



Primo Piano:

- **Riforma dei porti** (La Sicilia, Giornale di Sicilia, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, La Repubblica Genova, La Nazione Livorno, Gazzetta del Sud, Ferpress, Ansa, Civonline, Il Tirreno)

Dai Porti:

Venezia:

"...Quattro big si alleano nelle crociere..." (Il Secolo XIX)

Genova:

"...Ma Genova resta ancora un porto appetibile..."

(Il Secolo XIX)

"...Fiera Genova è in liquidazione..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Toto-nomine con i maxi-bandi a metà..." (Il Tirreno)

"...La Regione impone la tassa sui canoni, Terminalisti sul piede di guerra..." (La Nazione Livorno)

Civitavecchia:

"...Aperta la data room per le manifestazioni di interesse..." (Civonline)

Gioia Tauro:

"...Indennità eccessive l'Authority presenta il conto dipendenti..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Sbarco migranti..." (Giornale L'Ora)



INDICE



Notizie dagli altri Porti italiani e stranieri

Focus:

- **Container** (Milano Finanza)

APPROVATA LA RIFORMA DELRIO. È data facoltà alle Regioni di utilizzare una moratoria di 36 mesi

Porti, fase transitoria di tre anni

MEZZA VITTORIA PER CATANIA. Enzo Bianco soddisfatto: «La sede può deciderla Crocetta»

I DETTAGLI Approvazione condizionata per la legge di accorpamento dei porti. Un emendamento prevede infatti che sia approvata una fase transitoria di tre anni prima dell' accorpamento dei porti. I sistemi portuali, che erano 24, non saranno più ridotti a 14, ma a 15 per la promozione di Civitavecchia. Per l' applicazione della moratoria di 36 mesi il presidente della Regione deve fare richiesta motivata al presidente del Consiglio, che regolerà la materia con proprio decreto.

TONY ZERMO E' stata una mezza vittoria, perché per tre anni ci sarà una fase propedeutica prima dell' applicazione dei nuovi accorpamenti dei porti. In sostanza, oltre alla moratoria di 36 mesi, il porto di Catania manterrà i suoi spazi di autonomia e di iniziativa. Nel frattempo in questi tre anni il porto «core» di Augusta avrà tempo e modo di crescere con infrastrutture adeguate al suo nuovo ruolo di capofila di un sistema integrato. Diciamolo chiaramente: per il porto di Catania non cambia praticamente nulla sul piano operativo, continuerà ad avere il record regionale delle merci trasportate, costituirà ancora e sempre un polo attrattivo per sei province siciliane su nove e resterà il centro

dei commerci. Augusta ha un altro ruolo: deve poter sfruttare l' ampiezza della sua rada e la profondità delle sue acque per poter accogliere le navi portacontainer che escono da Gibilterra e che attualmente, invece si dirigono verso la Sicilia, passano Gibilterra, risalgono l' Atlantico e scaricano a Rotterdam o ad Amburgo. Catania e Augusta, due compiti diversi, due destini diversi a contatto di gomito.

I presidenti delle Regioni riuniti al ministero delle Attività regionali hanno dato al ministro Graziano Delrio parere positivo sulla sua riforma, ma un parere condizionato all' approvazione della fase di transizione di 36 mesi introdotta con un emendamento. Sarà quindi il presidente del Consiglio Renzi a valutare la situazione e regolare con proprio decreto la nuova modifica.

Per la moratoria di tre anni occorrerà che il presidente della Regione interessata, in questo caso Crocetta, faccia istanza motivata al presidente del Consiglio.

Il porto di Catania manterrà la sua autonomia operativa come porto commerciale leader in Sicilia, mentre Augusta ha il ruolo di «attrattore» delle navi portacontainer che entrano nel Mediterraneo dal



- segue

Canale di Suez.

Due ruoli diversi.

C'è una piccola novità: i super porti non sono più 14 (prima erano 24) bensì 15 perché è stata promossa Civitavecchia. Niente da fare per Messina che non gradiva l'aggancio con Gioia Tauro, ma chiedeva una **Autorità** dello Stretto assieme a Reggio Calabria, accorpamento che avrebbe avuto un senso.

Delrio si è detto soddisfatto del parere positivo, sia pure vincolato, espresso dai presidenti delle Regioni e dai sindaci di alcune città metropolitane, che erano stati invitata, tra cui Enzo Bianco.

Ma ancora ci sono da sciogliere alcuni interrogativi non peregrini. In questi tre anni ciascuna **Autorità portuale** potrà prendere decisioni strategiche, anche di lungo respiro, durante questi tre anni? Che tipo di rapporti è giusto tenere con le altre **Autorità portuali**? E dopo tre anni se il periodo di rodaggio non convince sarà possibile tornare indietro? Ci sarebbe bisogno di un maggiore approfondimento.

Abbiamo ribaltato queste domande al sindaco di Catania Enzo Bianco che era presente anche come presidente del consiglio nazionale dell'Anci.

- Soddisfatto del risultato? «Assolutamente positivo. Ho detto a Delrio che nessuno può immaginare che il **porto** in continua ascesa della città metropolitana non capoluogo più grande d'Italia possa essere di serie B perché a suo tempo chi amministrava Catania non protestò per l'esclusione del **porto** dal sistema "core". Delrio ha risposto che la sede dell'**Autorità portuale** può essere tranquillamente scelta dal presidente della Regione con decisione motivata. Si possono trovare soluzioni diverse, come un'**Autorità portuale** unica con due sedi. Non vogliamo danneggiare Augusta, ma fare squadra insieme».

ECONOMIA. Nel 2019 il porto sarà «fagocitato» da quello di Gioia Tauro assieme a Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Alla guida per adesso resta De Simone

C'è la proroga per l' **Autorità portuale**: altri 3 anni di autonomia

L' **Autorità portuale** di Messina conquista tre anni di autonomia amministrativa prima della scomparsa. Poi porto di Messina sarà fagocitato da quello di Gioia Tauro nel sistema **portuale** del Tirreno meridionale e dello Stretto, una delle quattordici autorità **portuali** partorite dal nuovo sistema dei porti, assieme a Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Unica concessione, su richiesta del governatore Crocetta, l' autonomia gestionale per i prossimi tre anni affidata ad un commissario. Giusto il tempo di adeguarsi alla nuova governance ed eventualmente utilizzare i soldi già impegnati come cofinanziamenti in altre attività: dalla nuova via don Blasco al nuovo porto di Tremestieri. È quanto è venuto fuori ieri pomeriggio dalla conferenza Stato Regioni presieduta dal ministro delle infrastrutture Graziano Del Rio e alla quale ha partecipato una delegazione della regione Sicilia guidata dalla vicepresidente Mariella Lo Bello. Nei prossimi sei mesi si deciderà come procedere in concreto per il nuovo assetto. Nei prossimi giorni si deciderà se prorogare il mandato dell' attuale presidente Antonino De Simone di sei mesi. Contro questo accorpamento si erano pronunciati in tanti considerando che Messina è uno dei più importanti porti dal punto di vista crocieristico del Mediterraneo. Un porto che produce 958 milioni di iva all' anno e che per questo è il sesto porto italiano.

Ad andare in questa direzione, per ora, come detto, un decreto e un documento di programmazione già varati dal governo nazionale e concordati in conferenza Stato- Regione. Il documento dovrà però essere esaminato dalle due commissioni trasporti e infrastrutture di Camera e Senato che dovranno dare il proprio parere obbligatorio ma non vincolante prima del sì definitivo dei due rami del parlamento. Il presidente della Regione Rosario Crocetta, aveva già contestato il provvedimento rivendicando l' autonomia dell' **Autorità portuale** di Messina. Il porto di Messina conta circa 6 milioni di passaggi all' anno tra Messina /Reggio e Villa SG inse rendosi di diritto tra i primi porti d' Italia per traffico passeggeri. Ma è anche una delle prime realtà nazionali in termini commerciali, crocieristici ed occupazionali. Ad oggi sono circa 3 mila i lavoratori direttamente impiegati nelle attività marittime sullo stretto e la cifra sale esponenzialmente se si considerano le attività commerciali e industriali coinvolte

nell' indotto. Contro l' accorpamento con Gioia Tauro si era pronunciata Confindustria regionale che aveva contestato l' intero piano. «Nel complesso - dice Ivo Blandina delegato per la **portualità** e la logistica di Confindustria regionale - lo schema di provvedimento risulta poco convincente a tutto il sistema confindustriale ed è valutato inadeguato ed inefficace per rilanciare la competitività del sistema **portuale** -logistico nazionale». (*EP*)



Tre anni di indipendenza per Savona

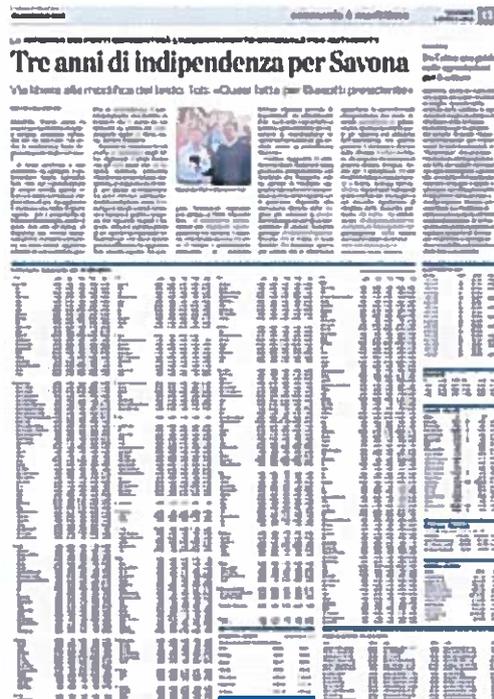
Via libera alla modifica del testo. Toti: «Quasi fatta per Biasotti presidente»

GENOVA. Nuovo passo in avanti per la riforma dei porti targata Graziano Delrio, che ieri ha ottenuto l'ok anche in conferenza Stato-Regioni da parte degli enti locali.

«Il testo continua a non piacermi», ha spiegato il governatore ligure, Giovanni Toti. «Ma con l'introduzione di alcune novità, questa riforma è stata comunque migliorata». «E poi - ha aggiunto il numero uno della Regione Liguria - per il presidente di Palazzo San Giorgio, credo di poter dire che un' intesa di massima con i vertici nazionali del Pd, ministro compreso, sia stata ormai raggiunta a favore di un candidato gra dito al centrodestra. A questo proposito, non è certo un mistero che il nome da noi indicato sia quello del coordinatore ligure di Forza Italia: Sandro Biasotti».

Durante la riunione che si è svolta al ministero degli Affari regionali, è stato deciso che gli enti locali che ne faranno richiesta, potranno chiedere al governo una moratoria, al massimo di 36 mesi, per alcuni accorpamenti tra porti ritenuti particolarmente complessi, come il caso ligure tra gli scali di Genova e Savona e quello campano che riguarda Napoli e Salerno. «Ma si è parlato anche di un tavolo tecnico sulle infrastrutture che deve essere ancora affinato», ha aggiunto Toti. «Come Liguria - ha spiegato l' assessore regionale con delega ai Porti, Edoardo Rixi - ci attiveremo sicuramente per ritardare l'accorpamento tra Genova e Savona, chiedendo ancora tre anni di tempo e presentando domanda al ministro Delrio». «Questo periodo di transizione - ha sottolineato Rixi - sarà utile soprattutto a Savona, specialmente per ultimare la realizzazione di opere infrastrutturali già avviate, come la piattaforma Maersk».

L' intesa raggiunta in conferenza Stato -Regioni è stata giudicata positivamente dal ministro dei Trasporti, che ha parlato di risultato raggiunto «attraverso il consenso unanime delle regioni con il governo». Riguardo alla moratoria chiesta dalle regioni per valutare le procedure da seguire per gli accorpamenti di alcune **Autorità portuali**, il ministro ha sottolineato che si tratta di «una facoltà che lasciamo aperta per coloro che lo riterranno opportuno. Io spero che tutti comprendano che stare insieme aumenterà le potenzialità. Questa facoltà fa parte del rispetto che abbiamo dell' autonomia, ma questo governo è abituato a correre sulle riforme e a fare in fretta: mi auguro che nessuno si prenda troppo tempo». Anche per il presidente Pd del Friuli Venezia Giulia presente a Roma, Debora Serracchiani, «è positiva l' intesa sul piano nazionale strategico e sul decreto legislativo di riordino delle **Autorità portuali**». «Si tratta - ha sottolineato - di un passo avanti importante, di rilancio e di riorganizzazione della nostra **portualità** dopo decenni».



Tre anni di indipendenza per Savona

Genova - Nuovo passo in avanti per la riforma dei porti targata Graziano Delrio, che ieri ha ottenuto l'ok anche in conferenza Stato-Regioni da parte degli enti locali. «Il testo continua a non piacermi», ha spiegato il governatore ligure, Giovanni Toti



Genova - Nuovo passo in avanti per la riforma dei porti targata Graziano Delrio, che ieri ha ottenuto l'ok anche in conferenza Stato-Regioni da parte degli enti locali. «**Il testo continua a non piacermi**», ha spiegato il governatore ligure, Giovanni Toti. «Ma con l'introduzione di alcune novità, questa riforma è stata comunque migliorata». «E poi - ha aggiunto il numero uno della Regione Liguria - per il presidente di Palazzo San Giorgio, credo di poter dire che un'intesa di massima con i vertici nazionali del Pd, ministro compreso, sia stata ormai raggiunta a favore di un candidato gradito al centrodestra. A questo proposito, non è certo un mistero che il nome da noi indicato sia quello del coordinatore ligure di Forza Italia: Sandro Biasotti».

Durante la riunione che si è svolta al ministero degli Affari regionali, è stato deciso che gli enti locali che ne faranno richiesta, potranno chiedere al governo una moratoria, al massimo di 36 mesi, per alcuni accorpamenti tra porti ritenuti particolarmente complessi, come il caso ligure tra gli scali di Genova e Savona e quello campano che riguarda Napoli e Salerno. «Ma si è parlato anche di un tavolo tecnico sulle infrastrutture che deve essere ancora affinato», ha aggiunto Toti. «Come Liguria - ha spiegato l'assessore regionale con delega ai Porti, Edoardo Rixi - ci attiveremo sicuramente per ritardare l'accorpamento tra Genova e Savona, chiedendo ancora tre anni di tempo e presentando domanda al ministro Delrio». «Questo periodo di transizione - ha sottolineato Rixi - sarà utile soprattutto a Savona, specialmente per ultimare la realizzazione di opere infrastrutturali già avviate, come la piattaforma Maersk».

- segue

L'intesa raggiunta in conferenza Stato-Regioni è stata giudicata positivamente dal ministro dei Trasporti, che ha parlato di risultato raggiunto «attraverso il consenso unanime delle regioni con il governo». Riguardo alla moratoria chiesta dalle regioni per valutare le procedure da seguire per gli accorpamenti di alcune Autorità portuali, il ministro ha sottolineato che si tratta di «una facoltà che lasciamo aperta per coloro che lo riterranno opportuno. Io spero che tutti comprendano che stare insieme aumenterà le potenzialità. Questa facoltà fa parte del rispetto che abbiamo dell'autonomia, ma questo governo è abituato a correre sulle riforme e a fare in fretta: mi auguro che nessuno si prenda troppo tempo». Anche per il presidente Pd del Friuli Venezia Giulia presente a Roma, Debora Serracchiani, «è positiva l'intesa sul piano nazionale strategico e sul decreto legislativo di riordino delle Autorità portuali». «Si tratta - ha sottolineato - di un passo avanti importante, di rilancio e di riorganizzazione della nostra portualità dopo decenni».

LA RIFORMA / LE REGIONI INCASSANO UNA PROROGA DAL GOVERNO

Porti, 3 anni di autonomia a Savona

TRENTASEI mesi di autonomia amministrativa prima dell'ingresso nell'autorità di sistema. Le regioni al tavolo di confronto con il governo portano a casa un elemento fondamentale per la definizione della

nuova geografia dei porti italiani. Elemento che però potrebbe rallentare di tre anni il percorso che conduce alla nascita delle 15 autorità di sistema, fra cui quella che unisce Genova a Savona.

SEGUE A PAGINA 11

Porti, a Savona resta l'autonomia amministrativa

- DALLA PRIMA DI CRONACA

ALL'ESAME della conferenza Stato-Regioni, infatti, ieri era fissato il voto finale su piano della portualità e logistica e decreto di riforma della governance. Impossibile il voto "disgiunto", all'esame c'era l'intero pacchetto riformista proposto dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Una strada ideale per chi voleva far pesare alcuni "aggiustamenti" alla riforma, sotto forma di emendamenti. Su alcuni, nessun problema, e cominciare da quelli sul piano regolatore portuale. Il vero scoglio, però, era rappresentato dal numero delle autorità di sistema, quindici secondo lo schema proposto dal governo. È a questo punto che ha preso corpo una sorta di compromesso fra le varie anime presenti al tavolo, in particolare quelle regionali per nulla convinte dell'immediata aggregazione fra scali: la Liguria, con Genova-Savona. Il risultato è una soluzione che rimanda all'emanazione di un fu-

turo Dpcm, decreto del presidente del Consiglio dei ministri che su proposta del ministero "a seguito della richiesta di alcune regioni" potrà apportare ad alcune modifiche fra cui «la conferma in fase transitoria, e per un massimo di trentasei mesi, all'autonomia amministrativa di []». Fin troppo semplice la traduzione ligure. Se il governatore Giovanni Toti lo ritiene, il porto "aggregato" a quello "core" (Savona con Genova, Salerno con Napo-

li) può continuare a beneficiare di autonomia amministrativa. L'aggregazione potrà comunque attendere per un massimo di trentasei mesi, e poi dovrà completarsi. Ma per chi lo ritiene, e ha fondati motivi per sostenerlo, potrà non avvenire immediatamente. Certo, c'è il rischio che i finanziamenti vadano comunque all'autorità sede del porto "core", e questo potrebbe penalizzare Savona, la fase transitoria è garantita. Non è la moratoria che aveva chiesto la Liguria, ma un passaggio impor-

ante da tenere conto. Restare un corpo separato può essere rischioso, perché potrebbe anche portare a una situazione di debolezza, ma la possibilità dell'autonomia amministrativa, se viene garantita, non può rappresenta-

ro di per sé un elemento punitivo. Si potrebbe ad esempio decidere per una gradualità nell'ingresso del porto, nel caso di Savona ad esempio collegandolo alla scadenza naturale del presidente Gian Luigi Miazza. È chiaro che tutto questo però avrà pesanti implicazioni sul percorso di nomina dei presidenti. Genova, commissariata, avrà comunque al più presto bisogno di un nuovo presidente. E la legge sta per arrivare. Il prossimo passaggio del decreto è con le commissioni competenti di Camera e Senato, poi ci sarà la lettura finale del consiglio dei ministri. Entro giugno il decreto potrebbe essere legge. E a quel punto potrebbe anche arrivare il nuovo presidente. *(Massimo Minella)*

OPINIONI DI UN ESPERTO

LEGGE SUI PORTI

Proroga fino a tre anni: sconcerto

LA CONFERENZA Stato-Regioni nella sua riunione di ieri pomeriggio ha approvato un emendamento al testo del decreto Delrio-Madia secondo il quale alle Regioni che ne faranno richiesta sarà concessa una proroga fino a tre anni della gestione autonoma [redacted] che non avrà accettato l'accorpamento previsto dal decreto stesso. Sarà il presidente del consiglio a stabilire con un proprio decreto le nuove regole, sulla base delle richieste presentate in particolare dalle regioni Campania e Liguria. Il testo dell'emendamento: «Si conferma, in fase transitoria e per un periodo non superiore a 36 mesi dall'entrata in vigore del decreto, l'autonomia amministrativa di Autorità portuali già costituite ai sensi della legge 184». Sta adesso ai presidenti delle Regioni, presentare a Renzi richieste motivate per i porti. L'iter di legge prosegue con l'esame del decreto nelle commissioni parlamentari. Le prime reazioni, a caldo, sembrano di sconcerto. Se l'autonomia dovesse rimanere congelata per tre anni nelle singole Autorità, come ha chiesto (e a quanto pare ottenuto) la Campania, la riforma sarebbe svuotata di buona parte del suo significato.

A.F.



Garantita per trentasei mesi l'attuale autonomia gestionale

Accettazione subordinata La Conferenza Stato-Regioni si è espressa all'unanimità sull'intesa che introduce flessibilità sull'autonomia delle **Autorità portuali**.

L'intesa - come sottolinea il presidente della Regione Campania De Luca - è subordinata all'accettazione dell'emendamento approvato e che prevede, su richiesta dei presidenti delle Regioni, la proroga fino a tre anni della gestione autonoma dell'**Autorità portuale**, adeguandola alla riforma in atto.

Sarà quindi il presidente del Consiglio a valutare l'istanza e a regolare con proprio decreto in termini nuovi l'**Autorità portuale**. Questo il testo dell'emendamento approvato: «Si conferma, in fase transitoria e per un periodo non superiore a 36 mesi dall'entrata in vigore del decreto, l'autonomia amministrativa di **Autorità portuali** già costituite ai sensi della legge 184». L'auspicio ora è che il governatore Crocetta si muova con la stessa rapidità del suo collega De Luca.

The image shows a newspaper clipping from 'Gazzetta del Sud'. The main headline is 'Cronaca di Messina' in a blue box. Below it, a sub-headline reads 'Riforma dei porti, pasticcio all'italiana'. A photograph shows two men in suits, likely political figures, engaged in conversation. The text below the photo discusses the reform of ports and mentions 'Crocetta' and 'De Luca'. Other smaller headlines are visible, such as 'Eccola perché il Ponte va ripreso' and 'Partecipazione e trasparenza d'operazione ordinaria'.

La Conferenza Stato-Regioni dà il via libera al decreto Delrio ma c'è la possibilità di una moratoria per i prossimi tre anni

Riforma dei porti, pasticcio all' italiana

Se Crocetta presenterà istanza, l' Authority di Messina -Milazzo potrà restare in vita fino al 2019 Diario messinese Gli occhi strabici del Governo e un silenzio assordante

Lucio D' Amico Signore e signori, il pranzo è servito. Il solito pasticcio all' italiana. La riforma dei porti diventa realtà ma, per accontentare i presidenti delle Regioni più riottosi (diciamo chiaramente: è solo un favore al governatore della Campania De Luca, che ha firmato l' emendamento), viene introdotta anche una moratoria, fino a 36 mesi dall' entrata in vigore del decreto, per la quale, dunque, possono restare in vita le attuali **Autoretà portuali**. Ma soltanto quelle per le quali i presidenti delle Regioni interessate presenteranno "istanza motivata" che verrà, poi, sottoposta alla valutazione del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

E, dunque, cosa accadrà? Nella migliore delle ipotesi - se il presidente Rosario Crocetta presenterà l' istanza, e non c' è ragione di dubitare, visti i suoi proclami dei giorni scorsi a difesa dell' autonomia siciliana -, per uno, due o al massimo tre anni, l' **Autorità portuale** di Messina -Milazzo rimarrà in funzione, pur se nell' ottica del futuro accorpamento con Gioia Tauro.

Trentasei mesi possono essere un lungo lasso di tempo, chissà potrebbe insediarsi un nuovo Governo che la pensa in modo differente dall' attuale. E quindi probabilmente si vivrà alla giornata, ma almeno Messina e Milazzo potranno continuare a programmare e a investire le risorse dei bilanci dei due porti sul proprio territorio.

La moratoria è stata chiaramente concepita per il porto di Salerno, che si è ribellato fin dal primo giorno all' ipotesi di "nozze obbligate" con Napoli. Il "ras" della Campania, ed ex sindaco di Salerno, Vincenzo De Luca l' ha in qualche modo spuntata, facendo da traino alle istanze provenienti anche da altre realtà, in particolare da Savona e da Messina -Milazzo (nonostante il silenzio e il disinteresse complice di gran parte delle forze politiche e della nostra deputazione nazionale). Aldilà della moratoria, il dato certo è che la Conferenza Stato -Regioni di ieri a Roma ha dato il via libera definitivo al Piano strategico nazionale della **portualità** e della logistica.

Il ministro Delrio esulta: «Autonomia e cooperazione è il motto della riforma, mi ha fatto piacere la posizione delle Regioni di grande responsabilità. Il Paese deve correre, i porti italiani devono correre,

The image shows a newspaper clipping from 'Cronaca di Messina'. The main headline is 'Riforma dei porti, pasticcio all'italiana'. Below it, a sub-headline reads: 'Se Crocetta presenterà istanza, l' Authority di Messina -Milazzo potrà restare in vita fino al 2019'. The article features a photograph of two men in suits, one of whom is Rosario Crocetta. Other headlines visible in the clipping include 'Fautore l'asse del Centro-Nord', 'Ecco perché il Ponte va ripreso', and 'Fermatissimo il ingresso d'ingegneri crollano'.

- segue

perché altrimenti perderanno traffici. Basti pensare che Copenaghen e Malmö hanno dato vita a un'unica **Autorità portuale**, pur essendo due grandi porti di due nazioni diverse. Il Piano strategico ha messo al centro la digitalizzazione, lo sdoganamento in mare e il collegamento con gli interporti». E la moratoria? «È una facoltà che lasciamo aperta ai presidenti delle Regioni che la riterranno opportuna - risponde il ministro -, fa parte del rispetto che abbiamo per l'autonomia, ma spero che tutti comprendano che stare insieme aumenterà le potenzialità del sistema, stare da soli le diminuirà. Questo Governo è abituato a correre, mi auguro che nessuno si prenda troppo tempo».3 C'è da restare interdetti.

Messina è definitivamente con Gioia Tauro, però c'è la possibilità -sempre che Rosario Crocetta dia seguito ai suoi proclami -di godere di quella sorta di moratoria che terrà in vita, fino ai prossimi tre anni, l'attuale **Autorità portuale** di Messina -Milazzo. È stato questo l'unico risultato possibile raggiunto in sede di Conferenza Stato -Regioni, ma lo si è ottenuto soltanto perché il governatore della Campania De Luca ha smosso mari e monti per difendere il porto della città - Salerno -di cui è stato sindaco - podestà per anni.

Quello che più sbalordisce, purtroppo, sono i silenzi della classe politica e della rappresentanza parlamentare messinese e le trionfistiche affermazioni del ministro Delrio. Il responsabile del dicastero dei Trasporti, nell'esaltare il Piano strategico della **portualità**, ha citato come caso di accorpamento, segno della sfida dei nuovi tempi, la nascita dell'**Autorità portuale** unica danese -svedese di Copenaghen -Malmö. Ma ha ommesso di ricordare che la strategia "dell'unione fa la forza" ha avuto e ha occhi strabici da parte del suo Governo. Delrio ci spieghi perché non ha accorpato Trieste, Venezia, Ancona e Ravenna, i quattro porti dell'Adriatico che rimangono sede di **Autorità** di sistema e che sono distanti 150 chilometri l'uno dall'altro.

Se il ministro ha una risposta convincente, allora potremmo anche ammettere che quella a difesa dello Stretto è solo una battaglia "campanilistica", di retroguardia, dei soliti piagnoni meridionalisti e chi più ne ha più ne metta.3(l.d.)

)

Porti: De Luca, ok in Stato-Regioni a riforma ma Regioni chiedono a Renzi proroga di tre anni

Author : com

Date : 31 marzo 2016



(FERPRESS) – Roma, 31 MAR – “La Conferenza Stato-Regioni si è espressa all’unanimità sull’intesa che introduce flessibilità sull’autonomia delle Autorità Portuali. L’intesa – riferisce in una nota della Regione Campania – “è subordinata all’accettazione dell’emendamento approvato e che prevede, su richiesta dei Presidenti delle Regioni, la proroga fino a tre anni della gestione autonoma dell’Autorità Portuale, adeguandola alla riforma in atto. Sarà quindi il Presidente del Consiglio, che nei giorni scorsi ha già affrontato la questione con il Presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca, a valutare l’istanza e a regolare con proprio decreto in termini nuovi l’Autorità portuale”.

Ecco il testo dell’emendamento approvato all’unanimità nella parte che riguarda l’autonomia dei porti: “Si conferma, in fase transitoria e per un periodo non superiore a 36 mesi dall’entrata in vigore del decreto, l’autonomia amministrativa di Autorità Portuali già costituite ai sensi della legge 84”.

Il Presidente De Luca - termina la nota - ha annunciato l’invio in tempi brevissimi della richiesta motivata al Presidente del Consiglio Matteo Renzi”.

Il piano dei porti

Via libera alla riforma ma c'è la moratoria

Potremmo definirlo il solito "pasticcio all'italiana". La riforma della **portualità** e della logistica, fortemente voluta dal governo Renzi e firmata dal ministro Graziano Delrio, ha avuto il via libera dalla Conferenza Stato - Regioni riunitasi ieri a Roma. Ma l'intesa è stata subordinata all'accettazione dell'emendamento - presentato dal presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca - che prevede la possibilità di ottenere una **moratoria** per le attuali **Autorità portuali**, quanto meno nei casi in cui l'accorpamento si è rivelato particolarmente complesso. Di fatto, si tratta di una proroga che può durare fino a un massimo di tre anni, periodo durante il quale viene garantita l'autonomia gestionale dell'Authority. La modifica è stata pensata per il porto di Salerno ma vale anche per Messina -Milazzo, fatto salvo il futuro accorpamento, considerato ormai inevitabile, con Giola Tauro e il sistema dei porti calabresi. Dovranno essere i presidenti delle Regioni interessate a presentare motivata istanza al ministro delle Infrastrutture e sarà poi il presidente del Consiglio dei ministri a valutare le richieste e a emanare un nuovo decreto. Esultano il ministro Delrio e i presidenti di gran parte delle Regioni Centro-settentrionali, favorite da una riforma chiaramente "nordicentrica".

Basta pensare che restano sedi di **Autorità portuale** i quattro porti dell'Adriatico-Trieste, Venezia, Ravenna e Ancona - vicinissimi tra loro. In barba alle logiche che avevano giustificato l'urgenza della riforma. Pag. 24.



Porti: chiesta in Stato Regioni dalla Liguria proroga fino a tre anni per gestione autonoma Autorità Portuale

Author : red

Date : 31 marzo 2016



(FERPRESS) - Roma, 31 MAR - Una moratoria di 36 mesi per affrontare alcuni accorpamenti di Autorità Portuali particolarmente complessi: è la richiesta delle Regioni avanzata oggi dopo la riunione della Conferenza delle Regioni dedicata al Piano nazionale strategico della portualità e della logistica.

Ecco il testo dell'emendamento approvato all'unanimità nella parte che riguarda l'autonomia dei porti: "Si conferma, in fase transitoria e per un periodo non superiore a 36 mesi dall'entrata in vigore del decreto, l'autonomia amministrativa di Autorità Portuali già costituite ai sensi della legge 184".

"Abbiamo detto al governo di procedere purché vengano presi alcuni accorgimenti", ha dichiarato il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti.

"Di fondo restano tutte le perplessità per una riforma iper centralista e poco propensa alla competitività e alla concorrenza tra autorità portuali. Con queste riserve ritengo - ha aggiunto Toti - che prima si porta a termine la riforma e prima si tolgono i porti dalle mani dei commissari".

Porti: Gallozzi, emendamento primo passo tutela scalo Salerno

"Regione Campania e parlamentari hanno raccolto grido d'allarme"



(ANSA) - NAPOLI, 31 MAR - "L'approvazione da parte della Conferenza Stato/Regioni dell'emendamento sulla proroga dell'autonomia gestionale del porto di Salerno rappresenta un primo e fondamentale passaggio istituzionale per la tutela del futuro del nostro scalo marittimo". Così il presidente di Assotutela, Agostino Gallozzi, sull'approvazione dell'emendamento relativo all'autonomia gestionale del porto di Salerno in Conferenza Stato/Regioni.

"Va dato atto alla Regione Campania e ad un'autorevole parte della rappresentanza parlamentare - continua Gallozzi - di avere raccolto il grido di allarme degli imprenditori portuali salernitani. Siamo convinti della bontà delle ragioni che in questi mesi abbiamo più volte indicato: la riforma non può depotenziare proprio quelle realtà che funzionano e che si impongono sui mercati internazionali per competitività ed eccellenza operativa. Siamo convinti che il risultato conseguito oggi vada a tutto vantaggio non solo del porto, ma dell'intera comunità salernitana".

Per il presidente di Assotutela, "ora si sono create le migliori condizioni per una più serena e razionale elaborazione del percorso politico ed istituzionale da seguire per consolidare l'autonomia amministrativa e gestionale del porto di Salerno". (ANSA).

Conferenza Regioni: Toti, chiesta moratoria 36 mesi per accorpate alcune Autorità portuali

Author : com

Date : 31 marzo 2016



(FERPRESS) - Roma, 31 MAR - Una moratoria di 36 mesi per affrontare alcuni accorpamenti di Autorità Portuali particolarmente complessi: è la richiesta delle Regioni avanzata oggi dopo la riunione della Conferenza delle Regioni dedicata al Piano nazionale strategico della portualità e della logistica.

"Abbiano detto al governo di procedere purchè vengano presi alcuni accorgimenti", ha dichiarato il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti.

"Di fondo restano tutte le perplessità per una riforma iper centralista e poco propensa alla competitività e alla concorrenza tra autorità portuali. Con queste riserve ritengo che prima si porta a termine la riforma e prima si tolgono i porti dalle mani dei commissari".

Porti: Serracchiani, positiva intesa Regioni con Governo

Entro l'estate dovremmo avere nuovi presidentici



(ANSA) - TRIESTE, 31 MAR - "Siamo soddisfatti del risultato e del modo in cui siamo arrivati, attraverso il consenso unanime delle Regioni con il Governo". Lo ha affermato la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, al termine della Conferenza Stato-Regioni che ha espresso l'intesa sul piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Per Serracchiani "è positiva l'intesa sul Piano nazionale strategico e sul dl di riordino delle Autorità portuali; si tratta di un passo avanti importante, di rilancio e di riorganizzazione della nostra portualità dopo decenni. L'atteggiamento pragmatico e propositivo del Governo si è incontrato con un analogo approccio concreto delle Regioni e, al di là di alcune puntualizzazioni, credo che abbiamo saputo fare sistema nell'interesse generale. Ora ci saranno i passaggi in commissione ed entro l'estate - conclude - dovremmo avere in carica i presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale". (ANSA). BUO/SM

Porti: da Stato-Regioni parere favorevole alla riforma. Delrio, condivisa strategia per competere a livello globale

Author : com

Date : 31 marzo 2016



(FERPRESS) – Roma, 31 MAR - "E' stata raggiunta oggi l'intesa alla Conferenza Stato Regioni sul decreto di riorganizzazione delle autorità portuali che, con altri provvedimenti che riguardano le semplificazioni, costituisce il Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica. Era un passaggio molto importante: siamo convinti che questa riforma dia maggiore competitività ai porti italiani". Lo rende noto un comunicato del Ministero delle Infrastrutture ed i Trasporti.

"Abbiamo sempre lasciato spazio di autonomia e di iniziativa – dice il Ministro Delrio - il Paese deve correre, i porti italiani devono correre perché altrimenti perderanno traffici come hanno già perso in questi anni. Devono diventare sempre più competitivi. Basti pensare che Copenaghen e Malmö hanno dato vita in un'unica autorità portuale, pur essendo due porti in due Paesi diverse, proprio perché la competitività è a livello globale.

"Mi ha fatto piacere la posizione delle regioni di grande responsabilità. Noi lasciamo aperture anche con i periodi transitori, però confidiamo che il sistema si muova tutto nella direzione. Autonomia e cooperazione è il motto di questa riforma.

Soprattutto mi fa piacere che sia stato condiviso il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, quello dà un quadro generale dove diventano centrali la digitalizzazione, i fast corridor per le merci, lo sdoganamento in mare per le merci, il collegamento con gli interporti, tutte cose in cui l'Italia è stata finora molto debole.

Questa strategia è stata finalmente condivisa, così si sana anche il rilievo della Corte costituzionale. Oggi è una giornata positiva per l'economia italiana, e per l'occupazione nei nostri porti perché sono convinto che, così facendo, con un forte coordinamento centrale, autorità di sistema e modernizzazione della portualità, con provvedimenti che abbiamo già attuato come i dragaggi o la digitalizzazione, ci mettiamo in condizioni molto migliori rispetto a mesi fa".

Riguardo il periodo transitorio, così come proposto dalle Regioni, il Ministro Delrio commenta "è una facoltà che lasciamo aperta per i Presidenti di Regione che lo riterranno opportuno e che potranno presentare motivata richiesta a me in quanto Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. In esito alla valutazione di questa motivata richiesta si potrà proporre un decreto del Presidente del Consiglio. Fa parte del rispetto che abbiamo dell'autonomia, ma spero che tutti comprendano che stare insieme aumenterà le potenzialità del sistema, stare da soli la diminuirà. Questo governo è abituato a correre sulle riforme e a fare le riforme in fretta, mi auguro che nessuno si prenda troppo tempo."

Porti: Serracchiani, Decisione in Stato-Regioni grande passo verso autorità di sistema FVG

Author : com

Date : 31 marzo 2016



(FERPRESS) - Roma, 31 MAR - "Il parere favorevole delle Regioni all'intesa sul Decreto Legislativo di 'Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali' rappresenta per la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia un importantissimo passo avanti verso l'Autorità Portuale allargata su cui da tempo stiamo lavorando".

E' commento della presidente della Regione, Debora Serracchiani, al termine della Conferenza delle Regioni che si è tenuta oggi a Roma.

"Per le sue caratteristiche, la nostra Regione persegue 'naturalmente' l'obiettivo dell'Autorità di Sistema, che servirà a rispondere a una ormai non più rimandabile esigenza di regia unica per la portualità e la logistica".

"Con questa riforma la Regione potrà finalmente contare su uno strumento operativo puntuale ed efficace per proseguire e portare a fondo una sinergia rafforzata tra Porto di Trieste, Porto di Monfalcone e Porto Nogaro. E' uno dei pilastri del 'Sistema Regione', quell'area vasta che condivide e valorizza infrastrutture, servizi ed economie, su cui posa la nostra idea di governo".

Porti: ok all'emendamento proposto dall'Abruzzo

In Conferenza Stato-Regioni passa la richiesta di D'Alfonso: gli scali di Pescara, Ortona e Vasto potranno approdare nell'Authority di Civitavecchia, ritenuta quella maggiormente funzionale ai piani di sviluppo del territorio



ROMA - La Conferenza Stato-Regioni ha approvato ieri un emendamento proposto dalla Regione Abruzzo al decreto legislativo che contiene il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il testo aggiuntivo consente il trasferimento di un porto da un'Autorità portuale ad un'altra "d'intesa con la Regione nel cui territorio ha sede l'Autorità portuale di destinazione". La richiesta viene avanzata - su istanza motivata del Presidente della Regione - non oltre due mesi dall'entrata in vigore del decreto.

Il presidente della Regione Abruzzo Luciano D'Alfonso ha espresso "grandissima soddisfazione" affermando poi: "Oggi giunge a compimento un lavoro certosino durato mesi, il cui esito finale non era affatto scontato. I porti abruzzesi potranno approdare nell'Autorità portuale maggiormente funzionale. Ringrazio il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio che ci ha sempre ascoltato e sostenuto". E l'Autorità portuale maggiormente funzionale, come più volte ribadito dall'Abruzzo, non può che essere quella di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, per una sinergia che mira allo sviluppo dell'intero territorio, andando a congiungere i due mari, Adriatico e Tirreno.

Esulta l'asse del Centro-Nord

L'unico a battersi ma a tutela dell'autonomia di Salerno è stato De Luca

Le voci del Centro-Nord in coro fanno da cassa di risonanza al Governo. I presidenti delle Regioni a settentrione di Roma hanno molte ragioni per brindare. In Toscana qualcuno avrebbe voluto difendere l'autonomia del porto di Piombino, ma ci rendiamo conto che parliamo di una cittadina di poco meno di 35 mila abitanti? (!). E in ogni caso il presidente della Regione Toscana Rossi proprio ieri ha snocciolato i dati degli investimenti sulle realtà portuali di propria competenza: «Abbiamo messo 250 milioni di euro per Piombino, altri 200 più fondi europei per 60-70 milioni destinati a Livorno...». E la Sicilia?

In Liguria il malcontento si registra a Savona, ma i porti di Genova e La Spezia sono i più privilegiati. E sull'Adriatico, esultano tutti: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona.

Scendendo in Campania, la voce grossa l'ha fatta Vincenzo De Luca che ieri ha rivendicato la battaglia a tutela dell'autonomia di Salerno rispetto a Napoli: «L'intesa della Conferenza Stato-Regioni è subordinata all'accettazione dell'emendamento approvato, che prevede, su richiesta dei presidenti delle Regioni, la proroga fino a tre anni della gestione autonoma dell'Autorità portuale, adeguandola alla riforma in atto. Sarà quindi il presidente del Consiglio a valutare l'istanza e a regolare con proprio decreto in termini nuovi l'Autorità portuale». E De Luca ovviamente non ha perso tempo: dopo aver incontrato il premier Renzi, ieri stesso ha annunciato «l'invio in tempi brevissimi» della richiesta motivata al presidente del Consiglio 3.

Cronaca di Messina

Riforma dei porti, pasticcio all'italiana

Se Cassineta preserverà la sua, l'Authority di Messina-Milazzo potrà restare in vita fino al 2019

Esulta l'asse del Centro-Nord

Genova per competere con l'altissima infrastruttura portuale

«Ecco perché il Ponte va ripreso»

Formazione e ingresso d'ispirazione cristiana

Riforma dei porti, convegno Asamar con Rossi e Russo

È in agenda per venerdì 11 il convegno di Asamar, l'associazione degli agenti marittimi guidata da Laura Mele, sulla riforma portuale e gli effetti che avrà sugli scali toscani. Alle 14,30 dopo gli interventi di Mele, del sindaco Filippo Nogarín, del presidente della Provincia Alessandro Franchi e della Camera di Commercio Sergio Costalli, sono previste le relazioni di Antonella Masci (vicepresidente Confindustria), di Panaro e Azzi e del comandante della Capitaneria Di Marco.

Segue la tavola rotonda con

[redacted] Livorno), Luciano Guerrieri [redacted] Piombino), Michele Pappalardo (presidente di Federagenti), Nereo Marcucci (presidente di Confetra), Roberto Alberti (presidente Fedetped) e Marco Conforti (presidente Assiterminal); moderatore: Bruno Dardanì. Da sottolineare che interverrà Ivano Russo, consigliere del ministro delle infrastrutture mentre i lavori saranno conclusi dal presidente della Regione Toscana Enrico Rossi.

ANCI: riforma della portualità è necessaria per dare competitività al sistema

(FERPRESS) – Roma, 1 APR – Quella della portualità rappresenta una riforma necessaria per dare competitività al sistema. Lo ha sostenuto l'ANCI – secondo quanto si apprende da una nota – nel corso della Conferenza Unificata che si è tenuta ieri.

Il governo ha accolto molte proposte dell'ANCI, a partire dal riconosciuto ruolo centrale dei Comuni sulla retroportualità e dalla progettualità dei porti, che sarà condivisa con gli enti locali.

Il Governo si è detto inoltre disponibile a valutare ulteriori osservazioni poste dall'Associazione. L'ANCI chiede infatti, tra l'altro, di inserire due rappresentanti della Conferenza Unificata, uno delle Regioni e uno dei comuni all'interno del comitato nazionale di coordinamento, nonché di garantire la consultazione dei sindaci sedi di porti per la nomina del Presidente dell'Autorità portuale.

Infine, riguardo le sedi delle autorità portuali, i Comuni hanno proposto un'alternanza per risolvere questioni delicate come quelle nei porti di Salerno e Napoli, Augusta e Catania o Gioia Tauro e Messina, dove sono diverse le vocazioni territoriali.

Porti: Delrio; bene accordo con Regioni, ora più competitività

'Giornata positiva per economia e occupazione'



(ANSA) - ROMA, 31 MAR - Le norme sono passate "con l'intesa di tutte le Regioni e questo per noi era molto importante. Siamo convinti che questo tipo di riforma dia una competitività molto maggiore ai porti italiani; abbiamo lasciato sempre ampi spazi di autonomia e di iniziativa, il Paese deve correre, i porti italiani devono correre perché altrimenti perderanno ulteriore traffico in futuro, come già hanno fatto in questi anni". Lo ha detto il ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio al termine della conferenza Stato-Regioni e Unificata che hanno approvato alcuni provvedimenti relativi alla riforma delle attività portuali. I porti italiani, ha aggiunto il ministro, "devono diventare sempre più competitivi; pensate che Copenaghen e Malmoe si sono uniti in un'unica autorità portuale pur essendo in paesi diversi perché la competitività sia a livello globale". Per questa ragione, ha osservato, "quella di oggi è una giornata positiva per l'economia italiana e per l'occupazione dei nostri porti perché sono convinto che con un forte coordinamento centrale, le autorità di sistema e la modernizzazione della portualità ci mettiamo in condizioni molto migliori rispetto a mesi fa". Delrio ha poi affermato di essere soddisfatto per "la posizione delle Regioni, che hanno espresso grande senso di responsabilità. In ogni caso noi concediamo aperture anche con i periodi transitori, ma abbiamo fiducia che il sistema si muova tutto in questa direzione, perché va bene l'Autonomia, ma deve andare di pari passo anche la cooperazione, e proprio questo deve diventare il motto della riforma della portualità italiana". Il ministro ha giudicato con favore il fatto che sia stato condiviso "il piano della logistica e della portualità, che dà un quadro generale per lo sviluppo della digitalizzazione, lo sdoganamento delle merci, i fast corridor e i collegamenti con gli interporti, tutte cose in cui l'Italia è stata molto debole e che ora diventano centrali". Relativamente alla moratoria di 36 mesi chiesta dalle Regioni per valutare le procedure da seguire per gli accorpamenti di alcune autorità portuali, Delrio ha spiegato che si tratta "di una facoltà che lasciamo aperta per coloro che lo riterranno opportuno. Ma spero che tutti comprendano che stare insieme aumenterà le potenzialità. Questa facoltà fa parte del rispetto che abbiamo dell'Autonomia, ma questo governo è abituato a correre sulle riforme e a fare in fretta: mi auguro che nessuno si prenda troppo tempo", ha concluso Delrio.(ANSA).

Porti: Rossi, bene la riforma del ministro Delrio

"Forti gli investimenti in Toscana"



(ANSA) - ROMA, 31 MAR - "Io ho scommesso molto sulla portualità in Toscana, condividendo la riforma Delrio e apprezzo il modo con cui il ministro si e' mosso. Credo sia bene mettere insieme il porto di Piombino e il porto di Livorno, noi abbiamo fatto investimenti enormi come Regione". Lo ha detto il presidente della Toscana Enrico Rossi, a margine della Conferenza delle Regioni, sulla riforma delle autorità portuali al centro della riunione di oggi.

"Solo sul porto di Piombino - ha ricordato Rossi - abbiamo messo 250 mln, fatto l'escavo fino a 20 metri, costruito nuove banchine e abbiamo visto quanto questo porto, a vocazione prevalentemente industriale, sia diventato attrattivo di industrie e multinazionali che hanno deciso di investire".

"Sul porto Livorno abbiamo messo altri 200 milioni più altri fondi europei per altri 60-70 milioni - ha continuato - e partirà la costruzione della grande darsena Europa, poi e' in costruzione il collegamento ferroviario che sarà pronto entro l'anno e abbiamo messo altri 13 milioni di euro per il cosiddetto 'scavalco', in modo che il porto possa collegarsi via terra al grande retroporto della città di Livorno". "Mi dispiace per Carrara dal punto di vista sentimentale - ha proseguito il governatore - ma e' stata una scelta giusta che dovevamo fare nell'interesse di Carrara, prima di tutto, perche' il collegamento con La Spezia consente a Carrara che è lì vicino di avere prospettive di crescita enormi". "Questo non significa assolutamente abbandonare Carrara - ha sottolineato - abbiamo un comitato che lavora insieme al ministero dei Trasporti, all'autorità portuale e al sindaco per seguire l'evoluzione di una serie di vicende che interessano quella zona, tra le quali appunto il porto, su cui la Regione Toscana e' già impegnata con un finanziamento da 15 milioni".

Porti: Regioni, intesa su Piano strategico in Unificata

Bonaccini, su riforma P.A. andiamo avanti rapidamente



(ANSA) - ROMA, 31 MAR - "Stiamo andando avanti rapidamente e secondo i tempi previsti nella fase attuativa della Riforma della Pubblica Amministrazione e lo stiamo facendo in modo unitario portando il contributo e l'adesione unanime di tutte le Regioni". Così il Presidente della Conferenza delle Regioni, Stefano Bonaccini, ha commentato il parere positivo, espresso nella Conferenza Unificata, al decreto legislativo relativo alla riorganizzazione e alla razionalizzazione della disciplina concernente le autorità portuali e l'intesa sul Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica. "Sono soddisfatto anche per la mediazione che abbiamo costruito con le Regioni e con il Governo sulla riforma delle autorità portuali per valutare anche alcune specificità e caratteristiche regionali, senza però rallentarne l'avvio. Si tratta comunque - ha concluso Bonaccini - di provvedimenti importanti e mi auguro che con la prossima Conferenza delle Regioni, in programma il 14 aprile, si possa chiudere, con l'approvazione dei due decreti attuativi, la fase che concretizza una riforma della Pubblica Amministrazione che il Paese attende da anni". Con la riforma della riorganizzazione dei porti si semplifica il quadro del settore creando 15 autorità di sistema portuale, cui faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale e a cui potranno rivolgersi le Regioni anche per chiedere l'inserimento di porti di rilevanza regionale. Si tratta di un'operazione di razionalizzazione che porta ad una riduzione dei comitati portuali: dagli oltre 360 esistenti oggi, a circa 70. Tutto ciò avverrà anche con il coinvolgimento delle Regioni e degli Enti locali perché alcuni componenti saranno designati dalle autonomie territoriali. Con la riforma le nuove autorità istituiranno anche 'tavoli di partenariato della risorsa mare', con funzioni consultive, a cui parteciperanno stakeholder e associazioni di categoria. Una svolta è prevista anche per la semplificazione burocratica con la realizzazione dello sportello unico doganale e l'attivazione di controlli sotto il coordinamento funzionale dell'Agenzia delle dogane e l'attivazione di uno sportello amministrativo. Infine la riforma prevede un rilancio della portualità e della logistica attraverso: semplificazione su scavi e dragaggi; miglioramento dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio; 'ferrobonus' e 'marebonus' ovvero gli incentivi previsti dall'ultima legge di stabilità per il trasporto merci via ferrovia e via mare. (ANSA).

Porti: Toti, riforma iper-centralista ma Governo proceda

Chiesto anche un tavolo tecnico sul Piano della logistica



(ANSA) - ROMA, 31 MAR - "Abbiamo una serie di riserve ma abbiamo detto al Governo di procedere purché vengano presi alcuni accorgimenti, in particolare che sia possibile una moratoria di 36 mesi su richiesta dei presidenti delle Regioni per taluni accorpamenti particolarmente complessi". Lo ha detto il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, a margine della riunione della Conferenza delle Regioni di oggi, sulla riforma delle autorità portuali e il Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica.

"Abbiamo chiesto anche un tavolo tecnico sul Piano della logistica che deve essere affinato", ha aggiunto Toti. "Di fondo restano tutte le perplessità per una riforma iper-centralista e poco propensa alla competitività e alla concorrenza tra autorità portuali. Con queste riserve ritengo che prima si porta a termine la riforma e prima si tolgono i porti dalle mani dei commissari", ha concluso il governatore. (ANSA).

Porti, Delrio: «Autonomia e cooperazione, questo è il motto della riforma»

Roma - Per quanto riguarda l'intesa raggiunta oggi, il ministro si è detto soddisfatto: «Mi ha fatto molto piacere la posizione delle Regioni di grande responsabilità».



Roma - «È una giornata positiva per l'economia italiana e per l'occupazione dei nostri porti perché sono convinto che con un forte coordinamento centrale, le autorità di sistema, la modernizzazione della portualità, ci mettiamo in condizioni molto migliori rispetto a mesi fa». Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture, **Graziano Delrio**, dopo la Conferenza Unificata e la conferenza Stato-Regioni che hanno approvato il decreto sulla riorganizzazione delle autorità portuali e il piano strategico della portualità e della logistica. I provvedimenti sono passati **«con l'intesa di tutte le Regioni, per noi era molto importante»**, ha spiegato Delrio: «Siamo convinti che questo tipo di riforma dia una competitività molto maggiore ai porti italiani, abbiamo lasciato sempre ampi spazi di autonomia e di iniziativa, il Paese deve correre, i porti italiani devono correre perché altrimenti perderanno traffici nei prossimi anni, come già hanno fatto in questi anni». Per il ministro, i porti italiani «devono diventare sempre più competitivi, pensate che **Copenaghen e Malmo** si sono uniti in un'unica autorità portuale pur essendo in paesi diversi perché la competitività è a livello globale».

- segue

Per quanto riguarda l'intesa raggiunta oggi, Delrio si è detto soddisfatto: «Mi ha fatto molto piacere la posizione delle Regioni di grande responsabilità, noi lasciamo aperture anche con i periodi transitori, ma confidiamo che il sistema si muova tutto in questa direzione. **Autonomia e cooperazione: questo è il motto di questa riforma.** Soprattutto, mi fa piacere sia stato condiviso il piano della logistica e della portualità», ha continuato il ministro, «che dà un quadro generale dove la digitalizzazione, lo sdoganamento delle merci, i fast corridor, il collegamento con gli interporti, tutte cose in cui l'Italia è stata molto debole, diventano centrali. Mi fa piacere che questa strategia sia stata condivisa. Così si sana anche l'obiezione della Corte Costituzionale». Riguardo alla moratoria di 36 mesi chiesta dalle Regioni per valutare le procedure da seguire per gli accorpamenti di alcune autorità portuali il ministro ha aggiunto: «è una facoltà che lasciamo aperta per coloro che lo riterranno opportuno. Io spero che tutti comprendano che stare insieme aumenterà le potenzialità. Questa facoltà fa parte del rispetto che abbiamo dell'autonomia, ma questo governo è abituato a correre sulle riforme e a fare in fretta: **mi auguro che nessuno si prenda troppo tempo**».

Conferenza Stato-Regioni, raggiunta l'intesa sulla riforma dei porti

Roma - «Abbiamo detto al governo di procedere purchè vengano presi alcuni accorgimenti, una moratoria di 36 mesi possibile su richiesta dei presidenti delle regioni per taluni accorpamenti particolarmente complessi», ha detto il presidente della regione Liguria, Giovanni Toti.



Roma - **Intesa in Conferenza Stato-Regioni sul piano strategico nazionale della portualità e della logistica.** L'accordo è stato raggiunto nella riunione che si è svolta al ministero degli Affari regionali, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Graziano Delrio**. «Abbiamo detto al governo di procedere purchè vengano presi alcuni accorgimenti, **una moratoria di 36 mesi** possibile su richiesta dei presidenti delle regioni per taluni accorpamenti particolarmente complessi». Lo ha detto il presidente della regione Liguria, **Giovanni Toti**, a margine della riunione. «Un tavolo tecnico sulle infrastrutture sul piano della logistica che deve essere affinato», ha aggiunto Toti: «Di fondo restano tutte le perplessità per una riforma iper centralista e poco propensa alla competitività e alla concorrenza tra autorità portuali. Con queste riserve ritengo che prima si porta a termine la riforma e prima si tolgono i porti dalle mani dei commissari».

Porti: Rossi, ok Riforma Delrio. In Toscana investimenti enormi. Ok accorpamento Piombino e Livorno

Author : red

Date : 31 marzo 2016



(FERPRESS) - Firenze, 31 MAR - "Io ho scommesso molto sulla portualità in Toscana, condivido la riforma Delrio e apprezzo il modo con cui il ministro si è mosso. Credo sia bene mettere insieme il porto di Piombino e il porto di Livorno, noi abbiamo fatto investimenti enormi come Regione". Lo ha detto il presidente della Toscana Enrico Rossi, a margine della conferenza delle Regioni, sulla riforma delle autorità portuali al centro della riunione di oggi.

"Solo sul porto di Piombino - ha ricordato Rossi - abbiamo messo 250 mln, fatto l'escavo fino a 20 metri, costruito nuove banchine e abbiamo visto quanto questo porto, a vocazione prevalentemente industriale, sia diventato attrattivo di industrie e multinazionali che hanno deciso di investire".

"Sul porto Livorno abbiamo messo altri 200 mln più altri fondi europei per altri 60-70 mln - ha continuato - e partirà la costruzione della grande darsena Europa, poi è in costruzione il collegamento ferroviario che sarà pronto entro l'anno e abbiamo messo altri 13 mln di euro per il cosiddetto 'scavalco', in modo che il porto possa collegarsi via terra al grande retroporto della città di Livorno".

"Mi dispiace per Carrara dal punto di vista sentimentale - ha detto il governatore - ma è stata una scelta giusta che dovevamo fare nell'interesse di Carrara, prima di tutto, perché il collegamento con La Spezia consente a Carrara che è lì vicino di avere prospettive di crescita enormi".

"Questo non significa assolutamente abbandonare Carrara - ha sottolineato - abbiamo un comitato che lavora insieme al ministero dei Trasporti, all'autorità portuale e al sindaco per seguire l'evoluzione di una serie di vicende

che interessano quella zona, tra le quali appunto il porto, su cui la Regione Toscana è già impegnata con un finanziamento da 15 mln".

Alla domanda sulle eventuali difficoltà a trovare la quadra tra le Regioni sull'ok alla riforma, Rossi ha commentato: "C'è stato qualche problema sulla Campania, per Napoli e Salerno, ma mi sembra che questo equilibrio sia davvero il migliore possibile".

"In Toscana - ha poi ricordato - abbiamo anche un'autorità regionale, istituita con legge regionale, che si occupa dei porti minori". E "sottolineo gli investimenti - ha concluso - perché non ci sono Regioni che hanno fatto di tasca propria investimenti così importanti sulla portualità come quelli che stiamo facendo in Toscana".

TERMINAL PASSEGGERI

Venezia, quattro “big” si alleano nelle crociere

VENEZIA. Quattro “big” internazionali del settore crociere si sono uniti per gestire il traffico crocieristico nella città di Venezia. Msc Crociere, Royal Caribbean, Costa Crociere e Global Uman Isletmeleri, realtà che fa capo al turco di Global Ports Holdings, attraverso la società Venezia Investimenti, hanno infatti presentato un’offerta per le quote di maggioranza del terminal passeggeri del capoluogo veneto che sono attualmente in mano [redacted] tramite Apv Investimenti.

■ L'ANALISI

MA GENOVA RESTA ANCORA UN PORTO APPETIBILE

Novecento approdi previsti a fine anno, poco meno di 500 mila contenitori oltre a un movimento aggiuntivo di 30 mila rimorchi in esportazione ed importazione. Il tutto su uno spazio di 147 mila metri quadrati. Spinto dai nuovi traffici assicurati dal ritorno della compagnia di Stato iraniana e dall'insediamento della Tirrenia - che rilancia il business di cabotaggio sulla rotta per Cagliari - il gruppo guidato da Aldo Spinelli migliora ulteriormente le ottime performance ottenute lo scorso anno nel terminal di Calata Derna. E alza ancora la percentuale dei traffici movimentati rispetto al territorio in concessione: quasi 4 container a metro quadro, più del doppio rispetto alle media generale del porto storico di Genova. E' la conferma della vivacità imprenditoriale di Spinelli e dei suoi collaboratori, a cominciare dal figlio Roberto. Ma anche la dimostrazione tangibile che lo scalo genovese continua a navigare a distanze siderali rispetto alle esigenze del mercato e a una dimensione davvero mondia-

le. E' una bottega a cielo aperto, in cui chi è bravo si arrangia come può. Il terminal di Spinelli diventa un caso perché conferma che il porto di Genova vive sull'onda degli slanci e delle performance dei singoli operatori. Senza una pianificazione complessiva. Spinelli potrebbe ancora ma non può. Altri vorrebbero investire ma sono frenati e bloccati. Perché il porto di Genova non offre spazi, è incapace di crescere e svilupparsi senza nuove infrastrutture, riorganizzazione del territorio portuale e accorta rivisitazione delle concessioni. Il problema è che questa bizzarra ripartizione degli spazi non limita solo le prospettive di crescita di un gruppo che impiega 650 dipendenti diretti oltre ad altri 400, tra cui gli uomini della Culmv. Le ricadute negative lambiscono l'intero porto. Quello del terminal a pochi passi dalla Lanterna è un caso, perché conferma la precarietà della pianificazione seguita alla decisione suicida di cancellare lo sviluppo a ponente del porto di Pra'-Voltri. Oggi Genova è appetibile,

ma non riesce a compiere un balzo di vera qualità e sostanza, collocandosi nella fascia medio-alta del mercato internazionale. Che non è quella dei 3 o 4 milioni di container l'anno, ma si attesta almeno intorno ai 10.

Troppo impegnata a dannarsi l'anima per spartirsi le ultime briciole di potere sul territorio, la mediocre classe dirigente locale non riesce neppure a comprendere quanto siano marginali i porti italiani, nessuno dei quali serve ad esempio la Havier, conquistata dai colossi del Nord. Eppure - e l'evoluzione dei traffici nel terminal di Spinelli così come al Vte lo dimostra - esistono nel mondo capitali alla ricerca di investimenti remunerativi, tra cui quello delle infrastrutture. Genova gode ancora di prospettive di traffico ed è sorvegliata a vista da un mercato pronto a scommettere. Sono le idee a latitare, insieme alle certezze giuridiche e alle scelte. Ecco perché un caso che potrebbe rivelarsi propositivo, rischia di trasformarsi in boomerang.

Fiera Genova è in liquidazione

Genova - L'assemblea dei soci di Fiera di Genova ha deliberato oggi all'unanimità la messa in liquidazione volontaria della società. L'assemblea straordinaria ha inoltre nominato liquidatori Luca Nannini, già amministratore delegato della società da luglio 2015, e Emilio Gatto, commercialista genovese.



Genova - L'assemblea dei soci di Fiera di Genova ha deliberato oggi all'unanimità la messa in liquidazione volontaria della società. L'assemblea straordinaria ha inoltre nominato liquidatori Luca Nannini, commercialista, professore a contratto di Strategia di risanamento alla facoltà di Economia e commercio dell'Università di Pisa, già amministratore delegato della società da luglio 2015, e Emilio Gatto, commercialista genovese con consolidata esperienza in procedure fallimentari, liquidazioni e collegi sindacali. La soluzione arriva al termine di un percorso che ha palesato l'impossibilità di garantire alla società una continuità aziendale, nonostante gli sforzi tentati in diverse direzioni. La situazione che, a partire dall'insediamento del 28 luglio 2015, il consiglio di amministrazione ha affrontato, ha evidenziato da subito molte difficoltà. Per poter dare un futuro all'azienda, si sarebbero dovute verificare - quasi senza eccezioni - condizioni che non si sono avverate.

A oggi, lo svolgimento di importanti manifestazioni, prima fra tutte Fiera Primavera che si aprirà domani, garantita grazie all'impegno dei lavoratori e dei fornitori dell'azienda, rappresenta la continuità di un'attività importante per Genova. **Su questo aspetto il presidente Ariel Dello Strologo ha commentato:** «La messa in liquidazione della società è un atto tecnico, indispensabile per la salvaguardia delle attività di riferimento di Fiera, l'organizzazione qualitativa delle manifestazioni e la gestione degli spazi espositivi a terra e delle darsene».

Il mandato affidato dai soci ai liquidatori riguarda infatti, oltre al pagamento dei debiti e alla riscossione dei crediti della società, la ricollocazione dei dipendenti e la conservazione dei rami d'azienda dell'attività fieristica e delle darsene fino all'individuazione del soggetto societario che proseguirà le attività.

PORTO » DARSENA EUROPA, PORTO 2000 E BACINI: IL FUTURO IN MEZZO AL GUADO

toto-nomine con i maxi-bandi a metà

Il rebus dei tempi della riforma dipende da una partita che si gioca tutta altrove eppure è qui che la città mette in ballo la chance per sperare di uscire dalla crisi

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Sul "fomello" [] ci sono tre menù in cottura: il più è il bando kolossal con cui si apre a investitori privati per realizzare l'espansione a mare della Darsena Europa, l'altro è relativo alla privatizzazione della Porto di Livorno 2000, la società che ha in pugno il porto passeggeri fra crociere e traghetti; il terzo riguarda l'affidamento dei bacini (ed è davvero difficile credere che sia l'ultimo per importanza o per complessità). Senza contare che potremmo infilare nell'elenco anche l'"affaire" porto turistico fra Mediceo e Darsena Nuova, dato che martedì 22 nell'ultima riunione del comitato portuale in carica è stato dato semaforo verde alla delibera che ne mette la realizzazione nelle mani di Azimut Benetti (respingendo al mittente la proposta dei circoli come se sostanzialmente non fosse mai stata formalizzata in modo adeguato).

Eppure proprio quando sarebbe necessario avere nella "cucina" di Palazzo Rusciano, sede dell'istituzione portuale, il migliore degli chef, ecco che sul fronte del porto c'è un ingorgo di date, scelte e bandi.

La scadenza più ravvicinata è quella del comitato portuale: l'ultima riunione di quello attuale era in cartellone il martedì prima di Pasqua. E' scaduto il 7 marzo scorso e, in virtù della legge Bassanini anti-proroghe senza fine, il 21 aprile uscirà di scena definitivamente.

[] ha bussato alle organizzazioni di categoria e ai sindacati perché indicino i nomi del nuovo comitato entro il

12: stando a quanto viene riferito, finora nessuno l'ha fatto. Ma c'è un "ma": si tratta di nomine con un punto interrogativo al posto della data di scadenza, in quanto il governo ha messo nero su bianco con il decreto Madia il nuovo assetto del governo della portualità che fa sparire i rappresentanti di imprese e sindacati dai "parlamentini" delle Autorità portuali. Risultato: difficile trovare qualcuno che sia disposto semplicemente a tenere in caldo la sedia per poche settimane o più di un anno, a meno che non si pensi di limitarsi ad arrivare a una sorta di proroga ma attraverso la conferma di ciascun singolo nome.

Bisogna farlo anche abbastanza rapidamente. Se fonti romane interpellate avanzano l'ipotesi che non sia una eventualità così fuori dal mondo il fatto che il commissario alla guida [] non abbia al proprio fianco un comitato portuale, sta di fatto che Palazzo Rusciano evidentemente la pensa in modo diverso: alle organizzazioni imprenditoriali e a quelle dei lavoratori ha detto chiaro e tondo che è indispensabile avere un nuovo comitato in tempo perché entro fine aprile va approvato il bilancio consuntivo.

Ma non è soltanto il comitato portuale a essere in questione: i vertici [] sono in teoria in scadenza a metà maggio (il commissario [] o poche settimane più tardi il segretario generale Massimo Provinciali). Nome di "provenienza" differente: legate la prima alla firma del ministro (eventualmente dopo l'intesa con il governatore nel caso non si tratti più di un commissario bensì d'un presiden-

te) e l'altra all'approvazione del comitato portuale su proposta del commissario o presidente.

Dunque, fino a metà maggio resta l'attuale assetto di vertice [] livornese. Ma proprio da qui all'estate è in ballo tutto quel "menu" di cui dicevamo: basti dire che le quattro cordate in lizza per aggiudicarsi la Porto 2000 devono presentare la propria offerta entro il 29 aprile. Con una decisione destinata ad avere ripercussioni anche negli equilibri di potere fra gli operatori livornesi, e non solo per l'arrivo di grandi colossi internazionali: alla gara partecipano anche tre gruppi labronici (Lm, portuali e Fremura) ma in un pool ciascuno differente dall'altro.

L'ESPANSIONE PIÙ GRANDE

Non è tutto: chi ha messo gli occhi sulla Darsena Europa - la più grossa espansione del porto (verso mare) dopo quella realizzata ottant'anni fa (verso terra) - ha tempo fino a fine giugno per farsi avanti.

Di più: è sostanzialmente nel freezer il bando riguardante i bacini che pure colloca [] (e la città) di fronte al bivio tra due modelli di sviluppo economico differenti. E lo fa con le due principali istituzioni, Comune e [] che non fanno mistero di tirare in due direzioni diverse. Come se non bastasse, su tutto grava l'incognita dei tempi, visto che il bacino galleggiante ha uno squarcio nella struttura, è pesantemente danneggiato e sotto la campana di vetro della magistratura che l'ha sequestrato nell'agosto scorso per via dell'infortunio mortale sul lavoro che costò la vita a un operaio.

A ciò si aggiungano i tempi e

i modi del trapasso fra la vecchia [] e la nuova Autorità di Sistema. Già messa nel conto, visto che nel decreto di nomina si precisa che l'incarico può cessare in anticipo se il ministero nominerà un nuovo presidente. Tradotto: è una vicenda in cui Livorno ha messo in gioco buona parte del proprio futuro eppure a far girare le carte per un verso o per un altro rischiano di essere diramati che lontanissime da qui.

IL MATCH SI GIOCA ALTROVE

Ad esempio, i tempi e i criteri di nomina dei nuovi timonieri delle nuove Autorità di Sistema. Si confermeranno gli attuali "timonieri" per una fase di traghettamento? Ci si affiderà a una squadra di dirigenti ministeriali per rompere comunque col passato e far partire le nuove nomine da zero? Si punterà sulla rottamazione come segnale politico?

Per dirne una: in un decreto sulle nomine nelle pubbliche amministrazioni era stato dato l'altolà a chi è in pensione. Ma nel passaggio di decreto in decreto una minima modifica ha fatto sì che, secondo una interpretazione che rimbalza nei corridoi dello stesso ministero della semplificazione, lo sbarramento della pensione si applichi ai soli lavoratori dipendenti. Dunque, non varrebbe per Gallanti che è avvocato e da lavoratore autonomo fa riferimento alla Cassa forense.

Quanto ai tempi, fra i banchi parlamentari c'è chi giura che il ministro ha tutta l'intenzione di chiudere il match «entro luglio». Ma il rebus potrebbe essere un po' più comprensibile dopo il round di oggi in Conferenza Stato-Regioni. Resta da capi-

- segue

re se, forti della sentenza della Corte Costituzionale, le Regioni torneranno alla carica a canonate o si metteranno a trattare. Dipende se immaginano

che in autunno sulla riforma costituzionale salti tutto. Anche lì è questione di tempi: le Regioni, come spiegava sul Tirreno il costituzionalista Uma-

nuele Rossi, hanno il coltello dalla parte del manico nel breve periodo ma devono ottenere frutti alla svelta perché la riforma costituzionale toglie i porti

dalle materie in cui Roma deve trovare l'intesa con le singole Regioni. E a Palazzo Chigi non sembra vero: centralizzare tutto, soldi e potere. Nelle città solo un direttore locale come il responsabile dell'ufficio tasse.

DOMANI IN FORTEZZA VECCHIA CON AEROPORTO PISA, ENAC E CONFITARMA

Schengen, indietro tutta? Rossi al convegno del Propeller



"Schengen: lavori in corso. Mobilità indietro tutta?" è il titolo del convegno del Propeller guidato da Gloria Giani (foto) in agenda col patrocinio della Regione domani dalle 14,30 alla sala Ferretti della Fortezza Vecchia alla presenza del governatore Enrico Rossi. Interverranno Paolo Scarpettini (Propeller), Giovanni Bonadio (presidente Logistica Toscana), Gina Giani (ad Toscana Aeropor-

ti), Pietro Sammaturo (direttore operativo Aeroporto Pisa), Claudio Emilente (direttore pianificazione e progetti Enac), Umberto Masucci (vicepresidente Federazione del Mare e presidente nazionale Propeller), Luca Sisto (Confitarma). Modera i lavori Omar Monestier, direttore del Tirreno. Le conclusioni sono affidate a Fabrizio Maronta, redattore della rivista di geopolitica Limes.



Il cuore del porto merci: da sinistra la Darsena Toscana, la Darsena I e il Canale Industriale (foto)

DIETRO LE QUINTE DEL FUTURO ASSETTO DI POTERE NEGLI SCALI ITALIANI

Sulle banchine regnerà la nuova Autorità di Sistema: ecco i cinque protagonisti del risiko in corso



■ MINISTRO DEL RIO
È l'uomo della riforma che, accorpando le Asorti a portuali, è destinato a modificare il governo della portualità (anche se il decreto è firmato Madia)



■ PREMIER RENZI
Del Rio è stato il suo braccio destro per lungo tempo, ora i rapporti sembrano più freddi: valenza senza riforma più centralizzatrice e più "dura" negli accorpamenti



■ GOVERNATORE ROSSI
Nel rapporto con Del Rio ha all'attivo l'accordo Livorno-Piombo che anticipa la riforma: il suo parere sarà decisivo nella decisione sul come di chi vederla a Palazzo Rociano



■ COMMISSARIO CALLANTI
A vocato, classe '39. È al timone del porto di Livorno dal gennaio 2011: ce l'ha fatto a varare il Prg portuale (l'ultimo era del '52) e a lanciare l'operazione mari-Darsena



■ SEGRETARIO PROVINCIALI
Il numero due di Palazzo Rociano viene dai ranghi degli ARI di dirigenti del ministero: le parate è stato in lizza anche per la presidenza di Savona

La Regione impone la tassa sui canoni Terminalisti sul piede di guerra

Oggi incontro in Fortezza Vecchia con il governatore Enrico Rossi

- LIVORNO -

GIORNATE di intensi incontri in porto e sul porto, in attesa che a Roma si sblocchi nel confronto tra Stato e Regioni - anche ieri non c'è stato in pratica alcun sostanziale accordo - sulla riforma della legge 84/94. Uno degli argomenti più attuali, la gara per la privatizzazione della "Porto 2000", è stata oggetto di una convocazione del consiglio d'amministrazione della società presieduta da Massimo Provinciali. Ma si è deciso di rinviare di una settimana anche per elaborare una impostazione diversa di alcune voci del bilancio. C'è in corso - raccontano i sindacalisti della Rsu - una delicata valutazione degli oneri da inserire nel bilancio stesso, dopo che la Regione è tornata alla carica con una pesante tassa sui canoni che in prima istanza il Tar aveva bocciato. In appello infatti la Regione avrebbe avuto ragione, tanto che in attesa del terzo giudizio - in Cassazione - buona parte dei terminalisti ha inserito nei bilanci la previsione dell'onere, che si aggira su decine di migliaia di euro. Da aggiornare anche il fondo di ri-

serva, che avrebbe avuto importanti tagli per gli interventi richiesti dal socio Camera di Commercio.

NELL'AMBITO dell'organizzazione logistica terrestre per le crociere, si preannuncia per la prossima settimana un cambio della guardia nella carica di amministratore delegato della società privata che gestisce il trasporto turistico con i pullman tra il porto e le città d'arte (e il pullman rosso dei giri in città). L'incarico andrà a [] già membro del consiglio di amministrazione della stessa società, con un programma di forte sviluppo. Tornando al tema degli oneri imposti dalla Regione sui canoni, il delicato argomento sarà probabilmente oggetto - almeno indirettamente - dell'incontro che oggi pomeriggio dalle 14,30 il Fortezza Vecchia, su organizzazione del Propeller Club, vedrà partecipare proprio il governatore Enrico Rossi. Il tema è delicato, indipendente dagli oneri sui canoni. Si parlerà delle eventuali ricadute della temuta sospensione del trattato di

Schengen, e sono previsti interventi anche dell'amministratore delegato della società Aeroporti Toscani Gina Gianni. Sulle preoccupazioni per la sospensione del trattato, la presidente del Propeller Maria Gloria Gianni ha sottolineato che «gli operatori della logistica di terra, aria e mare temono ricadute economiche molto negative da un fermo alla libera circolazione di persone e merci alle frontiere europee».

PARTECIPERANNO al convegno anche la Federazione del mare, l'Enac e Confitarma. Chiuderà i lavori il redattore di "Limes" (rivista di geopolitica) Fabrizio Maronta. Infine, giovedì prossimo alle 10,30 ancora in Fortezza Vecchia (sala Ferretti) per iniziativa dell'associazione di tecnica navale Atena e l'Anep (Associazione chimici di porto) verrà presentato il primo manuale pratico per la sicurezza relativo al trasporto alla rinfusa di sostanze chimiche liquide e di carichi solidi, molto comuni nel nostro porto. Edito dal Quadrioglio, il manuale elenca anche i carichi pericolosi, e i casi più drammatici verificatisi sulle navi, con le relative spiegazioni.

A.F.

Rossi al ministero per accelerare su Peretola: «Risposte positive» E sulla Tav fiorentina atteso per oggi il parere che può sbloccare i lavori «Nuova pista, tra un mese il via»

Una accelerazione al via libera per il master plan dello sviluppo dell'aeroporto di Peretola, con la pista da 2.400 metri orientata parallelamente all'autostrada. È l'impegno politico del presidente della Regione, Enrico Rossi, ad essere il supervisore dei lavori e degli interventi a tutela dell'ambiente della Piana.

Il governatore ieri è andato a Roma, alla riunione del gruppo istruttorio della commissione di valutazione di impatto ambientale sul master plan del Vespucci al ministero dell'Ambiente, proprio per fare il punto della situazione. E la missione romana è servita anche per parlare di Alta velocità ferroviaria a Firenze e della partita dei porti. Obiettivo principale, però, l'aeroporto di Peretola. «È importante e necessario esserci — premette Rossi — Ho spiegato il quadro complessivo degli interventi che la Regione si impegna a fare per riqualificare tutta l'area della Piana fiorentina, a partire dalla realizzazione della tramvia verso Sesto e Campi, il miglioramento del trasporto su ferroviario tra Prato e Firenze, le terze corsie della A1 e della A1, l'eliminazione dello svincolo e del semaforo

tra l'Indiano e l'aeroporto, il parco della Piana e le conseguenti piantumazioni di alberi. Ho avuto anche una risposta positiva alla mia richiesta che la velocità nell'autostrada nel nodo fiorentino attorno all'aeroporto sia ridotta così da limitare l'impatto delle opere fini. Questa strategia d'intervento, il contesto di pianificazione complessiva della zona, è stata apprezzata e giudicata positivamente». Risultato? «Sarà la base fondamentale per procedere all'espressione di un parere favorevole da parte del ministero dell'Ambiente al master plan di Peretola, che arriverà entro un mese o un mese e mezzo. La Via sarà positiva, con prescrizioni».

«La novità emersa oggi — aggiunge Rossi — è che ci sarà a breve la costituzione di un Osservatorio incaricato di verificare che le prescrizioni siano osservate e monitorare in tempo reale le criticità che emergeranno nella realizzazione del piano di sviluppo del Vespucci. L'Osservatorio sarà costituito con decreto ministeriale e sarà posto in carico alla Regione Toscana. Con ogni probabilità sarò io a presiederlo, ho dato la mia disponibilità. Abbiamo

compiuto un grosso passo avanti — conclude il governatore — In procedure che sono sempre complesse e delicate. Ringrazio pertanto tutti i tecnici che vi hanno lavorato, a partire da quelli della Regione Toscana». Alla riunione del gruppo esponenti di Toscana Aeroporti, la Spa che controlla il Vespucci, ma la società sta lavorando in modo da poter partire con i cantieri per la nuova pista e le tante opere complementari, dalla deviazione le Fosso Reale alla salvaguardia di anfibi e rettili, entro due-tre mesi dal via libera, quindi all'inizio dell'autunno. Il cronoprogramma della società prevede di partire subito con le opere preliminari, per poi affrontare la nuova pista da 2.400 metri, senza nel frattempo interferire con l'operatività della vecchia pista, così da arrivare al 2018 con il taglio del nastro della nuova pista ed il contestuale pensionamento della vecchia. «Ho chiesto anche garanzie sullo smantellamento della vecchia pista, così da avere una area verde continua tra il parco della Piana di ben 7.000 ettari e l'area di Castello proprio grazie all'area

verde che nascerà al posto della pista attuale».

Il governatore annuncia novità anche sui lavori dell'Alta velocità. «Domani (oggi, ndr) ci sarà anche la riunione finale per la questione delle terre di scavo dell'Alta velocità a Firenze e del loro trattamento, se come rifiuti, terre normali o una via di mezzo — annuncia Rossi — l' dopo il pronunciamento i lavori del tunnel potranno partire, si sbloccheranno». Infine sul fronte delle grandi opere, il presidente della Regione ha dato il via libera all'accorpamento delle autorità portuali di Piombino e Livorno di La Spezia con Carrara. «È molto positivo mettere insieme il porto di Piombino e il porto di Livorno, su cui come Regione abbiamo fatto investimenti enormi, solo sul porto di Piombino abbiamo messo 250 milioni e 200, fatto l'escavo fino a 20 metri, costruito nuove banchi sul porto di Livorno. Carrara? È la soluzione migliore proprio per Carrara: il collegamento con La Spezia consente prospettive di crescita enormi e anche lì abbiamo importanti investimenti».

Mauro Bonclari
© 2015, 2016, 2017, 2018

Le tappe

- La procedura di valutazione di impatto ambientale del piano di sviluppo dell'aeroporto di Peretola con la nuova pista da 2.400 metri è iniziata nel marzo 2015
- Il ministero dell'Ambiente ha presentato richiesta di

approfondimenti a Toscana Aeroporti nel luglio dello scorso anno e la società ha risposto con integrazioni lo scorso settembre

● Da allora la pratica è in esame dei tecnici del ministero e secondo Rossi il via libera arriverà a breve, entro un mese, con

prescrizioni sull'impatto per l'ambiente. E ci sarà anche un Osservatorio sul loro rispetto e sui cantieri



Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana



Privilege Yard: aperta la data room per le manifestazioni di interesse



CIVITAVECCHIA - Qualcosa si muove nella vicenda della Privilege Yard, con il cantiere chiuso da quasi un anno e con la società che è stata dichiarata fallita. Proprio in merito alla procedura, nonostante il silenzio dietro cui si è trincerata la curatrice fallimentare, l'avvocato Daniela De Rosa più volte contattata invano, si è aperta la data room: si tratta di uno strumento usato in numerosi tipi di transazione dove un venditore o un'autorità devono rivelare una grande quantità di dati riservati, confidenziali (comunque non destinati al pubblico), inerenti al bene in vendita, agli interessati all'acquisto. A giugno dello scorso anno, quando vennero chiusi i cancelli del cantiere, si parlò di 210 milioni di euro di passivo. Bisognerà quindi attendere questi mesi per verificare la presenza o meno di reali investitori, disposti a rilevare un cantiere che, fin da subito, rivelò molte delle sue criticità. Di fughe in avanti e manifestazioni di interesse ce ne sono state diverse, ma di concreto ancora nulla.

Nel frattempo torna la tensione nell'area a nord del porto. Questa mattina una ventina di ex operai della Privilege, quelli del "Comitato di lotta" si sono presentati al cantiere per avere chiarimenti su alcune lavorazioni che si stanno eseguendo a bordo del megayacht, da parte di alcuni colleghi della Ccms. Si tratterebbe di interventi di messa in sicurezza. «Ci era stato promesso che saremmo stati chiamati - hanno spiegato gli operai - nel caso in cui vi fosse stato bisogno di lavori all'interno del cantiere, e invece niente». La questione non sembra chiusa qui, con gli ex lavoratori intenzionati ad avere chiarimenti.

Porto di Gioia Tauro

Indennità eccessive L' Authority presenta il conto ai dipendenti

L' Ente chiede indietro quanto già pagato dopo la nota del Ministero

Alfonso Naso GIOIA TAURO Indennità e premi elargiti tra il 2010 e il 2012 ai dipendenti dell' **Autorità portuale**. Somme che adesso devono essere restituite dopo che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha preso atto delle norme nazionali di contenimento delle spese delle pubbliche amministrazioni e contestualmente ha proceduto a notificare il relativo procedimento all' Ente **portuale gioiese**.

Nelle settimane scorse il commissario dell' Authority, Agostinelli, ha fatto pervenire ai dipendenti ed ex dipendenti, dirigenti, funzionari e anche collaboratori legati da rapporti di fiducia le lettere con le quali si avvisa della necessità di recuperare le somme elargite.

Ci sono proprio tutti o quasi, che dovranno restituire da somme di modesta entità ad alcuni invece che dovranno pesantemente mettere le mani in tasca per restituire quanto illegittimamente incassato (non per loro volontà).

La misura si riferisce in particolare alle progressioni di incrementi contrattuali e di eventuali progressioni economiche. Il 28 dicembre scorso, il collegio dei revisori dei conti ha invitato l' Ente a procedere all' immediato recupero delle indennità elargite.

Alla luce di questa comunicazione gli uffici di vertice hanno adempiuto e hanno avviato le procedure di recupero che consentono a tutti di poter restituire quanto incassato anche in 60 rate. C' è da dire che in molte Authority si è dovuto intervenire per ristabilire la legittimità rispetto ai provvedimenti adottati in passato adeguando il tutto al decreto legislativo numero 78 del 2010. All' interno dell' Authority gioiese, però, accanto a questa azione di recupero delle indennità elargite in passato, pare siano stati assegnati nuovi premi ad alcuni dipendenti.3.



Sbarco migranti. Orlando e Ciulla con operatori comunali a porto

Sono in totale 364 i migranti giunti al porto di Palermo oggi con la nave della Marina Militare "Chimera". Ad accoglierli al molo Puntone, come sempre la macchina organizzativa coordinata dalla Prefettura. Tra gli operatori presenti al molo anche quelli dei servizi sociali del Comune che curare l'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati. Gli assistenti sociali sono accompagnati dall'Assessora Agnese Ciulla e dal Sindaco Leoluca Orlando. "Ancora una volta - hanno detto i due - la nostra città accoglie centinaia di uomini e donne che fuggono dalla violenza, dalla fame e dalla miseria; ancora una volta lo fa al meglio preparandosi, per quanto è di competenza dell'Amministrazione comunale, a dare assistenza e vera accoglienza ai tanti minori non accompagnati che saranno affidati al Comune." "Ancora una volta - aggiunge il Sindaco - il mio ringraziamento va agli uomini del mare che si prodigano per salvare migliaia e migliaia di vite umane spesso costrette a restare in balia del destino e dei trafficanti per colpa di inumane leggi che violano i piú elementari diritti umani." Com. Stam.



Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di P.Empedocle:due operazioni di contrasto alla pesca abusiva di novellame in loc. Caos, sequestrati 200 mt. di reti

Porto Empedocle, 31 marzo 2016 - Ieri, mercoledì 30 marzo, la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle ha condotto due distinte operazioni di contrasto alla pesca abusiva di novellame nello specchio acqueo antistante loc. Caos (tra i territori dei Comuni di Porto Empedocle ed Agrigento).

Alle ore 11.00 una motovedetta della Guardia Costiera ha intercettato, a circa 50 metri dalla spiaggia, un'unità da diporto con una persona intenta ad effettuare cattura di novellame. Il conduttore, recuperate le reti, ha dapprima rifiutato di seguire la motovedetta e, nel tentativo di sottrarsi ai controlli, si è invece diretto con la propria unità verso Maddalusa: raggiunto in breve dai militari, ha gettato in mare reti e altre attrezzature illecitamente detenute a bordo. La motovedetta ha quindi scortato il natante all'interno dello scalo dove il personale della Guardia Costiera, unitamente a pattuglie intervenute via terra, ha proceduto agli accertamenti nei confronti di S.M., 47enne empedoclino. A suo carico è stata elevata una sanzione da 1.000 € per detenzione ed uso di reti e attrezzi professionali senza la prescritta licenza di pesca, mentre per la condotta conseguente al tentativo di fuga l'uomo è stato deferito alla Procura della Repubblica di Agrigento per le ipotesi di reato di *resistenza a pubblico ufficiale, rifiuto di obbedienza e resistenza a nave da guerra, inosservanza dei provvedimenti dell'Autorità, abusivo esercizio di professione*.

Nello stesso tratto di mare, alle ore 17.30 del pomeriggio, una motovedetta della Guardia Costiera ha intercettato un altro natante da diporto con un uomo intento a calare in mare le reti. La Guardia Costiera ha provveduto senza ulteriori problemi a scortare in porto l'unità, al cui conduttore (S.C., 34enne empedoclino) è stata elevata una sanzione pecuniaria da 1.000 € per detenzione e uso di reti e attrezzi professionali senza licenza. I militari hanno inoltre posto sotto sequestro circa 200 metri di reti, in pessimo stato, rinvenute a bordo nel corso dei controlli.

La Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle, insieme ai dipendenti Uffici Circondariali Marittimi di Lampedusa, Licata e Sciacca, sta intensificando l'attività di contrasto a pesca illegale e cattura di novellame, grazie alla consueta collaborazione delle forze di polizia e al prezioso supporto di associazioni ambientaliste (Legambiente, Marevivo, WWF), operatori del settore ittico e cittadini.

Arno e Navicelli «quasi» si toccano Montate le porte vinciane all'Incile

Consentiranno di passare da un corso d'acqua all'altro. Avanti il cantiere

di **FRANCESCA BIANCHI**

UN progetto strategico, un volano per la nautica, un'opera rimasta a lungo incompiuta (ridotta in macerie dal bombardamento dell'agosto del 1943) ma che, oggi, riuscirà finalmente a collegare Arno e Navicelli rialacciando idealmente i fili della storia. Fino a quel vecchio canale costruito nel 1570 dai Medici, centro nevralgico della vita commerciale pisana. Nuovo sopralluogo al cantiere per la riapertura dell'Incile, maxi-intervento finanziato da Olt - arrivato ad un punto di svolta: è stata, infatti, completata l'installazione di tutte e tre le Porte Vinciane all'interno del canale. E se la data di stop è confermata entro la fine del 2016, il prossimo passo sarà la realizzazione del nuovo ponte su via Livornese. Cantiere questo, che si aprirà prima dell'inizio dell'estate con il varo di una viabilità alternativa a servizio del quartiere di Porta a Mare.

LA 'FOTORAFIA'. L'opera è finanziata dalla società Olt Offshore Lng Toscana - nell'ambito dell'accordo sottoscritto con la Provincia e il Comune di Pisa a seguito dell'arrivo sulla nostra costa della nave gasiera - ed è gestita dalla società Navicelli SpA, mentre le attività di cantiere sono eseguite dall'impresa Forti. Installate le porte vinciane, «sono stati ultimati - come spiega l'ingegner Veronica Bianchi, responsabile

del progetto Incile per la società Olt - i lavori per la realizzazione delle due conche di navigazione. Terminato anche lo sbocco in Arno, comprese le operazioni di collaudo statico della porta arginale e dei pancori, nonché la realizzazione della massicciata a protezione idraulica dello sbocco». A mancare all'appello - ma verranno messe a punto a breve - sono le opere elettromeccaniche e im-



E' un collegamento importante e identitario per la città. Ora il nuovo ponte su via Livornese

piantistiche. Prossima tappa: il nuovo ponte su via Livornese, che rispetto a quello attuale sarà più alto in maniera da permettere il transito delle imbarcazioni dall'Incile al canale dei Navicelli. «Stiamo parlando - precisa Franco Canepa, direttore dei lavori per la società Olt - di una quota pari e 6,20 metri, la stessa del ponte del Cep e di quello sull'Autostrada. Mentre per il fondale ci attesteremo attorno ai 3 metri: possiamo affermare che avranno la possibilità di navigare barche fino a 50 metri». Si partirà con i la-

vori propedeutici che comprendono lo spostamento dei sottoservizi, per poi passare all'inizio dell'estate al cantiere vero e proprio, che finirà subito dopo l'estate. Nel periodo di cantiere è prevista una viabilità alternativa, una strada provvisoria a fianco del ponte, già approntata.

IL TRAGUARDO. «Un intervento che cambia il volto della città in un punto strategico - afferma il sindaco Marco Filippeschi - Ripristiniamo un collegamento importante e identitario la città, offriamo concretamente una prospettiva di sviluppo lavorando in parallelo anche per la realizzazione della foce armata dello Scolmatore. Non solo: a partire dall'interesse serio espresso dal governatore Rossi per superare il nodo della scarsa altezza del ponte dell'autostrada, ci impegneremo per arrivare al più presto all'accordo di programma con la Regione. E nel frattempo coglieremo l'occasione per riqualificare alcune aree che ruotano attorno al quartiere di Porta a Mare: dall'ex Galazzo al completamento del progetto delle Ville Urbane». Quartiere per il quale - come ha infine sottolineato l'assessore ai lavori pubblici Andrea Serfogli - sono state pensate anche opere di mitigazione ambientale (lo spostamento della strada rispetto alla scuola presente nei pressi dell'Incile), pista ciclabile e aree a verde, con una migliore 'cucitura' rispetto al campo sportivo del Pisa Ovest.

- segue



SODDISFATTA L'ingegner Veronica Bianchi, responsabile del progetto Incile per la società Ott, ieri durante il sopralluogo (Foto Valneri)



SOPRALLUOGO
Il sindaco Marco Filippeschi, l'assessore Andrea Serfogli e l'ingegner Franco Forti durante la visita di ieri mattina al cantiere dell'Incile. A fianco, le porte vinclano il cui meccanismo consentirà di colmare la differenza di livello tra l'Arno e il canale dei Navicelli, acque che presto torneranno a incontrarsi (Foto Andrea Valneri)

L'ipotesi progettuale sarà valutata insieme alle proposte avanzate da Spagna, Grecia e Francia

Ecoporto, la Città del Capo supera la prima selezione

In palio i finanziamenti utili ad approfondire la fattibilità dell'opera

Il Comune insiste per realizzare il porto turistico sulla marina Garibaldi. La direzione dell' **autorità** di gestione del bando Interreg ha comunicato ai soggetti interessati - tra i quali Milazzo - che il progetto presentato nell'ambito del programma "Blue Hubs" ha superato la prima fase e quindi è stato inserito tra quelli che saranno oggetti di valutazione definitiva entro fine aprile.

«Si tratta di un primo passo avanti - spiega l'assessore Torre - comunque importante in quanto la speciale commissione ha operato la prima scrematura.

La nostra proposta è inserita nel bando Interreg assieme a Spagna, Francia e Grecia e quindi speriamo di essere ammessi a questo finanziamento che ci darà la possibilità, soprattutto economica di verificare concretamente l'ipotesi di realizzare questa infrastruttura. Poi seguirà la progettazione ed eventualmente la realizzazione dell'opera per la quale però c'è già l'interesse di finanziatori». Il Comune ha partecipato al programma comunitario tra più Stati per ottenere un finanziamento per lo studio di fattibilità di una struttura **portuale** ecocompatibile. La misura dell'Ue mette a disposizione 600 mila euro per tale studio, somma da ripartire - in caso di accoglimento dell'istanza - con le **autorità portuali** di Valencia e Alexandroupolis.

L'assessore evidenzia che l'obiettivo è quello di far nascere un ecoporto galleggiante, ovvero quel sistema che permette di costruire un approdo riducendo al minimo l'impatto ambientale che generalmente ne deriva. L'area individuata è quella compresa tra il circolo del tennis e la chiesa di San Giacomo; l'infrastruttura-oltre ad accogliere imbarcazioni di media e grande stazza- dovrebbe caratterizzarsi per la presenza di strutture di supporto e altri servizi. L'ecoporto galleggiante consiste nel collegare al fondo marino un sistema di cavi per evitare la cementificazione e viene giudicato da diversi soggetti pubblici e privati, innovativo, sostenibile ed il futuro della **portualità** turistica e da pesca. Anche il Ministero dei trasporti ha sempre incoraggiato questa progettualità. L'idea è realizzarlo anche con risorse private a ridosso del porto storico e sul lungomare Garibaldi, creando così una immagine

sicuramente diversa da quella che spesso viene immortalata, soprattutto nei giorni di disagio ambientale.4(r.m.)

)



Un 2015 positivo per Barcellona: teu in aumento del 4%

BARCELLONA - Il 2015 si è rivelato un anno molto positivo per il porto di Barcellona in tutti i principali settori di traffico.

I contenitori, un barometro significativo per la salute dell'economia, hanno registrato un volume di 2 milioni di teu, con un aumento del 4% rispetto al 2014.

(continua in ultima pagina)

Per Barcellona 2015 positivo

L'export è cresciuto del 6,5% mentre l'import ha segnato un + 9%.

Questi dati, inoltre, confermano che il traffico di contenitori in export durante lo scorso anno, è risultato aumentato del 52% rispetto al periodo pre-crisi del 2008.

Complessivamente, il porto di Barcellona ha movimentato oltre 47 milioni di tonnellate di merce (+ 1,5%); un ulteriore record è stato segnato dai volumi di traffico trasportati attraverso le Autostrade del mare, con particolare riferimento ai traffici con Italia e Nordafrica.

APM Terminals Invests in New Terminal in Morocco



Image Courtesy: APM Terminals

Maersk's APM Terminals has been named as the operator of a new container transshipment terminal at the Tanger Med 2 port complex, situated in Morocco, on Africa's northwest coast near the mouth of the Mediterranean Sea on the Strait of Gibraltar.

APM Terminals already operates the APM Terminals Tangier facility at Tanger Med 1 port, which started operations in July of 2007 and handled 1.7 million TEUs in 2015.

Total investment in the new terminal is expected to be EUR 758 million, with APMT's sister liner company Maersk Line to be an important customer of the new terminal.

The new terminal is scheduled to open in 2019, under the terms of a 30-year concession agreement with the Tanger Med Special Agency (TMSA), which has responsibility for the development and management of the Tanger Med port complex. The new terminal will have annual capacity of five million TEUs.

Tanger-Med is the second-busiest container port on the African continent after Port Said, Egypt. The new APM Terminals MedPort Tangier terminal will increase the port's total annual throughput capacity to over nine million TEUs.

APM Terminals MedPort Tangier will have up to 2,000 meters of quay length and will feature the technology pioneered at the APM Terminals Maasvlakte II Rotterdam terminal which opened in 2015, the company said.

- segue



"APM Terminals has been in Morocco since the creation of our first company APM Terminals Tangier in March 2005 in partnership with AKWA Group and the start of port operations in July 2007. Today's announcement shows our strong commitment to investing in trade and improving supply chains in the West Med market. Morocco and its port arm, TMSA, have been very supportive of APM Terminal's vision for the West Med," said APM Terminals CEO Kim Fejfer.

While African ports at present account for only 4.5% of global port throughput (including transshipment cargoes), the United Nations 2015 World Population Prospects Report projects that more than half of the world's population growth between 2015 and 2050 will occur in Africa, with the African population more than doubling from 1.1 billion to 2.4 billion over the next three and a half decades.

scolmatore

Potenza doppia per il canale

Lavori assegnati

Appalto alla Sales di Roma, cantiere da maggio. Dovrà metterà Pisa al sicuro dalle piene d'Arno

di Francesco Loi

PISA

Aggiudicati in via definitiva i lavori alla foce dello Scolmatore. Un intervento dalla doppia importanza: lo scavo dei fondali permetterà di potenziare l'azione del canale contro le piene dell'Arno, così da salvaguardare Pisa dal rischio alluvioni. Inoltre la costruzione della foce armata darà uno sbocco a mare diretto ai Navicelli, vantaggio indubbio per le possibilità di sviluppo della cantieristica navale. La vicenda è andata avanti per mesi, dopo l'aggiudicazione provvisoria alla società poi risultata vincitrice (Sales Spa di Roma), anche perché capitata nel mezzo del passaggio di competenze in materia di Difesa del suolo dalla Provincia, ente in fase di ridimensionamento, alla Regione. L'aggiudicazione definitiva permetterà all'inizio di maggio di firmare il contratto con l'impresa, con avvio del cantiere pressoché immediato. Durata dei lavori 480 giorni, ovvero poco meno

di un anno e mezzo.

Appalto. La gara d'appalto era stata indetta dalla Provincia di Pisa, con ben dodici offerte pervenute all'ente di piazza Vittorio Emanuele II. I lavori aggiudicati sono quelli relativi al primo lotto di adeguamento del canale, con uno stanziamento di 15 milioni di euro (mentre l'intero progetto ha un costo di 51 milioni di euro). I 15 milioni sono finanziati dalla Regione (12 milioni) e di Livorno (3 milioni). L'impresa Sales di Roma ha prevalso sulla concorrenza con un ribasso di circa il 40%. L'importo finale risulta di circa 9 milioni di euro, considerando la realizzazione dell'opera, gli oneri della manodopera e di sicurezza, oltre all'Iva. Di questo progetto, pur in versioni differenti, si parla dal 2001. L'ultimo accordo di programma è del gennaio 2012.

Gli obiettivi. Anzitutto il compito di difesa del territorio. Le piene recenti più intense hanno confermato come lo Scolmatore possa essere decisivo per evitare a Pisa di finire sott'acqua. So-



Una simulazione dei moli visti dalla spiaggia di Calambrone

prattutto in due circostanze, tra gennaio e febbraio 2014, l'azione del canale è risultata particolarmente efficace. I 600 metri cubi al secondo di acqua che ha tolto dall'Arno e gettato in mare a Calambrone, dove sfocia, hanno evitato l'ulteriore innalzamento di un metro dei livelli idrici in città. Si capisce quindi l'importanza del potenziamento dello Scolmatore, della sua capacità di prendersi acqua dall'Arno, per garantire ulteriormente la sicurezza dei territori a valle dell'abitato di Pontedera.

Le caratteristiche. L'adeguamento del canale consiste in una serie di operazioni in grado di elevare la capacità di scolmare dagli attuali 6-700 metri cubi al secondo fino a quota 1.000. I lavori del primo lotto verranno svolti nella parte finale dello Scolmatore, in un tratto di circa 4,5 chilometri che va dal ponte sull'Aurelia alla foce. La lunghezza totale del canale è di 28,3 km dall'opera di presa (a Pontedera) al mare. Nel segmento finale il canale, per avere una maggiore portata, sarà scavato nella zona centrale

innalzando i fondali fino a meno 3,5 metri. L'altro intervento essenziale sarà alla foce, dove l'evidente insabbiamento costituisce un "tappo" nei confronti di un più efficace deflusso delle acque in mare. In quel punto non solo saranno dragati i fondali, ma sarà costruita la cosiddetta foce armata costituita da due moli foranei: il loro compito, di fatto, sarà quello di prolungare in mare lo sbocco del canale fino a quando non si arriva ad un'altezza omogenea dei fondali (a -3,5 metri). Sarà questa uguaglianza a dover annullare gli effetti del deposito di sedimenti, prima origine dell'insabbiamento. Il molo nord della foce armata avrà uno sviluppo complessivo di circa 640 metri (480 verso il mare aperto); il molo sud avrà dimensioni simili, ovvero rispettivamente 635 e 470 metri. Il dragaggio porterà in superficie circa 600.000 metri cubi di materiali, tra fanghi e sabbia. Quest'ultima sarà disponibile per circa 250 mila metri cubi, che andranno ad aumentare l'arenile di Calambrone a fianco della foce.



La foce dello Scolmatore attualmente



La foce dello Scolmatore come sarà

Il traffico container vale 20 mld

Secondo il centro studi Confetra, la fuga di traffico che preferisce evitare di imbarcare e sbarcare in Italia optando per il Nord Europa significa un fatturato mancato di circa 2,3 miliardi di euro

Quanto vale il business dei trasporti e della movimentazione dei container in Italia? Quasi 20 miliardi di euro, senza considerare il trasporto stradale. A questa domanda ha provato infatti a dare una risposta il Centro Studi di Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della **logistica**) che a MF Shipping & Logistica ha fornito un'analisi dettagliata sulla capacità dei traffici container di creare ricchezza e occupazione diretta, indiretta e indotta sul territorio nazionale. Più precisamente il Centro Studi Confetra ha stimato per ogni Teu (unità di misura del container da 20 piedi) lavorato un fatturato in media di circa 2.900 euro (es. per attività di sdoganamento, stoccaggio, distribuzione), con un utile di circa 250 euro e un beneficio per lo Stato (sotto forma di entrate per l'erario) di circa 1.450 euro e una creazione di posti di lavoro pari a 42 unità ogni mille container. Considerando dunque i dati di traffico dei porti italiani nel 2015, vale a dire circa 6,35 milioni di Teu in import/export e altri 3,78 milioni di Teu in trasbordo, si giunge ai seguenti valori: in Italia il business dei container genera ogni anno un fatturato di quasi 20 miliardi di euro, un utile di 1,6 miliardi, entrate per lo Stato di circa 9,5 miliardi e 285 mila posti di lavoro.

Ulteriori stime del Centro Studi Confetra basata su dati forniti dell'Agenzia delle Dogane, rivelano inoltre che la fuga di traffico container che preferisce evitare di imbarcare e sbarcare in Italia optando per l'alternativa rappresentata dai porti del Nord Europa (1,2 milioni di Teu) rappresenta un fatturato mancato pari a circa 2,3 miliardi di euro.

In attesa della prossima assemblea della Confederazione generale italiana dei trasporti e della **logistica** che si terrà a Roma il prossimo 12 aprile, il presidente uscente Nereo Marcucci in un paio di recenti uscite pubbliche ha sottolineato i meriti del Governo Renzi in materia di portualità e **logistica**. In particolare ha messo in evidenza alcuni importanti risultati raggiunti in materia di dragaggi portuali, di investimenti sui nodi ferroviari e di semplificazione dei processi di sdoganamento delle merci, ma più di tutto ha apprezzato ciò che cambierà nella programmazione nazionale dei nuovi interventi infrastrutturali. «La vera riforma dei porti sta nella programmazione e pianificazione degli investimenti a

Roma. Negli ultimi anni in Italia sono stati investiti 5,2 miliardi di euro con la programmazione del Padrino» ha detto Marcucci, che poi ha ricordato: «Porti e operatori dei trasporti sono un mezzo della più ampia catena **logistica**, occorre non dimenticare che l'obiettivo è quello di esportare di più e consumare a prezzi più bassi».

A proposito infine del decreto legislativo di riorganizzazione delle Autorità portualità il Governo Renzi e il Ministero dei Trasporti hanno incassato ieri un'altra vittoria con il parere favorevole arrivato dalla Conferenza Stato Regioni al decreto stesso e al Piano Strategico nazionale della Portualità e della Logistica. Un Piano grazie al quale, a detta del Ministro, «diventano centrali la digitalizzazione, i fast corridor per le merci, lo sdoganamento in mare per le merci, il collegamento con gli interporti, tutte cose in cui l'Italia è stata finora molto debole».

Sono convinto che, così facendo, con un forte coordinamento centrale, autorità di sistema e modernizzazione della portualità, con provvedimenti che abbiamo già attuato come i dragaggi o la digitalizzazione, ci mettiamo in condizioni molto migliori rispetto a mesi fa». Unica concessione alle Regioni è la facoltà di richiedere al Ministero, entro due mesi dall'approvazione del decreto legislativo, di mantenere (per un periodo massimo di 3 anni), l'autonomia amministrativa delle Autorità portuali destinate all'accorpamento nelle più ampia Autorità di Sistema Portuale. (riproduzione riservata)

Il traffico container vale 20 mld

Secondo il centro studi Confetra, la fuga di traffico che preferisce evitare di imbarcare e sbarcare in Italia optando per il Nord Europa significa un fatturato mancato di circa 2,3 miliardi di euro

Crea il tuo business online a luglio 2016

Il traffico container vale 20 mld. Secondo il centro studi Confetra, la fuga di traffico che preferisce evitare di imbarcare e sbarcare in Italia optando per il Nord Europa significa un fatturato mancato di circa 2,3 miliardi di euro

www.espressonline.it

Energy Innovation Growth