



## Primo piano:

- **Riforma Portuale**

(Il Secolo XIX, Informazioni Marittime, Il Sole 24 Ore)

## Dai porti:

### Trieste:

**"...Via libera del governo al porto franco di Trieste..."**

### Genova:

**"...Palazzo San Giorgio, arriva Signorini..."**

(Corriere Marittimo, La Repubblica GE)

### Livorno:

**"...Un porto <<congelato>>..."** (La Nazione)

### Civitavecchia:

**"...Nunzi a Di Majo: occorre una vera sinergia tra porto e città..."**  
(Civonline)

**"...Un partner cinese per il Tecnopolo..."** (La Repubblica)

### Napoli:

**"...Spirito al vertice Delrio firma il decreto..."** (Il Mattino)

### Salerno:

**"...Al porto l'installazione "accendi il tuo futuro"..."**  
(Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

### Gioia Tauro:

**"...Porto l'Agencia adesso è avvolta nelle nebbie..."** (Gazzetta del Sud)

### Messina:

**"...Chiesti chiarimenti all'A.P. da CMdB..."** (Ilcittadinodimessina.it)

**"...La sparatoria al porto di Milazzo, trovata l'auto dei banditi..."**  
(Giornale di Sicilia)

**"...Incidente a Messina, marittimo fuori pericolo..."** (The Medi Telegraph)

## Altre notizie di porti italiani e stranieri

### Focus:

- **Opere pubbliche** (Il Nautilus)

## Porti, è corsa contro il tempo per indicare gli ultimi presidenti

*Rischio commissariamenti, Delrio costretto ad accelerare*

GENOVA. Il mondo dei porti è in ansia. Una tensione giustificata, ma solamente in minima parte. Perché, all'indomani della crisi governativa che si è aperta dopo la bocciatura del referendum costituzionale, solo in alcuni scali italiani potrebbe rallentare l'iter di nomina dei nuovi presidenti, come previsto a distanza di alcuni giorni dall'approvazione della legge di riforma portuale.

Nulla cambierà a Genova, nel primo porto d'Italia, dove il percorso burocratico che riguarda Paolo Emilio Signorini - che oggi si insedierà a Palazzo San Giorgio - è completato. L'intesa tra Stato-Regione Liguria è stata trovata da tempo e l'ex segretario scelto da Giovanni Toti guiderà l'Authority, che oltre al capoluogo ligure, includerà anche lo scalo di Savona. Discorso identico, o quasi, per La Spezia: anche in questo caso enti locali e governo hanno raggiunto l'accordo per Carla Roncallo, che nei giorni scorsi è stata nominata commissario del porto e il successivo passaggio a presidente è dato ormai per scontato.

Cosa accadrà invece nei porti dove ancora non è stato nominato un nuovo presidente è tutto da vedere. Secondo una fonte del ministero dei Trasporti, anche nel caso in cui il ministro Delrio dovesse lasciare il dicastero, in questa settimana ci sarebbe comunque il tempo per chiudere alcuni importanti dossier, e nello specifico quelli che riguardano le nomine di chi guiderà tutte quelle Autorità di sistema portuale dove un'intesa tra Stato-regioni è ormai in dirittura d'arrivo.

Dettagli insomma, che negli uffici in piazzale di Porta Pia verrebbero risolti nel giro di qualche ora e permetterebbero ai nuovi presidenti, anche se in extremis, di assumere l'incarico.

Ci sono poi le situazioni più complicate: primi fra tutti i porti di Venezia e Livorno, Autorità portuali per le quali ancora non è stato trovato un accordo sul nome del nuovo presidente. Qui i tempi potrebbero allungarsi - e non poco - specialmente se Delrio dovesse abbandonare, visto che la nomina verrebbe affidata al nuovo ministro dei Trasporti. Una situazione non semplice: il presidente Paolo Costa, in Veneto, potrebbe restare alla guida del porto per settimane, nonostante il mandato sia scaduto ormai da giorni.

Caso quasi identico per la città toscana, dove il genovese Giuliano Gallanti continuerebbe a restare in carica come commissario. Non solo: qui la situazione di stallo si abbatterebbe anche su Piombino con

## **-segue**

---

Luciano Guerrieri che manterrebbe il comando del porto ritardando la fusione tra le Authority delle due città della stessa regione.

# Informazioni Marittime

---

## Il governo nomina più di un terzo delle AdSP



Fino al "no" del referendum costituzionale (e alle conseguenti dimissioni del presidente del Consiglio), il governo è riuscito a nominare più di un terzo della nuova portualità **disegnata con la riforma**: sei presidenti su quindici nuove Autorità di sistema portuale (AdSP).

L'ultimo turno di nomine c'è stato la settimana scorsa con il tris decretato dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio: **Paolo Signorini** per l'AdSP Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado Ligure), **Rodolfo Giampieri** per l'AdSP dell'Adriatico Centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona) e **Daniele Rossi** per l'AdSP dell'Adriatico Centro-Settentrionale (Ravenna). Questi tre nuovi presidenti si vanno ad aggiungere ad altri tre nominati in precedenza: **Sergio Prete** (AdSP dello Ionio – Taranto) e **Zeno D'Agostino** (AdSP dell'Adriatico Orientale – Trieste) **il 9 novembre**, seguiti da **Francesco di Majo** (AdSP del Tirreno Centro-Settentrionale – Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta) **il 25 novembre**. **Le 15 Autorità di sistema portuale**

1. Mar Ligure Occidentale | Genova, Savona e Vado Ligure
2. Mar Ligure Orientale | La Spezia e Marina di Carrara
3. Mar Tirreno Settentrionale | Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio e Rio Marina e Cavo
4. Mar Tirreno Centro-Settentrionale | Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta
5. Mar Tirreno Centrale | Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia
6. Mar Tirreno Meridionale, Ionio e dello Stretto | Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria

## - segue

---

7. Mare di Sardegna | Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)
8. Mare di Sicilia Occidentale | Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani
9. Mare di Sicilia Orientale | Augusta e Catania
10. Mare Adriatico Meridionale | Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli
11. Mar Ionio | Taranto
12. Mare Adriatico Centrale | Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona
13. Mare Adriatico Centro-Settentrionale | Ravenna
14. Mare Adriatico Settentrionale | Venezia e Chioggia
15. Mare Adriatico Orientale | Trieste

## Riforma dei porti, il molo delle contese

di **Tobia Costagliola** - DL News

Avevo pensato di astenermi per un po' dal riportare informazioni e commenti sull'attuazione della ormai famosa **Riforma dei Porti** e sull'andamento dell'iter per le nomine dei presidenti di AdSP. Il mio intento era quello di tracciare, soltanto alla fine di una procedura rivelatasi purtroppo interminabile, una panoramica di tutte le nomine con conferma degli insediamenti definitivi. Tuttavia non posso fare a meno di riportare alcune notizie in parte preoccupanti ed in parte chiarificatrici, per alcuni nostri dubbi o sottovalutazioni della Riforma dei Porti e sulle nomine dei presidenti.

**1. La Corte dei Conti Europea**, tra i vari commenti positivi e negativi sulla Riforma del Sistema Portuale italiano, ci aveva richiamato portando il caso del Nord Tirreno come esempio in cui, a distanza di 50 chilometri, si sono sviluppate quattro infrastrutture in concorrenza una con l'altra: Genova, Savona, La Spezia e Livorno (senza contare Vado, Marina di Carrara, Piombino, Portoferraio, Riomarina, ecc), censurando una scelta che non è inserita dentro un piano strategico. Questo aspetto della concorrenza tra porti, non solo nel Nord Tirreno, era già stato rilevato dalle pagine di *DL News* nel corso dei nostri periodici servizi sui porti.

**2. A questo proposito è dell'ultima ora la notizia** che Alberto Ricci, presidente di Confindustria di Livorno e Massa Carrara ha espresso forti dubbi sulla riforma portuale interrogandosi sulle motivazioni apparentemente inspiegabili che hanno portato all'accorpamento di Marina di Carrara con La Spezia evidenziando tutti gli effetti negativi derivanti dallo "smembramento" del sistema portuale toscano.

**3. Mi viene da aggiungere solo una domanda:** come si concilia il rilievo della CE con la visione di Delrio che vede "Il nostro paese come un molo nel Mediterraneo"? Considerando gli 8.000 km di coste, questa "visione" del "molo" potrebbe indurci a pensare ai porti come a una miriade di attracchi facenti parte di una struttura "unica". Ma la CE se la berrà? Ma sì! Al diavolo la CE! (Al diavolo anche i finanziamenti ?...).

**4. Avendo in mente questa "visione"**, ancor prima del pronunciamento del Ministro, molti Presidenti di A.P., Sindaci ed altri soggetti istituzionali e non, hanno "pensato" e "progettato" in grande", per ogni singolo porto e, ovviamente, in concorrenza con il porto o i porti ubicati nella stessa area. Conseguentemente circa 60 porti italiani, tutti inclusi nelle nuove 15 Autorità dSP, pensando "per sé" hanno comprensibilmente avanzato centinaia di progetti che spaziano dal semplice ed indispensabile dragaggio dei fondali (es. Ravenna) alla nuova diga foranea di Genova, al megaprogetto dell'Off Shore di Venezia, ecc.

**5. Consoliamoci perché ora, finalmente, le cose stanno per cambiare.** Per effetto delle nuove regole, le nuove autorità, quando saranno veramente operative, avranno l'obbligo di ritrovare un dialogo con Roma cambiando radicalmente i vecchi e ben noti sistemi che hanno portato a guasti, ritardi e diffusa paralisi decisionale.

**6. Nel corso del 3° Forum Shipping and Intermodal transport** tenuto a Genova il 22 nov.2016 si è discusso, tra l'altro, di un altissimo numero di progetti infrastrutturali fermi "al primo ostacolo" del CIPE. Marco Butti, della Banca Imi, ha in quella sede ricordato che tali progetti sono fermi non per problemi burocratici, come si crede, ma semplicemente perché "non sono progetti sostenibili". Già la settimana prima, il ministro Delrio aveva evidenziato che in Italia "abbiamo proposte di project financing per 30 miliardi di euro, ma quelle che stanno in piedi sono solo l'8%. Alcune sono credibili, le altre sono tutte fantasie, frutto di piani economico-finanziari totalmente sballati". Cosa dobbiamo pensare dei responsabili dei progetti e degli enti che li hanno commissionati e presentati? Aggiungerei che non si tratta di progetti presentati il mese scorso ma da lunga data. Per alcuni è stato dato un riscontro interlocutorio ma, per la maggioranza, non c'è stato alcun riscontro. Ciò che è grave, e che il Ministro non dice chiaramente, ma che si evince lo stesso, è la constatazione che il 92 % dei progetti è stato redatto da persone incompetenti, fantasiose e poco attendibili: chi, altrimenti, potrebbe redigere piani "sballati" che "non stanno in piedi"?

## -segue

---

**7. Ma allora, in assenza di altri progetti** capaci di risolvere annosi e gravi problemi delle nostre infrastrutture, perché non si procede a dar corso almeno a quell'8% di progetti credibili? C'è da augurarsi che una concreta risposta venga data da quei "patti" con alcune città come Genova, Napoli, Venezia, ecc che il nostro Premier sta sottoscrivendo in questi giorni di "campagna elettorale"? Visto i ritardi e le difficoltà nella esecuzione di opere indispensabili ed il blocco quasi generalizzato di investimenti, c'è ancora da chiedersi se "il terzo valico e nodo ferroviario di Genova" o il dragaggio dei porti o ancora il taglio della banchina del ponte Etiopia a Genova facciano parte di quella lunga lista di progetti non sostenibili di cui ha parlato il ministro...

**8. Tra gli obiettivi più significativi della Riforma Portuale** erano stati indicati i "tagli alla burocrazia" e la "semplificazione". Possiamo veramente dire che l'iter ancora in corso per la nomina dei presidenti AdSP rappresenti la via più semplice per raggiungimento di almeno uno di questi obiettivi? Abbiamo finora assistito ad una sconcertante e ridicola procedura che partendo dalla scelta del Ministro basata sui "curricula" dei candidati, deve essere approvata dai Consigli Regionali e approdare successivamente nelle due Camere, fermo restante, se ho ben capito, che spetta comunque al Ministro l'ultima parola. Si tratta di un circolo vizioso di dispersive discussioni e "trattative" a cui ora si aggiunge una ulteriore fase evidentemente non prevista: quella della Commissione Anticorruzione. Infatti, a seguito delle contestazioni di alcune nomine di presidenti AdSP, Codacons ha inviato una segnalazione ai componenti delle Commissioni Trasporti di Camera e Senato, alla Vigilanza sulle Autorità Portuali del Mit e all'Autorità Nazionale Anticorruzione, in cui si chiede il blocco delle nomine clientelari nei porti italiani non basate sui requisiti previsti dalla normativa vigente (sic!).

**9. L'Autorità Anticorruzione presieduta da Raffaele Cantone,** ha accolto la richiesta del Codacons di indagare sulle nomine ritenute illegittime dei presidenti delle Autorità di sistema portuali. Ne ha dato notizia il Codacons con un comunicato in cui si chiede, tra l'altro, ai componenti delle Commissioni Parlamentari e all'Anac di «avallare la nomina alla Presidenza delle Autorità di quei candidati i cui requisiti siano valutati esclusivamente e squisitamente sulla base della effettiva comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia e dei trasporti portuale, e tenendo in debito conto di non esprimere parere favorevole su nomine in palese e comprovata incompatibilità per cumulo di impieghi e incarichi». Ai deputati e senatori il Codacons chiede «di adottare esclusivamente i suddetti criteri di valutazione espressamente previsti dalla legge al di là delle logiche politiche o clientelari che troppo spesso vengono utilizzate nel nostro Paese per l'assegnazione di incarichi importanti, specie tenendo conto del fatto che le nomine in oggetto sono relative al settore considerato strategico e prioritario per l'economia del Paese». E ancora, «Le nomine nei porti italiani sprovviste dei requisiti di legge, si legge ancora nella nota del Codacons, costituiscono un abuso d'ufficio e una violazione dell'art. 97 della Costituzione, e 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». (CFR nota Codacons, Mattino di Napoli, e altra stampa nazionale specializzata). Ma le nomine non dovevano essere fatte dal Ministro, dopo avere fatto tutti i controlli di legge? Si contesta quindi l'operato del Ministro?... Sono notizie scoraggianti che ci fanno sentire come su un treno che corre a 300 all'ora e poi, ogni tanto, non solo si ferma, ma va a marcia indietro...

**Autorità** di sistema. I nuovi presidenti

## Ancona e Genova si concentrano sulle aggregazioni

Pur con l'incognita delle dimissioni del premier, arrivate dopo l'esito del referendum costituzionale, la riforma dei porti (per ora) prosegue. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, sta per firmare la nomina di Pietro Spirito alla presidenza dell'**Autorità portuale** di sistema del Mar Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) mentre sono già arrivate quella di Rodolfo Giampieri all'Adsp del mare Adriatico centrale (con i porti marchigiani e abruzzesi di Ancona, Pesaro, Falconara, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona), quella di Paolo Emilio Signorini alla Adsp del Mar Ligure occidentale (Genova e Savona), che si insedia oggi, e quella di Daniele Rossi all'Adsp del Mar Adriatico centro-settentrionale (che comprende solo Ravenna).

I presidenti delle Adsp che fanno capo ad Ancona e Genova si preparano dunque ad affrontare l'aggregazione di porti diversi. In particolare Giampieri che, spiega, gestirà «un nuovo soggetto giuridico con 215 chilometri di costa. Si uniscono sei porti e si creerà una banchina unica che può dare tanto al territorio.

Mi preparo a fare 20 giorni di incontri con i presidenti delle Regioni Marche e Abruzzo, con i comandanti dei porti, con le parti sociali e con gli operatori. Entro tre mesi dovremo stilare un piano operativo triennale dell'Adsp capace di esaltare le peculiarità dei singoli porti e superare i campanili per entrare in una dinamica di sistema. La nuova Authority punterà a essere un facilitatore per le imprese, con l'intento di creare ricchezza e occupazione sul territorio e con una vocazione indirizzata a container, rinfuse e traghetti ro-pax (merci e passeggeri, ndr)».

Anche Signorini sottolinea che si dedicherà «all'integrazione tecnico-amministrativa di Genova con Savona, sotto il profilo dei progetti in corso, dello sviluppo del traffico container e di quello crocieristico. Ci vorrà circa un anno per terminare tutto. Poi c'è un altro passo da fare: capire qual è la posizione competitiva di questa Adsp a fronte dello scenario **portuale** mondiale. I terminal devono essere in una posizione negoziale con chi movimentava le merci e le lavora. Alla luce di questo si devono decidere le priorità per gli investimenti in corso e l'avvio di nuovi investimenti».

Sia Giampieri che Signorini, comunque, auspicano che le dimissioni di Matteo Renzi non pregiudichino il pieno compimento della riforma **portuale** appena varata. Fermarla «sarebbe una follia istituzionale», afferma il presidente dell'Adsp ligure; mentre Giampieri sottolinea che con la riforma «si riesce finalmente ad avere una visione di sistema Paese sulla **portualità**. È un'occasione irripetibile, perderla

## Via libera del governo al porto franco di Trieste

«Il governo ha finalmente capito, dopo decenni, la valenza primaria di uno strumento che permetterà al nostro scalo, al nostro territorio e più in generale all'Italia di accrescere la propria competitività a livello internazionale», così Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale (Trieste), saluta la proposta del ministero dei Trasporti di un decreto attuativo per il "Porto franco internazionale" dello scalo giuliano. «Il nostro punto franco è un unicum a livello internazionale», commenta D'Agostino. «Il prossimo decreto governativo - continua - ci consentirà di liberare un potenziale assolutamente straordinario. Oggi è un gran giorno per la nostra città e per il suo porto. Abbiamo ricevuto formalmente dal ministro Delrio la proposta del testo del decreto attuativo per il regolamento amministrativo del Porto Franco Internazionale di Trieste (articolo 7, comma 12, decreto legislativo 169 del 4 agosto 2016) che stabilisce l'organizzazione amministrativa della gestione dei punti franchi di Trieste, attualmente oggetto di spostamento a seguito della sdemanializzazione del Porto Vecchio. Il fatto che il ministro Delrio abbia avviato tale procedura ci riempie di soddisfazione. Siamo vicini all'emanazione di un atto che non solo il porto, con le sue lavoratrici, lavoratori e operatori, ma la città intera aspettava da generazioni, da ben prima del 1994, data della legge di riforma dei porti. Siamo anche soddisfatti perché il nostro lavoro, in sinergia con quello della presidente della Regione FVG Debora Serracchiani, l'Agenzia delle Dogane e il ministro Delrio, sta per giungere a compimento. Leggeremo con cura l'atto che abbiamo ricevuto da Roma. Il prossimo step sarà perfezionarlo, come l'iter legislativo prevede, per renderlo più adeguato alle moderne esigenze del mercato ed alla richiesta sempre più impellente di agilità amministrativa che sta contraddistinguendo la nostra operatività in porto. Con questi presupposti siamo sicuri che il decreto arriverà velocemente ad emanazione definitiva».

## Palazzo San Giorgio, arriva Signorini

**Genova** - Sarà oggi pomeriggio alle 16,00 il passaggio di consegne a palazzo San Giorgio tra l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante del Porto e commissario dell'Autorità portuale di Genova e il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini.

Il comandante Pettorino era stato nominato dal ministro Graziano Delrio a fine novembre 2015, in attesa della scelta del successore di Luigi Merlo che per otto anni, era stato alla presidenza del porto di Genova. Il ministro Delrio nel nominare il Pettorino assicurava che il commissariamento del porto sarebbe stato molto breve, due mesi al massimo. Invece solo oggi si perviene all'insediamento del nuovo presidente; Paolo Emilio Signorini che guiderà per i prossimi quattro anni gli scali di Genova, Savona e Vado Ligure e inizierà da subito a lavorare in attesa di costituire il comitato di gestione che lo affiancherà nelle decisioni.

## Cambio della guardia a San Giorgio in porto inizia l'era di Signorini

**C**AMBIO della guardia a Palazzo San Giorgio, con un militare che lascia il suo ruolo di commissario e un dirigente pubblico che prende il suo posto e si insedia come presidente. Corsi e ricorsi storici, nel passaggio di consegne fra l'ammiraglio Giovanni Pettorino e Paolo Emilio Signorini, ex direttore del ministero dei Trasporti ed ex segretario generale della Regione Liguria, che da oggi pomeriggio alle 16,30 sarà il primo presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale (Genova, da subito, Savona e Vado Ligure, dal primo gennaio 2017). Successe più o meno la stessa cosa tanti anni fa, nel 1990, con il porto di Genova che finiva una delicatissima fase di commissariamento affidato all'ammiraglio Giuseppe Francese (mente raffinata che stemperava i momenti di tensione strappando e masticando pezzetti di carta) e accoglieva l'ex presidente della giunta regionale Rinaldo Magnani. Altri tempi, il porto vuoto di navi, gli scioperi, le tensioni, le battaglie in banchina scatenate dai Libri Blu di Roberto D'Alessandro, colpevole solo di aver capito con troppo anticipo come sarebbe andata a finire. Anche allora, ci fu un commissariamento

a governare le banchine del primo porto d'Italia. E un nuovo commissariamento scattò quattro anni più tardi e a subirlo fu proprio colui che aveva sostituito il commissario Francese, l'ex console del carenti Rinaldo Magnani, commissariato dal primo governo Berlusconi e dal ministro di An Publio Fiori che per dar vita alle nuove autorità portuali azzerò tutti i vertici dei vecchi enti. Per Genova la scelta cadde sull'allora direttore generale del Capo Fabio Capocaccia, che traghettò il porto per due anni fino a condurlo a destinazione nella sua nuova veste di **autorità portuale**. Il primo a presiederlo fu per due mandati l'ex presidente del consiglio regionale **Giuliano Galantri** (il più longevo dei manager portuali che dopo anni a Genova è passato alla guida dei porti europei di Espo e infine a Livorno), seguito poi dal broker Giovanni Novi (un solo mandato di quattro anni, chiuso nella burrasca di un'inchiesta giudiziaria che dopo anni di battaglie legali ha visto Novi assolto da tutte e tredici i capi d'imputazione a suo tempo contestati) e dall'ex assessore regionale ai Trasporti Luigi Merlo. Anche per lui, due mandati il secondo dei quali chiuso con qualche mese d'anti-

cipo, così da far scattare il commissariamento del porto. Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio scelse allora di affidare il timone di San Giorgio al comandante della Capitaneria di porto, che peraltro era arrivato da poche settimane, l'ammiraglio Giovanni Pettorino. «Sarà solo per un paio di mesi» disse il 20 novembre, giorno del suo insediamento, il ministro Delrio che confidava di approvare la legge di riforma dei porti in tempi brevi. In realtà le cose andarono un po' più per le lunghe. Così quei due mesi sono diventati un anno abbondante, che Pettorino ha vissuto semplicemente raddoppiando il suo carico di lavoro, per non fermare l'attività del porto. Approvata la legge, il percorso di nomina è stato effettivamente in discesa. Delrio e il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti hanno raggiunto velocemente l'intesa su una persona che entrambi conoscevano bene per averci lavorato insieme, Paolo Emilio Signorini. **Autorità portuale** di Genova si chiude ufficialmente oggi, sostituita dall'autorità di sistema, con l'insediamento di Signorini. E inizia una nuova fase.

(mussino minella)

06/12/2016 12:15

”

Subito dopo l'approvazione della legge è scattata l'intesa fra il ministro Graziano Delrio e il presidente della Regione Giovanni Toti

“

PAOLO EMILIO SIGNORINI  
PRESIDENTE



## UN PORTO «CONGELATO»

*Crisi di governo: le ripercussioni*

- LIVORNO- LA CRISI di governo come inciderà sul funzionamento del porto e sui tanti appuntamenti urgenti nel suo schema? Le prime risposte- ove siano possibili nel generale clima di incertezza- potranno forse emergere domani alle 10, quando al LEM si inaugurerà la «Logistic Training Academy» di Francesca Marcucci, con l' attesa presenza di Cristina Grieco (assessore regionale al lavoro) Nereo Marcucci (presidente nazionale Confetra) e forse Ivano Russo del gabinetto di Delrio. Poi ci sono le risposte - ammesso che sia in grado di darle, e voglia venire a Livorno dopo la figuraccia sulle "porte vinciane" dove ha ceduto a Pisa- del governatore Rossi in programma sabato 17, quando verrà coidirigenti di Fs verrà ad inaugurare solennemente il nuovo tratto di binari tra Darsena Toscana e la rete nazionale. Terzo appuntamento-verità è tra una settimana, giovedì 15, quando dovrebbero chiudersi i termini per le dichiarazioni di interesse alla gara della piattaforma Europa. Qui però siamo già in grado di prevedere che non se ne farà di niente. Gli uffici di palazzo Rosciano lavorano all' ennesimo rinvio, perché la conferenza dei servizi ci ha messo la sua brava zeppa (il decreto della giunta regionale ce l' ha ricordato), sia perché Gallanti e Provinciali hanno voluto "coprirsi" chiedendo anche il parere del Mise (e con la crisi di governo chissà quando arriverà). Tutto da rimandare- la comunicazione arriverà forse già domani- a gennaio o più in là. Che succederà al porto (o ai porti) se lo chiedono tutti. Qualcuno l' ha anche chiesto a Roma, arroventando il telefono del povero Pujia. Risposte (prendetele come indiscrezioni, perché non sono ufficiali): difficile a questo punto che in piena crisi il ministro nomini il presidente di Livorno, perciò rimane in carica l' attuale commissario Gallanti con il supporto dell' attuale segretario generale Provinciali. Fino a quando? Non è difficile ipotizzare che a Roma saranno affaccendati a ben altri problemi che non la nomina del presidente dell' AdsP livornese. E anche se a questo punto il governatore Rossi volesse forzare la mano, vendicandosi del "niet" renziano ai suoi candidati locali (Becce e Guerrieri) e proponendone un altro, difficilmente Delrio firmerebbe il decreto. Siamo e rimarremo ancora per un po'- dicono gli esperti- "tra color che son sospesi". Con Gallanti & Provinciali ancora in carica luttavia, molti problemi rischiano di rimanere insoluti. Non per colpa loro, ma per la stessa circolare di Pujia che un mese fa ha imposto ai commissari la strettissima «ordinaria amministrazione». A meno che, visti i nuovi sviluppi, Pujia ne faccia un' altra. consentendo ai porti commissariati di lavorare. Non è impossibile. Tra i problemi urgenti per Gallanti & C. c' è la conclusione della gara per la Porto 2000- la commissione di Provinciali continua a lavorare, sia pure con il freno a

## -segue

---

mano tirato- e c'è la grana grossa della contesa tra il Tco e il Ltt per la sponda est della Darsena Toscana.

A palazzo Rosciano hanno detto che andrà fatta una comparazione: ma come farlo legittimamente con gli organi di governo del porto commissariati? Rebus nel rebus. Il toto-presidente diventa roba da Sibilla Cumana. Quotazioni: fuori gioco ormai l'avvocato Alberto Rossi (dicono lo volesse il "giglio magico" renziano) quasi fuori gioco Luciano Guerrieri (a Roma lo avrebbero bollato come troppo "rossiano": potrebbe forse andare come segretario), ancora a galla ma con qualche falla (conflitto d'interessi?) Luca Becce, affondato Vanni Bonadio che qualcuno dava per sostenuto da Rossi (gioca contro l'età, come per Gallanti) si aspetta semmai qualche coniglio dal cilindro. Ma ci sono pronte, cariche a pallettoni, anche le doppiette di tanti. Allegria.

A.F.

*ALBERTO ROSSI*

# Nunzi (Confcommercio) a Di Majo: "Occorre una vera sinergia tra porto e città"

CIVITAVECCHIA - "Un tempo a Civitavecchia gli elementi portanti dell'economia erano il porto ed il mercato, oggi entrambi versano in pessime condizioni; spero che in una logica di sistema e anche grazie alle competenze e alla professionalità del neo presidente l'intera città possa essere rilanciata".

È questo l'auspicio del commissario della Confcommercio Tullio Nunzi che augura un buon lavoro al neo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Maria di Majo. "La situazione del porto di Civitavecchia vive ormai da tempo una fase di difficoltà, cosa d'altra parte comune alla maggioranza dei porti italiani - ha spiegato Nunzi - a dei dati positivi per quanto riguarda l'andamento del traffico crocieristico, fa da riscontro una situazione critica del traffico commerciale. Sarà un duro lavoro quello che attende il neo presidente, a cui sicuramente non mancano capacità e competenze per gestire le emergenze".

Quella che per la Confcommercio è oggi più che mai necessaria è la creazione di una profonda sinergia tra il porto e la città. "Civitavecchia non è mai diventata una città porto e diversamente da Genova è purtroppo sempre rimasta città con il porto - ha sottolineato Nunzi - tra le due realtà c'è sempre stata una sorta di divisione in compartimenti stagni con una relativa assenza di sviluppo integrato e di governance comune che vedesse e fosse aperta a tutti gli attori della comunità. Bisogna provare a considerare nella sua unitarietà l'entità città-porto. Insomma, lo sviluppo del porto dovrà essere lo sviluppo della città".

## Un partner cinese per il Tecnopolo nuove opportunità per le start-up

FIRMATO L' ACCORDO CON IL DISTRETTO ICT DI NINGBO SALVATORE GIUFFRIDA II Tecnopolo Tiburtino tenta di ripartire affidandosi a chi ha soldi da investire per i prossimi anni: i cinesi del distretto Ict di Ningbo, che venerdì scorso hanno firmato un accordo per investire nel polo 300 milioni in tre anni diventando di fatto i nuovi partner della società sulla Tiburtina, partecipata al 90% da Camera di Commercio e con piccole quote di Comune, Enea e Regione. Per ora i cinesi non entreranno nel cda guidato dal neopresidente Erino Colombi, in futuro chissà. La presenza cinese è destinata ad aumentare perché il nuovo partner del Tecnopolo ha risorse incalcolabili: Ningbo, città da 8 milioni di abitanti sulla costa sud est cinese, fa parte dell' area metropolitana di Shanghai e insieme alla città di Zhousha forma il complesso portuale più grande del mondo, con 80 ormeggi per navi da 10mila tonnellate e 228 rotte che collegano 600 porti in oltre 100 paesi. Ningbo fa anche parte del distretto di Hangzhou, che insieme alla Silicon Valley e Bangalore in India sono i tre poli high tech più importanti al mondo. In sostanza il Tecnopolo trova un partner strategico per il futuro e in

cambio i cinesi, interessati soprattutto nel settore portuale a Civitavecchia e Gaeta, entrano nel tessuto industriale e imprenditoriale romano. L' accordo porta in dote un investimento immediato di almeno 300 milioni e coinvolgerà da subito le imprese del Polo per progettare e realizzare manifattura high tech soprattutto per il settore portuale e marino.

Una bella boccata d' ossigeno per i 2500 addetti e le oltre 120 aziende di informatica, elettronica, aerospazio e ambiente ospitate dalle strutture nella zona di Settecammini, appena fuori il Raccordo.

Quella del Tecnopolo è una tipica storia all' italiana di opportunità mancate a causa di governance ingessate e divisioni politiche. In più ancora oggi uno dei problemi è la mobilità: il Comune ha da poco istituito un nuovo bus per migliorare i collegamenti con la città ma di fatto la metropolitana, pur prevista, è ancora un sogno, le infrastrutture sono insufficienti e manca una strategia per diventare la city dell' Ict capitolino. A frenare lo sviluppo è stata anche la crisi: il patrimonio immobiliare della società è stimato in 110 milioni ma dal 2010 anche gli affitti degli uffici, voce importante nel bilancio, sono calati: il fatturato si aggira intorno ai 3 milioni, ma più della metà se ne va in tasse e oneri finanziari e mantenere il saldo in parità è sempre più difficile. In sostanza l' avvento dei cinesi è provvidenziale. «Il nostro interesse nasce dal numero di aziende ospitate - spiega He Guoqiang, governatore di Ningbo - e dai settori

## -segue

---

coinvolti, soprattutto impiantistica e meccanica. E ci interessa anche il ruolo istituzionale che ricopre il Tecnopolo».

A febbraio una nuova delegazione guidata da Huang Yanting, rappresentate legale della municipalità di Ningbo, sarà di nuovo a Roma per selezionare le imprese e avviare i primi lavori per progettare e realizzare strutture portuali in Cina. E in futuro anche nel Lazio. «È un approccio flessibile privato - spiega il presidente del Tecnopolo Erino Colombi - ma soddisfa e supporta le esigenze e le attività delle imprese. Oltre ad aprire a nuovi mercati vogliamo riprendere il dialogo interrotto negli ultimi anni con le istituzioni locali».

©RIPRODUZIONE RISERVATA PRESIDENTE Erino Colombi, presidente del Tecnopolo Tiburtino.

SALVATORE GIUFFRIDA

La nomina

## Porto, Spirito al vertice Delrio firma il decreto

Antonino Pane

Pietro Spirito è il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. Lo è da ieri mattina quando al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha firmato per accettazione il decreto di nomina predisposto dal ministro Graziano Delrio. Oggi il neo presidente sarà a Napoli, negli uffici dell'Autorità portuale a piazzale Pisacane e incontrerà i giornalisti. Per la prima volta, dunque, parlerà del delicato incarico che ha assunto. Pietro Spirito sa benissimo che lo aspetta una strada piena di insidie e, almeno per quanto riguarda il porto di Napoli, tutta in salita. Sa anche bene, però, che il ministro Delrio si aspetta molto e che tutta la riforma poggia proprio sulle capacità manageriali dei presidenti chiamati a guidare le Autorità di sistema portuale. Certo, in altre aree del Paese, tutto



è più semplice: a Napoli il porto è stato lasciato per tre anni e mezzo senza una guida stabile e farlo ripartire non sarà certo semplice. Poi c'è tutta la questione degli accorpamenti su cui bisognerà capire per poter gestire la fase di transizione senza scossoni. Napoli, Castellammare e Salerno dovranno diventare un unicum da gestire e,

soprattutto, da rendere omogeneo rispetto al piano portuale nazionale a cui sta lavorando il ministero delle Infrastrutture. La moratoria per Salerno chiesta dal presidente della Regione, Vincenzo De Luca, certamente dilata nel tempo questo processo di integrazione; va anche detto, comunque, che tutte le scelte dovranno essere fatte di prospettiva nel senso che sarà l'accorpamento l'obiettivo per cui puntare già da subito. Il neo presidente, dunque, dovrà lavorare a stretto contatto con il manager che assumerà l'incarico di commissario del porto di Salerno e, insieme, dovranno accompagnare questa fase di transizione mirata unicamente a completare le opere strutturali già avviate per lo scalo salernitano.

Altro aspetto importantissimo per avviare la gestione della nuova Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale è la nomina del segretario che il neo presidente dovrà fare riunendo il Comitato di gestione di cui faranno parte i sindaci delle tre città e il presidente della Regione. In attesa della nuova nomina, comunque, le funzioni sono svolte da Emilio Squillante che ha retto l'incarico fino ad oggi nonostante le difficoltà delle gestioni commissariali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Al porto di Salerno l'installazione "Accendi il tuo futuro"

Il 7 dicembre, alle ore 18.30, sarà inaugurata a Salerno l'esposizione di opere artistiche luminose dedicate ai temi dell'accoglienza, della solidarietà e della famiglia, promossa dalla cooperativa sociale "Fili d'erba" e creata grazie al sostegno dell'Autorità portuale campana.

Le opere saranno installate nei pressi del varco stradale d'accesso al molo Manfredi, situato al termine dell'omonima strada e nell'area retrostante la stazione marittima. Saranno esposte cinque opere realizzate interamente a Salerno dai giovani del progetto "Accendi il tuo futuro": Famiglia, Solidarietà, Accoglienza il logo dell'Autorità portuale e del progetto. «Le installazioni – si legge in una nota dell'authority - testimoniano il forte legame che lega la città di Salerno al mare e vogliono dare un chiaro messaggio di pace e amore in tutte le sue declinazioni».

All'inaugurazione saranno presenti il presidente dell'Autorità portuale di Salerno, Andrea Annunziata, il presidente della di "Fili d'erba" Ciro Plaitano, la Coordinatrice del progetto Antonella Napoli e i giovani autori.

"Accendi il tuo futuro" è un progetto sociale che dal mese di febbraio 2015 permette a giovani inoccupati di apprendere e sviluppare competenze per la progettazione e realizzazione di installazioni luminose. Tutte le opere sono costruite con materiali riciclabili e con led a basso consumo energetico.

L'esposizione sarà visitabile dal 7 dicembre al 22 gennaio 2017.

## “ACCENDI IL TUO FUTURO” PRESENTA L'ESPOSIZIONE DI OPERE ARTISTICHE LUMI- NOSE REALIZZATE CON IL PATROCINIO DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI SALERNO



Salerno, 5 dicembre 2016 – Per mercoledì 7 dicembre alle ore 18:30, sarà inaugurata l'esposizione di opere artistiche luminose dedicate ai temi dell'accoglienza, solidarietà e della famiglia, promossa dalla Cooperativa Sociale "Fili d'erba" e creata grazie al sostegno dell'Autorità Portuale di Salerno.

Le opere saranno installate nei pressi del varco stradale d'accesso al Molo Manfredi, situato al termine dell'omonima strada e nell'area retrostante la Stazione Marittima.

Saranno esposte 5 opere realizzate, interamente a Salerno, dai giovani del progetto "Accendi il tuo futuro": Famiglia, Solidarietà, Accoglienza, il logo dell'Autorità Portuale e del progetto. Le installazioni testimoniano il forte legame che lega la città di Salerno al mare e vogliono dare un chiaro messaggio di pace e amore in tutte le sue declinazioni.

All'inaugurazione saranno presenti il Presidente dell'Autorità Portuale di Salerno, Andrea Annunziata, il Presidente della Cooperativa Sociale "Fili d'erba", Ciro Plaitano, la Coordinatrice del progetto, Antonella Napoli e i giovani autori.



"Accendi il tuo futuro" è un progetto sociale che dal mese di febbraio 2015 permette a giovani inoccupati di apprendere e sviluppare competenze per la progettazione e realizzazione di installazioni luminose, grazie al supporto di tutor ed esperti. Tutte le opere sono costruite con materiali riciclabili e con Led a basso consumo energetico.

L'esposizione sarà visitabile dal 7 dicembre 2016 al 22 gennaio 2017.

Gioia Tauro

## Porto L' Agenzia adesso è avvolta nelle nebbie

Alfonso Naso REGGIO CALABRIA Si apre un periodo di forte instabilità anche per il destino del porto di Gioia Tauro.

Ieri la commissione Bilancio del Senato doveva iniziare l' esame della legge di Stabilità che dovrebbe prevedere le risorse da destinare all' Agenzia del Lavoro portuale che consentirebbe a 400 dipendenti considerati in esubero dalla società che gestisce lo scalo calabrese di salvarsi dal licenziamento. Ma nessuna novità è arrivata da Roma anche se i tempi per l' approvazione della manovra finanziaria non dovrebbero essere lunghi. Tutti i big politic, dopo l' incidente diplomatico alla Camera dove l' emendamento è stato respinto per inammissibilità avevano garantito che al Senato sarebbe stato riproposto.

Si attende, quindi, il verdetto di Palazzo Madama e si attende anche la nomina, dopo anni di commissariamento, dell' Autorità portuale di Gioia Tauro. Era dato per imminente l' arrivo dell' attuale assessore regionale al porto Francesco Russo ma ancora il ministro Graziano Delrio non ha sciolto ufficialmente la riserva.

Era tutto bloccato per la campagna elettorale per il referendum costituzionale.

Ora che è tutto finito (anche per il Governo Renzi) quali saranno le garanzie per il grande porto calabrese alle prese da anni con una crisi che sembra irreversibile? La risposta potrebbe arrivare già a giorni ma le incognite sulla tenuta del porto di Gioia Tauro restano e diventano sempre più di difficile interpretazione.<sup>3</sup>

---

ALFONSO NASO

## Rada San Francesco, chiesti chiarimenti alla A.P. da CMdB

Con la seguente nota a firma di Federico Alagna e Vittoria Faranda (Portavoce di Cambiamo Messina dal Basso) Ivana Risitano e Cecilia Caccamo (Consiglieri Comunali Cambiamo Messina dal Basso) si chiedono chiarimenti al Presidente dell' autorità Portuale De Simone circa il futuro della Rada San Francesco: Egr. Dott. De Simone, come noto, la concessione della Rada San Francesco, ottenuta dalla società Caronte & Tourist nel' ottobre 2013 (ma siglata a marzo 2014, ben sei mesi dopo l' aggiudicazione, in maniera inspiegabile e con possibile danno per l' erario), è prossima alla scadenza. Le preoccupazioni della città in merito all' argomento sono, da decenni, altissime: non è un caso che quella concessione fosse stata, quindi, bandita con una durata limitata nel tempo e non rinnovabile. Il tratto di lungomare che dal Ringo arriva alla foce del torrente Giostra, che i più grandi ricordano ancora popolato dai bagni Vittoria e Principe Amedeo, ormai dagli anni '60 costituisce una cesura, l' ennesima, tra Messina e il suo mare. E non è bastato, per restituire alla città questo tratto di costa, che siano stati spesi negli anni decine di milioni di euro - soldi pubblici, è bene ricordarlo - per la progettazione e la costruzione di un approdo, prima, e di un porto, poi, a Tremestieri, destinato ad assorbire l' intera domanda di traffico gommato da e per la Calabria. La volontà della città in tema di pianificazione territoriale su quel tratto di costa è chiara. E lo è ancor di più se guardiamo all' approvando Piano Regolatore Portuale che esclude in maniera netta la possibilità di utilizzare la Rada come molo di approdo per le operazioni di imbarco e sbarco. Non a caso, basta leggere i verbali dell' ultima concessione per trovare le preoccupazioni diffuse, specie degli enti di rappresentanza democratica popolare, per un bando che avesse una durata considerata troppo estesa (tre anni). I cittadini e le cittadine, lo ribadiamo, si sono espressi negli anni in maniera netta: tutto il gommato, pesante e leggero, deve lasciare il centro cittadino. Cionondimeno, ulteriori preoccupazioni, per l' impatto con l' ambiente e le attività antropiche, le destano in particolar modo i TIR. L' ultima dibattuta concessione prevedeva in maniera categorica "l' esercizio dell' attività di auto traghettamento (passeggeri, autovetture, pullman ed in casi di comprovata impossibilità di utilizzare l' approdo di Tremestieri anche mezzi pesanti) in località

## -segue

---

Rada San Francesco". I mezzi pesanti avrebbero, quindi, potuto transitare esclusivamente in caso di comprovata impossibilità dell' utilizzo di Tremestieri. Tolti i (relativamente pochi) giorni di chiusura dell' approdo a sud, tolta anche qualche contingenza particolare, è inaccettabile che i TIR abbiano continuato e continuino tutt' ora a transitare dalla Rada, come ampiamente documentato. La teoria, abusata e un po' risibile, del "se vengono non li possiamo non accettare" non può essere in alcun modo tollerata. Se un tabaccaio vende sigarette a un minore "perché viene", lo Stato revoca immediatamente la concessione. Non ci sembra che una simile e giusta intransigenza sia mai stata applicata in questo caso, nonostante le norme lo consentissero. Crediamo che ogni regola possa essere migliorata e che quindi, in democrazia, si possa e si debba discutere. Ma non può non essere applicata. Altrimenti viene meno il principio stesso della democrazia: l' uguaglianza tra cittadini. Questi atti di arroganza pertanto non possono essere più accettati. Come detto, la concessione è in scadenza e alcune sue dichiarazioni lasciano intendere che la volontà dell' Autorità Portuale sia quella di emanare un nuovo bando per la concessione della Rada sino al completamento del Porto di Tremestieri. Noi non crediamo, però, che questa sia una scelta pacifica. In considerazione di tutto ciò, desideriamo chiedere: - di condividere al più presto con le istituzioni rappresentative della volontà popolare (che, all' indomani dell' elezione di Accorinti, avevano accettato la concessione in essere purché fosse l' ultima prima della svolta) e con la città intera le soluzioni studiate per lo smaltimento del gommato leggero e pesante, in attesa del completamento del Porto di Tremestieri;- di chiarire in che modo l' Autorità Portuale vorrà dare giusta considerazione alla volontà della comunità messinese che questo tratto di costa venga restituito alla città, attraverso l' eventuale realizzazione di soluzioni alternative fattibili e di minore impatto sulla vita della nostra comunità;-di rendere noto, qualora l' intenzione dell' Autorità Portuale fosse effettivamente la prosecuzione dei servizi di traghettamento del gommato leggero dalla Rada San Francesco, quali strumenti dovrebbero garantire in modo assoluto la fine degli abusi da parte dei concessionari con il traghettamento anche di mezzi pesanti.

## La sparatoria al porto di Milazzo, trovata l'auto dei banditi

OOO Sono stati gli agenti del locale Commissariato di polizia a ritrovare la macchina utilizzata dai malviventi che, la settimana scorsa avevano tentato di sottrarre il trolley pieno di banconote al vigilante della SicurTrasport, prima che lo stesso si imbarcasse sull'aliscafo diretto alle Isole Eolie.

La Mini Cooper di colore verde metallizzato era stata abbandonata dai rapinatori poco dopo il tentativo di rapina all'interno di un androne parcheggio di un palazzo in via Colonnello Bertè di Milazzo.

In linea d'aria poche centinaia di metri da dove si era consumato il reato.

La macchina era rimasta quindi nascosta alla vista delle forze dell'ordine che non hanno potuto utilizzare le immagini delle videocamere di sorveglianza né di quelle installate all'interno dell'area dell'Autorità portuale né di quelle cittadine del comune mamertino che, a quanto pare, non sarebbero ancora funzionanti.

Ciò fa pensare che i tre rapinatori avevano progettato il colpo e la successiva fuga nei minimi particolari. Parcheggiata la macchina all'interno dell'androne del palazzo, i rapinatori si sono successivamente dileguati a

bordo di un'altra vettura che avevano già lasciato nella zona pronta per essere usata. La Mini Cooper è risultata precedentemente rubata. I condomini che utilizzano quei posti auto non hanno fatto caso all'autovettura parcheggiata lì da alcuni giorni perché, per fortuna dei rapinatori, il posto auto occupato non veniva utilizzato spesso. Solo dopo alcuni giorni quindi la presenza dell'autovettura ha cominciato a destare sospetti e la presenza è stata segnalata alle forze dell'Ordine che sono intervenute sul posto.

La Mini Cooper è stata prelevata dai poliziotti e, adesso è sottoposta al vaglio della Scientifica per riuscire a trovare qualche eventuale indizio che possa in qualche modo fare risalire agli autori della tentata rapina al portavalori.

Un assalto culminato con una sparatoria: i banditi avevano aggredito l'agente che aveva la valigia con il denaro destinato agli istituti di credito delle Eolie ma il vigilante si era opposto con tutta la sua forza, nonostante fosse stato picchiato selvaggiamente e colpito col calcio di una pistola alla testa. Di più, uno

## -segue

---

dei banditi aveva esploso alcuni colpi a salve per intimidirlo ma a far saltare la rapina era risultata decisiva la reazione dell' altro agente presente, che a scopo intimidatorio aveva sparato alcuni colpi in aria.

# Incidente a Messina, marittimo fuori pericolo

Messina - L'uomo era rimasto coinvolto nell'incidente verificatosi lo scorso 29 novembre a bordo della nave "Sansovino".



Messina - **È fuori pericolo e ha lasciato il reparto di Rianimazione Ferdinando Puccio, il marittimo rimasto gravemente coinvolto nell'incidente verificatosi lo scorso 29 novembre a bordo della nave "Sansovino", nel quale morirono tre colleghi.** Dopo lo scioglimento della prognosi, il paziente è stato trasferito stamattina nel reparto di Neuroriabilitazione per Gravi cerebrolesioni acquisite dell'Irccs-Piemonte, dove ha iniziato la riabilitazione neurocognitiva e motoria. Se le sue condizioni di salute continueranno a migliorare, Puccio sarà dimesso mercoledì. Nella stessa giornata sarà dimesso anche l'altro marittimo, Antonino Lombardo, ricoverato invece nel reparto di Medicina d'Urgenza.

## Porticciolo turistico È tempo di scegliere

*Tra opportunità su larga scala e progetti privati*

«È vero che il porto turistico da realizzare in Marina Garibaldi è stato escluso dal programma europeo denominato "Interreg"?». A chiederlo è il movimento cittadino di Forza Italia guidato dall' ex sindaco Lorenzo Italiano che esprime «forte preoccupazione» sul fatto che Milazzo non avrebbe passato la seconda fase della misura denominata "Blue Hubs" che metteva a disposizione 600mila per ottenere un primo finanziamento per lo studio di fattibilità di una struttura portuale ecocompatibile». La città mamertina era inserita nel bando assieme a Spagna, Francia e Grecia. Nel frattempo però si registra l' interesse anche di privati pronti a formulare proposte all' attuale sindaco.

L' idea è quella di realizzare una struttura nel porto storico, magari nello specchio acqueo antistante l' ex Paladiana. Tra le proposte prevale ovviamente quella dell' ecoporto galleggiante, ovvero quel sistema che permette di costruire un approdo riducendo al minimo l' impatto ambientale che generalmente ne deriva. L' ecoporto galleggiante consiste nel collegare al fondo marino un sistema di cavi per evitare la cementificazione. L' area individuata è quella compresa tra il Circolo del tennis e la chiesa di San Giacomo e l' infrastruttura oltre ad accogliere imbarcazioni di media e grande stazza dovrebbe caratterizzarsi per la presenza di strutture di supporto e altri servizi.

Speriamo che non si tratti solo della solita ipotesi anche perché Milazzo ancora oggi paga a caro prezzo la perdita, quindici anni fa, del porto hub che oggi, alla luce del movimento diportistico, avrebbe significato fonte sicura di occupazione. Un fatto è certo: il mare è la risorsa che rappresenta più grande opportunità di crescita economica del nostro territorio. Attraverso queste infrastrutture si riesce a produrre ricchezza e soprattutto si compiono decisivi passi in avanti per l' affermazione di un ruolo turistico che la città mamertina ha sempre avuto ma che non è riuscita ad affermare così come desiderava.4(r.m.)

)

## Porto di Ceuta: collisione senza gravi danni tra nave italiana e inglese



Ceuta, Spagna, 5 dicembre 2016 – Due navi mercantili ieri all'interno del porto di Ceuta, hanno avuto un incidente in fase di manovra, fortunatamente senza vittime né ingenti danni materiali.

La collisione è avvenuta intorno alle 07:30 tra la nave 'Happy Eagle' del Regno Unito, rifornita di carburante quando un'altra nave, 'FT Foce' di nazionalità italiana, ha speronato la poppa durante lo svolgimento di manovre per il disormeggio per lasciare il porto di Ceuta, a quanto pare da un guasto nelle macchine. Nonostante il tremendo rumore e cigolii del ferro degli scafi, mentre l' 'FC Foce' entrava 'in collisione con' Happy Eagle': un semplice spavento senza particolari conseguenze.

Dopo la collisione, entrambe le navi sono rimaste agganciate e dopo aver verificato che le conseguenze dell'urto non erano gravi, hanno iniziato il lavoro per separare le navi e che i tecnici delle società di classificazione, controllavano i danni per fare il loro rapporto e quantificarne i danni.

L 'Happy Eagle' presentava una parte del tutto distrutta, il 'FT Foce', di nazionalità italiana, ha avuto lievi danni alla prua, a destra della ringhiera di poppa, la parte che ha avuto l' impatto durante la sua manovra per lasciare il porto di Ceuta. Entrambe le navi sono rimasti per tutta la giornata di ieri ormeggiate al Molo Alfau del porto di Ceuta l' Autorità Marittima ha fatto sì che entrambi saranno pronti a lasciare la città oggi, dal momento che nessuna delle navi in questione, nella collisione, hanno subito gravi danni.

## Rotterdam, tariffe più alte dello 0,3%

Rotterdam - Dopo lo scalo olandese, il prossimo anno un aumento simile riguarderà anche i retroporti.



Rotterdam - **Il porto di Rotterdam ha deciso di aumentare le tariffe dello 0,3%, pari a circa la metà dell'inflazione registrata nel 2016.** L'aggiustamento è in linea con l'accordo che gli industriali, la Port Authority e gli armatori, avevano stabilito tempo fa e che prevedeva un innalzamento delle tariffe graduale, con al massimo un incremento pari alla metà dell'inflazione e comunque non superiore all'1%. Questo periodo calmierato durerà tre anni. L'anno prossimo un aumento simile toccherà ai retroporti. Allo stesso tempo però l'Authority permette vaste sconti per attirare traffico: sui contenitori lo sconto è arrivato a 5 euro dai 3,75, mentre per il transhipment lo sconto è rimasto invariato a 2,50 euro. **La tariffa media per i contenitori di transhipment è stata pari a 8 dollari per contenitore. Lo scopo della mossa è semplice: aumentare la quota di traffico transhipment per il porto di Rotterdam.** Non solo: il porto garantisce anche un maxi sconto alle portacontainer che per la seconda volta decidono di attraccare a Rotterdam. La tariffa viene ridotta al 2% del totale in caso di secondo approdo. In generale però le tariffe aumenteranno dell'1,5% nel 2017, anche se le riduzioni previste mitigheranno l'impatto.

Banchine. Assiterminal traccia uno scenario sul possibile sviluppo dei moli alle prese con le mega-navi

## Terminal portuali sottocapitalizzati

*Prevedibili a breve fusioni, acquisizioni e l'arrivo di fondi pensione*

Terminal portuali affetti da nanismo (al pari dei porti pre-riforma) e sottocapitalizzati, per i quali sarebbero necessari processi di merger & acquisition, l'ingresso di fondi e nuove regole per le concessioni. È il quadro che traccia, delle banchine della penisola, Marco Conforti, presidente di Assiterminal, l'associazione che raggruppa i terminalisti italiani.

Il nostro Paese, spiega, «risulta al terzo posto, con 570 milioni di tonnellate di merci movimentate, nel rank europeo del tonnellaggio nazionale mosso nei porti, mentre al primo posto c'è l'Olanda e al secondo l'Uk. La Germania risulta solo al quinto posto. Se però guardiamo al rank Ue del tonnellaggio medio mosso dai porti italiani, ci accorgiamo che il Paese è al 16° posto».

Questo dimostra, prosegue Conforti, «che siamo di fronte a porti piccoli con troppe Autorità portuali che si fanno concorrenza tra loro realizzando opere analoghe in scali vicini (un esempio sono i terminal container, sorti in moltissimi porti, ndr) e senza coordinamento. A questa situazione ha inteso porre rimedio la riforma varata dal Governo Renzi, che ha concentrato gli scali italiani in 15 Autorità di sistema portuale (Adsp), a fronte delle 24 precedenti port Authority».

Una mossa, dice il presidente di Assiterminal, che è suggerita anche nell'ultimo rapporto (2015) dell'Oecd (Organisation for economic co-operation and development) sulle mega-navi. «In quel documento - suggerisce Conforti - si parla di come le compagnie di container abbiano collaborato (creando alleanze e m&a, a fronte di un utilizzo di navi sempre più grandi, ndr), consolidando le proprie posizioni. Altrettanto dovrebbero fare le Autorità portuali». Tra queste ultime, insomma, sarebbe opportuno, si legge nel report Oecd, un maggiore coordinamento «sul futuro sviluppo dei porti e degli investimenti, che include fusioni di sistemi portuali frammentati per far crescere la capacità di contrattazione, dove è possibile senza compromettere la competizione».

Anche perché, ricorda Conforti, «se 20 anni fa i top 20 delle compagnie portacontainer controllavano l'80% del mercato, nel 2015 le top 4 controllavano il 50% e oggi, sempre le top 4 (cioè Maersk, Msc, Cma-Cgm e Cosco, ndr) hanno una quote tra il 75 e l'80%».

Dunque i terminal, che sono gli spazi che devono accogliere quelle navi, in Italia hanno bisogno di una

## -segue

---

cura simile a quella imposta ai porti con la riforma del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio.

A fronte di navi sempre più grandi, attese nel 2017 con capacità fino a 21 mila teu (contenitori da 20 piedi) nonché di grandi terminalisti, nel mondo, controllati spesso dalle stesse compagnie armatoriali, dice Conforti, «abbiamo in Italia terminal molto polverizzati, talvolta sottocapitalizzati e a conduzione familiare. I quali non sono in grado di ricevere le mega-ship e neppure di ammortizzare gli investimenti che occorrono per acquistare le grandi gru che sono necessarie a operare sulle nuove portacontainer».

In effetti occorrono 20-25 anni per ammortizzare il costo di una gru con il traffico portuale. «E la forte crescita delle dimensioni delle navi - aggiunge Conforti - nell'ultimo periodo, ha portato i terminal a trovarsi nella condizione di dover aggiornare il parco gru senza avere ammortizzato i costi delle precedenti e magari con concessioni in scadenza in un troppo breve arco di tempo».

In alcune merceologie e tratte commerciali, prosegue Conforti, «è possibile che si mantengano dimensioni ridotte. In altre, il gigantismo e l'oligopolio della domanda potrà provocare fenomeni di ristrutturazione dell'offerta».

Aperto la strada, dunque, a cooperazioni, m&a, e finanziarizzazione dei terminal. Magari anche attraverso l'ingresso sulle banchine italiane di fondi pensione, che già sono presenti in alcuni terminal dell'Ue. I new comers, però, devono trovare attrattivo un settore che, per sua natura, ha orizzonte di attività e ritorni ultradecadali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*RAOUL DE FORCADE*

## Opere pubbliche: approvato dal Cipe il Piano operativo per 11,5 mld



ROMA – E' stato approvato al Cipe il Piano Operativo FSC 2014-2020 da 11,5 miliardi di opere pubbliche di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che dà attuazione con specifici interventi alla delibera del Cipe del 10 agosto.

“Un piano robusto- commenta il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio – per migliorare la rete stradale e ferroviaria, favorendo l'accessibilità ai territori e all'Europa, superando le strozzature nella rete, con particolare riferimento alla mobilità nei nodi e nelle aree urbane. Contribuiamo così alla messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale per strade, ferrovie nazionali e regionali e con il piano per la sicurezza delle dighe. Forte impegno anche per la mobilità sostenibile con il Piano Metropolitane e risorse per il rinnovo del materiale nel trasporto pubblico locale”.

Il Piano Operativo è articolato per assi tematici e linee di azione, e si articolano in piani di settore e singoli interventi.

La somma è così ripartita: Interventi stradali per 5,331 miliardi, interventi nel settore ferroviario per 2,056 miliardi, messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente per 1,315 miliardi, interventi per il trasporto urbano e piano metropolitane per 1,218 miliardi, rinnovo materiale trasporto pubblico locale e piano nazionale sicurezza ferroviaria per 1,3 miliardi di cui 300 milioni per il piano sicurezza delle ferrovie concesse, infine altri interventi per 280 milioni.

Le opere finanziate sono state individuate a valle di un percorso di confronto e condivisione con le Regioni e con i Concessionari delle reti di infrastrutture stradali e ferroviarie.

### **Messa in sicurezza di infrastrutture e dighe**

Oltre a un sostanzioso piano di completamento di opere pubbliche stradali e ferroviarie, nel dettaglio il Piano Operativo prevede una importante risposta alle esigenze di messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale, con interventi di manutenzione straordinaria e di ripristino delle essenziali condizioni di sicurezza ormai non più procrastinabili. La somma per la messa in sicurezza del patrimonio esistente, 1,315 miliardi, prevede per interventi stradali 1,021 miliardi.

Un altro settore che necessita di interventi urgenti non rinviabili in merito soprattutto alle condizioni di sicurezza è quello delle dighe, che interagiscono con il territorio in modo molto rilevante, sia dal punto di vista idraulico che ambientale: il tema viene approvato per la prima volta dopo molti anni stanziando 294 milioni per 101 interventi con il Piano nazionale dighe.

### **Sicurezza e mobilità sostenibile**

Il Piano, inoltre, contiene importanti interventi per la mobilità sostenibile, in particolare il Piano Metropolitane e la strategia nazionale per il rinnovo del materiale rotabile per il trasporto pubblico locale, configurandosi come Piano nazionale con riferimento sia al settore del materiale rotabile su ferro che per quanto riguarda il materiale rotabile su gomma. Per la sicurezza ferroviaria e rinnovo del parco mezzi Tpl, la somma di 1,3 miliardi, è stata destinata con 800 milioni destinati a interventi tecnologici e rinnovo mezzi ferroviari, e 200 milioni per il rinnovo del parco autobus. Diventa operativo anche il Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria per intervenire sulle linee regionali interconnesse con il miglioramento dei dispositivi di segnalamento, con risorse per 300 milioni.

### **Il primo Piano Metropolitane**

Per quanto riguarda la mobilità sostenibile, il Piano Operativo Fsc contiene anche il Piano Metropolitane, che risponde alla domanda di trasporto pubblico nelle città, e prevede per le metropolitane e il trasporto rapido di massa azioni di completamento di linee avviate e nuovi itinerari, miglioramento dei servizi e dei mezzi. La somma di 1,218 miliardi prevede 21 interventi, dal Piemonte alle Isole.

L'impostazione strategica del Piano operativo e la scelta degli obiettivi sono coerenti con "Connettere l'Italia", Documento strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica approvato con il DEF 2016 e in particolare, per le regioni meridionali, con il Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 e con i "Patti per il Sud" sottoscritti dal Governo con Presidenti di Regione e Sindaci.

Il Piano sostiene ed integra interventi inseriti nei diversi strumenti di programmazione a titolarità del Ministero: Contratti di Programma per le modalità stradale e ferroviaria, PON Infrastrutture e Reti, Piani e Programmi di settore.