Rossi: potrà alzare un muro per difendere altri candidati o provare a ottenere in cambio di indicare lui un nome come segretario generale per completare il tandem al timone di Palazzo Rosciano.

Comunque sia, continuano a rimbalzare anche altri papabili: se non dovesse essere Ferrante (e neppure Corsini), è a una figura di quel tipo che Delrio pensa.

Peraltro, come outsider di lusso c'è Andrea Annunziata, avvocato, 62 anni da compiere a febbraio, dato per papabile anche a Bari-Brindisi, ex deputato della Margherita ed ex sottosegretario nel secondo governo Prodi, negli ultimi otto anni al timone del porto della "sua" Salerno.

Resta in lizza anche Luca Becce, 57 anni, savonese, che arriva

dal gruppo Gip (capofila Luigi Negri) e nel porto di Livorno è amministratore delegato del terminal Tdt e di Cilp, oltre che di Alp. Negli ultimi mesi ha fatto parte di un tris di indicazioni sul quale sono state scambiate decine e decine di telefonate sull'asse Roma-Firenze: gli altri due sono Alberto Rossi, avvocato genovese che ha fra i propri clienti il colosso Msc, e Luciano Guerrieri, ex sindaco di Piombino ed ex assessore provinciale ma soprattutto dal giugno di 11 anni fa alla guida del porto piombinese ora aggregato a Livorno.

Alla metà di ottobre sulla nomina di Becce era arrivata una intesa informale fra Regione e ministero, dunque la cosa era data per fatta: solo che in extremis la questione era stata stoppata da Palazzo Chigi. Dai veti incrociati sui nomi di Becce e Rossi è sembrato che, ad un certo punto, si sia virato sull'esigenza di trovare una figura terza a distanza di mesi dal primo round di indiscrezioni su quel nome, era tornata in auge l'ipotesi di chiamare a Palazzo Rosciano Pasquale Monti, dopo

gli anni alla guida del porto di Civitavecchia (e di Assoporti, l'organizzazione di categoria delle istituzioni portuali). Nelle ultime settimane al suo posto aveva preso quota il nome di Annunziata.

Siamo adesso in dirittura d'arrivo. Lo dice il fatto che il ministro Graziano Delrio sarà a Livorno lunedì: nessuno lo dice ufficialmente ma di fatto, per permettergli di essere lui a tagliare il nastro insieme al governatore Enrico Rossi, è stata spostata di due giorni l'inaugurazione del terminal Fs in Darsena Toscana che collega in presa direttissima le banchine alla rete ferroviaria.

Difficile credere che Delrio voglia farsi vedere a Livorno senza aver già in mano la nomina: un'opera importante come la direttissima Fs da 40 milioni di euro finirebbe - ingiustamente ma inevitabilmente - nel cono d'ombra delle polemiche sulla mancata nomina. Eppure Livorno è stata la prima Authority a essere insediata nel '94, eppure è stata l'unica a anticipare la riforma aggregandosi a Piombino: proprio con Delrio offician-



A sinistra: il ministro delle infrastrutture Graziano Delrio. A destra: il nuovo terminal ferroviario in porto, sullo sfondo il ponte del Calambrone

Sembrano prendere corpo i nomi Ferrante e Corsini a presidenti dell'Autorità portuale Livorno-Piombino

LIVORNO - Nel rincorrersi ormai quasi senza controllo di voci e ipotesi sulla nomina del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo) sembrano prendere corpo e forse anche forma i nomi di due "papabili", sul quale il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio pone grande fiducia. Si tratterebbe di Stefano Corsini e di Andrea Ferrante. Le voci provenienti da fonte romana, anche insistenti, ci inducono a ritenere che l'ipotesi non sia peregrina, perché il ministro si è impegnato nei giorni scorsi a deci-

(continua a pagina 11)

Ferrante e Corsini

dere quanto prima sentito dopo aver sentito anche il governatore della Toscana Enrico Rossi.

Andrea Ferrante ha 57 anni è attualmente dirigente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è laureato in ingegneria civile idraulica. Le esperienze professionali parlano di progettazione di porti turistici, studi meteorologici, sviluppo di modelli matematici per la previsione del moto ondoso e per lo studio della dinamica litoranea.

Ha progettato il piano di difesa del Lido di Ostia, lavori sui moli Sud e Nord del porto canale di Fiumicino, diretto lavori di opere marittime, banchine portuali, moli foranei, scogliere di difesa costiera, opere d'arte portuali, straordinaria manutenzione e consolidamento statico di edifici demaniali.

Stefano Corsini, 58 anni anche lui con laurea in ingegneria idraulica. Attualmente ha un incarico nel dipartimento programmazione e coordinamento politica economica (Cipe). Ha competenze in infrastrutture, concessioni, finanziamento degli interventi e autonomia finanziaria delle Authorities. Attualmente era stato designato quale presidente dell'Autorità di Venezia, ma sembra che il presidente della Regione Veneto... non avesse gradito.

Questi i nomi "sussurrati" nel pomeriggio di ieri in varie fonti romane. Il ministro Delrio dovrà naturalmente decidere.

Trieste Molo VII: MSC e To Delta comproprietari al 50%

TRIESTE.

MSC entra al Molo VII con il 5% in più, questo significa che Gianluigi Apon-
te passa dall'essere proprietario del 45% al 50% delle quote del Terminal
Triestino, acquisendone la perfetta comproprietà con To Delta la società di
Pierluigi Maneschi che rimane proprietario dell'altra perfetta metà della so-
cietà concessionaria.

Il patron di Msc (Mediterranean shipping company), colosso mondiale dei
container secondo solo alla danese Maersk, Lo ha annunciato lo stesso
Pierluigi Maneschi a "Il Piccolo" di Trieste specificando i termini dell'accordo:
*"Il piano progettato dall'inizio si è concretizzato – ha detto Pierluigi Maneschi.
"Msc ha fatto crescere il proprio traffico su Trieste già del 35%, per cui è
scattata la clausola che prevedeva la cessione da parte nostra di un'ulteriore
piccola fetta del terminal"*

Dal punto di vista pratico non cambia nulla - aggiunge Maneschi - perché la
gestione di Trieste Marine Terminal resta a To Delta a partire dal fatto che il
presidente di Tmt rimane Fabrizio Zerbini.

Trieste, Msc sale nel capitale di Tmt

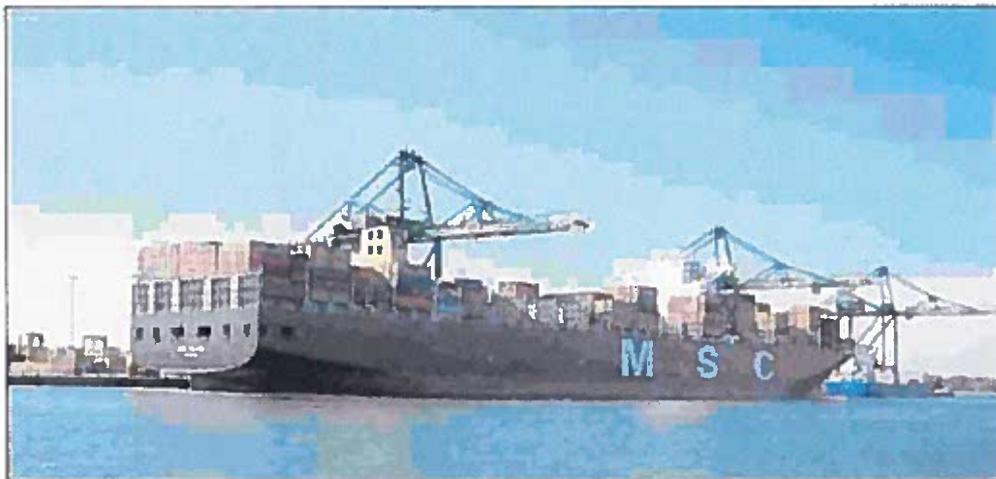
Al gruppo guidato da Aponte il 50% del terminal. Oggi arriva la "Paloma"

Il porto di Trieste è sempre più strategico per Msc. Oggi la compagnia di Aponte farà approdare nel capoluogo giuliano la Msc Paloma che con 14.000 teu di capacità stabilirà il nuovo record della più grande portacontainer mai entrata in Adriatico.

Il precedente primato era detenuto da un'altra nave della compagnia, la Msc Luciana (11.660 teu) che aveva ormeggiato al Molo VII per la prima volta lo scorso gennaio, seguita poi da altre navi gemelle.

"Paloma" è stata consegnata dalla coreana Daewoo all'armatore sovrano nel 2010: lunga 365 metri e larga 51 appartiene alla classe di meganavi con il "cassero" e il ponte di comando circa a metà della sua lunghezza mentre i container sono disposti lungo 20 file. Un gigante del genere può ormeggiare nel capoluogo giuliano grazie ai suoi fondali naturali di 18 metri e grazie anche al recente aumento di profondità delle gru di banchina gestite da Trieste Marine Terminal, la società terminalista del Molo VII. Questo importante investimento consente quindi di operare sulla nave in modo efficiente e con l'efficienza richiesta ai più moderni porti nazionali ed internazionali.

L'innalzamento dell'appel del terminal container giuliano ha spinto Aponte a rafforzare ulteriormente la sua partecipazione con una delle sue società passando dal 45% al 50% del capitale di Tmt. L'altra metà invece resta nelle mani di Pierluigi Maneschi con la sua To Delta. Ossia la soddisfazione espressa da Zenon Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: «Msc ha investito direttamente



La Msc Paloma con i suoi 14 mila teu è la più grande portacontainer approdata in Adriatico

nel molo VII nel porto di Trieste più di un anno fa e sta confermando la fiducia in noi con l'arrivo di nuovi trafficanti e solo grazie come la Msc Paloma possono gestire in maniera ottimale».

Il molo VII è oggi l'unico dell'Adriatico in grado di ormeggiare in contemporanea due meganavi oceaniche, con una capacità che sarà ulteriormente rafforzata con gli investimenti in cantieri privati. Attualmente la sua banchina è lunga 770 metri e alla fine dell'anno prossimo inizieranno i lavori di

allungamento di altri 200: in questo modo le due navi potranno stare in banchina senza che una delle due sporga dalla stessa come accade oggi. Il costo previsto di quest'opera è di 188 milioni di Euro, metà dei quali finanziati dal gruppo di Aponte.

Anche recenti interventi pubblici sull'infrastruttura ferroviaria dello scalo stanno permettendo a Tmt di essere sempre più competitiva sul mercato seguendo il trend di crescita che questa tipologia di trafficanti ha assunto nell'ultimo de-

cento. L'aggiornamento delle infrastrutture rimane fondamentale per seguire lo sviluppo dei traffici mondiali e la tendenza di costruire navi portacontainer sempre più grandi.

L'interesse di Msc per Trieste si è manifestato con l'incremento dei traffici su questo scalo del 35% e da qui la conseguente scelta alla proprietà di Tmt che resta gestita dal Presidente Fabrizio Zerbinì. Il rafforzarsi dell'asse Ginevra-Trieste potrebbe avere inoltre anche benefici sul ramo passeggeri

della compagnia italo-svizzera Infrini Pierfrancesco Vigo, Executive Chairman di MSC Crociere, ha confessato al Socio VII. In occasione del varo teorico di Msc Seaside, la sua disponibilità anche nei confronti del terminal crocieristico triestino Perorah ha promesso un grande evento inaugurale della nuova nave che sta costruendo l'incantata Mottalbone e che farà bella mostra di sé sulle rive triestine prima di iniziare la sua attività commerciale. Poi, per il futuro si veda

Matteo Martinuzzi

Informazioni Marittime

Vtp rafforza la comunicazione "ConVenezia"



Venezia Terminal Passeggeri (**Vtp**) apre alla città lanciando una nuova campagna di comunicazione: “**ConVenezia**”. L’obiettivo è appunto quello di rafforzare ulteriormente le opportunità di informazione e di dialogo tra Vtp e la città lagunare, le comunità locali, i passeggeri, le compagnie di crociera, le istituzioni e tutti gli stakeholder italiani e internazionali. Il progetto sarà declinato su una molteplicità di azioni di comunicazione complementari e verrà strutturato attraverso l’integrazione di diversi strumenti, da quelli tradizionali ai più innovativi.

L’attività di comunicazione sarà volta da un lato a sottolineare ancora il ruolo e l’importanza rivestita dal Terminal all’interno dell’area veneziana dell’Adriatico e dall’altro a fornire in modo ancora più puntuale informazioni sulla capacità di innovazione, sostenibilità e qualità del servizio che Vtp vanta sul mercato europeo e mondiale.

Nello specifico, il progetto mira a favorire la scoperta, o la riscoperta, delle caratteristiche peculiari che rendono Vtp un protagonista di primo piano nella gestione e nello sviluppo dei terminal, come per esempio la realizzazione inhouse di soluzioni tecnologiche innovative per una migliore gestione dei flussi dei passeggeri.

DIVERSO PARERE

PIERFRANCO PELLIZZETTI

Cosa lascia a Genova la vittoria del No

QUESTO giornale ha dettagliatamente approfondito nelle sue pagine nazionali gli effetti del 4 dicembre scorso. Con le parole di Stefano Rodotà, "il terremoto che ha colpito il sistema politico italiano"; sancendo la fine di una stagione e di un progetto politico che pretendevano di



riorrganizzare le istituzioni e la società sulla base della centralizzazione decisionistica; presentata come efficientamento semplificato. Quindi, non soltanto il

rigetto di alcune norme costituzionali mal scritte e mimetizzate in una sorta di "pacco del lavoratore" alla Franco Bracardi di Alto Gradimento, che conteneva un po' di tutto: dalla mutanda residua dell'incendio di Biella alla supposta a tre punte, dalla soppressione del CNEL all'estinzione dell'esecrabile (?) bicameralismo paritario. Ma mentre l'attenzione generale si concentra sugli effetti a livello dei Palazzi nazionali, non sembra crescere pari attenzione nei confronti delle situazioni che si determinano nella società e nelle aree decentrate. Ossia laddove i criteri applicativi di tale progetto avevano iniziato a essere inoculati, tanto da diventare operativi. Effetti che continuano a impattare anche sul nostro contesto. Quando sarebbe consigliabile iniziare a rendersi conto che perseveriamo nel fare riferimento a scenari basati su criteri che il "Moderno Principe" ha delegittimato con il proprio voto. Quel NO che ha ricevuto un non trascurabile apporto dalla cittadinanza genovese e ligure.

SEGUE A PAGINA IX

Il no al referendum e il porto di Delrio

<SEGUE DALLA PRIMA DI CHONACA
PIERFRANCO PELLIZZETTI

NELLO specifico, da mesi le nostre città portuali si misurano con i passaggi attuativi della ben nota riforma Del Rio, che affronta in termini di puro organigramma e di accorpamento purchessia la ristrutturazione di un settore strategico per l'intera economia nazionale, quale la logistica marittima. Nella fase in cui i processi di crescita lineari, trainati dal gigantismo, subiscono una chiara battuta d'arresto e i nostri scali affrontano la ferrea e famelica concorrenza dei nordici, meglio posizionati dei tirrenici nel cogliere le opportunità di movimentazione merci create dai trafori svizzeri (insomma, vengono a raggranellare commesse anche negli orticelli di casa nostra).

Buon senso vorrebbe che la sfida fosse stata affrontata aggiornando il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica 2000 (quello coordinato da Sergio Bologna) e fissando chiare linee strategiche: in primo luogo scegliendo tra i 140 porti italiani i campioni nazionali su cui puntare (o da privilegiare nell'investimento infrastrutturale). E invece che si fa? Nell'immortale logica dorotea della "penetrazione colonizzativa", il ministro Graziano Del Rio, fondatore dell'Associazione "Giorgio La Pira" (il democristianissimo terziario francescano sindaco di Firenze. E la scelta di un tale modello qualcosa vorrà pur dire...), persegue tutti altri obiettivi, di potere: mettere sotto controllo del MIT, ministero di cui è titolare, la catena di comando che scende dal presidente dell'Autoregolamentazione di sua designazione fino al palazzo del governo. Con l'inquietante effetto di piattare via la Voce del territorio rappresentata dalle categorie economiche. In base al principio di "non disturbare il manovratore" su cui ci siamo espressi domenica l'altra. Mentre qualche soggetto, per ora isolato, inizia ad avviare reazioni liberatorie. Come l'iniziativa CGIL di cancellare l'obbrobrio dei voucher precarizzanti introdotti dal Jobs Act e - insieme - ripristinare le norme a garanzia del posto di lavoro, abrogate con l'art. 18 dell'omonimo statuto. Insomma, se una fase politica finisce, andrebbero rettificate anche le sue conseguenze più impattanti. Dalle nostre parti significa tanto che le comunità riacquistino la Voce nei propri porti, come pure fare piazza pulita degli illusionismi di "patti per Genova" dal chiaro sapore elettorale. Magari verificare che succederà a Erzelli e a Morego, visto che le fanfare gradasse su Human Technopole e relativa colonizzazione milanese di IIT non suo-

Signorini, dal Vte il primo stop: «Vado? Un' opera ingiustificata»

Danesi: «Avremo troppa capacità». E la Culmv avverte: «Siamo noi a rendere competitivo il porto»

GENOVA. «Lo ha detto Signorini? Vuol dire che ci crede. Ma sia chiaro: la piattaforma Maersk di Vado Ligure è un' opera che non può essere giustificata dagli attuali volumi di traffico e dalle previsioni di crescita dei prossimi anni». Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal Vte di Genova, non usa mezze parole. E per Paolo Emilio Signorini, da pochi giorni alla guida di Palazzo San Giorgio, arrivano i primi intoppi. Soprattutto dopo che il nuovo presidente dello scalo genovese - e di quello di Savona - ha definito la piattaforma container di Vado «un' opera strategica».

Una dichiarazione che, specialmente all'ombra della Lanterna, ha creato non pochi mal di pancia. «Da qui a cinque anni - prosegue Danesi - i contenitori movimentanti resteremo attorno ai due milioni di teu tra Genova e Savona, motivo per cui, quando la piattaforma entrerà in funzione, ci troveremo di fronte ad una situazione di eccesso di capacità».

Non solo: per il numero uno del terminal gestito da Psa nel capoluogo ligure, che ieri ha festeggiato l' arrivo del secondo lotto di quattro gru di banchina - che porta ad otto il numero di gru di questa tipologia a disposizione della struttura- i dossier prioritari per il nuovo presidente dovrebbero essere la gestione della rete ferroviaria in porto, l' organizzazione del lavoro sui moli e l' integrazione tra i porti di Genova e Savona ma «non le concessioni», nonostante Signorini, in un' intervista pubblicata ieri dal Secolo XIX, abbia dichiarato che chiederà di aprire alcune istruttorie «sul rispetto dei piani industriali».

Ma le parole del nuovo presidente di Palazzo San Giorgio, che ha parlato anche di non poter «più sacrificare la competitività del porto di Genova in nome del bilancio della Culmv», hanno fatto alzare il livello di attenzione della Compagnia Unica. Tanto che per il console Antonio Benvenuti la situazione «va approfondita, perché è il lavoro della Culmv a rendere il porto competitivo». «Speriamo di incontrare presto Signorini - prosegue la guida dei camalli- ma non ho dubbi sul fatto che conosca, ebene, quello che facciamo quotidianamente in porto». A difesa della Compagnia Unica si schiera anche il deputato Mario Tullio (Pd).

«La nomina di Signorini -sottolinea il parlamentare ligure - ha avuto un largo consenso nella

-segue

Commissione di cui faccio parte, e sono ancora oggi convinto che saprà lavorare bene per i porti di Genova e Savona. Ma è evidente che sul tema del lavoro portuale bisogna essere molto cauti. Non si può dimenticare, ad esempio, che anche la pace sociale è un importante elemento di competitività ed efficienza del porto, come ha dimostrato la crescita dei traffici in periodi di grave crisi economica. E poi quello del lavoro non è un problema ligure: è un problema nazionale, che va affrontato in sede di rivisitazione degli articoli 16 e 17». «Se ne facciamo solo una questione di bilanci della Compagnia e taglio dei costi - chiude Tullo- devo dire che siamo fuori strada».

Più cauto, tornando al capitolo concessioni nel porto di Genova, è Marco Conforti.

«Non commento le dichiarazioni di Signorini -sottolinea il presidente di Assiterminal - voglio solamente dire che l' importante è avere tempi certi per tutti i porti, da Livorno a Savona se parliamo di questa specifica area geografica». Resta poi aperto il dossier che riguarda il comitato di gestione di Palazzo San Giorgio, con il board che ancora non c' è. Per il presidente della nuova Authority sarebbe il caso «di evitare di trasmettere al ministero un board con quattro "over 65"» dopo che dal Mit è arrivata una circolare che pone il limite di età a 65 anni per quelli che saranno i quattro componenti che verranno eletti nei prossimi giorni.

«Sono d' accordo con il presidente - dichiara l' assessore regionale con delega al porto, Edoardo Rixi - anche se la Liguria non corre questo rischio. Ci potrebbe forse essere un solo componente che supera i 65 anni di età, ma in ogni caso non è questo il punto: prima di far circolare certe indicazioni infatti, il ministero dei Trasporti dovrebbe tenere maggiormente in considerazione gli enti locali, mi riferisco alla Regione Liguria, ma da Roma hanno deciso ancora una volta senza informarci».

Genova, al Vte presentate le nuove gru

Genova - Il terminal sarà in grado di servire contemporaneamente due mega navi da 20mila teu ed una nave da 15mila teu.



Genova - **Sono state presentate oggi, al terminal Vte di Voltri-Pra', le quattro nuove gru di banchina arrivate nel capoluogo ligure dopo più di due mesi di navigazione dalla Cina.** Le prime quattro gru erano giunte nel terminal di Psa già all'inizio di quest'anno e sono operative da diversi mesi. Come le precedenti, le nuove quattro gru hanno una capacità di sollevamento pari a 65 tonnellate, una altezza massima di sollevamento di 53 metri e possono servire navi larghe fino a 25 row di container. Le gru sono equipaggiate con dotazioni tecnologiche e di sicurezza all'avanguardia. Con la consegna al terminal Psa di Voltri-Pra' di queste ulteriori gru, il piano di sviluppo complessivo è arrivato a conclusione. Il miglioramento delle attrezzature del terminal, combinato con i lavori infrastrutturali della banchina - che si concluderanno entro la fine del 2017 - ed insieme al ripristino della profondità di pescaggio adeguata, **trasformeranno Psa Voltri-Pra' in una struttura in grado di servire contemporaneamente due mega navi da 20mila teu ed una nave da 15mila teu.** L'investimento totale per questi miglioramenti arriva a circa 250 milioni di euro.

Signorini, da Danesi (Vte) il primo stop: «Vado? Un'opera ingiustificata»

Genova - «Avremo troppa capacità». E la Culmv avverte: «Siamo noi a rendere competitivo il porto».

Genova - «Lo ha detto Signorini? Vuol dire che ci crede. Ma sia chiaro: la piattaforma Maersk di Vado Ligure è un'opera che non può essere giustificata dagli attuali volumi di traffico e dalle previsioni di crescita dei prossimi anni». **Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal Vte di Genova, non usa mezze parole. E per Paolo Emilio Signorini, da pochi giorni alla guida di Palazzo San Giorgio, arrivano i primi intoppi.** Soprattutto dopo che il nuovo presidente dello scalo genovese - e di quello di Savona - ha definito la piattaforma container di Vado «un'opera strategica». Una dichiarazione che, specialmente all'ombra della Lanterna, ha creato non pochi mal di pancia. «Da qui a cinque anni - prosegue Danesi - i contenitori movimentanti resteremo attorno ai due milioni di teu tra Genova e Savona, motivo per cui, quando la piattaforma entrerà in funzione, ci troveremo di fronte ad una situazione di eccesso di capacità».

Non solo: per il numero uno del terminal gestito da Psa nel capoluogo ligure, che ieri ha festeggiato l'arrivo del secondo lotto di quattro gru di banchina - che porta ad otto il numero di gru di questa tipologia a disposizione della struttura- i dossier prioritari per il nuovo presidente dovrebbero essere la gestione della rete ferroviaria in porto, l'organizzazione del lavoro sui moli e l'integrazione tra i porti di Genova e Savona ma «non le concessioni», **nonostante Signorini, in un'intervista pubblicata ieri dal Secolo XIX-The MediTelegraph, abbia dichiarato che chiederà di aprire alcune istruttorie «sul rispetto dei piani industriali».**

-segue

Ma le parole del nuovo presidente di Palazzo San Giorgio, che ha parlato anche di non poter «più sacrificare la competitività del porto di Genova in nome del bilancio della Culmv», hanno fatto alzare il livello di attenzione della Compagnia Unica. Tanto che per il console Antonio Benvenuti la situazione «va approfondita, perché è il lavoro della Culmv a rendere il porto competitivo». **«Speriamo di incontrare presto Signorini - prosegue la guida dei camalli - ma non ho dubbi sul fatto che conosca, e bene, quello che facciamo quotidianamente in porto».** A difesa della Compagnia Unica si schiera anche il deputato Mario Tullo (Pd). *«La nomina di Signorini - sottolinea il parlamentare ligure - ha avuto un largo consenso nella Commissione di cui faccio parte, e sono ancora oggi convinto che saprà lavorare bene per i porti di Genova e Savona. Ma è evidente che sul tema del lavoro portuale bisogna essere molto cauti. Non si può dimenticare, ad esempio, che anche la pace sociale è un importante elemento di competitività ed efficienza del porto, come ha dimostrato la crescita dei traffici in periodi di grave crisi economica. E poi quello del lavoro non è un problema ligure: è un problema nazionale, che va affrontato in sede di rivisitazione degli articoli 16 e 17».* **«Se ne facciamo solo una questione di bilanci della Compagnia e taglio dei costi - chiude Tullo - devo dire che siamo fuori strada».**

Più cauto, tornando al capitolo concessioni nel porto di Genova, è Marco Conforti. «Non commento le dichiarazioni di Signorini - sottolinea il presidente di Assiterminal - voglio solamente dire che l'importante è avere tempi certi per tutti i porti, da Livorno a Savona se parliamo di questa specifica area geografica». Resta poi aperto il dossier che riguarda il comitato di gestione di Palazzo San Giorgio, con il board che ancora non c'è. Per il presidente della nuova Authority sarebbe il caso «di evitare di trasmettere al ministero un board con quattro "over 65"» **dopo che dal Mit è arrivata una circolare che pone il limite di età a 65 anni per quelli che saranno i quattro componenti che verranno eletti nei prossimi giorni.** «Sono d'accordo con il presidente - dichiara l'assessore regionale con delega al porto, Edoardo Rixi - anche se la Liguria non corre questo rischio. Ci potrebbe forse essere un solo componente che supera i 65 anni di età, ma in ogni caso non è questo il punto: prima di far circolare certe indicazioni infatti, il ministero dei Trasporti dovrebbe tenere maggiormente in considerazione gli enti locali, mi riferisco alla Regione Liguria, ma da Roma hanno deciso ancora una volta senza informarci».

TERMINAL

Genova, al Vte presentate le nuove gru

Sono state presentate ieri, al Terminal Vie di Voltri-Pra, le quattro nuove gru di banchina arrivate nel capoluogo ligure dopo più di due mesi di navigazione dalla Cina. Le prime quattro gru erano giunte nel terminal di Psa già all'inizio di quest'anno e sono operative da diversi mesi. Come le precedenti, le nuove quattro gru hanno una capacità di sollevamento pari a 65 tonnellate, una altezza massima di sollevamento di 53 metri e possono servire navi larghe fino a 25 row di container. Le gru sono equipaggiate con dotazioni tecnologiche ed innovative all'avanguardia. Con la consegna al terminal Psa di Voltri-Pra di queste ulteriori gru, il piano di sviluppo complessivo è arrivato a conclusione. Il miglioramento delle attrezzature del terminal, combinato con i lavori infrastrutturali della banchina - che si concluderanno entro la fine del 2017 - ed insieme al ripristino della profondità di pescaggio adeguata, trasformeranno Psa Voltri-Pra in una struttura in grado di servire contemporaneamente due mega navi da 20 mila teu ed una nave da 15 mila teu. L'investimento totale per questi miglioramenti arriva a circa 250 milioni di euro.

Nuova Authority rinnovati i revisori dei conti

GENOVA. Sono stati nominati i nuovi revisori dei conti dell' **Autorità portuale** che raggruppa al suo interno gli scali di Genova e Savona. I nomi sono quelli di Gianluca Laganà, Elio Crisci e Gigliola Fiorani. Durante il commissariamento del porto di Genova, nei mesi scorsi, il precedente Collegio dei revisori dei conti di Palazzo San Giorgio, ha più volte contestato le decisioni prese dall' ente.

Sul capitolo che riguarda l' affidamento delle concessioni in porto, gli ex revisori dei conti - Vincenzo Altamura, Albertina Vettrano e Romilda Barzon - hanno espresso parere negativo, trasmettendo a Roma un fascicolo sulla proroga delle concessioni ai terminalisti San Giorgio, Sech e Spinelli per un periodo rispettivamente di 10, 25 e 34 anni oltre la naturale scadenza al 2020.

Il neo presidente dell'ADSP Signorini all'Assemblea di Confindustria



GENOVA – Il porto di Genova, prima industria della città, è stato protagonista del dibattito che si è sviluppato all'assemblea generale di Confindustria a Palazzo Ducale. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini ha partecipato alla seconda tavola rotonda della mattinata insieme al Sindaco Doria e al Presidente della Regione Liguria Toti.

Signorini ha sottolineato i punti di forza che oggi fanno del nostro scalo un'eccellenza nazionale.

“Negli ultimi quindici anni – ha commentato Signorini rispondendo alle domande del coordinatore Luigi Leone – a Genova è nato il terminal di Voltri. Quando si è trattato di smantellare la Concordia si è venuti nel porto di Genova. I traffici portuali, che hanno enormi difficoltà in tutto il mondo, a Genova reggono nonostante tutto. Aggiungo che il nostro è l'unico porto che nei corridoi TN – T ha una posizione di assoluto rilievo. Un mese e mezzo fa abbiamo ricevuto la visita del coordinatore europeo e tutti questi aspetti li ha testati con mano e ne è rimasto impressionato.”

Sul lavoro dei primi giorni ai vertici della nuova AdSP Signorini ha elencato le priorità. “In questo momento – ha raccontato – mi sto occupando di integrare Genova con Savona e di potenziare dal punto di vista tecnico e amministrativo l'autorità perché tutto ciò di cui avete parlato stamani, le concessioni, le gare, gli appalti si fanno con una struttura tecnico giuridica e finanziaria che si occupa della progettazione, dell'appalto, dell'aggiudicazione con tutte le difficoltà che ci sono in questo Paese.”

Sulla domanda relativa alle concessioni portuali Signorini ha spiegato che “in tema di concessioni ereditiamo un procedimento in itinere che è stato avviato con la precedente normativa con il procedimento di evidenza pubblica con sistema di pubblicità, quindi non con una gara. Il procedimento è quello attualmente in vigore, anche in Europa: il commissario europeo Violeta Bulc si è espressa sulla legittimità di questa procedura.

Per quanto mi riguarda verificherò con il Ministero i tempi dell'emanazione del regolamento ora al Consiglio di Stato: se saranno brevi lo attenderemo, se saranno lunghi dovremo adottare una decisione. Essendoci una nuova Authority passeremo dal Comitato di Gestione alla cui attenzione porteremo l'istruttoria che è stata fatta dalla precedente Autorità. Non sono quindi preoccupato della questione del procedimento, dovrò controllare dal punto di vista economico finanziario che le proposte sia congruenti.”

Circa le privatizzazioni Signorini ha ribadito che “sulla privatizzazione di Ente Bacini mi sono già espresso sul come farla e personalmente sono favorevole a privatizzare ciò che i privati sanno fare meglio dell'autorità pubblica.”

Il Secolo XIX

A Pra' sono arrivate altre quattro gru destinate alle megaships

anche la pace sociale è un importante elemento di competitività ed efficienza del porto, come ha dimostrato la crescita dei traffici in periodi di grave crisi economica. E poi quello del lavoro non è un problema ligure: è un problema nazionale, che va affrontato in sede di rivisitazione degli articoli 16 e 17». «Se ne facciamo solo una questione di bilanci della Compagnia e taglio dei costi - chiude Tullio- devo dire che siamo fuori strada».

Più cauto, tornando al capitolo concessioni nel porto di Genova, è Marco Conforti.

«Non commento le dichiarazioni di Signorini - sottolinea il presidente di Assiterminal - voglio solamente dire che l' importante è avere tempi certi per tutti i porti, da Livorno a Savona se parliamo di questa specifica area geografica». Resta poi aperto il dossier che riguarda il comitato di gestione di Palazzo San Giorgio, con il board che.

Spinelli apre il terminal alle navi da 300 metri

Partiti i lavori di adeguamento. «Interessati alle aree di Ascheri»: verso l'alleanza con Ottolenghi

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «Abbiamo aspettato sei mesi per le autorizzazioni, adesso ce ne vorranno altri sei per completare l'opera: abbiamo perso tempo».

Aldo Spinelli, numero uno del gruppo omonimo, recrimina per la troppa attesa, ma è ugualmente felice per l'avvio dei lavori per il "taglio del dente": da qualche giorno è cominciata l'opera che permetterà al terminal Rebora di ospitare entro l'estate, navi più grandi e più larghe: 287 metri di lunghezza per 40 di larghezza, oppure più lunghe (294 metri), ma più strette (32 metri).

L'operazione sarà possibile grazie all'eliminazione di quel pezzo di molo che impediva una manovra in tutta sicurezza per le portacontainer di capacità maggiore. «Abbiamo investito 2 milioni e mezzo di euro ed entro l'estate potranno arrivare anche sulle nostra banchine navi più grandi». Non è l'unico intervento programmato da Spinelli: «È arrivata la nuova gru da 23 file che potrà operare su portacontainer anche da 6 mila teu: prima di Natale la inaugureremo» spiega il presidente del gruppo. E questo nuovo equipment costa più del taglio del molo, con un ulteriore esborso di quasi quattro milioni. Dovrebbe essere solo il primo step del piano di investimenti programmato: per svilupparsi e dotare le banchine di nuovo equipment, bisognerà prima procedere portando a pari livello le aree del terminal. Poi potrà arrivare la Rmg, la gru che si sposta sui binari ma che con il dislivello non potrebbe essere utilizzata.

Spinelli senza il taglio del pezzo di molo a pettine, caratteristica del bacino di Sampierdarena, aveva perso il servizio dall'Australia perché effettuato con navi troppo grandi: «La simulazione aveva stabilito che le unità potevano entrare anche da noi, ma per sicurezza poi si è deciso che sarebbero dovute andare in un'altra banchina». E quel traffico è finito al Vte «dopo che l'avevamo strappato a La Spezia». Per una linea persa, due guadagnate: «Ab-

biamo poi preso la Tirrenia e la linea per il Canada. Stiamo andando bene e per il 2017 anche con i nuovi investimenti, puntiamo a crescere». Crescere sia in casa, a Genova, ma anche oltre i

confini della regione: «Ci stiamo guardando attorno» conferma Aldo «Ma stiamo dialogando anche con il Terminal Rinfuse». La sensazione è che Spinelli voglia investire anche fuori Genova e intanto provi a tirare la zampata definitiva sul vicino di banchina. I moli di Ascheri fanno gola anche al gruppo di Ottolenghi - come aveva anticipato *Il Secolo XIX/The Meditelegraph* - e ora diverse fonti qualificate confermano che la sorte delle rinfuse di Genova potrebbe passare da un'alleanza tra i due terminalisti, Spinelli e Ottolenghi, per l'acquisizione e il rilancio delle aree sotto la Lanterna. Qualcosa si sta muovendo e Spinelli potrebbe così ampliare attività, aree e la propria quota societaria nel Terminal Rinfuse che da simbolica potrebbe diventare, insieme ad Ottolenghi, di controllo delle attività. Augusto Ascheri recentemente aveva detto che era disponibile ad accogliere un socio di maggioranza: ora potrebbero arrivarne addirittura due.

www.themeditelegraph.it

Porti: Genova, Psa raddoppia maxigrù, inaugurate le nuove

4

Potrà operare insieme su 2 navi da 20 mila teu e una da 15 mila



(ANSA) - GENOVA, 14 DIC - Il terminal Psa di Voltri-Pra' brinda all'arrivo delle quattro nuove maxi gru di banchina che vanno ad aggiungersi alle prime quattro, sbarcate a febbraio, per completare il nuovo assetto dello scalo. In grado di sollevare fino a 65 tonnellate, fino ad un'altezza di 53 metri, le gru "Gooseneck" che permettono di operare sulle navi portacontainer di nuova generazione, da 20 mila teu (possono arrivare fino a 25 file di container), hanno fatto un viaggio di due mesi da Shanghai per raggiungere il porto di Genova. Con otto maxigrù sulle dodici totali, il terminal cambia fisionomia, al servizio dei giganti del mare: sarà l'unico nel Nord Tirreno in grado di servire simultaneamente due mega navi da 20 mila teu e una da 15 mila. I nuovi mezzi segnano la conclusione del piano di sviluppo che comprende il consolidamento della banchina, le nuove bitte i parabordi, la pulizia dei fondali, l'illuminazione della diga. Ora è previsto l'ordine di 60 gru gommate che arriveranno nel 2018. Un investimento complessivo nel triennio 2015 - 2018 di 250 milioni di euro. "Il terminal è in grado di soddisfare qualunque tipo di esigenza - ha sottolineato Gilberto Danesi, a.d. di Psa Voltri Pra' in occasione dell'inaugurazione delle gru - e gli interventi effettuati testimoniano la nostra ambizione a migliorare continuamente le performance operative".

«Concessioni in porto? Prima la verifica dei piani industriali» / INTERVISTA

Genova - Intervista a Paolo Emilio Signorini, nuovo presidente dei porti di Genova e Savona: «Risponderò a tutte le richieste. Il board? Vorrei evitare di avere una lista di "over 65"».



Genova - «Fra qualche mese non sarò così popolare, perché qualche "no" lo dovrò dire...». Una battuta pronunciata a margine dell'assemblea di Confindustria, ma che la dice lunga sul clima che aleggia nei corridoi di Palazzo San Giorgio dopo la fusione tra le Autorità portuali di Genova e Savona. Paolo Emilio Signorini quella fusione dovrà gestirla, e la comune impressione è che sarà tutt'altro che una passeggiata concretizzare ciò che solo sulla carta sembra un'impresa semplice: sostenere lo sviluppo del primo polo portuale italiano. Nell'ufficio ereditato dall'ammiraglio Giovanni Pettorino, ancora in parte occupato dagli scatoloni del trasloco, Signorini svela al *Secolo XIX* la sua idea di "porto unico", affrontando i temi di maggiore attualità: terminal, lavoro, gestione dell'Authority.

Presidente, parliamo da uno dei dossier più caldi: le concessioni. Come intende procedere di fronte alle tante richieste di rinnovo?

«Oggi possiamo contare su una certezza: la commissaria europea Violeta Bulc ha confermato che la procedura di evidenza pubblica è formalmente corretta. Detto questo, restiamo in attesa di un regolamento che sta seguendo un iter abbastanza tortuoso: dopo le osservazioni del Consiglio di Stato è tornato al ministero dei Trasporti, che lo ha rivisto e lo ha inviato al ministero delle Finanze, che a sua volta ha introdotto alcune modifiche. La verità è che oggi siamo impantanati».

- segue

I concessionari, o almeno molti di loro, sostengono di non essere in condizione di aspettare.

«Ma fino ad oggi il commissario Pettorino ha seguito un percorso coerente. Ha accolto le richieste di proroga e le ha inviate al Mit, che ha risposto dicendo: l'Authority valuti le situazioni secondo necessità e urgenza, tenendo conto dell'andamento dei traffici. Cosa farò io? Chiederò di aprire istruttorie ai miei uffici sul rispetto dei piani industriali, dopodiché porterò ogni singolo caso all'attenzione del comitato di gestione. Ma voglio dirlo apertamente: intendo tenere conto delle istanze di tutti».

In sostanza chiederà la verifica dei piani. Non tutti ne saranno entusiasti...

«Lo so, ma è anche vero che basta conoscere le regole per capire che non esistono alternative. E dietro ogni concessione ci sono regole precise. Insomma: io assumo l'impegno di dare risposte a tutti, ma sempre e comunque nel rispetto della normativa».

A proposito del comitato di gestione: il board non c'è ancora. Preoccupato?

«Guardi, io ho fatto quello che dovevo fare: ho inviato le lettere agli enti che devono indicare i candidati, allegando la circolare del ministero che pone il limite di età a 65 anni. Qualcuno sostiene che quell'indicazione può essere derogata in caso di gratuità dell'incarico: non sta a me dirlo, io devo solo prendere atto dei nomi che arriveranno sulla mia scrivania».

Parliamone: la circolare del ministero è stata contestata. Da alcuni, come l'assessore Rixi, apertamente. Da altri un po' meno, ma la sostanza non cambia.

«Non voglio entrare nel merito di questa vicenda. Vorrei solo evitare di trasmettere al ministero un board con quattro "over 65", tutto qui. Mi pare che l'indicazione del Mit contenga un principio chiaro e, per quanto mi riguarda, condivisibile».

Altra emergenza: il lavoro in porto.

«Con la Compagnia Unica ci vedremo a breve. Credo che ci siano alcuni punti fermi e altri da sciogliere. Per quanto mi riguarda non è in discussione il principio organizzativo della Culmv, che è simile a quello di altri porti europei.

- segue

Valuteremo per prima cosa i profili dell'integrazione con Savona, ma da questo punto di vista sono fiducioso perché vedo molta ragionevolezza. Le esigenze sono due: dare alla Compagnia una forma gestionale secondo i principi, appunto, di sana e trasparente gestione e trovare un equilibrio economico finanziario. Il secondo punto rappresenta la vera svolta, perché non possiamo più sacrificare la competitività del porto in nome del bilancio della Compagnia».

Vie d'uscita?

«Sarebbe utile introdurre un modello che preveda, per la Culmv, altre fonti di ricavo. Ma anche un contestuale efficientamento dell'azienda e una riduzione dei costi».

Le sue dichiarazioni sulla piattaforma di Vado non sono piaciute a tutti. Lei crede davvero nella potenzialità dell'opera?

«La invito a una riflessione. Quando di parla di opere come la Torino-Lione, il Terzo valico, la nuova diga del porto di Genova o la piattaforma di Vado, c'è sempre qualcuno che obietta: ma che bisogno c'è di aumentare così la capacità, col rischio che rimanga inutilizzata? Ecco, io credo che questo sia un errore grossolano. La capacità va segmentata sulla base delle tipologie prestazionali delle varie opere. Mi spiego meglio. Prendiamo il caso del Terzo valico: è vero che oggi abbiamo due valichi ferroviari lontani dalla saturazione, ma è anche vero che per pendenza, sagomatura e peso assiale quelle infrastrutture non sono adatte al traffico merci containerizzato. Tornando alla sua domanda: è innegabile che il bacino di Sampierdarena non sia saturo, ma vogliamo fare finta che non esistano vincoli all'approdo delle magaships? E ancora: pensiamo davvero che lo sviluppo del nostro sistema portuale possa limitarsi alla somma dei traffici di Sampierdarena e Voltri-Pra'? Io sono convinto che ci sia bisogno di ambizione, che accontentarsi dei traguardi già tagliati sia sbagliato. Del resto, se il porto di Rotterdam sta programmando il raddoppio della sua capacità ci dovrà pur essere un motivo, o no? Posso anticiparle una cosa: chiamerò intorno allo stesso tavolo gli operatori per affrontare insieme questo tema, i segmenti di capacità».

Chi contesta la piattaforma lo fa anche per motivi di sostenibilità ambientale.

«La Valutazione di impatto ambientale è stata positiva, e non mi risulta che gli enti locali abbiano sollevato particolari questioni. Sono state seguite procedure molto rigide, a tutela sia del territorio che dell'occupazione. Particolare, quest'ultimo, di notevole importanza in una provincia in difficoltà come quella di Savona».

Ravenna: approvato all'unanimità ordine del giorno su potenziamento del servizio doganale del porto

(FERPRESS) – Ravenna, 14 DIC – Nella seduta di ieri il consiglio comunale di Ravenna ha approvato all'unanimità un ordine del giorno su “Misure a favore del potenziamento del servizio doganale del porto di Ravenna”, presentato da Cinzia Valbonesi (Pd) e sottoscritto anche dai gruppi Pri e Sinistra per Ravenna.

Prima della votazione l'ordine del giorno è stato sottoscritto anche dai gruppi Lista per Ravenna, Lega nord, Cambierà e Ravenna in Comune.

Contestualmente è stato anche discusso e votato un altro ordine del giorno sullo stesso tema (allegato) presentato dal consigliere Maurizio Bucci (La Pigna). Questo secondo ordine del giorno è stato respinto, con 21 voti contrari (gruppi di maggioranza e Ravenna in Comune), un favorevole (Lista per Ravenna) e 6 astenuti (Cambierà e Lega nord).

Dopo l'illustrazione del documento da parte di Valbonesi è intervenuto Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna) che ha illustrato l'ordine del giorno proposto da Bucci, assente.

Sono intervenuti, oltre a Valbonesi e Ancisi, Marco Maiolini (Cambierà) e Raffaella Sutter (Ravenna in Comune).

Lista per Ravenna ha definito condivisibile l'ordine del giorno di Valbonesi, apprezzando anche le modifiche e le aggiunte scaturite dall'esame in commissione; e dichiarato voto favorevole anche per quanto riguarda l'ordine del giorno di Bucci. Cambierà ha ribadito la condivisione dell'ordine del giorno di Valbonesi, annunciando un voto di astensione sul documento di Bucci. Ravenna in Comune ha dichiarato di condividere totalmente l'ordine del giorno di Valbonesi e voto contrario su quello di Bucci.

L'Avvisatore Marittimo

LIVORNO

“Inaugurazione, “Darsena Ovest”

Lunedì 19 dicembre alle 10,30, si terrà l'inaugurazione del nuovo terminal merci “Darsena Ovest” realizzato direttamente in banchina nel porto di Livorno. All'evento parteciperanno Graziano Delrio Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Enrico Rossi Presidente Regione Toscana, **Amilano Callani** Presidente **Autonoma Portuale di Livorno** e Maurizio Geniale ad di Rete Ferroviaria Italiana.

Il Tirreno

Direttissima Fs con le banchine: lunedì il via con Delrio e governatore

È annunciata per lunedì l'inaugurazione del terminal ferroviario di Livorno Darsena che collegherà direttamente la banchina alla rete Fs: ci saranno il ministro Graziano Delrio e il governatore Enrico Ross. Oltre a **Giuliano Gallanti** (commissario dell'Authority) e Maurizio Gentile (amministratore delegato e direttore generale di Rfi). La presenza di Delrio è importante non solo perché dovrebbe garantire lo sblocco della nomina nel giro di poche

ore o tutt'al più entro lunedì ma anche perché torna a mettere la faccia del governo sul progetto dell'espansione del porto con la Darsena Europa. Certo, qui si tratta della direttissima ferroviaria e non del bando (nuovamente rinviato): ma è chiaro che il collegamento ferroviario non servirebbe a nulla qualora il porto di Livorno venisse condannato al declino se non si elimineranno le strozzature (fondali e larghezza del canale d'accesso).

Scatti di solidarietà con Port Mobility

CVITAVECCHIA - Oltre cinquanta opere pervenute, dodici scatti scelti per i dodici mesi dell'anno, ed una finalità benefica. Port Mobility ha presentato, per il secondo anno, il calendario "Cartoline da Civitavecchia", nato dal social-contest fotografico ideato dalla stessa società per promuovere le bellezze turistiche della città. Una Civitavecchia vista con occhi differenti, immortalando angoli a volte nascosti e a volte poco conosciuti, fotografando le bellezze del territorio e le sue ricchezze. Un'idea che quest'anno ha riscosso ancora maggiore successo rispetto alla precedente edizione, con tanti fotografi amatoriali che si sono messi alla prova andando a cercare lo scatto migliore. Pasquale Caiazza, Marcello Tedeschi, Alessio Pucci, Franco di Claudio, Simone Peroni, Mattia Camellini, Piero Palombi, Emiliano Veroni, Raffaele Ballirano, Elisa Della Chiesa, Sabrina Delogu, Roberto Bonini: sono loro gli autori delle 12 fotografie scelte per il calendario 2017.

L'iniziativa, nata con l'intento di raccontare e promuovere le bellezze della città di Civitavecchia, quest'anno ha beneficiato anche del patrocinio del Comune di Civitavecchia e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. «Un'idea - ha spiegato l'avvocato Edgardo Azzopardi, procuratore speciale per le relazioni istituzionali di Port Mobility - è quella di poter estendere, già il prossimo anno, il contest anche agli altri due scali che fanno parte del network portuale, quello di Fiumicino e quello di Gaeta».

È stato poi il segretario facente funzione Lelio Matteuzzi a sottolineare da un lato la qualità delle fotografie selezionate, dall'altro l'importanza della società all'interno e per lo scalo locale. «Una realtà che costituisce una vera e propria risorsa - ha spiegato Matteuzzi - lo abbiamo visto anche quest'estate, con il gruppo che ha lavorato senza risparmiarsi. Siamo molto soddisfatti di questa ulteriore iniziativa, utile sempre più ad integrare porto e città». Presente anche l'assessore alla Cultura e al Turismo Enzo D'Antò, che ha ribadito come il contest è animato dagli stessi obiettivi perseguiti spesso dall'amministrazioni, quelli cioè di coinvolgere direttamente i cittadini per essere loro stessi i primi promotori della città. E si è detto disponibile a poter ospitare le cinquanta opere partecipanti in una mostra al foyer del Traiano. La novità di quest'anno, inoltre, è stata quella di abbinare il concorso alla beneficenza: il ricavato delle donazioni per i calendari, infatti, sarà devoluto all'Assproha, per finanziare i tanti progetti per ragazzi diversamente abili di cui si occupa l'associazione.

«Porto, subito fuori chi boicotta»

Spirito: guiderò il rilancio con trasparenza e legalità, fra 90 giorni il piano

Antonino Pane

«Un mese e mezzo di tempo per capire. Poi chi non rema nella giusta direzione farà bene a trovarsi un nuovo lavoro». Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale mostra sicurezza. La conferma alle infrastrutture di Graziano Delrio, il ministro che l'ha nominato, gioca sicuramente un ruolo importante. «Delrio mi ha raccomandato trasparenza e ripristino della legalità: questa è la linea. Dentro e fuori»

> A pag. 28

L'intervista «Darsena di Levante ed escavi

Servono vasche per i materiali inquinati di Bagnoli»
Il pressing sugli operatori: stop alla litigiosità
creino ricchezza anziché lavoro per gli avvocati

«Porto, ora basta spazi inutilizzati ogni metro quadro dovrà produrre»

Il neo presidente Spirito: ritardi sotto gli occhi di tutti, fuori chi rema contro

Antonino Pane

«Un mese e mezzo di tempo per capire. Poi chi non rema nella giusta direzione farà bene a trovarsi un nuovo lavoro». Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale mostra sicurezza. La conferma alle infrastrutture di Graziano Delrio, il ministro che l'ha nominato, gioca sicuramente un ruolo importante. «Delrio mi ha raccomandato trasparenza e ripristino della legalità: questa è la linea. Dentro e fuori»

Certo le beghe interne a piazzale Piscane non mancano. Anche l'indagine dell'Anticorruzione nasce sulle denunce partite dall'interno dell'Autorità portuale.

«Per questo sono stato chiarissimo. La barca andrà in una sola direzione: legalità e trasparenza. Chi remerà a favore troverà la massima collaborazione. A chi vuole andare contro fin da ora consiglio di cambiare aria». E fuori dall'Autorità portuale? La litigiosità non manca nemmeno lì.

«Il messaggio è rivolto a tutti. Sono pronto ad ascoltare e a valutare tutte le proposte. Gli operatori del porto di Napoli devono farci capire, una volta per tutte, se vogliono lavorare e produrre ricchezza in pace o se vogliono far lavorare gli avvocati. In questo secondo caso

non temiamo nessuno: faremo lavorare anche i nostri, ma ognuno dovrà assumersi le proprie responsabilità».

Insomma si cambia registro.

«Non ci sono dubbi. Basta boicottaggi e contrapposizioni. Si possono gettare le basi per lavorare tutti e bene».

Le priorità: ha fatto una scaletta?

«Tra un mese e mezzo vedrete il piano operativo del mio mandato e capirete quali sono le priorità».

Bagnoli ed escavi.

«Certamente questi sono due priorità assolute. Dobbiamo completare la darsena di Levante e cominciare gli escavi. E poi dobbiamo lavorare ad un'altra colmata capace di accogliere i materiali inquinati di Bagnoli».

Presidente, lei sa che solo per la vasca della darsena di Levante stiamo aspettando da dieci anni?

«Lo so, eccome. Vedo anche tanti spazi abbandonati nel porto, presi in concessione e mai utilizzati.

Questa storia deve finire».

Già, deve finire. Ma intanto vige il criterio di prendere per sottrarre ad altri più che per produrre.

«Una logica perversa che va sradicata. Ogni metro quadrato del porto deve produrre».

In questo porto produrre sembra l'ultimo dei problemi. Non sono mai stati verificati i piani di

Impresa, ci sono concessionari che neanche li presentano e i

laboratori occupati calano

Il nodo

«Concessioni vogliamo chiarezza su contenuti e durata Saremo inflessibili»

a vista d'occhio.

«Per troppo tempo le concessioni sono state interpretate come un regalo. Il vento è cambiato. Vogliamo sapere quanto si investe, come si investe, e quante

persone si avviano al lavoro. Vogliamo chiarezza sui contenuti delle concessioni, sulle durate, sul rispetto delle destinazioni degli spazi. Saremo inflessibili. Il porto di Napoli come quello di Salerno domani, devono essere operativi al cento per cento. Nessuno potrà avere privilegi, tutti dovranno collaborare a creare reddito e lavoro».

Chi saranno i suoi interlocutori visto che fino ad oggi non si è neanche riusciti ad incassare i canoni delle concessioni?

«È cominciata un'altra storia, questo deve essere chiaro a tutti. La concessione è un bene e come tale genera diritti e doveri. I miei interlocutori saranno gli operatori, tutti. Miro ad avere un tavolo permanente con l'Unione degli industriali e con Confindustria. Le due organizzazioni, in posizione paritaria, potranno collaborare a pieno titolo con l'Autorità di sistema portuale».

Poi ci sono i politici, il Comitato di gestione.

«Domani (oggi ndr) vedrò il presidente della Regione De Luca: sono certo che anche lui mi chiederà la massima operatività. Un sistema portuale funzionante è un volano indispensabile per l'economia regionale. E per sistema intendo porti e retroporti. Come, ad esempio, non pensare di amalgamare i due interporti con le attività portuali?»

Torniamo alla darsena di levante. Se non finisce non possono cominciare gli scavi.

«Guardi i ritardi sono vistosissimi e sono sotto gli occhi di tutti. Bisogna rimborsarsi le maniche. Il nostro ufficio tecnico presto avrà un nuovo responsabile che recluteremo con un bando pubblico. Ci vogliono giovani capaci, determinati, con tanta voglia di fare. Per questo guardo molto anche al rapporto con le università. L'Autorità di sistema portuale deve diventare una casa di vetro, trasparente, operativa. Dobbiamo dare risposte certe in tempi certi. E lo faremo».

Già, risposte certe. Cominciamo dal waterfront.

«Sto leggendo pile di documenti.

Ho già capito che questo è un terreno dove bisogna fare chiarezza subito. Entro il 2017 dobbiamo dare risposte alla città, dobbiamo integrare il porto con la nuova stazione della metropolitana. Napoli deve entrare nel porto e il porto deve essere funzionale e degno di Napoli su questo non ci sono dubbi».

Poi c'è il Beverello.

«Un altro modo da sciogliere subito. Daremo certezze entro il 2017 anche su questo. So che esiste un progetto di massima degli armatori che non ho ancora visto. Se sarà funzionale con la città lo valuteremo insieme con chi al Beverello lavora. Così come valuteremo le altre proposte. Non abbiamo idee preconcrete.

Dobbiamo raggiungere i risultati e questi non mentono mai».

Ma c'è tutta la storia di Nausicaa.

«Guardi non voglio neanche entrare nei dettagli. Non possiamo sempre guardare a quanto è successo. Se sono stati fatti errori la magistratura l'anticorruzione e chiunque vuole li valuterà. Noi offriremo

la massima collaborazione per arrivare alla verità. Ma

detto questo ora è il momento di andare avanti cercando, naturalmente, di evitare gli errori che sono stati fatti in passato».

Sì, errori. Guardi al San Vincenzo.

«Mi piange il cuore a guardarlo. Però ho visto che ora c'è voglia di svoltare. Renderemo al nuovo anno proprio al molo San Vincenzo.

Vuole essere un segnale preciso per dire alla città che quello spazio lo rifaremo alla città».

Risposte chiare anche sul futuro del piano

regolatore portuale?

«Dobbiamo verificare se il Consiglio comunale lo ritiene ancora uno strumento valido. In caso affermativo nessun problema, sarà rispettato».

Ma c'è il modo della darsena petroli, l'uscita delle petroliere dal porto e la sistemazione delle boe.

«Valuteremo tutto senza preconcreti. Incontrerò i petrolieri e mi farò spiegare le loro ragioni. Le boe non mi preoccupano purché non limitino le altre attività del porto».

“

Le ombre
Trasparenza e legalità: massima collaborazione ai magistrati e all'Autorità anticorruzione

“

Il waterfront
Entro il 2017 dobbiamo integrare il porto con la stazione della nuova metropolitana



L'analisi

Cambiare passo con parole nuove e fatti concreti

Bruno Discepolo

In nuovo presidente dell'Autorità Portuale, Pietro Spirito, rompe il silenzio e comincia a delineare strategie ed obiettivi cui lega il suo mandato nei prossimi anni, alla guida della struttura del Molo Pisacane.

Già dalle prime battute emerge il cambio di passo rispetto agli ultimi tre

anni trascorsi in regime commissariale, con vertici impossibilitati ad esprimere intenzioni o delineare programmi di lungo respiro, sia per rispetto istituzionale che per oggettivi limiti nell'assumere impegni e responsabilità operative.

Ora finalmente si può ricominciare, come pure fa Spirito, a discutere di waterfront e rapporto con la città storica, di darsena di levante e di petroli, di Porto Fiorito e Bagnoli. In altre parole, è formalmente riaperto il dibattito sull'infrastruttura portuale, nell'ambito dell'economia cittadina e metropolitana, sul suo assetto funzionale e, financo, della sua forma ma, soprattutto, intorno alla risoluzione di una serie di criticità che, negli ultimi tempi, ne avevano minato l'operatività e ridotto il ruolo nella competizione nazionale e mediterranea.

Tutte questioni, beninteso, che non avrebbero impedito di procedere, alme-

no utilizzando i fondi generosamente messi a disposizione dell'allora Autorità portuale di Napoli, dalla Regione e dall'Europa, per interventi non procrastinabili come nel caso dell'escavo dei fondali. Azioni di competenza delle strutture tecniche, per le quali non necessitava la presenza di un Presidente al posto del Commissario, ma ciò non di meno in nome di questa presunta giustificazione si sono persi fondi ed anni, inutilmente. Ora, auspicabilmente, dovrebbero ripartire da un lato le gare e dall'altro, come accennato, il confronto con le forze sociali ed economiche, le istituzioni e i partiti, i tanti portatori di interesse che, nel caso di un'infrastruttura portuale, ma in particolare di quella napoletana, sono numerosissimi, agguerriti e quasi sempre in conflitto tra loro.

> Segue a pag. 36

Risultati e consenso per cambiare passo

Bruno Discepolo

E dunque, non si sa se rivolgere al nuovo Presidente auguri di buon lavoro orientati più al perseguimento di risultati concreti, come nel caso dell'avvio dei tanti lavori e cantieri in attesa, ovvero all'opera di ricucitura e costruzione di un consenso intorno ad un progetto condiviso di rilancio e sviluppo di un'attrezzatura tanto strategica per il territorio.

La verità è che occorrerà lavorare su entrambi i piani, rimettendo - an-

che in breve tempo - in movimento soggetti e protagonisti per un possibile rinnovamento di qualcosa che è, al tempo stesso, infrastruttura di trasporto e logistica, industria legata a molteplici comparti, parte significativa della città e del territorio. Tenendo anche presente che il mutamento di terminologia non è un prezzo pagato a mode o esigenze comunicative, quanto il cambio di registro nel passaggio da una logica puntuale, circoscritta alla singola attrezzatura, a quella di sistema portuale, di un'estesa linea di costa e di un insieme di luoghi e asset da riportare ad una operatività coordinata e, possibilmente, integrata. Anche se in questa logica, mancherà ancora per un po' il tassello costituito dal porto di Saler-

no, per la proroga richiesta dalla Regione al ministro Del Rio. Nel frattempo è stata anche definita la delimitazione dell'istituzione Zona Economica Speciale che, su proposta della Regione Campania al Governo e poi a Bruxelles, dovrebbe affiancare Gioia Tauro come modello di sperimentazione per aree portuali e retro portuali - inizialmente previste per Napoli, Bagnoli e Salerno e poi estese anche agli interporti e ad una serie di nuclei e aree industriali interne - che, nel caso di accoglimento, offrirà un utile strumento per aumentare l'attrattività di questi territori.

C'è molto da lavorare, e tanto il tempo perso da recuperare. Speriamo davvero che sia definitivamente voltato pagina.

Informazioni Marittime

Porto, la fabbrica di Napoli. Il convegno del "Sabato delle Idee"



Il porto, la fabbrica di Napoli. E' il titolo del seminario di approfondimento in programma nel capoluogo campano sabato 17 dicembre (ore 10) presso la Basilica di San Giovanni Maggiore (nella foto). L'evento, organizzato nell'ambito del ciclo di appuntamenti del "sabato delle idee", è promosso in collaborazione con L'Unione Industriali di Napoli e la Fondazione Ordine degli Ingegneri partenopei.

Il tema

E' uno dei più importanti porti d'Europa: 7 milioni di passeggeri, 21 milioni di tonnellate di merci, hub logistico- commerciale e hub turistico di grandi potenzialità. Da oltre tre anni non aveva un presidente ed una strategia di sviluppo, in un contesto nazionale e mondiale che mutava rapidamente. Ora la nuova governance del porto di Napoli dovrà fare scelte strutturali per rivitalizzare quella che possiamo definire la più grande e qualificata fabbrica di Napoli. Dagli approdi per turismo e merci alle infrastrutture, dalla viabilità interna ai collegamenti esterni, dai servizi all'indotto, il porto di Napoli è una città nella città. Idee, progetti, protagonisti a confronto per un porto moderno e competitivo. La più grande azienda della città, biglietto da visita di Napoli nel mondo.

Il programma

SALUTI

Lucio d'Alessandro

Rettore dell'Università degli Studi Suor Orsola Benincasa

Gaetano Manfredi

Rettore dell'Università degli Studi di Napoli Federico II

Marco Salvatore

Fondatore de "Il Sabato delle Idee"

- segue

Luigi Vinci
Presidente Ordine degli Ingegneri della Provincia di Napoli

COORDINA
Massimo Milone
Direttore *Rai Vaticano*

INTERVENGONO
Amedeo Lepore
Assessore alle Attività Produttive – Regione Campania

Mario Mattioli
Presidente Cafima

Dino Pesole
Giornalista – *Il Sole 24 Ore*

Ambrogio Prezioso
Presidente Unione Industriali Napoli

Ivano Russo
Dirigente del Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Guendalina Salimei
Architetto e docente universitario

Pietro Spirito
Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Gianpiero Strisciuglio
Direzione Commerciale ed Esercizio Rete RFI

Nel corso dell'incontro sarà commemorato **Fabrizio Forquet**, vicedirettore del Sole 24Ore, responsabile della redazione romana, scomparso prematuramente ad aprile scorso. Forquet aveva moderato a Napoli, a dicembre dell'anno scorso, un «sabato delle idee» dedicato al porto di Napoli dal titolo: « Dagli anni del commissariamento alla grande sfida dell'Autorità Portuale di sistema del Tirreno centrale».

Salerno, il nodo accorpamento sulla moratoria decide il premier

Palazzo Chigi insiste per 18 mesi: ipotesi commissario

Sarà il presidente del Consiglio Paolo Gentiloni e dover decidere sulla moratoria chiesta dalla Regione per il porto di Salerno. Matteo Renzi non ha fatto in tempo a guardare il dossier preparato dal ministro Graziano Delrio e ha lasciato l'intero fascicolo sul tavolo a disposizione del nuovo inquilino di palazzo Chigi. La continuità su questa materia, comunque, è garantita proprio dalla presenza di Delrio alle Infrastrutture e tutto lascia credere che, non appena accantonati gli affari urgenti di questi giorni, Gentiloni accoglierà la proposta formulata dal suo ministro.

Già, ma qual è questa proposta? I dati certisono solo due, il primo è che il presidente della Regione Vincenzo De Luca ha chiesto il massimo, 36 mesi di moratoria, prima che il porto di Salerno entri a pieno titolo nell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. Di certo si sa anche che Delrio non gradisce tempi così lunghi per la messa a regime della riforma dei porti per cui avrebbe ridotto drasticamente la proposta della Regione. Sullo sfondo ci sono i lavori da completare nel porto di Salerno, che poi, in definitiva, costituiscono il vero oggetto della richiesta di moratoria. Lavori incardinati durante la presidenza di Andrea Annunziata e che ora Delrio vorrebbe vedere ultimati al più presto.

In questa direzione bisogna cercare anche la soluzione individuata dal

ministero per una governance transitoria del porto di Salerno visto che è ormai scaduto il mandato del presidente Annunziata. Tutto lascia credere che si andrà verso una gestione commissariale strettamente legata alla durata della moratoria. Gestione che, se badi bene, avrà lo specifico compito di collaborare in tutto e per tutto con Pietro Spirito, il presidente dell'Autorità di sistema portuale in cui Salerno dovrà confluire. Per questo compito, anche per garantire la continuità, il ministro Delrio avrebbe ipotizzato la nomina a commissario dell'attuale segretario dell'Autorità portuale di Salerno Luigi Di Luse.

Ad attendere le decisioni finali che saranno prese a Roma per Salerno c'è anche Pietro Spirito. «Aspetto le decisioni del presidente del Consiglio - ha detto - prima di andare a Salerno. Comunque se ci vorrà del tempo, comunque incontrerò i laboratori dell'Autorità portuale e gli imprenditori salernitani. Massimo rispetto per gli effetti della moratoria ma è chiaro che dobbiamo cominciare a lavorare da subito in un'ottica di sistema per essere pronti, alla scadenza della moratoria, a mettere in moto le necessarie sinergie. La riforma dei porti e il varo dell'Autorità di sistema portuale è un'occasione unica per dare alla Campania un volano di sviluppo straordinario».

Ma non solo i porti. Delrio è stato

chiarissimo, bisogna integrare da subito i porti campani con i retroporti e creare un articolato polo di sviluppo che dovrà, poi, entrare in sintonia con il piano nazionale della portualità che

sarà messo a punto a livello centrale. È chiaro, quindi, che il mandato del presidente Spirito va in questa direzione sia per quanto riguarda l'integrazione dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, sia per quanto riguarda la sinergia che i porti dovranno avere con gli Interporti a cominciare da quelli di Nola e Marcianise, già perfettamente funzionanti e finora praticamente esclusi dalle attività di scalo soprattutto per la mancanza di un efficiente collegamento su ferro. Il ruolo degli interporti dal punto di vista economico può diventare relevantissimo se si riuscirà ad incentivare anche le attività legate alla trasformazione delle merci. E su questo il terreno è fertilissimo: la Campania potrebbe diventare il vero hub del Mediterraneo, grazie proprio agli Interporti, per quanto riguarda l'arrivo e la lavorazione delle merci.

A.P.

La sfida
«La riforma resta la grande opportunità per rilanciare lo sviluppo in regione»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'agenda Confronto al Sabato delle Idee

«Il Porto, la fabbrica di Napoli» è il tema del confronto promosso dal Sabato delle Idee in collaborazione con Unione industriali e l'Ordine degli ingegneri, appuntamento sabato alle 10 presso la Basilica di San Giovanni Maggiore. Interverranno tra gli altri l'assessore regionale alle Attività produttive Amedeo Lopore, il presidente dell'Unione industriali Ambrogio Prozio, il dirigente del Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ivano Russo, l'architetto Guendalina Salimei e il presidente del Porto Pietro Spirito.



Annunziata

Si fa largo l'idea di una governance transitoria visto che il mandato del presidente è in scadenza



Di Luise

L'attuale segretario dello scalo salernitano in pole per la nomina a commissario



Delrio

Per l'applicazione della riforma il ministro esige tempi più stretti rispetto ai 36 mesi chiesti da De Luca

Cagliari, il terminal crociere apre le porte ai migranti

Cagliari - Hanno trascorso la notte all'interno del terminal crociere del molo Ichnusa, 450 degli 854 migranti sbarcati ieri pomeriggio al porto di Cagliari dalla nave della Guardia costiera Diciotti,



Cagliari - Hanno trascorso la notte all'interno del terminal crociere del molo Ichnusa, 450 degli 854 migranti sbarcati ieri pomeriggio al porto di Cagliari dalla nave della Guardia costiera Diciotti, che li aveva soccorsi al largo delle coste libiche nei giorni scorsi. **La Prefettura, con l'aiuto di Caritas, Protezione civile, Asl ed enti coinvolti nell'accoglienza, hanno sistemato le brandine negli spazi del terminal e distribuito un pasto caldo a tutti i profughi.** Già ieri notte oltre 400 migranti sono stati trasferiti nei vari centri dell'isola destinati all'ospitalità. Oggi lo smistamento è ripreso. In serata 300 persone lasceranno la Sardegna dai porti di Olbia e Porto Torres a bordo di due traghetti diretti a Civitavecchia e Genova, da qui raggiungeranno le strutture di accoglienza di altre regioni.

Complessivamente sono dieci le persone sbarcate dalla Diciotti e ricoverate in ospedale, comprese diverse donne incinta e ferite. La squadra mobile di Cagliari, coordinata dal primo dirigente Alfredo Fabbrocini, sta lavorando per individuare i possibili scafisti nascosti tra i profughi.

Accorpamento enti camerali il governatore prende tempo

Delegazione datoriale a Crocetta: «Non firmare quel decreto»

FRANCESCO NANIA E' durato una ventina di minuti l' incontro tra una delegazione di rappresentanti delle associazioni datoriali di Siracusa e Catania e il presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta. Al centro dell' incontro, la richiesta pressante da parte delle associazioni, di bloccare l' iter per l' avvio della nuova Camera di commercio del Sud Est che contempra l' accorpamento degli enti camerali di Catania, Siracusa e Ragusa.

Il governatore Crocetta ha ascoltato le motivazioni della delegazione e si è riservato di approfondire la questione chiedendo lumi sia all' assessore regionale Lo Bello, sia al ministero con l' ingresso della legge Madia.

Il presidente della Regione ha ricevuto l' ex vice presidente della camera di commercio di Siracusa, Pippo Gianninoto, l' ex presidente dell' **Autorità portuale** di Augusta Aldo Garozzo, Nino Finocchiaro presidente Cna. Della delegazione hanno fatto parte anche il sindaco Giancarlo Garozzo e i parlamentari regionali siracusani Pippo Sorbello e Marika Cirone Di Marco, mentre in rappresentanza delle associazioni datoriali di Catania, ha partecipato all' incontro, Totò Bonura.

«Attendiamo una risposta dal presidente Crocetta - ha detto Gianninoto al termine dell' incontro - il presidente Crocetta ha ascoltato le nostre ragioni e ha preso tempo per approfondire la questione anche alla luce di quanto nel frattempo è maturato anche in campo nazionale».

Le associazioni datoriali che si oppongono all' accorpamento stanno tentando in tutti i modi di bloccare le procedure di nomina del nuovo consiglio camerale, procedura che tocca proprio al governatore Crocetta. Nel frattempo, procede parallela la strada giudiziaria nel tentativo di fare annullare l' annullamento della revoca della richiesta di accorpamento. «Il legale a cui abbiamo dato specifico mandato, ha depositato ieri mattina il ricorso al Tar relativamente all' annullamento da parte del commissario dell' ente camerale aretuseo della revoca della delibera del consiglio camerale per l' accorpamento - dice Arturo Linguanti - siamo fiduciosi sull' accoglimento del ricorso anche perché il Consiglio di Stato ha già dato ragione alla camera di commercio di Crotone che si trovava nelle nostre stesse condizioni».

Il braccio di ferro, quindi, prosegue e la prossima tappa è soltanto rinviata di qualche settimana.

-segue

«L' accorpamento è un' eventualità da scongiurare», dicono i deputati Sorbello e Di Marco, che si dimostrano preoccupati per la ricaduta sul tessuto economico e produttivo siracusano. «La Camera di commercio di Siracusa ha un bilancio sano e non deve essere punita da un provvedimento non troppo ragionato afferma Sorbello - c' è il recente caso di Crotone che traccia una strada importante, tale da poter asserire che Siracusa può e deve restare autonoma. Tutt' al più, sarebbe ipotizzabile un eventuale accorpamento con Ragusa, territorio con il quale molte sono le analogie ,anche nel settore produttivo e nel tessuto economico locale».

FRANCESCO NANIA

Porti: Gnv, hub palermitano ha importanza strategica

Doppio appuntamento per rafforzare cooperazione con territorio



(ANSA) - PALERMO, 14 DIC - Doppio appuntamento per Gnv in Sicilia: la società di navigazione ha organizzato oggi due eventi a Palermo, per incontrare le istituzioni locali e i clienti del settore merci, sottolineando nuovamente il profondo legame con il territorio, l'importanza dell'hub palermitano e la centralità della Sicilia nelle strategie di sviluppo della compagnia.

In occasione delle imminenti festività natalizie, Gnv ha invitato a bordo del traghetto SnavLazio le maggiori cariche istituzionali palermitane per un light lunch, tra cui i rappresentanti del Comune di Palermo, di Confindustria e Confcommercio Palermo, i maggiori esponenti dei Consolati del Marocco e delle Tunisia, oltre alle cariche religiose, ai vertici della Capitaneria di Porto, della Marina Mercantile, e dell'Autorità Portuale di Palermo.

A conferma della strategicità del mercato siciliano lo scorso 22 novembre Gnv ha annunciato, insieme all'Autorità Portuale di Palermo, la firma dell'accordo per la concessione di 8 anni del molo di Santa Lucia. L'investimento nello scalo siciliano consentirà a Gnv di migliorare e semplificare le fasi operative a favore della clientela, consentendo un rafforzamento della competitività del settore merci, a cui è dedicato il secondo appuntamento della giornata: oltre 80 clienti del settore merci di Gnv sono invitati alla cena di gala a villa Boscogrande.

(ANSA).