

Primo Piano:

Riforma portuale e nomine (The Meditelegraph, Il Sole 24 Ore, Il Secolo XIX, Il Mattino, Milano Finanza, Normanno, Gazzetta del Sud)

Dai Porti

Venezia:

"...L'Authority di Venezia ospita Conferenza Cruise Greenport..."

(Il Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Turismo in Liguria, tasse e aumenti dopo l'estate boom..."

(Il Secolo XIX)

"...Il Terzo valico corre, Genova e Savona..." (La Repubblica)

"...Uckmar: "Bisogna accelerare..." (La Repubblica)

Livorno:

"...L'affondo di Provinciali: "Con l'amministrazione..."

(L'Informatore Navale, Corriere Fiorentino, Il Messaggero Marittimo, Il Tirreno, La Nazione, Informare)

Piombino:

"...Segretario Autorità Piombino: sembra ci sia un po' di confusione..."

(Il Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...Al via il nuovo Cruise Terminal..." (L'Informatore Navale, L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX)

"...Crociere, Civitavecchia conferma il primato..." (La Provincia)

Napoli:

"...La UE apre il procedimento sui bacini..." (Il Secolo XIX)

Bari:

"...Porto di Bari due pugliesi nell'elenco dei candidati..."

(La Gazzetta del Mezzogiorno)

Palermo:

Incidente al Cantiere Navale di Palermo..." (La Repubblica)

Catania:

"...Crociere ecco come intercettare il flusso nel sud-est..."

(La Sicilia)

Porti, settimana decisiva: Delrio supera anche lo scoglio Napoli

Genova - Trattativa ieri sera a margine della direzione nazionale del Pd: duello tra Monti e Spirito.

Genova - L'ultima trattativa, raccontano, è andata in scena ieri sera. A margine della direzione nazionale del Pd il governatore della Campania Vincenzo De Luca sarebbe riuscito a mettere l'ultimo tassello al puzzle delle nomine dei presidenti nei porti. Mentre i dem si scazzottavano sul referendum, la collocazione dei nomi sullo scacchiere degli scali italiani arrivava a conclusione. Delrio peraltro aveva fretta, sembrava tutto pronto già la settimana scorsa, ma il nodo Napoli doveva ancora essere sciolto. Ora la battaglia è tra due nomi: Pietro Spirito, professore di economia a Tor Vergata, program manager dell'area di Bagnoli, napoletano, è stato anche al vertice dell'Interporto di Bologna. È il candidato forte - molto vicino a Cascetta, attuale numero uno della struttura di missione del ministero - per lo scalo campano, ma nelle ultime ore ha preso corpo l'ipotesi di inviare in quell'Authority commissariata da anni, Pasqualino Monti, ex presidente a Civitavecchia. E i destini dei due potrebbero essere incrociati: Spirito potrebbe approdare ai porti di Roma, in caso di nomina a Napoli per Monti. Fuori dai giochi Messineo e Annunziata: per il primo si aprirebbero le porte di commissario a Salerno in attesa della fusione con lo scalo del capoluogo, per il secondo invece è probabile una destinazione tra Sicilia e Sardegna, anche se a Cagliari in pole sarebbe Deiana, assessore ai trasporti della giunta sarda. Questa settimana dunque dovrebbe essere quella decisiva e probabilmente si andrà verso una infornata consistente di presidenti, forse quella definitiva. In Regione Liguria ad esempio si aspettano che la questione venga risolta magari già oggi con la nomina di Paolo Signorini a Genova, anche per evitare che il porto rimanga bloccato troppo a lungo come richiesto da una circolare del Mit che l'ammiraglio Pettorino è stato costretto a recepire. La routine a Genova non può durare oltre. Per questo la Cisl chiede che «si apra

- segue -

subito un confronto con l'Autorità portuale sul Lavoro - scrivono Ettore Torzetti e Luca Maestripieri - avendo come primo obiettivo lo sviluppo, gli investimenti, l'occupazione e il reddito dei lavoratori dell'insieme della portualità. Abbiamo manifestato il nostro dissenso sia sui ritardi che sul mancato impiego delle risorse stanziata dalla Comunità Europea: ora chiediamo un confronto serio per recuperare il tempo perso». La Liguria chiede di fare in fretta, anche su Spezia dove Agostinelli sarebbe già pronto a prendere in consegna il porto da Forcieri. È lotta a due invece per Bari, tra l'attuale segretario generale Mario Mega e Ugo Patroni Griffi. A Livorno il ministero preferirebbe Luca Becce al collaudato Guerrieri e all'avvocato genovese Rossi. Ma la lista dei 36 candidati in corsa per i porti italiani, frutto della scrematura finale sui 300 curricula, prevedeva anche molte donne: una è ligure, Elena Gavotti, manager di Maersk. Però più che le quote rosa, in quell'elenco si notano vistosamente gli assenti: sono pochissimi gli ex presidenti.

INFRASTRUTTURE & LOGISTICA

Vie di mare e strutture strategiche



La mossa del Governo
La riforma della governance dei porti, realizzata dal Governo Renzi, attraverso il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio (nella foto), punta a dare uno slancio ulteriore alla portualità

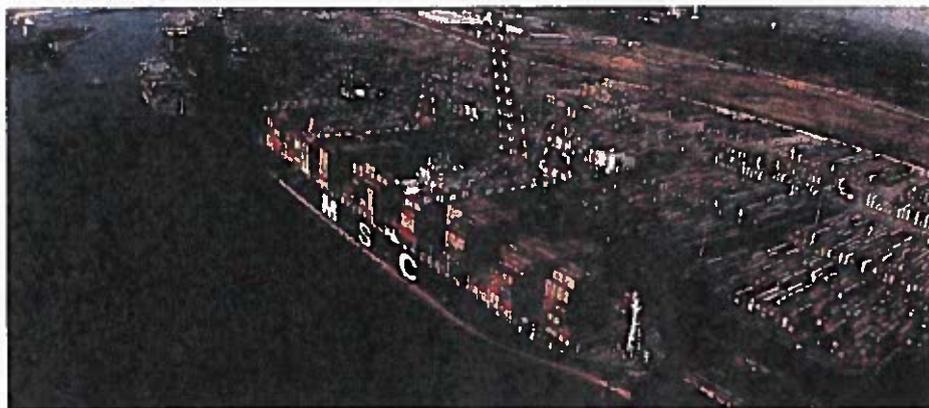
Tempi di cambiamento per i porti

Con la riforma della governance, che è parte del Piano della portualità e della logistica, si devono ridurre le Autorità

di Raoul de Forcade

La riforma della governance dei porti, varata definitivamente a fine agosto con la pubblicazione in Gazzetta ufficiale del dlgs 169 su *Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali*, ha messo in atto un cambiamento epocale nel settore. Un comparto che non aveva più avuto riforme strutturali dal tempo della legge 84/94, altra norma che produsse un enorme cambiamento, portando le aziende private sulle banchine italiane, fino ad allora a gestione pubblica.

La riforma realizzata dal Governo Renzi, attraverso il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio, punta a dare uno slancio ulteriore alla portualità, dopo un ventennio durante il quale la 84/94 ha mostrato i suoi pregi ma anche i suoi limiti. Dettati soprattutto dall'inevitabile invecchiamento della normativa, rispetto alle esigenze sempre più incalzanti del traffico merci. Ma il Governo non ha puntato l'attenzione soltanto sui porti bensì sull'intera logistica italiana. La riorganizzazione della governance dei moli, infatti, è solo una parte di un progetto più ampio. Cioè quel *Piano strategico della portualità e della logistica* con il quale Delrio intende mettere a sistema i fondi disponibili, in particolare e quelli Ue, per le banchine e la logistica. Il piano prevede, tra l'altro, una serie di interventi per migliorare i collegamenti marittimi e terrestri, ad esempio semplificando le manovre ferroviarie e introducendo il *fast crawler* ferroviario negli scali merci. Si punta poi sull'integrazione del sistema logistico e sul coordinamento funzionale delle banchine con i terminali e piattaforme logistiche. Sono inoltre previste azioni per migliorare la qualità dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio nei porti. Parte del piano è anche la normativa, anche questa appena entrata in vigore, per semplificare le procedure di dragaggio negli scali. Sono poi previste agevolazioni per spostare le merci dalla gomma alla ferrovia calata. Cioè il *ferrobonus* e il *marebonus*, per introdurre i quali il Ministe-



Calabria e Sicilia. La riforma della governance dei porti prevede anche l'accorpamento delle port Authority di Gioia Tauro e Messina (nella foto il porto di Gioia Tauro)

ro sta trattando serratamente con Bruxelles. Per quanto riguarda, in particolare, la riforma della governance dei porti, il Governo ha scelto una strada che sembra lontana da quella della legge 84/94. Questa aveva creato le Autorità portuali, deputandole a favorire l'ingresso dei privati sulle banchine e sottraendo, per certi versi, allo Stato il controllo diretto dei porti. Una mossa che ha favorito, in una prima fase, lo sviluppo dei terminal italiani. Ma che poi ha portato a un'involuzione: quella dei porti vicini che si fanno concorrenza tra loro per il massimizzato traffico, chiedendo (e spesso ottenendo) risorse, ciascuno per sé e in un contesto privo di un progetto organico per uno sviluppo nazionale della portualità italiana. Per superare questo impasse e consentire agli scali italiani di tornare a essere competitivi, Delrio ha scelto, paradossalmente, un ritorno al passato, all'accentramento sul Ministero delle decisioni che riguardano i porti.

Il dlgs, nell'ottica di semplificare il sistema,

riduce le attuali 24 Autorità portuali (che coordinavano 30 porti) a 15 Autorità di sistema portuale (Adsp): a queste faranno capo non solo gli scali delle *Authority*, ma complessivamente 57 porti italiani. Il cda del porto, chiamato comitato di gestione, viene ridotto a poche unità, 30 5, rispetto ai 22 membri dei comitati portuali. Tuttavia, come si diceva, viene introdotto anche un coordinamento centralizzato. E se il comitato di gestione delle Adsp sarà guidato da un presidente manager, tuttavia questo verrà scelto dal ministro delle Infrastrutture, sia pure d'intesa con le Regioni interessate. I rappresentanti degli operatori e delle imprese faranno parte, invece, degli "organismi di partenariato della risorsa mare", con funzioni consultive. È prevista, poi, una "conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp", presieduta dal ministro, che programmerà le scelte strategiche dei porti, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale.

Mettere in movimento questa macchina,

però, è tutt'altro che semplice e nei giorni scorsi Delrio, per gestire la fase amministrativa transitoria del passaggio da port Authority ad Adsp, ha dovuto far emanare al Mit una circolare in cui si mette in chiaro che «finché le Adsp non saranno operative», le attuali Autorità portuali devono «evitare di porre in essere atti suscettibili di incidere sulle competenze relative alla programmazione e pianificazione dei nuovi enti». Ma Delrio ha anche un altro problema da fronteggiare. Quello della proroga dei tempi per la fusione delle port Authority in Adsp, richiesta da quattro Regioni. Si tratta di Liguria (per l'accorpamento tra Genova e Savona), Sardegna (per l'unione tra Cagliari e Olbia), Campania (per la fusione tra Napoli e Salerno) e Sicilia (per l'accorpamento previsto tra Gioia Tauro e Messina). La riforma prevede che possa essere accordata una proroga fino a tre anni; ma spetta al Mit decidere se concederla e con quale durata.

© ANSA/RAI/CONVEGNI

IN CAMPANIA DUELLO TRA MONTI E SPIRITO

Porti, settimana decisiva L'ultima trattativa per Napoli

A Genova è pronto Signorini, i sindacati: «Fare presto»

IL RESTROSCENA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. L'ultima trattativa, raccontano, è andata in scena ieri sera. A margine della direzione nazionale del Pd il governatore della Campania Vincenzo De Luca sarebbe riuscito a mettere l'ultimo tassello al puzzle delle nomine dei presidenti nei porti.

Mentre i dem si scazzottavano sul referendum, la collocazione dei nomi sullo scacchiere degli scali italiani arrivava a conclusione. Del resto peraltro aveva fretta, sembrava tutto pronto già la settimana scorsa, ma il nodo Napoli doveva ancora essere sciolto. Ora la battaglia è tra due nomi: **Pietro Spirito**, professore di economia a Tor Vergata, program manager dell'area di Bagnoli, napoletano, è stato anche al vertice dell'Interporto di Bologna. È il candidato forte - molto vicino a **Cascetta**, attuale numero uno della struttura di missione del ministero - per lo scalo campano, ma nelle ultime ore ha preso corpo l'ipotesi di inviare in quell'Authority commissariata da anni, **Pasqualino Monti**, ex presidente a Civitavecchia. E i destini dei due potrebbero essere incrociati: Spirito potrebbe approdare ai porti di Roma, in caso di nomina a Napoli per Monti. Fuori dai giochi **Messineo** e **Annunziata**: per il primo si aprirebbero le porte di commissario a Salerno in attesa della fusione con



Paolo Signorini



Pietro Spirito



Luca Becce

lo scalo del capoluogo, per il secondo invece è probabile una destinazione tra Sicilia e Sardegna, anche se a Cagliari in pole sarebbe **Deiana**, assessore ai trasporti della giunta sarda. Questa settimana dunque dovrebbe essere quella decisiva e probabilmente si andrà verso una infornata consistente di presidenti, forse quella definitiva. In Regione Liguria ad esempio si

aspettano che la questione venga risolta magari già oggi con la nomina di **Paolo Signorini** a Genova, anche per evitare che il porto rimanga bloccato troppo a lungo come richiesto da una circolare del Mit che l'ammiraglio **Pettorino** è stato costretto a recepire. La routine a Genova non può durare oltre. Per questo la Cisl chiede che «si apra subito un confronto con l'**Autorità portuale** sul Lavoro - scrivono **Ettore Torzetti** e **Luca Maestripieri** - avendo come primo obiettivo lo sviluppo, gli investimenti, l'occupazione e il reddito dei lavoratori dell'insieme della portualità. Abbiamo manifestato il nostro dissenso sia sui ritardi che sul mancato impiego delle risorse stanziata dalla Comunità Europea: ora chiediamo un confronto serio per recuperare il tempo perso». La Liguria chiede di fare in fretta, anche su Spezia dove **Agostinelli** sarebbe già pronto a prendere in consegna il porto da **Forcieri**.

È lotta a due invece per Bari, tra l'attuale segretario generale **Mario Mega** e **Ugo Patroni Griffi**. A Livorno il ministero preferirebbe **Luca Becce** al collaudato **Guerrieri** e all'avvocato genovese **Rossi**. Ma la lista dei 36 candidati in corsa per i porti italiani, frutto della scrematatura finale sui 300 curricula, prevedeva anche molte donne: una è ligure, **Elena Gavotti**, manager di Maersk. Però più che le quote rosa, in quell'elenco si notano vistosamente gli assenti: sono pochissimi gli ex presidenti.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Si allunga la lista per l'Autorità portuale c'è anche Spirito, ex direttore dell'Atac

Il risiko

Originario di Maddaloni in corsa insieme con Messinco Annunziata e Monti

Antonino Pane

Il tam tam va avanti senza soluzione di continuità. Il toto-presidente del porto di Napoli è diventato un vero e proprio rompicapo, in attesa che il ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio e il governatore della Campania Vincenzo De Luca raggiungano un'intesa. E così dopo Andrea Annunziata, salernitano ex sottosegretario ai Trasporti e attuale presidente del porto di Salerno; dopo Francesco Messineo, salernitano, attuale presidente del porto di Massa Carrara; dopo Pasqualino Monti, ischitano, presidente del porto di Civitavecchia, ecco spuntare il nome di un altro campano, Pietro Spirito cinquantatré anni, originario di Madda-

loni. Docente di Economia dei trasporti all'Università di Tor Vergata, Spirito è stato direttore centrale strategia dell'Atac di Roma e, precedentemente nella stessa azienda ha ricoperto l'incarico di direttore centrale operazioni. Pietro Spirito ha avuto anche ruoli importanti all'interno delle Ferrovie dello Stato. Più del curriculum, comunque, tengono banco i collegamenti, le appartenenze a questa o a quell'area.

Sarà questo il nome che metterà d'accordo Delrio e De Luca? Difficile da dirsi. Certo è che la partita che si sta giocando per la presidenza per l'Autorità di Sistema Portuale del Medio Tirreno non riguarda solo il nome della presidenza ma anche la durata della moratoria chiesta da De Luca per l'ingresso di Salerno nel nuovo Sistema Portuale. Su De Luca ci sono le forti pressioni degli imprenditori salernitani che vorrebbero il massimo della moratoria prevista, trentasei mesi. Contro questa ipotesi lavora il ministro che, invece, vorrebbe tutte le autorità di sistema portuale completamente insediate



**Professore
Docente
di economia
dei trasporti
alla Luiss
ha guidato
l'area strategie
dell'Atac**

entro pochi mesi. È in attesa del presidente, intanto, da Bruxelles continuano ad arrivare bordate contro il porto di Napoli e in particolare contro l'Autorità portuale che dovrà giustificare milioni di euro spesi per favorire imprese private. Ieri l'eroparlamentare Fulvio Martusciello (Fi-Ppe) ha lanciato un nuovo allarme per i 51 milioni di euro spesi per riparare i bacini di costruzione gestiti dai Cantieri del Mediterraneo. «A Napoli di rischia un crac-sottolinea Martusciello - in base a quanto previsto articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'unione Europea». In una nota il parlamentare spiega che la «Commissione ha infatti contestato all'Italia che i lavori eseguiti siano in linea con le regole degli aiuti di Stato, essendo stata ingiustamente avvantaggiata Camed, Cantieri del Mediterraneo, azienda responsabile della riparazioni navali. L'avvio della procedura cade in una fase di grande incertezza del porto - continua Martusciello - che vive un momento di arretratezza dei suoi traffici e una vacatio dovuta all'indecisione del governo sulle designazioni. Siamo preoccupati dall'avvio della procedura che rischia di produrre un blocco delle attività e una fase di sbandamento. Resta l'amarrezza per una procedura non lineare e che come sempre segnala in negativo la nostra città all'Europa intera».

Strada a ostacoli per gli accorpamenti delle autorità portuali

Un futuro incerto

Salerno potrebbe posticipare di tre anni l'unione con Napoli. Ma in Sicilia la situazione è ancora poco chiara: il governo regionale che ha chiesto più tempo mentre il ministero cerca di stringere. Ma la strada sembra tracciata

L' autorità portuale di Salerno sta per ottenere la proroga di tre anni rispetto all' accorpamento con l' ente di Napoli, quella di Messina a quanto pare no. Non c' è ancora nulla di ufficiale, ma sembra che il presidente della Regione Sicilia Rosario Crocetta nella richiesta presentata al ministro dei Trasporti Graziano Delrio, abbia presentato l' istanza di rinvio non solo per l' authority di Messina-Milazzo, ma anche per le altre dell' isola, compresa quella di Trapani, anche se in realtà quest' ultima è stata sede di autorità portuale solo dal 2003 al 2007. Delrio parrebbe invece orientato a concedere uno slittamento solo di pochi mesi, per poi procedere con l' accorpamento con la struttura di Gioia Tauro e dare vita all' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. «Deve essere chiaro che eventuali proroghe sugli accorpamenti non comporteranno comunque un' inversione di rotta», spiega il parlamentare messinese Enzo Garofalo, componente la Commissione Trasporti della Camera, «il ministro può decidere eventuali deroghe, ma sempre entro un percorso già tracciato e deciso, che risponde a criteri ben precisi. L' istituzione delle Autorità di Sistema hanno una loro logica, che guarda all' ottimizzazione dei servizi e ai mercati internazionali. Del resto, questo orientamento non riguarda solo le Autorità Portuali italiane.

Basti pensare ai Consorzi dei Comuni o a un unico gestore per l' autostrada. Personalmente, quando ci sono discussioni del genere, guardo al numero di posti di lavoro da creare o tutelare e non a quello delle poltrone». «Napoli ha una situazione complicata», chiosa il deputato, «è commissariata da molti anni. Ecco perché si sta pensando a una proroga all' accorpamento con Salerno, ma non c' è altro. I consorzi rafforzano le strutture. Quando ero presidente dell' Autorità Portuale di Messina, alle fiere del crocierismo andavamo insieme agli altri enti della Sicilia perché gli interlocutori vogliono il sistema». Il dato certo, anche per quanto riguarda Salerno, è che il ministro Delrio non ha ancora deciso nulla e che per avere notizie sicure si dovrà aspettare ancora qualche giorno. La semplificazione delle Authority dell' Isola, che a livello locale nessuno sembra avere digerito, prevede due strutture: quella della Sicilia

- segue -

Occidentale con Palermo sede di Autorità di sistema portuale alla quale faranno riferimento Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani e quella della Sicilia Orientale, con sede a Catania e con il porto di Augusta. Il terzo soggetto sarà un ente misto tra Sicilia e Calabria con l' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto con sede a Gioia Tauro. Le ragioni del no a questa nuova realtà si basano soprattutto sulla mole di debiti del porto di Gioia Tauro. Che è sì un hub internazionale, ma che ha praticato una politica di sconti fortissimi per sopravvivere ai concorrenti nordafricani e movimentata 31.583.269 tonnellate di merci l' anno con un gettito Iva di appena 39.201.332 euro, pari allo 0,32% del totale prodotto dai porti italiani. Grazie all' ultima Legge di stabilità, da gennaio 2016 Gioia Tauro ha azzerato i costi delle tasse di ancoraggio, che avrebbero garantito introiti per 8 milioni 200 mila euro. Stando così le cose, c' è chi teme che il sistema portuale di Messina-Milazzo (che invece vanta un attivo di oltre 8 milioni di euro) possa servire solo per cercare di mantenere a zero per il terminal di Gioia Tauro le tasse portuali. (riproduzione riservata)

ELISABETTA RAFFA

- segue -

esenzioni fiscali. Faccia Accorinti per una volta il primo cittadino e segua l' esempio di Gioia Tauro che ha presentato un disegno di legge ad hoc e, con la mediazione della regione Calabria, in occasione del masterplan per il sud, ha fatto propria la richiesta di ZES. Non dimentichi Accorinti - conclude Grioli - che per la realizzazione di una ZES a Messina (area di Giammoro), la sola proposta inviata al Presidente della regione ed ad altri rappresentanti istituzionali quasi due anni fa ha la firma di dell' attuale capo dell' Autorità Portuale De Simone. Si confronti Accorinti, Sindaco metropolitano, con i due Sindaci di Pace del Mela e San Filippo del Mela, che hanno sottoscritto un' intesa con l' Autorità portuale di Messina in cui viene auspicata la possibilità di prevedere l' attivazione di una Zes attingendo agli strumenti e finanziamenti strutturali comunitari per il nuovo piano regolatore delle aree demaniali marittime ricadente nei loro comuni. Insomma faccia il Sindaco Accorinti o se ne vada davvero in Tibet: se non fa l' interesse della città, inutile che resti qui".

Il monito di Delrio alla festa Sudd «A Bagnoli serve collaborazione Porto di Napoli, subito il presidente»

«Puntare su aree come quelle di Napoli, Bari, Palermo e Catania è una delle chiavi dello sviluppo del Paese». Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, parlando con i giornalisti a margine della festa della fondazione Sudd presieduta da Antonio Bassolino, in corso a Napoli. Il governo punta molto, ha detto ancora Delrio, «sulla ripresa del Sud che lo scorso anno ha fatto la crescita più importante del Paese». Ma a giudizio del ministro il Sud non riparte se non si punta su grandi progetti come quello di Bagnoli ma «per fare ciò - ha concluso - c'è bisogno di collaborazione istituzionale». Inoltre, entro pochi giorni «sarà presa la decisione sul presidente dell' autorità portuale di Napoli». Lo ha assicurato il ministro. Per Delrio «il commissario Basile ha svolto un ottimo lavoro» e il ministro ha ricordato che sono tre anni che non c'è il presidente. A giudizio comunque di Delrio con le opere già avviate «c'è la possibilità di ridare competitività al porto di Napoli». Inoltre ha assicurato che in questa fase di start up, di riorganizzazione delle autorità portuali, in relazione alla moratoria chiesta per la Campania, si stanno valutando le carte e «ci può stare un periodo di autonomia per Salerno».

questa opera, strategica per il nostro territorio, non deve andare perso. In caso di inadempienze dell' Anas, il Governo prenda in mano i poteri commissariali e faccia partire il cantiere del raddoppio della strada statale 275 subito, con procedure urgenti e che ha la facoltà di utilizzare. Questa arteria, come il Mose di Venezia o Expo Milano 2015 merita procedure d' urgenza per aprire i lavori».

Authority di sistema o commissario?

Fiera, nuovo bando internazionale fermato dalla riforma

Il direttore generale del ministero: stop a nuovi programmi

È il primo e si spera ultimo effetto paralizzante dei dubbi che tuttora condisono la riforma dei porti che porta il nome del ministro Delrio. Mentre si attendono le decisioni del Governo sulle richieste di proroga triennale dell'autonomia gestionale dei porti, presentate da Crocetta per Messina e Catania- e perfino per Trapani non più sede di Autorità portuale! - all'Authority di Messina -Milazzo è giunta una nota del direttore generale del ministero, Enrico Puija. Una lettera indirizzata a tutte quelle Autorità portuali d'Italia per le quali non è chiaro quale saranno, tra pochi giorni, mesi od anni, il destino e la gestione. Il contenuto è chiaro: non è possibile, nell'attesa delle scelte sugli accorpamenti (e delle nomine di presidenti e commissari) avviare percorsi dilungo periodo. La prima procedura bloccata è quella decisa dal commissario De Simone per riproporre il bando internazionale per la valorizzazione e gestione ventennale della Fiera: quelle stesse aree per cui è in corso d'aggiudicazione la gara da 5,3 milioni per il restauro dei padiglioni.

«Le idee guida per rendere appetibile il bando sono tre - spiega De Simone - : la previsione di un' area di parcheggio individuata nell' area ex Gazometro; l' ampliamento della parte a mare; una riduzione del canone previsto dal primo bando (500.000 euro) proporzionale, però, all'impegno del vincitore ad investire propri fondi in opere migliorative».

Ma tutto ciò resta nei cassetti: «Una procedura come questa potrà essere avviata solo dalla nuova gestione, commissaria leo politica. Quando si saprà se a Messina è stata concessa l'autonomia». E si resta "come color che son sospesi".3(a.t.

)



L'evento internazionale si tiene nel Terminal passeggeri **L'Authority** di Venezia ospita Conferenza Cruise Greenport

VENEZIA - Dopo Barcellona e Copenaghen, sarà l'Authority portuale di Venezia ad ospitare dal 11 al 14 Ottobre la quarta edizione della Conferenza europea Cruise Greenport e l'undicesima edizione del Congresso Greenport. L'evento internazionale si terrà al Terminal Passeggeri in Marittima e vedrà la partecipazione di oltre 200 tra esperti e delegati del settore portuale e ambientale tra cui Autorità portuali, terminalisti, compagnie di navigazione e operatori della logistica sullo sviluppo sostenibile.

Al centro della quattro giorni di dibattiti e incontri saranno le pratiche ambientali e i cambiamenti necessari per ridurre le emissioni di anidride carbonica. Greenport ha scelto infatti di organizzare l'evento nello scalo veneziano proprio per (continua in ultima pagina)



Paolo Costa presidente dell'Authority portuale di Venezia

Authority Venezia

L'attenzione che da sempre l'Authority portuale pone alle politiche "green" e alle iniziative atte a preservare il fragile ambiente della laguna di Venezia sviluppando le attività portuali in un'ottica sempre più sostenibile.

Essere un "porto verde" per Venezia significa essere certificato secondo la norma Uni En Iso 14001:2004, comportare un duro lavoro e enormi investimenti per continuare ad operare con efficienza anche in futuro continuando a preservare l'ambiente lagunare.

L'evento sarà aperto dall'assessore alle Infrastrutture della Regione Veneto Elisa De Berti per proseguire con interventi a cura degli esperti del ministero dell'Ambiente, del ministero delle Infrastrutture, di Ram (Rete Autostrade del Mare), di Espo e dal coordinatore europeo di MoS (Motorways of the Sea).

A conclusione dell'evento, il 14, gli organizzatori hanno chiesto di poter visitare il porto di Venezia per toccare con mano le iniziative già realizzate dallo scalo veneziano: un team di esperti ambientali dell'Authority portuale li accompagnerà infatti a vedere, e comprendere, i siti degli impianti di trattamento e bonifica con l'obiettivo di "esportare" best practice in tutta Europa.

POLEMICA IN LIGURIA

Tasse e aumenti dopo l'estate da tutto esaurito per il turismo

SAVONA e Sestri Levante rispolverano la tassa di soggiorno, alla Palmaria si discute di un contributo di sbarco, Genova dà il via libera all'aumento delle tariffe nei musei civici. L'estate boom per il turismo in Liguria ha come corollario l'introduzione di una serie di gabelle e ritocchi con l'evidente obiettivo di

aumentare gli incassi per i comuni. Una strategia che trova la ferma opposizione soprattutto degli albergatori: «La stagione è andata bene e molti amministratori locali si fregano le mani, sperando di risolvere sulle spalle del turismo i loro problemi» attacca Americo Pilati, presidente di Federalberghi Liguria.

MENDUNI >> 11

SULLA SCIA DEL MAXI BIGLIETTO DEL TRENO ALLE CINQUE TERRE, A GENOVA CRESCE LA TARIFFA DEI MUSEI

Turismo in Liguria, tasse e aumenti dopo l'estate boom

Imposta di soggiorno a Sestri e a Savona Ma gli albergatori: «Faremo le barricate»

IL CASO

MARCO MENDUNI

«L'ESTAGIONE è andata bene e molti amministratori locali si fregano le mani, sperando di risolvere sulle spalle del turismo i loro problemi». Non ha mezza parola Americo Pilati, presidente di Federalberghi Liguria, non appena a Savona si profila la possibilità di introdurre la tassa di soggiorno a Savona.

La chiede l'assessore al bi-

lancio Silvano Montaldo di fronte ai conti da mani nei capelli del Comune. Non una tassa sui crocieristi, ha spiegato, ma solo per i turisti che si fermano in città: 2 euro. Il gettito stimato è di 200 mila euro, da reinvestire comunque nel turismo.

Apri il cielo: gli albergatori si ribellano. Federalberghi si batte «battaglia fino all'ultimo respiro» e Pilati incalza ancora: «A chi degli operatori ha già chiuso accordi con le agenzie a prezzi tiratissimi, soprattutto in bassa stagione, cosa diciamo? Che devono di-

re che bisogna pagare di più?». Vero: la stagione in Liguria è andata bene. Gli indicatori sono tutti positivi (gli ultimi disponibili parlano un più 9,3% rispetto all'anno passato) e la tentazione di monetizzare questo buon risultato da parte degli amministratori evidentemente esiste. A Sestri Levante la tassa di soggiorno è stata approvata proprio negli ultimi giorni: sarà applicata dal primo marzo al 31 ottobre per hotel e camping, anche se la cifra più elevata (1 euro) varrà solo per i 4 stelle. Anche a est, però, barricate degli al-

bergatori.

Ci sono situazioni ormai radicate e proposte estemporanee. A quest'ultima categoria va annoverata la proposta della Pro Loco dell'isola Palmaria, a Portovenere: un "contributo di sbarco (peraltro permesso dalla legge per le isole minori) di 50 centesimi da investire nella manutenzione e nella promozione. Finora il Comune ha risposto picche: «Una tassa di questo genere non è nei programmi di questa amministrazione».

Nelle Cinque Terre il surplus richiesto ai turisti corre sui binari della strada ferrata. Il collegamento si chiama Cinque Terre Express e prevede treni molto ravvicinati, con la cadenza di uno ogni mezz'ora, tra La Spezia e Levante. L'avvio dell'iniziativa è stato faticoso, anche per la difficoltà di transitare e fermarsi in stazioni piccole e poco adatte a ricevere un numero crescente di visitatori.

Ci sono state polemiche anche sul sovrapprezzo e sull'esenzione: alla fine, la tariffa maggiorata viene applicata solo a chi proviene da fuori la Liguria. Un biglietto da 4 euro contro una tariffa che, ad esempio tra la Spezia e Monterosso, è di due euro e 70. Andrà avanti così fino al primo novembre, poi il Cinque Terre Express andrà in letargo insieme al maxi-biglietto.

A Genova è arrivato il semaforo verde alla possibilità di aumentare il prezzo del biglietto d'ingresso in nove musei del Comune: da 10 a 12 euro il massimo della tariffa per il biglietto intero, e da 17 a 19 euro quello per biglietti cumulativi.

Ma è la tassa di soggiorno a scatenare i peggiori mal di pancia. Pilati attacca ancora: «Toti ci ha fatto un brutto scherzo». Si riferisce alla delibera del 5 agosto scorso in cui si istituisce l'elenco regionale delle località turistiche. Poi, si dice che nell'elenco vengono iscritti «tutti i Comuni liguri». Conseguenza: ogni sindaco potrà applicare la tassa. Qual è

la risposta del governatore?

«Tutte le tasse devono dare qualche cosa indietro, se no sono tasse inique. Se la tassa è un incremento di spese per l'impresa senza dare nulla indietro, non va bene. Se invece viene utilizzata come valore aggiunto per il nostro turismo in un settore in cui abbiamo poche risorse da investire ma invece dobbiamo migliorare moltissimo, se ne può ragionare». La proposta? «Bisogna sedersi intorno a un tavolo e fare patti chiari. Bisogna dire: se dall'anno prossimo venire in Liguria costa due euro in più, i Comuni, gli albergatori e tutti i soggetti devono dare qualcosa in più. Io sono favorevole a non metterle, le tasse, ma quando si mettono devono essere utili».

menaduni@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALL RIGHTS RESERVED

LA POLITICA

**Il governatore Toti:
«Discutiamone,
ma chi la introduce
deve poi
offrire di più»**

- segue -

50

centesimi

la tassa proposta
dalla Pro Loco della
Palmaria per visitarla

4

euro

il biglietto per turisti
alle Cinque terre
rispetto
a una media di 2.70

12

euro

la nuova tariffa
massima applicata
nei musei di Genova



Una nave da crociera ancorata all'ombra della Torretta

LE GRANDI OPERE

Il Terzo valico corre, Genova e Savona offrono spazi per 5 milioni di container

Il terzo valico diventa una delle priorità del governo italiano sul fronte delle grandi opere e punta a essere completato entro il 2012. Per quella data, Genova e Savona, porti uniti, potrebbero offrire spazi per la movimentazione di almeno cinque milioni di container.

ALLEGORIE N. 4

La città e l'economia

L'opera Fra cinque anni dovrebbe essere conclusa l'infrastruttura che punta a servire i mercati dell'Europa. Sarà già operativa la fusione con Savona che mette a disposizione del mercato spazi senza precedenti

L'offerta A Sampierdarena ci saranno Calata Bettolo e il Multipurpose, oltre a Sech e a Spinelli, il Vte può raddoppiare mentre a Vado si sta già lavorando alla piattaforma della Maersk

Il terzo valico accelera così il porto di Genova ritorna a sognare 5 milioni di container

MASSIMO MINELLA

DEVESSERE il suo destino: o dato per spacciato e destinato a un binario morto, o portato a modello di opera su cui si punta come priorità assoluta. È la storia del Terzo Valico, infrastruttura su cui l'Italia intera discute da più di cent'anni, se è vero che a inizio Novecento il consiglio comunale di Genova sottolineò in una seduta monotematica l'esigenza di dotarsi al più presto di un nuovo valico ferroviario per raggiungere più celermente la Pianura Padana e servire tutto il Sud Europa.

Da allora e per tutto il secolo sono state soltanto parole, progetti annunciati, tagli di nastri con ministri sorridenti e poi più nulla. La svolta a inizio Duemila, con l'idea di scindere la costruzione del Valico in lotti costruttivi, sei, finanziandone uno per volta, a compimento dei

lavori, per 6,2 miliardi. La macchina si è così rimessa in moto, prima lentamente poi in modo sempre più spedito. Ora, ha spiegato il premier Matteo Renzi nella sua visita lampo a Genova la scorsa settimana, il governo ha addirittura deciso di finanziare in anticipo sui tempi di costruzione il quarto lotto, valore 1,6 miliardi: la conferma che nessuno vuole più rallentare, anche per farsi trovare pronti con la scadenza del 2021, quando la Svizzera comincerà a far correre i treni verso la Pianura Padana dopo aver completato i suoi trafori. A quel punto, se l'Italia non sarà riuscita ad arrivare fino alle Alpi non avrà alternative alla marginalizzazione dai traffici europei. A rafforzare la centralità del Terzo Valico, infatti, è stato il suo inserimento nel corridoio transfrontaliero Reno-Alpi, primo anello di una rotta ferroviaria che da Genova sale fino a Rotter-

dam. Il fatto è che da Rotterdam alla Svizzera, tutto è già sostanzialmente pronto, mentre nel cammino inverso nulla può accadere se appunto da Genova non si forano gli Appennini o poi si prosegue nella pianura che conduce alla Regione Logistica Lombarda (che da sola vale il 35% di tutte le merci movimentate nel Paese) e si sale appunto fino alle Alpi.

Ci sono ancora cinque anni di lavori, forse addirittura qualcosa meno. Ed è comprensibile immaginare come l'azione del general contractor, il Cociv che in maggioranza fa capo a Impregilo (gruppo Salini) si vada rafforzando sempre più. Procedere in un territorio fragile come quello della Liguria e del Basso Piemonte, nei 57 chilometri di percorso, non è affatto semplice e la priorità non può non essere la tutela e la salvaguardia dei cittadini e dell'am-

biente. Da questa strada non si può derogare e soltanto il rispetto di questa pre-condizione può garantire all'opera di andare in porto. Ma che accadrà fra cinque anni? Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha spiegato lunedì a *Re pubblica* come proprio il Terzo Valico sia una delle infrastrutture su cui il governo punti maggiormente. D'altra parte, è proprio questa una sorta di opera-paradigma per un'Italia che può guardare dal suo mal d'auto (e di tir), sottoponendosi a una radicale "cura del ferro e dell'acqua", per usare le parole del ministro. Il terzo valico, infatti, nasce proprio per spostare i container dalla strada alla ferrovia, riunendo sui suoi binari principalmente quelli provenienti dai porti di Genova o di Savona. Mentre infatti i cantieri del terzo valico si concentrano sulla realizzazione dell'opera, il governo vara una riforma che accorpa le vecchie autorità portuali e fa nascere quindici nuove autorità di sistema. La prima, non solo per l'elenco del ministero, è quella del Mar Ligure Occidentale che unisce Genova e Savona. È questo "il porto d'Italia", la realtà su cui il Paese si giocherà gran parte delle sue sfide sul mare. I tempi della politica, che spesso non coincidono rispetto a quelli delle imprese, qui dovrebbero avere solo una piccola discrepanza, visto che la deroga chiesta dal presidente della Regione Giovanni Toti dovrebbe essere di breve durata (il governatore ha chiesto a Delrio di indicare i tempi dell'operazione). E quando il porto sarà unico allora sarà pure legittimo fare qualche riflessione un po' più ambiziosa. Perché sulla carta la nuova **autorità** **TV** soltanto sul fronte del container, può mettere in campo all'arrivo del terzo valico un'offerta di spazi senza precedenti. Attenzione, perché di offerta si sta parlando e quindi di spazi che si devono saturare. E la crisi internazionale, unita a quella più peculiare dello shipping, da questo punto di vista potrebbe riservare anche sorprese non gradite. Stando però agli spazi, Genova e Savona fra cinque anni, con l'avvio del Terzo Valico, potrebbero offrire una capacità di movimentazione di almeno cinque milioni di teu (il teu è l'unità di misura del container e corrisponde a un pezzo da venti piedi). Possibile? Certo e con un calcolo che può essere più per difetto che per eccesso. Genova, infatti, non avrà soltanto Calata Bettolo di Msc, che sarà sinergica con il Secl, ma anche il nuovo Multipurpose e il terminal Spinelli che punta a crescere per ospitare anch'esso le grandi portacontainer. Volume stimato, due milioni di teu. Il Vte di Prà, solo con l'arrivo delle nuove gru, può ambire rapidamente ad altri due milioni. Totale, quattro. E Savona potrà mettere in campo a Vado la nuova piattaforma dei container di Maersk, in grado di ospitare un altro milione di container. Totale, cinque milioni. Qualche anno fa, l'allora sindaco Marta Vincenzi arrivò a ipotizzare un **Genova** da dieci

milioni di container. Numero forse eccessivo, anche nella più rosea delle previsioni, ma che guardava per arrivare a una simile cifra, non solo al nuovo porto, ma anche alle aree retroportuali. Discreto che era una visionaria. Potrebbe essere un complimento, in questa città.

L'interrogativo resta: con la crisi dei traffici si satureranno questi spazi ottenuti con riempimenti e nuove opere?

“

I TEMPI

Rispettata l'indicazione del governo, si punta a concludere i lavori e quindi a essere operativi già dal 2021



“

LE GRANDI OPERE

Dopo essere stato a lungo indicato come una grande incompiuta, adesso il valico viene portato a esempio di opera fondamentale

L'INTERVISTA

Uckmar: "Tangeri dev'essere alleata"

MASSIMO MINELLA

Uckmar: "Bisogna accelerare sulle grandi opere e legarsi a Tangeri"

Il professore: "Giuste le parole di Caselli non possiamo più perdere altro tempo"

«SEGUE DALLA PRIMA PAGINA»

UCKMAR ha letto l'intervista che Lorenzo Caselli, docente ed esperto di economia, ha rilasciato a *Repubblica*. «Basta sparare in ogni direzione, individuando due-tre obiettivi e concentrarvisi. Il le nostre risorse» ha spiegato in sostanza Caselli. Lo spunto era offerto dalla ricerca condotta dai consulenti del lavoro su una Liguria in cui la cassa integrazione aumenta, così come l'occupazione, anche se in percentuali minori rispetto alla media del Paese.

Professor Uckmar, condivide l'analisi sulla situazione della Liguria sviluppata nell'intervista dal professor Caselli?

«Sì, nel modo più assoluto. Considero l'intervista non solo interessante, ma anche spronante per Genova. Il professor Caselli si dedica tanto alla ripresa della nostra regione e ne ha dato ulteriore conferma con le sue parole».

Ma lei se dovesse individuare un settore su cui fare leva per lo sviluppo su che cosa punterebbe?

«Io credo che si debba puntare su un elemento molto importante, ma ignorato dai più, che riguarda quello che sta avvenendo all'interno del Mediterraneo. Cerchiamo di non fermare sempre le nostre riflessioni den-

Si prepara per il convegno nazionale sul diritto tributario, venerdì a Palazzo Ducale, ma non dimentica certo di spronare la "sua" Genova alla ripresa. Victor Uckmar, docente e fiscalista, è alla guida di uno dei più importanti studi del Paese.

SEGUE A PAGINA V

tro ai confini di questa città, proviamo ad andare oltre».

Proviamo, allora.

«Bene, anche per effetto del raddoppio del canale di Suez assisteremo a una crescita sempre più marcata dal porto di Tangeri, in Marocco. Tangeri potrebbe diventare la Singapore del Mediterraneo».

E questo rappresenterebbe un problema o un'opportunità per Genova? In fondo, stiamo parlando di un concorrente nell'offerta di spazi per i container...

«No, assolutamente un'opportunità. Mi spiego. Tangeri può ospitare navi di ultima generazione, che a Genova non possono ancora attraccare. Il transhipment sviluppato dal porto marocchino può diventare una grande carta anche per la Liguria. A condizione appunto di creare un rapporto di collaborazione. Tangeri è dirimpetto a Genova e per questo potrebbe essere la distributrice, almeno in Europa meridionale, per le merci provenienti da India, Cina e Asia meridionale».

“

IL PERSONAGGIO

L'intervista non è solo interessante, ma anche spronante per la città. Lui si dedica tanto ai temi della ripresa

LO SCENARIO

Anche per effetto del raddoppio di Suez assisteremo a una crescita sempre più marcata dal porto marocchino

”

Crede che sia possibile arrivare a un accordo?

«Io lo spero. Se non lo faremo noi lo faranno altri. Gli olandesi si sono già fatti avanti. I genovesi mi sembrano ancora fermi, nonostante le opportunità che si potrebbero creare».

Perché, professore?

«Perché, come dicevo prima, siamo troppo attenti a ragionare non andando oltre i confini della città. È un errore gravissimo. Per questo mi piacerebbe vedere a Genova, anche in posti di comando, anche all'autorità portuale, figure provenienti da altri Paesi. Abbiamo un gran bisogno di sprovincializzarci, mi creda».

Parlava di Tangeri, porto che opera in area franca, un suo vecchio progetto che qui non è mai decollato.

«Ne parlo da cinquant'anni, non è mai successo niente. Da presidente della società per la zona franca ho provato in tutti i modi, sempre nell'interesse della città».

Ora però se ne riparla, potrebbe essere la volta buona?

«Sinceramente non saprei, lo spero. Sarebbe comunque un progetto ancora attualissimo».

Qualche segnale positivo, comunque, sembra arrivare sul fronte delle infrastrutture. Il terzo valico ha già ricevuto il finanziamento del suo quarto lotto, in anticipo sui tempi previ-

sti, ha spiegato il premier Matteo Renzi nella sua visita lampo a Genova. Che ne pensa?

«Da quanti anni stiamo aspettando il terzo valico? Ho perso il conto. Se ora siamo di fronte a un'accelerazione non posso non rallegrarmene. Ma non dimentichiamo che la Svizzera, con la galleria del Gottardo, ormai sta arrivando al confine. Genova manca ancora. Quindi a livello nazionale dobbiamo accelerare il più possibile sul terzo valico. Dobbiamo farlo anche per dare un futuro ai giovani».

(massimo minella)



L'Informatore Navale

L'affondo di Provinciali: “Con l'amministrazione comunale c'è un proficuo clima di collaborazione. Quello che è incomprensibile è l'atteggiamento del sindaco”

Livorno, 10 ottobre 2016 – L'obiettivo: preservare la gara sulla cessione delle quote di maggioranza della Porto di Livorno 2000 e attuare il più possibile uno scontro politico che rischia di trascinare le scommesse più importanti del porto di Livorno in tourbillon di distinguo e imprecisioni. Perché, per Gallanti e Provinciali, quel che conta è restare nel merito delle questioni.

Ed è partendo dal merito che, oggi pomeriggio, a Palazzo Rosciano, in una conferenza stampa organizzata all'uopo, il commissario della Port Authority labronica e il suo numero due hanno affrontato i temi più spinosi del momento: «Non accetto le accuse strumentali che in questi giorni qualcuno sta facendo all'Autorità Portuale, parlando di un porto immobile. Sulla base dei dati statistici che si consolidano ormai da quasi due anni bollinati da Assoporti siamo anzi in questo periodo uno dei scali portuali più efficienti del Mediterraneo», ha esordito Gallanti.

Sul piano politico la strategia non è certo quella di accettare un ennesimo confronto-scontro con il primo cittadino di Livorno, che pochi giorni fa da facebook aveva lanciato strali contro “un establishment del governo del porto” che tenta di “agire al di sopra delle regole”, ma quantomeno di restituire la pariglia a chi ha pubblicizzato la delibera dell'ANAC sull'incompatibilità delle cariche in capo a Provinciali di segretario generale e presidente della Porto 2000 come se si fosse trattato di “un nuovo caso di mafia capitale”.

«C'è un altro caso di incompatibilità che purtroppo l'ANAC non ha competenza di risolvere – ha detto scherzando Provinciali– ovvero quello unilaterale tra il sindaco Filippo Nogarin e l'Autorità portuale, perché tranne che con il primo cittadino, stiamo collaborando, direi anche proficuamente, con molti assessori della sua Giunta e su diversi fronti, a cominciare dal percorso di rivisitazione del piano strutturale sull'ambito porto/città, o come l'idea di riqualificazione dei Fossi, come ci riconosce peraltro l'assessore Alessandro Aurigi in una intervista pubblicata proprio sul profilo Facebook di Nogarin, accanto al post in cui il sindaco mi dipinge come un novello Vallanzasca».

Per il numero due del porto di Livorno si è instaurato con il Comune un clima di collaborazione del quale il sindaco non sembra però tenere conto: «L'ANAC ha rilevato una semplice irregolarità amministrativa, applicando in modo letterale la legge sulla trasparenza e senza tenere conto della situazione concreta della Porto 2000. Non c'è alcuna sanzione né alcuna rilevanza di altro tipo che non la necessità per me di optare per uno dei due incarichi ricoperti. Ovviamente mi adeguerò rimettendo le deleghe gestionali in Porto 2000, e tra le ipotesi possibili e compatibili con la normativa c'è quella di ridistribuirle fra gli altri due consiglieri di amministrazione. Ma onestamente, il comportamento del sindaco è incomprensibile. Non vorrei fosse una piccola vendetta perché un anno fa decisi di non dare seguito a una sua sollecitazione: a fronte di una mia mano tesa per riprendere una relazione istituzionale e collaborativa tra A.P. e Comune, in un sms del 7 agosto 2015 mi chiedeva la promozione di un nostro dipendente e sostanzialmente di appaltare al Comune la rivisitazione dello studio della OCS. Cosa che ovviamente non ho fatto».

Non le manda a dire, Provinciali: «Il mio conflitto di interessi non è costato niente, avendo assunto l'incarico di presidente della Porto 2000 gratuitamente ed avendo lavorato, con qualche risultato, per il rilancio dei traffici crocieristici, mentre, come si sa, il sindaco è anche presidente della Fondazione LEM, a cui il Comune deve ancora 150 mila euro. Praticamente, Filippo Nogarin presidente del LEM dovrebbe fare causa a Nogarin Filippo sindaco di Livorno.».

Con riferimento alla gara della Porto 2000, Gallanti ha poi assicurato che andrà avanti: «Domani alle 12 scadranno i termini per la consegna delle offerte. Dopo di che, le metteremo in cassaforte, giusto il tempo di ricevere dal Ministero un cautelativo parere in ordine a ciò che possiamo e non possiamo fare in questo periodo provvisorio nelle more dell'insediamento della nuova governance».



Nogarin nel mirino

I vertici del porto attaccano: pressioni del sindaco via sms per favorire un dipendente

di **Simone Lanari**
a pagina 8

I vertici del porto contro Nogarin «Ci scrisse: promuovete quello lì»

Livorno, l'Authority: pressioni sulla nuova darsena. Lui replica: non raccomando

LIVORNO Il siluro parte dalla sede dell'Authority portuale di Livorno ed è diretto al Comune, precisamente al sindaco Filippo Nogarin. Lo lancia il segretario generale della Port Authority Massimo Provinciali: «A fronte di una mia mano tesa per riprendere una relazione istituzionale e collaborativa tra Authority portuale e Comune, in un sms del 7 agosto 2015 Nogarin mi chiedeva la promozione di un nostro dipendente e sostanzialmente di appaltare al Comune la rivisitazione dello studio della Osc. Cosa che ovviamente non ho fatto». La Osc è la Ocean Shippin Consultants, la società che ha compiuto l'analisi competitiva» delle previsioni sul traffico della Piattaforma Europa, il progetto per far diventare — scavando fondali più

profondi, tra le altre cose — il porto di Livorno uno scalo internazionale per le merci. Un progetto che Nogarin ha criticato più volte.

Le parole durissime del segretario dell'Authority Portuale sono in realtà un contrattacco. I due non si sono mai amati: hanno litigato perfino su Cristiano Lucarelli, l'ex calciatore del Livorno ora imprenditore nel settore navale (e critico con la Port Authority), con tanto di maglietta numero 99 contesa. Sei giorni fa l'ultimo strappo: Nogarin ha attaccato Provinciali per la sovrapposizione dei suoi incarichi: presidente della Porto 2000, segretario dell'Authority Portuale e membro del Cda dell'Authority per il lavoro in porto. Un'incompatibilità sancita da una delibera dell'Autorità

nazionale anti-corrruzione: subito dopo Nogarin ha pubblicato su Facebook una foto di Provinciali con la scritta «Incompatibile». «Non vorrei fosse una piccola vendetta perché un anno fa decisi di non dare seguito a una sua sollecitazione», dice ora il segretario Provinciali, riferendosi a quell'sms in cui il sindaco avrebbe avanzato alcune richieste.

Accuse a cui Nogarin replica così: «In vita mia non ho mai chiesto la promozione di nessuno e certo non l'ho fatto mandando un sms a Massimo Provinciali. In quel messaggio ho semplicemente chiesto l'apertura di un tavolo tecnico di confronto costante tra Authority portuale e Comune sul progetto Darsena Europa. Mi stupisce negativamente che Provinciali

oggi si vanti di averci negato questa possibilità». Il sindaco Cinque Stelle ribadisce le sue critiche a Darsena Europa, citando il parere della Corte dei Conti dell'Unione Europea che qualche giorno fa ha definito molti investimenti portuali in Italia, tra cui quelli su Livorno, «inefficaci e insostenibili». «Continuo a pensare che il progetto della Osc sia pessimo e il mio giudizio è stato recentemente confermato dalla Corte dei Conti dell'Unione Europea. E questo è un dato di fatto», dice Nogarin. E Provinciali: «C'è un altro caso di incompatibilità che purtroppo l'Anac non ha competenza di risolvere, ovvero quello unilaterale tra il sindaco Nogarin e l'Authority portuale».

Simone Lanari
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il porto di Livorno: il progetto della nuova darsena divide il sindaco Nogarin e l'Authority portuale

Provinciali: quello che è incomprensibile è l'atteggiamento del sindaco Gallanti: strumentali le accuse contro l'Authority Sulla Porto 2000 oggi la consegna delle offerte

LIVORNO - L'obiettivo: preservare la gara sulla cessione delle quote di maggioranza della Porto di Livorno 2000 e attuare il più pos-

sibile uno scontro politico che rischia di trascinare le scommesse più importanti del porto di Livorno in tourbillon di distinguo e imprec-

sioni. Perché, per Gallanti e Provinciali, quel che conta è restare nel merito delle questioni.

Ed è partendo dal merito che, ie-

ri pomeriggio, a Palazzo Rosciano, in una conferenza stampa organizzata all'Uopo, il commissario della Porto Authority, labronica e il suo numero due hanno affrontato i temi (continua in ultima pagina)

Gallanti: strumentali

più spinosi del momento.

«Non accetto le accuse strumentali che in questi giorni qualcuno sta facendo all'Authority portuale parlando di un porto immobile. Livorno sta ottenendo risultati che possiamo considerare "pre crisi", desta grande interesse anche in campo europeo, ha l'attenzione dei mercati, ha dati positivi in tutti i settori di traffico, è in piena salute. Occorrono certamente interventi infrastrutturali ed è per questo - ha continuato Gallanti - che stiamo preparando la madre di tutte le gare, quella relativa alla piattaforma Europa, una manifestazione di interesse che si concluderà il 15 Dicembre. I requisiti del bando sono molto impegnativi e ci attendiamo soggetti di spessore mondiale. Domani (oggi per chi legge, ndr) saranno poi depositate le offerte per la Porto di Livorno 2000, una è già arrivata, attendiamo le altre. Infine per quanto riguarda i bacini - ha concluso Gallanti - non abbiamo certamente colpe sui ritardi, che sono stati causati dall'incidente, purtroppo mortale avvenuto lo scorso anno. La nave rimasta inclinata all'interno della struttura è stata comunque rimossa, i periti sono al lavoro e la gara quindi potrà riprendere da dove l'abbiamo lasciata».

«Sul piano politico - ha proseguito Gallanti - la strategia non è certo quella di accettare un ennesimo confronto-scontro con il primo cittadino di Livorno, che pochi giorni fa da Facebook aveva lanciato strali contro "un establish-

ment del governo del porto" che tenta di "agire al di sopra delle regole", ma quantomeno di restituire la pariglia a chi ha pubblicizzato la delibera dell'Anac sull'incompatibilità delle cariche in capo a Provinciali di segretario generale e presidente della Porto 2000 come se si fosse trattato di un nuovo caso di mafia capitale».

«C'è un altro caso di incompatibilità che purtroppo l'Anac non ha competenza di risolvere - ha detto scherzando Provinciali - ovvero quello unilaterale tra il sindaco Filippo Nogarin e l'Authority portuale perché tranne che con il primo cittadino, siamo collaborando, direi anche proficuamente, con molti assessori della sua Giunta e su diversi fronti, a cominciare dal percorso di rivisitazione del piano strutturale sull'ambito porto/città, o come l'idea di riqualificazione dei Fossi, come ci riconosce peraltro l'assessore Alessandro Aurigi in una intervista pubblicata proprio sul profilo Facebook di Nogarin, accanto al post in cui il sindaco mi dipinge come un novello Vallanzasca».

Per il numero due del porto di Livorno si è instaurato con il Comune un clima di collaborazione del quale il sindaco non sembra però tenere conto: «L'Anac ha rilevato una semplice irregolarità amministrativa, applicando in modo letterale la legge sulla trasparenza e senza tenere conto della situazione concreta della Porto 2000».

Non c'è alcuna sanzione né alcuna rilevanza di altro tipo che non la necessità per me di optare per uno dei due incarichi ricoperti. Ovviamente mi adeguerò rimettendo le deleghe gestionali in Porto 2000,

e tra le ipotesi possibili e compatibili con la normativa c'è quella di

ridistribuirle fra gli altri due consiglieri di amministrazione. Ma onestamente, il comportamento del sindaco è incomprensibile. Non vorrei fosse una piccola vendetta perché un anno fa decisi di non dare seguito a una sua sollecitazione a fronte di una mia mano tesa per riprendere una relazione istituzionale e collaborativa tra Authority e Comune, in un sms del 7 Agosto 2015 mi chiedeva la promozione di un nostro dipendente e sostanzialmente di appaltare al Comune la rivisitazione dello studio della "Ocean Shipping Consultant", cosa che ovviamente non ho fatto».

Non le manda a dire, Provinciali: «Il mio conflitto di interessi non è costato niente, avendo assunto l'incarico di presidente della Porto 2000 gratuitamente ed avendo lavorato, con qualche risultato, per il rilancio dei traffici crocieristici, mentre, come si sa, il sindaco è anche presidente della Fondazione Lem, a cui il Comune deve ancora 150 mila euro. Praticamente, Filippo Nogarin presidente del Lem dovrebbe fare causa a Nogarin Filippo sindaco di Livorno».

Con riferimento alla gara della Porto 2000, Gallanti ha poi assicurato che andrà avanti: «Domani (oggi per chi legge) alle 12 scadranno i termini per la consegna delle offerte. Dopo di che, le metteremo in cassaforte, giusto il tempo di ricevere dal ministero un cautelativo parere in ordine a ciò che possiamo e non possiamo fare in questo periodo provvisorio nelle more dell'insediamento della nuova governance».

LA CITTÀ E IL MARE » L'ACCUSA DI PROVINCIALI (AUTHORITY)

«Non ho promosso il suo fedelissimo ecco perché Nogarin è contro di me»

Ma il sindaco nega: mai chiesto qualcosa del genere, quel sms era la richiesta di un tavolo tecnico
Palazzo Rosciano: «Dietro le quinte c'è il tentativo di far saltare la privatizzazione della Porto 2000»

di **Mauro Zucchelli**
LIVORNO

«Non è vero che c'è un clima di tensione con Palazzo Civico: collaboriamo con tanti assessori. Con il sindaco no, proprio non è possibile. Colpa di cosa? Non vorrei che il sindaco Nogarin fosse rimasto male perché un anno fa, a fronte della proposta di riprendere dialoghi collaborativi, il 7 agosto 2015 mi scriveva che un dipendente dell'Authority doveva essere promosso quadro A e esser inserito nel gruppo di lavoro della Darsena Europa che, in armonia con gli uffici del Comune, revisiona completamente, parole sue, "quel cesso di piano fatto da Ocean Shipping". Il sindaco non ha ottenuto quel che voleva e non ci siamo più parlati: forse è rimasto male perché non abbiamo eseguito le sue richieste». Massimo Provinciali, segretario generale dell'Authority, va al contrattacco dopo che il sindaco Nogarin ha di fatto rivendicato il merito di averlo fatto infilzare dall'Authority anti-corruzione di Raffaele Cantone che gli ha ordinato di lasciare o il posto da numero due dell'Authority o la guida della Porto 2000, la società pubblica dello scalo traghetti-crociere in via di privatizzazione.

Dopo aver detto che la decisione dell'Anti-corruzione è giuridicamente ineccepibile, respinge al mittente l'attacco ad alzo zero di Nogarin che sul proprio profilo Facebook lo ha indicato come emblema di un establishment portuale che agisce al di fuori delle regole. Lo fa con una dichiarazione estremamente pesante («non l'ho preannunciata nemmeno a Gallanti, me ne assumo interamente io la responsabilità

personale»): destinata a pesare agli occhi di un movimento come i Cinque Stelle che hanno sempre fatto della trasparenza uno dei punti-cardine.

Cosa risponde il sindaco? La replica è consegnata a una breve dichiarazione via mail che respinge al mittente l'accusa: «In vita mia non ho mai chiesto la promozione di nessuno e certo non l'ho fatto mandando un sms a Massimo Provinciali. In quel messaggio ho semplicemente chiesto che l'apertura di un tavolo tecnico di confronto costante tra Authority portuale e Comune sul progetto Darsena Europa». Poi la (doppia) contromossa di Nogarin. Da un lato: «Mi stupisce negativamente che il segretario dell'Authority portuale oggi si vanti di averci negato questa possibilità». Dall'altro: «Continuo infine a pensare che il progetto della Osc sia pessimo e il mio giudizio è stato recentemente confermato dalla Corte dei Conti dell'Unione Europea. E questo è un dato di fatto».

E Palazzo Rosciano, sede dell'isituzione portuale, cosa ha da ribattere? Gli occhi ormai sono puntati a quel che accadrà oggi: è la scadenza per la presentazione delle offerte della Porto di Livorno 2000. Semmai salta fuori che gli sms finiti sotto i riflettori non sono uno ma quattro.

Chi è il dipendente di Palazzo Rosciano al quale si riferisce il sms galeotto? «Da me quel nome non l'avrete nemmeno sotto tortura», dice Provinciali: «Non è lui il problema e non ho nessuna intenzione di farlo finire nel tritacarne. Il problema è quel che ha chiesto il sindaco, non a caso non gli ho nemmeno risposto».

A parte i messaggi via smartphone, Provinciali mette

sulla rampa di lancio anche un altro sluro contro il sindaco Nogarin. Riguarda il fatto che è «lui stesso il presidente della Fondazione Lem che deve avere 150mila euro dal Comune di Livorno». E rincara: «Teoricamente potrebbe captare che il signor Filippo Nogarin presidente del Lem fa un decreto ingiuntivo al signor Nogarin Filippo sindaco di Livorno per farsi dare i soldi. Siccome mi pare invece non sia avvenuto, mi verrebbe da dire che il mio conflitto d'interesse non è costato nulla mentre quello altrui è costato 150mila euro a qualcuno».

Ma il braccio destro di Gallanti - alle spalle una lunga carriera ai piani alti del ministero, in pole position per la guida dell'Authority prima di Trieste e poi di Savona, approdato a Livorno nel 2011 - tiene a mettere l'accento anche su altri due aspetti: 1) con il resto degli assessori di Palazzo Civico c'è collaborazione; 2) il pronunciamento dell'Anti-corruzione non è lo scorporamento di chissà quale magagna.

Per accreditare che con il resto della giunta le cose funzionano abbastanza bene, il segretario generale dell'Authority mette giù un elenco di quel che è stato fatto con gli assessori Aurigi (urbanistica), Belais (cultura), Morini (sport).

Ovvio, però, che la decisione di Cantone non sia mica acqua di rose: intima che o Provinciali sceglie fra le due cariche (segretario dell'Authority e presi-

dente con pieni poteri alla Porto 2000) o la seconda gli viene comunque tolta. Ma il principale collaboratore di Gallanti tiene a ribadire che «il provvedimento di Cantone è stato raffigurato come se qui ci fosse Mafia Capitale: balle, è semplicemente una incompatibilità amministrativa, invece il sindaco mi dipinge come fossi quasi Vallanzasca». Poi riprende: «Lo sapevamo fin dall'inizio e, trovando il consenso del maestro, era stato ritenuto che la situazione fosse eccezionale e transitoria, tale da giustificare un passaggio del genere. Anche perché qui non ci sono né parentopoli né spese pazze: ho svolto quell'incarico gratis».

Alla conferenza stampa segreta-

rio generale tiene banco ma ha al suo fianco il commissario Gallanti, che giudica il pronunciamento di Cantone «una complessa materia tutta giuridica»: se la norma vada letta in forma cristallizzata o, come di recente ha fatto il Tar ligure, vada interpretata in modo evolutivo.

Ma dietro le quinte del duello verbale Provinciali-Nogarin c'è lo scontro vero degli equilibri di potere: riguarda il tentativo di mettere lo zucchero nel motore della privatizzazione. «Lo status quo fa comodo a tanti, a una galassia di interessi molto concreti: ma non fa affatto comodo al porto», dicono dal quartier generale di Palazzo Rosciano. «Ecco perché ad ogni momento salta fuori qualcosa per mettere i bastoni fra le ruote».



IL SINDACATO FILCAMS CONTESTA PROVINCIALI

«Subito un nuovo presidente che dialoghi»

La Filcams Cgil va all'attacco di Provinciali perché, in qualità di presidente di Porto 2000, «dopo il provvedimento dell'Anac ha scelto di parlare direttamente con i lavoratori senza convocare la sigla sindacale maggiormente rappresentativa in azienda». Per il sindacato che è urgente che la proprietà nomini «un nuovo presidente, auspicando di trovare un interlocutore, particolarmente in una fase di transizione così delicata per l'azienda». Per la Filcams «è gravemente lesivo della dignità della rappresentanza» e denuncia la «violazione del diritto di informazione». A ciò si aggiunge che «è dal 30 giugno che l'azienda ci nega un confronto». «L'atteggiamento del tu per tu, con il quale Provinciali ancora gestisce le relazioni - prosegue la segreteria territoriale - è una ulteriore

manifestazione di scarsa correttezza nei confronti di chi è chiamato a tutelare i diritti di lavoratori e lavoratrici. Il sindacato non fa mistero dei propri dubbi: «Restano ancora molti gli aspetti oscuri di un bando di gara che, fin dall'inizio, ha presentato controversie e criticità e che, a nostro avviso, deve essere congelato fino alla preadozione del Piano regolatore portuale, così come stabilito dal Piano operativo triennale». Per i sindacati sono indispensabili risposte sul piano occupazionale: le chiederà «a chiunque succederà a Provinciali», sottolineando che finora «ci sono sempre state negate» ma - conclude la Filcams - «sono finalizzate a consolidare e valorizzare il lavoro svolto dagli operatori della Porto 2000, obiettivo per noi primario e ineludibile».

LA CITTÀ E IL MARE » LA PRIVATIZZAZIONE

Porto 2000, oggi la scadenza: e poi?

Provinciali rinuncerà alle deleghe ma ora il problema è la circolare del ministero che blocca tutti gli scali

LIVORNO

Scade oggi a mezzogiorno il termine per presentare le offerte per andare alla conquista della Porto di Livorno 2000, la società pubblica - al 72% in mano all'Authority, il resto alla Camera di Commercio - la cui quota di controllo è in vendita con una base d'asta che sfiora gli otto milioni di euro (ma, rispetto al prezzo nudo e crudo, nei punteggi per l'aggiudicazione il piano degli investimenti vale il doppio).

Il commissario **Culiano Galanti** e il numero due Massimo Provinciali giurano che non costituirà un intoppo il fatto che l'Anti-corruzione di Raffaele Cantone ha intimato a Provinciali di scegliere fra il ruolo di segretario generale e l'incarico (senza stipendio) al vertice della Porto 2000 perché in-

compatibili. Cosa farà Provinciali? Annuncia che rinuncerà ai pieni poteri nella Porto 2000. È solo un impegno e non ancora un atto perché - spiega - tutto questo avverrà nella prossima riunione del consiglio d'amministrazione della Porto 2000. Secondo Provinciali, è sufficiente la spoliazione delle deleghe e non importa la rinuncia alla presidenza. Però aggiunge che non è lì il punto: può anche dimettersi e uscire dal consiglio.

Il problema a questo punto è un altro: con la riforma che giace ancora nel freezer, il ministero ha inviato una circolare perché ci si astenga dal compiere qualcosa che va al di là dell'ordinaria amministrazione, nomine comprese.

Primo quesito: le deleghe concentrate nelle mani di Pro-

vinciali in Porto 2000 devono essere affidate ad altri, ma bisogna effettuare una nomina esterna o si deve riassegnarle guardando agli altri due membri del consiglio d'amministrazione? In tal caso, stiamo parlando di Pierluigi Giuntoli, segretario generale della Camera di Commercio, e di Francesca Morucci, dipendente dell'Authority.

Domanda ulteriore: questa è una gara ma non è un qualsiasi appalto di lavori, tale cioè da rientrare ovviamente nell'ordinaria amministrazione. Va messa in frigo in attesa che la riforma dispieghi i suoi effetti?

Fatto sta che la data di oggi resta. In teoria domani dovrebbe esserci l'apertura delle buste, semplicemente per capire quanti si sono fatti avanti. I

contendenti sono quattro ma non è detto che tutto si faccia avanti. Per adesso l'offerta l'ha presentata una sola cordata e tre gruppi hanno accreditato un proprio delegato per assistere all'apertura delle buste. Basti pensare alla guerra a colpi di carte bollate scatenata da Moby-Sinergest-11m o al fatto che i nuovi assenti del terminal veneziano vedono fra i soci Costa, Msc e Royal Caribbean (oltre al terminalista turco Global), ciascuno dei quali è in lizza con altre cordate concorrenti.

La commissione giudicatrice non è ancora nominata. Nel frattempo, Provinciali resta "responsabile unico del procedimento": e in quanto tale, sarà presumibilmente lui ad aprire le buste quando il ministero darà l'ok. (m.z.)



Il porto passeggeri: a sinistra un traghetto Moby, a destra la love boat Seabourn Quest e in mezzo l'ex silos

GALLANTI

«Dissequestrato il bacino, adesso la gara può riprendere»

► LIVORNO

«Siamo in ritardo di un anno nel bando per l'affidamento dei bacini? Sì, dal punto di vista del calendario ma bisognerebbe anche ricordarsi che in mezzo c'è stato un grave incidente sul lavoro costato la vita a un operaio». Il commissario **Giuliano Gallanti** non ci sta a farsi crocifiggere dalle accuse di non aver fatto camminare l'iter relativo al bando dei bacini ex Cantiere: «La nave Urania era precipitata

giù in quell'incidente, e dunque c'era una inchiesta giudiziaria per accertare le responsabilità di quella tragedia sul lavoro: era tutto sotto sequestro, ora non più. Finalmente adesso è stato possibile rimuoverla: e direi, con tempi veloci rispetto a quel che accade in casi di questo genere, ce l'abbiamo fatta a risolvere l'impasse. Adesso si ri-

parte». Il numero uno di Palazzo Rosciano, quartier generale dell'istituzione portuale, ribadisce che «il bacino è stato rimesso in galleggiamento». Poi promette: «Ci metteremo poco tempo per verificare l'entità dei lavori da fare per riparare i danni causati da quell'incidente. I periti nominati dalla Procura sono tuttora al lavoro. Credo sia questione ancora di pochi giorni, poi potremo fare le nostre valutazioni tecniche per rimettere completamente a posto il bacino galleggiante daneggia-

to».

È a questo punto che, secondo quanto annuncia il commissario, «la gara per l'affidamento può riprendere là dove l'avevamo sospesa». Si apriranno le buste: anche se Gallanti per ora non fa date precise. «In ritardo sulla tabella di marcia? Ovvio, ma mi sembra che chiunque possa capire con poco sforzo che se capita un incidente di tal gravità non si può mica far finta che non sia accaduto nulla».

Resta però l'incognita che pesa anche sul resto della portualità made in Italy, nel limbo da mesi visto che la riforma è nero su bianco ma resta parcheggiata in frigo aspettandone l'attuazione. E nel frattempo? Figurarsi che a Genova, primo porto del Bel Paese, hanno risolto l'enigma sostanzialmente mettendo in freezer qualsiasi scelta: un'ipoteca non da poco in una situazione che si protrae da

troppo tempo. Del resto, come abbiamo detto, il ministero ha inviato una circolare in cui di fatto invita le Autorità portuali a non fare scelte che possano predeterminare assetti: il solito giochino di nomine e provvedimenti in extremis per pagare tutte le cambiali politiche con questo e con quello, prima di andarsene. Non sarebbe affatto una novità, anzi è l'andazzo un po' ovunque: ecco la ragione dell'altolà da parte del ministero. Solo che, in concreto, questo si traduce in un boomerang in un porto come Livorno che è in mezzo al guado di una sfilza di scelte importanti: l'alleanza pubblico-privata per realizzare la Darsena Europa; la privatizzazione della società che gestisce il terminal per crociere e traghetti; la sfida per ottenere l'affidamento dei bacini; i trasferimenti dei terminal per dare attuazione alla nuova zonizzazione prevista dal Prg. (m.z.)

GRUPPO EDITORIALE RASSEGNA STAMPA

LA CITTA' E LE POLEMICHE

LE CANNONATE
ALLA CONFERENZA STAMPA
IL SEGRETARIO GENERALE
NON HA USATO MEZZI TERMINI

Porto 2000, avanti tutta con la gara «Dal sindaco solo attacchi strumentali»

Provinciali: «Nei miei confronti insulti ingiustificati. A meno che...»

-LIVORNO-

LA GARA per la privatizzazione della Porto 2000 va avanti. Oggi alle 12 scade il termine per le domande di partecipazione, termine che viene mantenuto. È l'unica cosa certa in un mare di incertezze sulla gara, come hanno chiarito il presidente dell'Authority portuale **Giuliano Gallanti** e il presidente e AD della Porto 2000 Massimo Provinciali. Vediamole, queste incertezze. La prima riguarda la "bacchettata" dell'Anac su Provinciali: il quale, valutata con giuridica puntigliosità i termini del decreto di Cantone, ha deciso di rinunciare alle deleghe che gli erano state conferite insieme alla presidenza e alla carica d'amministratore delegato della Porto 2000, ma non a queste due cariche. Lo farà ha precisato sentito anche il ministero competente, il MIT: al quale sarà chiesto anche se può mantenere l'incarico di responsabile del procedimento di gara, e quindi essere lui che aprirà formalmente le buste insieme agli altri due componenti della commissione, uno per l'Authority e uno per la Camera di Commercio, da nominare tra oggi e domani. In attesa delle risposte del MIT - anche sulla base della discussa circolare di Pujia che vieta ogni atto non di strettissima ordinaria amministrazione - è probabile che l'apertura delle buste slitti. Solo di uno o due giorni, o si andrà oltre? Fa parte delle tante incertezze. E le deleghe che Provinciali lascia nella Porto 2000? Andranno presumibilmente "spal-

mate" sui due consiglieri che rimangono, cioè Pierluigi Giuntoli e Francesca Morucci. Ma quando, come e con quale procedimento? Oltre all'unica certezza che la gara va avanti, almeno fino alla chiusura dei termini di oggi, la conferenza stampa di ieri di Gallanti e Provinciali ha voluto chiarire che l'incompatibilità "bollata" dall'Anac delle cariche di Provinciali era ben nota e giuridicamente parlando non è contestabile. Ma era stata decisa per una situazione eccezionale, in termini provvisori - tutti ben illustrati nel provvedimento e con l'ok del ministero competente. L'amarezza di Provinciali si è espressa proprio perché questa consapevolezza - cioè di una "irregolarità amministrativa" - era stata sottolineata nelle premesse del provvedimento, peraltro comune a situazioni analoghe in almeno altri due porti (1.a Spezia e Trieste). Da qui anche l'incertezza se ricorrere o meno al Tar, come a botta calda era stato annunciato. Se ricorso ci sarà - sembra di capire - potrà esserci insieme agli altri due porti interessati; anche perché in termini di diritto anodino e non ragionato, l'Anac ha rilevato una "irregolarità" che, pur giustificata, c'è stata. Ma non certo un caso ha detto Provinciali - da "mafia capitale".

FIN QUI sulla gara, alla quale sono preannunciate - salvo sorprese che si potranno avere alle 12 di oggi - quattro cordate. Ma Provinciali ha voluto aggiungere agli elementi tecnico-giuridici della situa-

zione anche la personale amarezza nei confronti dell'atteggiamento del "signor Filippo Nogarin". Partendo da due considerazioni. La prima: il porto di Livorno - ha detto Provinciali - è in piena espansione di traffici, si avvicina ai totali di prima della crisi, sta riscuotendo attenzione dai mercati anche internazionali, «È in piena salute e dunque d'affastidio». La seconda: se il "signor Nogarin" sostenesse che non c'è collaborazione tra Authority portuale e Comune, direbbe il falso perché - ha ribadito Provinciali - con gli assessori Aurigi, Marini e ora Belais collaboriamo strettamente su tutti i temi di comune impegno. «Le dichiarazioni insultanti nei miei confronti - ha continuato - non hanno giustificazione». A meno che. E qui Provinciali ha ricordato, per inciso, che a suo tempo il sindaco chiese una promozione per un dipendente dell'Authority portuale, appaltando di fatto al Comune la rivisitazione della Osc; che però non c'è stata. Brutta faccenda. Com'è duro anche l'altro accenno al fatto che il sindaco ha denunciato l'irregolarità della Porto 2000, che pure non ha prodotto "alcun danno", mentre pur essendo presidente del LEM non ha mai corrisposto i 150 mila euro che il Comune deve alla fondazione; con evidente danno di quest'ultima. Nogarin presidente del LEM dovrebbe far causa a Nogarin sindaco. Altro che ping-pong, qui sono colpi di cannone a palla incatenate. sembra una sfida appena partita.

A.F.

L'AP di Livorno respinge l'accusa di immobilismo rivolta dal sindaco all'amministrazione portuale.

Comune conferma che andrà avanti la gara per la cessione del 66% del capitale della Porto di Livorno 2000

Come la scena politica nazionale è caratterizzata di recente dai ripetuti duelli più o meno accesi tra il Partito Democratico e il Movimento 5 Stelle così lo è anche il palcoscenico livornese, dove questa contrapposizione divide i vertici di due primarie istituzioni cittadine: il Comune, con il sindaco cinquestelle Filippo Nogarini, e **Autorità Portuale** con il commissario straordinario di area piduista **Antonio Cella**.

Lo scontro tra l'amministrazione comunale e quella portuale si protrae da quasi due anni e si è incentrato principalmente sulla realizzazione della piattaforma portuale Darsena Europa, con il sindaco non convinto della sostenibilità del progetto, e si è ora rinfocolato dopo la delibera dei giorni scorsi dell'Autorità Nazionale Anticorruzione che vieta al segretario generale **Antonio Cella** di Livorno, Massimo Provinciali, di mantenere temporaneamente la carica di presidente della Porto di Livorno 2000, la società che gestisce il traffico passeggeri del porto di Livorno (del 5 ottobre 2016).

In una lettera aperta al presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, in cui evidenzia che «la città di Livorno sta vivendo una crisi occupazionale senza precedenti e le soluzioni che sono state messe in campo allo scopo di arginare questo disastro tardano a concretizzarsi», nei giorni scorsi il sindaco ha evidenziato che «nemmeno le notizie che arrivano dal "fronte del porto" sono rassicuranti: la gara per i bacini - ha spiegato Nogarini - è ferma da un anno, quella per la privatizzazione della Porto 2000 è viziata da un pesante conflitto di interessi, certificato dall'ANAC, e la pronuncia della Corte dei Conti dell'UE - ha rilevato il sindaco riferendosi al recente rilievo dell'istituzione europea sui finanziamenti ai porti (del 23 settembre 2016, ndr) - lascia poche speranze anche sul destino della Darsena Europa, i cui frutti comunque li vedremo tra anni».

«Non accetto - ha replicato oggi il commissario straordinario dell'ente portuale livornese - le accuse strumentali che in questi giorni qualcuno sta facendo **all'Amministrazione Comunale** parlando di un porto immobile. Sulla base dei dati statistici che si consolidano ormai da quasi due anni bollinati da Assoporti - ha sottolineato **Antonio Cella** - siamo anzi in questo periodo uno dei scali portuali più efficienti del Mediterraneo».

Nel corso della conferenza stampa odierna il segretario generale dell'ente ha fatto riferimento in particolare alla vicenda della Porto di Livorno 2000: «c'è - ha affermato provocatoriamente Massimo Provinciali - un altro caso di incompatibilità che purtroppo l'ANAC non ha competenze di risolvere, ovvero quello unilaterale tra il sindaco Filippo Nogarini e l'Autorità Portuale, perché tranne che con il primo cittadino - ha osservato - stiamo collaborando, diciamo anche proficuamente, con molti assessori della sua giunta e su diversi fronti, a cominciare dal percorso di rivisitazione del piano strutturale sull'ambito porto-città, o come l'idea di riqualificazione dei Fossi, come ci riconosce peraltro l'assessore Alessandro Aurigi in una intervista pubblicata proprio sul profilo Facebook di Nogarini, accanto al post in cui il sindaco mi dipinge come un novello Vallanzasca».

«L'ANAC - ha proseguito Provinciali - ha rilevato una semplice

- segue -

irregolarità amministrativa, applicando in modo letterale la legge sulla trasparenza e senza tenere conto della situazione concreta della Porto 2000. Non c'è alcuna sanzione né alcuna rilevanza di altro tipo che non la necessità per me di optare per uno dei due incarichi ricoperti. Ovviamente - ha confermato il segretario generale **Luca Nogarini** - mi adeguerò rimettendo le deleghe gestionali in Porto 2000, e tra le ipotesi possibili e compatibili con la normativa c'è quella di ridistribuirle fra gli altri due consiglieri di amministrazione. Ma onestamente - ha proseguito Provinciali - il comportamento del sindaco è incomprensibile. Non vorrei fosse una piccola vendetta perché un anno fa (altri di non dare seguito a una sua sollecitazione: a fronte di una mia mano tesa per riprendere una relazione istituzionale e collaborativa tra **Autorità Portuale** e Comune, in un sms del 7 agosto 2015 mi chiedeva la promozione di un nostro dipendente e sostanzialmente di appaltare al Comune la rivisitazione dello studio della OCS (relativo alla prima fase della Piattaforma Europa, **del 13 e 15 maggio 2016, ndr**). Cosa che ovviamente non ho fatto».

«Il mio conflitto di interessi - ha evidenziato Provinciali - non è costato niente, avendo assunto l'incarico di presidente della Porto 2000 gratuitamente ed avendo lavorato, con qualche risultato, per il rilancio dei traffici crocieristici, mentre, come si sa - ha denunciato il segretario generale **Luca Nogarini** portuale - il sindaco è anche presidente della Fondazione LEM, a cui il Comune deve ancora 150mila euro. Praticamente, Filippo Nogarini presidente del LEM dovrebbe fare causa a Nogarini Filippo sindaco di Livorno».

Intanto Gentili ha assicurato che andrà avanti la gara per la cessione del 66% del capitale della Porto di Livorno 2000 «domani alle 12 - ha ricordato - scadranno i termini per la consegna delle offerte. Dopo di che le metteremo in cassaforte, giusto il tempo di ricevere dal Ministero un cautelativo parere in ordine a ciò che possiamo e non possiamo fare in questo periodo provvisorio nelle more dell'insediamento della nuova governance». Il 15 settembre è infatti entrato in vigore il decreto di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali, in base al quale **Autorità Portuale** di Livorno sarà trasformata in Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e la sua giurisdizione sarà estesa ai porti di Capraia, Cavo, Piombino, Portoferraio e Rio Marina. (31)

Livorno: Avanti tutta sulla Gara della Porto 2000. Gallanti: le accuse contro di noi sono strumentali



L'affondo di Provinciali: «Con l'amministrazione comunale c'è un proficuo clima di collaborazione. Quello che è incomprensibile è l'atteggiamento del sindaco»

Livorno, 10 ottobre 2016 – L'obiettivo è preservare la gara sulla esecuzione delle opere di riqualificazione della Porto 2000 e affrontare il più possibile uno scenario politico che rischia di trascinare le economie più importanti del porto di Livorno in turbidioni di disimpegno e imprecisione. Perché, per Gallanti e Provinciali, quel che conta è restare nel merito delle questioni.

Ed è partendo dal meglio che, oggi pomeriggio, a Palazzo Rusciano, in una conferenza stampa organizzata all'arrivo del commissario della Porto 2000, la verità e il suo numero due hanno affrontato i temi più spinosi del momento: «Non accetto le accuse strumentali che in questi giorni qualcuno sta facendo», parlando di un porto immobile. Sulla base dei dati statistici che si consolidano ormai da quasi due anni, sull'isola di Ascioparti stanno infatti in questo periodo uno dei scali portuali più efficienti del Mediterraneo, l'asordito Gallantini.

Sul piano politico la strategia non è certo quella di accettare un ennesimo confronto-scontro con il primo cittadino di Livorno, che pochi giorni fa da facebook aveva lanciato strali contro "un establishment del governo del porto" che tenta di "agire al di sopra delle regole", ma quantomeno di restituire la parità a chi ha pubblicizzato le deliberazioni dell'ANAC sull'ineccepibilità delle catene di capo a Provinciali di segretario generale e presidente della Porto 2000 come se si fosse trattato di "un nuovo caso di mafia capitale".

«C'è un altro caso di incomprensibilità che purtroppo l'ANAC non ha competenza di risolvere», ha detto scherzando Provinciali - ovvero quell'unilaterale tra il sindaco Filippo Nogarini e [la società portuale](#), perché mentre che con il primo cittadino, stiamo collaborando, direi anche proficacemente, con molti assessori della sua Giunta e su diversi fronti, e cominciate dal percorso di rivisitazione del piano strutturale sulla sabbia portuale - o come l'idea di riqualificazione del Fucoli - come ci rammenta peraltro l'assessore Alessandro Aurigi in una intervista pubblicata proprio sul profilo Facebook di Nogarini accanto al post in cui il sindaco mi dipinge come un novello Vallanzasca».

Per il numero due del porto di Livorno si è instaurato con il Comune un clima di collaborazione del quale il sindaco non sembra però tenere conto: «L'ANAC ha rilevato una semplice irregolarità amministrativa, applicando in modo letterale la legge sulla trasparenza e senza tenere conto della situazione concreta della Porto 2000. Non c'è alcuna sanzione né alcuna rilevante differenza che non la necessità per le opere per uno dei due scali di ripartire. Ovviamente mi augurerei rimettendo le deleghe gestionali in Porto 2000, e tra le ipotesi possibili e compatibili con la normativa c'è quella di ridistribuirle tra gli altri due consigli di amministrazione. Ma onestamente, il comportamento del sindaco è incomprensibile. Non vorrei fosse una piccola vendetta perché un anno fa Decati di noi dare seguito a una sua sollecitazione: a fronte di una sua nuova tesi per prendere una relazione istituzionale e collaborativa tra A.P. e Comune, in un sms del 7 agosto 2015 mi chiedeva la provvidenza di un nostro dipendente e sostanzialmente di appaltare al Comune la rivisitazione dello studio della OCS. Cosa che ovviamente non ho fatto».

Non le manda a dire, Provinciali: «L'unico conflitto di interessi non è esistito niente, avendo assistito l'incarico di presidente della Porto 2000 gratuitamente ed averci lavorato, con qualche risultato, per il rilancio dei traffici turistici, mentre, come si sa, il sindaco è anche presidente della Fondazione LEM, a cui, il Comune deve ancora 150 mila euro. Praticamente, Filippo Nogarini presidente del LEM dovrebbe fare causa a Nogarini Filippo sindaco di Livorno».

C'è riferimento alla gara della Porto 2000, Gallanti ha poi assicurato che andrà avanti: «Dormenti alle 12 scadranno i termini per la consegna delle offerte. Dopo di che, le metteremo in cassaforte e usito il tempo di ricevere dal Ministero un cautelativo parere, in ordine a ciò che possiamo e non possiamo fare in questo periodo provvisorio nelle more dell'insediamento della nuova governance».

La Regione in prima linea per rilancio area livornese

FIRENZE - «La Regione continua a essere in prima fila per il rilancio dell'area livornese. E lo fa con i fatti». Così, Enrico Rossi, risponde al sindaco di Livorno Filippo Nogarín che in precedenza, con una lettera, aveva sollecitato il presidente della Regione sulle questioni del lavoro e dell'occupazione nella città labronica.

In merito alla firma dell'accordo di programma sul Progetto di riconversione e riqualificazione industriale, come già fatto presente nei giorni scorsi, la Regione è infatti in continuo con-

(continua a pagina 11)

La Regione in prima linea

tatto col ministero dello Sviluppo economico. E sarà poi il ministero, che ne ha la competenza, a convocare l'incontro per la firma, una volta raccolti tutti gli atti delle Amministrazioni.

Venerdì, dai contatti tra il consigliere del presidente Rossi per le politiche del lavoro Gianfranco Simoncini ed il ministro Calenda, la Regione ha avuto conferma che, essendosi sostanzialmente completata la raccolta di tutti gli atti, la convocazione sarà per uno dei prossimi giorni.

Inoltre, fatto importante per il sostegno al reddito per il lavoratori dell'area livornese e di quella di Piombino, nell'ultima Gazzetta ufficiale, sarà pubblicato il decreto correttivo del Jobs Act che, grazie alla pressione costante della Regione Toscana ed in particolare del presidente Enrico Rossi, contiene

due importanti misure a favore dei territori riconosciuti come aree di crisi complessa.

- la possibilità di avere un anno in più di cassa integrazione rispetto al resto del territorio nazionale;
- la possibilità di utilizzare il 50% delle risorse assegnate alla Regione per gli ammortizzatori in deroga al di fuori delle norme ordinarie con particolare attenzione alle aree di crisi complessa.

La Regione Toscana, che vuole essere la prima Regione a dare attuazione alla norma, ha già convocato per venerdì prossimo la riunione con le rappresentanze regionali di sindacati ed associazioni datoriali per definire un protocollo di intesa, con l'obiettivo di firmarlo subito dopo l'entrata in vigore della nuova normativa tra quindici giorni, e la conseguente immediata entrata in vigore delle nuove opportunità.

Nel protocollo saranno previsti, in particolare, interventi a favore di coloro che hanno perso la copertura di ammortizzatori sociali negli

ultimi mesi.

Tutto ciò permetterà di sostenere il reddito di migliaia di lavoratori, in attesa di una auspicata e richiesta norma generale, che il ministro Giuliano Poletti ha annunciato sarà introdotta nella legge di stabilità.

«La Regione - ricorda il presidente Rossi - è il principale finanziatore dell'accordo di programma, non solo con i finanziamenti per le opere infrastrutturali e portuali ma anche con i bandi per i protocolli localizzativi, il bando per gli incentivi alle assunzioni aperte anche in queste settimane, quello per i lavori di pubblica utilità chiuso da poco e, infine, il bando per la formazione che sarà oggetto di una specifica delibera nella giunta di martedì prossimo. Infine, al Comune di Livorno ha assegnato 5 milioni per un polo tecnologico di cui però ancora non è dato sapere quali saranno i contenuti. Segni concreti che per il rilancio dell'area livornese la Regione c'è, da sempre, facendone una delle priorità fondamentali della propria azione di governo».

LA CITTÀ E IL MARE » GLI ALTRI PROGETTI

Bellana, ok ai 1.200 posti barca

L'assessore Aurigi conferma la volontà di realizzare il progetto che è stato proposto dai circoli nautici

di Enrico Paradisi
LIVORNO

Porta a Mare e Bellana riviste e corrette ieri in commissione consiliare. Si completa così il quadro sul "water-front" già affrontato una decina di giorni fa per la parte che riguardava Stazione Marittima e Porto Mediceo.

Sulla Bellana in particolare, l'assessore Aurigi ha ribadito ieri l'intenzione dell'amministrazione comunale di riprendere il progetto dei circoli nautici da 1200 posti barca, illustrato a luglio sempre in commissione consiliare. Il dibattito con i consiglieri sul percorso iniziato con l'approvazione del piano regolatore portuale, in cui sono emerse alcune criticità e alcuni aspetti da modificare soprattutto nell'area porto-città, serve a implementare il lavoro prodotto dal tavolo tecnico nell'accordo integrativo sottoscritto tra Comune, **Autorità portuale**, Provincia e Regione, in cui sono state af-

frontate criticità problematiche e punti di convergenza condivisi da tutti gli attori. Si parla di obiettivi strategici che saranno fatti confluire nel piano strutturale.

Per il comparto di Porta a Mare, ha spiegato il dirigente Paolo Danti, si fa riferimento alla pianificazione attuativa del 2006 che prevedeva 14.758 metri quadri di superfici residenziali, 20 mila per il terziario, il commerciale più le superfici servizio della nautica per un totale di 70.600 metri quadri di superfici concessionati, che poi sono scesi di circa 5 mila metri nel regolamento urbanistico recentemente approvato. Qui l'obiettivo del tavolo è stato quello di arrivare a una riduzione ulteriore delle superfici di vendita, anche tenendo conto dell'accessibilità del luogo e tenendo conto delle previsioni sull'alleggerimento del volume di traffico sul viale Italia.

A ciò si aggiunge il potenziamento delle funzioni di servi-

zio e quelle turistico ricettive (escludendo tipologie con caratteristiche riconducibili a civile abitazione) e il miglioramento della riqualificazione e della accessibilità da terra dei bacini di carenaggio destinati alla cantieristica e alle riparazioni navali rispetto alla viabilità ordinaria.

Per quanto riguarda il comparto della Bellana, invece, al centro della discussione c'è la realizzazione del nuovo approdo: il regolamento urbanistico prevede attualmente la costruzione di un porto per 600 imbarcazioni per la nautica sociale e il diporto, con a terra 400 metri quadri di superficie edificabile a servizio. Il tavolo tecnico ha prodotto l'individuazione di un percorso autorizzatorio del nuovo approdo attraverso idoneo procedimento pubblico che garantisca la concertazione con il Comune in coerenza con gli altri comparti porto-città.

Questo per verificare la so-

stenibilità dell'opera sui quartieri Borgo San Jacopo e Borgo Cappuccini, e l'eventuale rivalutazione dei parcheggi in grado di assorbire il carico urbano. Tradotto: l'idea dell'amministrazione è quella di avanzare la proposta formale di portare avanti il progetto del nuovo porto della Bellana da 1.200 posti avanzata da tempo dai consorzi nautici, come ha ribadito l'assessore Alessandro Aurigi confermato l'intervento del consigliere Edoardo Marchetti (M5s) che aveva dato l'ok al progetto dei circoli, bocciando quello **dell'Autorità portuale**.

«Se il Comune vuole portare avanti la proposta del consorzio nautico faccia una proposta formale - ha concluso Caludio Vanni, intervenuto per **Autorità portuale** - noi siamo d'accordo e se passa l'esame di Soprintendenza e Capitaneria, facciamo un adeguamento tecnico funzionale. Il rischio che si corre però è quello di rimanere impantanati».

ESPRIME/STUDIO BAVIA

» Porta a mare: ridotta la superficie della alla vendita commerciale per potenziare i servizi turistici e ricettivi

L'assessore comunale all'urbanistica Alessandro Aurigi e uno scorcio della Bellana vista dal lungomare cittadino (Pentafoto)



Sopraelevata dal porto al centro

C'è l'ipotesi di collegare la stazione marittima con piazza del Luogo Pio

► LIVORNO

Meno edifici, interconnessione ferroviaria con i passeggeri di traghetti e crociere, possibilità di fruizione allargata delle banchine nel ridisegnare il water front di Livorno, ovvero l'accesso dal mare alla città e viceversa. Con la conclusione del tavolo tecnico tra **Autorità portuale**, Comune, Provincia e Regione, deciso dopo l'approvazione del piano regolatore portuale per smussare gli angoli e le criticità che erano emerse nella parte delle aree strettamente connesse tra porto e città, e cioè Stazio-

ne Marittima, Mediceo Porta a Mare e Bellana, si è riaperto il dibattito.

«La cosa che è emersa fin da subito - ha spiegato in avvio l'assessore Alessandro Aurigi nella precedente commissione - è di procedere a una sottoscrizione conclusiva di accordo condiviso tra tutti gli attori per accorciare i tempi e convogliare le modifiche direttamente nel piano strutturale, in modo che in sede di adozione del piano, queste modifiche possano essere già operative, senza necessità di dover ricorrere a una nuova variante». Tra le proposte, la possibili-

tà di utilizzare i moli dell'Alto Fondale anche per eventi estendendo l'utilizzo alla città in funzione pubblica. Qui **Autorità portuale** ha avanzato una soluzione con "finger" rialzati, pensando a percorsi pedonali sopraelevati.

Poi la valorizzazione della stazione ferroviaria esistente, il suo potenziamento in relazione con la stazione marittima e all'asse con il Luogo Pio (in ottica delocalizzazione Rivellino e alleggerimento delle costruzioni previste sulla piazza), favorendo la connessione pedonale, in modo che i turisti possano uti-

lizzare l'accesso per arrivare in centro. «L'intenzione è eliminare la cesura con via della Cinta esterna - conferma Danti - e l'ipotesi migliore è un sovrappasso o un sottopasso della parte carrabile, così come la valorizzazione pedonale del percorso delle mura, aumentando l'area di rispetto con conseguente diminuzione carreggiata».

Comprese nelle modifiche anche la riduzione delle altezze edificabili previste per evitare di nascondere la Fortezza vecchia, con un'area a verde pubblico che la circonda e lo scavo del fosso lungo le sue mura».

Segretario Autorità Piombino: sembra ci sia un pò di confusione

LIVORNO - Mantenendo, da operatori dell'informazione, l'orecchio teso verso l'agitarsi delle dispute a corollario delle prossime nomine ai vertici delle Autorità portuali di sistema e della così detta "selezione Delrio", ci è ripetutamente capitato di imbatterci in un acceso dibattito sulle funzioni svolte in questi anni dall'Autorità portuale di Piombino dalla dottoressa Paola Mancuso e, in particolare, sul discusso ruolo di segretario generale che alcuni affermano essere ormai da tempo in capo alla dottoressa Macii. Poiché siamo degli inguaribili curiosi (professionalmente), ci siamo presi la briga di controllare, negli atti della

(continua in ultima pagina)

Segretario Autorità

Autorità piombinese, le credenziali della dottoressa Macii per scoprire che, nel curriculum vitae pubblicato sul sito dell'ente, la stessa dichiarava di avere assunto l'incarico di segretaria generale il 27 Agosto 2013, in base ad un decreto del commissario Guerrieri.

Non sarà difficile comprendere come tale informazione abbia potuto generare stupore e sorpresa accrescendo, fra l'altro, i nostri... già considerevoli dubbi, su una vicenda i cui risvolti meriterebbero di essere adeguatamente approfonditi e giuridicamente accertati.

Non siamo professionisti del diritto ma, almeno fino ad oggi, ci risultava che, nella precedente disciplina, il segretario generale dovesse essere nominato dal Comitato portuale su proposta del presidente, non del commissario, come avevamo avuto occasione e modo

di rilevare anche a proposito di Livorno.

Senza scendere nel merito della complessa questione delle compe-

tenze attribuite al Comitato portuale in regime di commissariamento (la prassi delle Authorities è in questo senso, assai atipica, dal momento che, di norma, un commissario accentra su di sé tutte le funzioni) né della possibilità di sostituire il segretario generale, nominato con una procedura pubblicistica con dirigenti assunti in forza di un contratto privatistico, abbiamo chiesto chiarimenti interpellando sul punto l'ex segretaria generale, Paola Mancuso, esperta di Alta Qualificazione dell'Autorità dei Trasporti.

La dottoressa Mancuso, non senza prima averci correttamente informato di aver proposto anche il proprio nominativo all'attenzione del ministro, ci ha spiegato che, allo scadere del suo incarico di segretaria, alcune delle competenze

della segreteria generale furono ripartite fra i tre dirigenti dell'Autorità portuale, e, pertanto - ha precisato testualmente - fatti salvi i possibili effetti di una tale dichiarazione in eventuali contesti di selezione, è da considerare quantomeno improprio l'utilizzo della formula "incarico di segretario generale" e richiamare l'articolo 10 che compare nella precedente versione della legge 84/94. Ciò sopra tutto in considerazione della responsabilità che si viene ad assumere nell'ambito di una dichiarazione autentica delle proprie competenze, specialmente se all'interno dell'ente si è titolari di un ruolo che dovrebbe scongiurare tali... "leggerezze".

C'è, o almeno così sembra, nei fatti sopra narrati, un po' di confusione, ma occorre tener duro e cercare di non perdere l'orientamento perché la governance dell'Autorità portuale del Tirreno è appena all'inizio e, se piove di quel che tuona, non mancheranno certamente altre sorprese.

Civitavecchia: Al via il nuovo Cruise Terminal

Civitavecchia, 10 ottobre 2016 – La **Roma Cruise Terminal**, la società che gestisce il traffico crocieristico nel porto di Civitavecchia, ha reso noto che è stato siglato l'accordo con il consorzio di imprese Itinera/Zambonini per la costruzione del nuovo terminal crociere. I lavori dovrebbero partire a novembre 2016 e si prevede che termineranno nel 2018.

La nuova costruzione sorgerà al molo 12 Bis ed avrà un'estensione di 10.000 mq per ospitare un flusso di 4.500 passeggeri. Il piano terra ospiterà i controlli di sicurezza su bagagli e passeggeri. Al primo piano verranno posizionate 60 postazioni per il check-in, una sala VIP con postazioni check-in dedicate, un bar, un ristorante ed una sala d'attesa con numerosi posti a sedere. Gli uffici destinati all'utenza saranno distribuiti al piano terra e al primo piano. Una passerella di circa 200 metri servirà l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri.

APPROVATO IL PROGETTO

Civitavecchia, via libera al nuovo cruise Terminal

La Roma Cruise Terminal ha annunciato che è stato firmato l'accordo con il consorzio Itinera/ Zambonini per la costruzione del nuovo terminal crociere nel porto di Civitavecchia. I lavori inizieranno nel mese di novembre. Si stima che il nuovo edificio di 10.000 mq verrà completato nel 2018. Il piano terra ospiterà l'area dedicata ai controlli di sicurezza su bagagli e passeggeri nonché la sala bagagli. Al primo piano verranno posizionate 60 postazioni per il check-in, una sala VIP con postazioni check-in dedicate, un bar, un ristorante ed una sala d'attesa con numerosi posti a sedere. Gli uffici destinati all'utenza verranno ubicati sia al piano terra che al primo piano. Due finger ed una passerella di 200 metri agevoleranno l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri. Il finger servirà inoltre a tenere separati e salvaguardare i passeggeri dal flusso veicolare presente in banchina. John Porcetti, Direttore Generale della Roma Cruise Terminal, ha dichiarato: «Non vediamo l'ora di dare inizio alla costruzione del nuovo terminal crociere che contribuirà ulteriormente a consolidare il ruolo primario di Civitavecchia, porto di Roma all'avanguardia nel comparto crocieristico».

Il terminal, progettato dallo Studio Vicini di Genova, si propone di ottimizzare le operazioni di transito e turnaround nel porto di Civitavecchia. Per questo motivo, nel corso della fase di progettazione, è stato chiesto alle compagnie di crociera di presentare suggerimenti e proposte. Tali proposte sono state successivamente inserite nel progetto esecutivo del terminal.

Al costo di venti milioni di euro, il nuovo terminal crociere della Roma Cruise Terminal sarà uno dei più grandi d'Europa.

Costa Crociere

In occasione del mese della prevenzione del tumore al seno, Costa Crociere annuncia l'inizio di una serie di attività di sensibilizzazione, che si svolgeranno a partire dal 10 ottobre, sino alla fine del mese, sulle navi della sua flotta presenti nel Mediterraneo. Le iniziative sosterranno il progetto "Pink is Good" della Fondazione Umberto Veronesi, da sempre impegnata nella lotta contro questa patologia. Grazie all'attività di raccolta fondi promossa da Costa, gli ospiti in crociera potranno contribuire attivamente al finanziamento di una borsa di ricerca da destinare a una giovane e meritevole ricercatrice italiana.

Il Secolo XIX

DISEGNATO DALLO STUDIO GENOVESE VICINI

Civitavecchia, via libera al nuovo terminal crociere da 20 milioni

GENOVA. Roma Cruise Terminal ha firmato l'accordo con il consorzio Itinera/Zambonini per la costruzione del nuovo terminal crociere nel porto di Civitavecchia. I lavori inizieranno nel mese di novembre. «Si stima che il nuovo edificio di 10.000 mq verrà completato nel 2018. Il piano terra ospiterà l'area dedicata ai controlli di sicurezza su bagagli e passeggeri nonché la sala bagagli. Al primo piano verranno posizionate 60 postazioni per il check-in, una sala Vip con postazioni check-in dedicate, un bar, un ristorante ed una sala d'attesa con numerosi posti a sedere. Gli uffici destinati all'utenza verranno ubicati sia al piano terra che al primo piano» fa sapere la società in una nota. Due finger ed una passerella di 200 metri agevoleranno



Nave in porto a Civitavecchia

l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri. Il finger servirà inoltre a tenere separati e salvaguardare i passeggeri dal flusso veicolare presente in banchina. Il terminal, progettato dallo studio Vicini di Genova, si propone di ottimizzare le operazioni di transito e turnaround nel porto di Civitavecchia. La nuova infrastruttura costerà 20 milioni di euro.

APPALTO DA 51 MILIONI

Napoli, la Ue apre il procedimento sui bacini

NAPOLI. Con decisione pubblicata sulla Gazzetta europea questa settimana, la Commissione Europea ha avviato verso l'Italia un procedimento, richiedendo chiarimenti su oltre 51 milioni di euro concessi per rinnovare e ristrutturare i bacini del porto di Napoli. La Commissione ha contestato all'Italia che i lavori fatti si configurano come aiuti di Stato, provocando un ingiusto vantaggio alla CaMed-Cantieri del Mediterraneo, azienda responsabile della riparazione e degli interventi nello scalo marittimo.

MEGA FAVORITO SULLA BERGANTINO

Porto di Bari due pugliesi nell'elenco dei candidati

● **BARÌ.** Un listone di 36 nomi idonei per la nomina a presidente delle nuove Autorità di sistema. È da questo elenco che dovrebbe essere scelto anche il nuovo numero uno dell'Autorità dell'Adriatico, quella che accorpa i porti di Bari e Brindisi.

L'elenco sarà sottoposto nei prossimi giorni alla Regione da parte del ministero delle Infrastrutture, che deve ottenere la cosiddetta intesa. In pratica, il ministro Graziano Delrio potrebbe lasciare l'ultima parola a Michele Emiliano permettendogli di pescare a sua discrezione dall'elenco. Un elenco in cui, peraltro, figurano soltanto tre pugliesi. Uno è Sergio Prete, già designato per la conferma all'Autorità di Taranto. Gli altri due sono Mario Mega, attuale segretario generale dell'Autorità di Bari, e la professoressa universitaria barese Angela Bergantino.

Le candidature presentate quest'estate al ministero per la nomina nelle Autorità di sistema erano 334. L'istruttoria effettuata nelle scorse settimane ha ovviamente assottigliato il lotto dei pretendenti, tra i quali figurano buona parte dei presidenti uscenti delle Autorità del Centro-nord ma anche qualche politico (ad esempio Massimo Deiana, assessore regionale ai Trasporti della Sardegna). Il ministro Delrio sembrerebbe però intenzionato a scegliere insieme alle Regioni, e per questo è molto probabile che ciascuno guardi in casa propria. Mega, che gode di buone referenze dalle strutture tecniche del ministero, è «sponsorizzato» dal presidente uscente dell'Autorità di Bari, Francesco Mariani. Bergantino in passato si è occupata, tra l'altro, dello studio che è alla base dei contributi erogati dalla Regione alla compagnia low-cost Ryanair. [m.s.]

Incidente al Cantiere Navale di Palermo, spunta un video della gru precipitata al suolo

A dieci giorni dall'episodio circolano le immagini filmate con un telefonino. Fincantieri: "Misure di sicurezza rispettate, nessun rischio per il personale"

Il video, ripreso con un telefonino, ha iniziato a girare da poche ore e ritrae l'incidente avvenuto nel tardo pomeriggio del 26 settembre al cantiere navale di Palermo. All'interno del bacino da 400 tonnellate sono in corso i lavori sulla nave da crociera Royal Princess. Una gru semovente pesante circa 60 tonnellate viene imbragata e sollevata da una gru fissa per essere spostata in un altro punto del cantiere. Ma durante la manovra si stacca una delle braghe e il pesante mezzo precipita al suolo in un punto nel quale, per normali misure di sicurezza, non c'era nessuno. Palermo, il video della gru caduta ai Cantieri navali il 26 settembre.

TURISMO

Crociere ecco come intercettare il flusso nel sud-est

PIERANGELA CANNONE CATANIA. Catania le prova tutte per lanciare il proprio scalo portuale nei grandi circuiti crocieristici dei tour operator nazionali e internazionali. E lo strumento per raggiungere l'obiettivo è "Fam Trip", il "viaggio di familiarizzazione" delle bellezze della Sicilia orientale, destinato ai rappresentanti delle compagnie di crociera coinvolti nella pianificazione degli itinerari e nell'organizzazione dell'offerta escursionistica a terra, nonché ai rappresentanti della Compagnia armatrici in Italia e ai tour operator.

Nello specifico l'iniziativa organizzata da Catania Cruise Terminal (la società che gestisce il terminal crociere nel porto di Catania, il cui amministratore delegato è Antonio Di Monte), si presenta come un patto tra il Comune di Catania, l'Autorità portuale ed i sindaci di Nicolosi, Noto e Piazza Armerina. Parola d'ordine, quindi, sinergia. Tra uomini, compagnie ed istituzioni.

L'obiettivo del "Fam Trip" è, infatti, quello di proporre ai decision maker delle compagnie di crociera nuove escursioni, differenti da quelle tradizionalmente gettonate, facendo loro scoprire la Sicilia nascosta, ricca di fascino e

attraente inespresa. Oggi, dunque, comincia il tour che partirà da Catania, proseguirà per Piazza Armerina e Noto, e si concluderà venerdì a Nicolosi, alle porte dell'Etna.

Gli ospiti saranno accompagnati alla scoperta dei tesori siciliani dai primi cittadini dei comuni coinvolti che, per l'occasione, indosseranno le vesti di anfitrioni.

«Questo progetto nasce da un accordo di marketing e promozione tra Catania Cruise Terminal, comune di Catania e Autorità portuale - spiega il vice sindaco etneo, Mario Consoli -. Il territorio va promosso e le città di Nicolosi, Noto e Piazza Armerina sono mete turistiche molto importanti.

Anzi, si presentano simbolicamente come scrigni rimasti chiusi per troppo tempo. Occorre fare sistema per rendere l'Isola fruibile ad un numero sempre crescente di turisti». "Fam Trip", quindi, è una scommessa condivisa da più fronti. Per il porto di Catania è «un momento di apertura alla città, nonché uno sforzo di positività», così come annunciato dal commissario straordinario dell'Autorità portuale, Nunzio Martello.

Per i comuni coinvolti, invece, è «la promessa di una grande collaborazione e un importante scambio culturale per accendere i riflettori anche sulle nostre ricchezze», dicono i sindaci di Nicolosi, Noto e Piazza Armerina, rispettivamente Antonino Borzi, Corrado Bonfanti e Filippo Miroddi. Non resta che attendere, quindi, il responso dei decisori che, fino a venerdì, "familiarizzeranno" con le bellezze e le tradizioni enogastronomiche della porzione orientale del made in Sicily, quella a vocazione universale. Ma dal gusto prettamente locale.

PIERANGELA CANNONE

PIAZZA ARMERINA. Partnership tra Catania Cruise Terminal, il Comune e l' Autorità Portuale Arrivano anche i crocieristi

Miroddi: «Un progetto ambizioso che ci vede pronti a partire»

PIAZZA ARMERINA. I turisti delle grandi navi da crociera che attraccano al porto di Catania potranno visitare le tante bellezze nascoste nell'entroterra siciliano a partire dal pregiato centro storico di Piazza Armerina che molto spesso in questi anni è rimasto ingiustamente in secondo piano rispetto alla ben più nota Villa romana del Casale. Ieri a Catania si è svolta la conferenza stampa di presentazione del progetto che permetterà tale collegamento e che nasce dalla partnership tra Catania Cruise Terminal (la società che gestisce il terminal crociere nel porto di Catania), con i Comuni di Catania, Nicolosi, Noto, Piazza Armerina e con l' Autorità Portuale catanese. Alla conferenza stampa hanno partecipato il vicesindaco di Catania Marco Consoli, il sindaco di Piazza Armerina Filippo Miroddi, il sindaco di Noto Corrado Bonfanti, il sindaco di Nicolosi Nino Borzi, il comandante della Direzione marittima della Sicilia Orientale e del Porto di Catania, il contrammiraglio Nunzio Martello. Presente Anna Rita Secchi responsabile marketing del Catania Cruise Terminal e anche di quello di Cagliari e Rosalba Scarrone la più seguita cruise blogger italiana.

«Avevo promesso al sindaco Miroddi durante un incontro a Barumini che avremmo coinvolto Piazza Armerina in un possibile progetto di collegamento della sua città ai grandi flussi turistici delle crociere. Oggi questa promessa inizia a concretizzarsi» dice Anna Rita Secchi. Il sindaco Miroddi, che, negli scorsi giorni, ha provveduto a far realizzare a Piazza il percorso pedonale delle principali vie del centro storico, elemento imprescindibile per aderire al progetto e accogliere i turisti in modo adeguato, durante la conferenza ha detto: «Un progetto ambizioso che ci vede protagonisti, è importante evitare campanilismi, le miopie che negli anni passati hanno compromesso il turismo siciliano, le cifre purtroppo sono brutte per la nostra Sicilia dobbiamo puntare alla risalita tutti insieme. Condivido questa progettualità ambiziosa e che vede Piazza pronta a partire, il motore è già avviato, abbiamo iniziato la pedonalizzazione delle principali vie del centro storico, non vi nascondo che abbiamo subito le solite critiche da parte della non politica. Mi fa piacere la partnership con Catania, Nicolosi e Noto, rappresentiamo quella sicilianità di cui dobbiamo essere orgogliosi. Ad un' ora di strada con i pullman partendo dal porto di Catania si potranno ammirare le meraviglie della Sicilia interna, non ultima la Villa romana del Casale sito Unesco. La Sicilia è la Regione più ricca di siti Unesco, ciò deve servire da volano per l' attrazione turistica. Mai una partnership come questa è stata così ghiotta per poter consentire lo sviluppo turistico non solo dei nostri territori ma di tutta la Regione».

Avviato il Fam Trip che vedrà il tour dei rappresentanti e degli agenti generali delle compagnie di crociera ospiti nei 4 Comuni per scoprire la "Sicilia nascosta", ricca di fascino e attrattiva. Il tour di scoperta farà tappa a Piazza Armerina domani.

MARTA FURNARI.

A GENOVA IL 21 NOVEMBRE. ISCRIZIONI APERTE



La nuova portualità italiana al centro del Forum "Intermodal and Shipping Transport"

Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma la terza edizione del Forum "Intermodal and Shipping Transport", in agenda il 21 novembre prossimo a Genova (Palazzo San Giorgio).

La partecipazione all'evento, organizzato da The MediTelegraph e Il Secolo XIX, è gratuita previa registrazione obbligatoria.

Il Forum si svilupperà in due sessioni: la prima, alla quale saranno invitati i protagonisti del nuovo corso della portualità (presidenti delle **Autorità**

e rappresentanti del governo), sarà riservata al funzionamento dei porti e alle novità in materia normativa e finanziaria. La seconda vedrà invece protagonisti gli operatori privati e avrà come focus il ruolo degli scali italiani nel panorama mondiale, con particolare attenzione a regolamenti internazionali e cybersecurity. Alle precedenti edizioni del Forum hanno partecipato più di 700 addetti ai lavori.

Nel prossimi giorni sarà disponibile l'agenda definitiva. Per informazioni e iscrizioni è possibile rivolgersi a forum@themeditelegraph.com, telefono 0105388243.

Libano: riprendono i lavori per l'ampliamento del Porto di Tripoli



- Il Ministero dei Lavori pubblici e dei Trasporti (MoPWT) del Libano ha avviato la seconda parte della seconda fase dell'estensione del Porto di Tripoli, nel Libano Nord.

Secondo quanto riporta l'ICE, la seconda fase prevede il restauro dell'intera infrastruttura del porto e l'espansione dell'area di stoccaggio dei container da 24mila metri quadrati a 70mila, al costo di 8 milioni di dollari circa.

Il contraente è la ditta locale Mouawad Edde, che era già stato incaricato dell'esecuzione della parte iniziale della seconda fase. La costruzione è finanziata dall'Autorità Portuale. Il Consiglio per lo Sviluppo e la Ricostruzione (CDR) supervisionerà l'attuazione.

Il MoPWT è in trattativa con la Banca di Sviluppo Islamica e con la Banca Mondiale per finanziare le parti restanti della seconda fase, che avrà un costo di 41 milioni di dollari. Secondo Ahmad Tamer, direttore generale del Porto, alla fine della seconda fase il Porto sarà collegato all'infrastruttura circostante, comprese stazioni, strade e ponti. [7dc]