



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraoh, Il Secolo XIX, Gazzetta Marittima, Milano Finanza, Quotidiano di Puglia, Brindisi Report, Gazzetta del Sud, Zoom Sud, Strill, Il Dispaccio, Corriere della Calabria, Cronache del Garantista, Il Quotidiano della Calabria, CalNews.it)

Dai Porti:

Trieste:

- “...Porto polivalente: recupero quasi completo dei TEU...”
(La Gazzetta Marittima)
- “...Punto franco Trieste...” (The Medi Telegraph, Ansa)
- “...Le torri di New York nascono a Monfalcone...”
(The Medi Telegraph)

Genova:

- “...Più traghetti e crociere...” (La Gazzetta Marittima)
- “...Trantisi veloci...” (La Gazzetta Marittima)
- “...Irisl, genova guida il ritorno delle navi iraniane in Italia...”
(Il Secolo XIX)

La Spezia:

- “...Attracco sul Molo Italia...” (La Nazione)
- “...Arsenale Spezia, 30mln nei prossimi 3 anni...”
(The Medi Telegraph)
- “...Capi d’alta moda “a ruba” nei container...” (The Medi Telegraph)

Livorno:

- “...Toscana alla prova del porto...” (Corriere Imprese)
- “...Per Livorno bando da 500mln...” (Il Sole 24 Ore)

Civitavecchia:

- “...Piano 500mln per container...” (Affari & Finanza)

Salerno:

- “...Renzi inaugurerà la Marittima...” (The Medi Telegraph)



Cagliari:

"...4000 turisti con la Epic..." (Ansa)

Messina:

"..."In ballo principi di democrazia e diritti negati"..."

(Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

"...Ferrari nuovo direttore generale terminal Messina..." (Ansa)

Augusta:

"...Appello Assoporto..." (Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Logistica** (La Gazzetta Marittima, Il Sole 24 Ore, Giornale di Sicilia)
- **Crociere** (Affari Italiani)
- **Appalti** (Italia Oggi, Il Sole 24 Ore)

Altre notizie di Shipping e Logistica

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter — Release

Lloyd's List



Riforma dei porti, ultimi ritocchi prima della presentazione

Genova - Sono numerosi gli aggiustamenti, sia a livello locale che di ministero, portati avanti sotto il cono d'ombra in cui è caduta la bozza del decreto.

Genova - Saltato il primo appuntamento in consiglio dei ministri, il pacchetto Madia che dovrebbe contenere anche la riforma della governance portuale slitta a venerdì 22 gennaio, data ipotizzata **dallo stesso premier Matteo Renzi**.

Sono tuttavia numerosi gli aggiustamenti, sia a livello locale che di ministero, portati avanti sotto il cono d'ombra in cui è caduta la bozza del decreto, indebolita alla fine dello scorso anno dalla sentenza della Corte costituzionale che impone il confronto in Conferenza Stato-Regioni sull'intero Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, cioè il maxi-disegno **da cui dovrebbe discendere l'intero impianto delle riforme di settore ideato dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio**.

Sulle banchine (terminalisti, sindacati ma anche Authority) alle prese con le prospettive di calo dei traffici del 2016, l'urgenza di riformare la parte collegata al lavoro, la crisi dei porti di trasbordo al Sud, allargano le braccia: quello che sarà, sarà. Man mano la riforma si slitta, il tema perde di interesse. **Il governo è riuscito a tenere il punto sulla nomina governativa del presidente delle nuove Autorità portuali di sistema, ma con il parere delle Regioni**.

La presidenza dell'Authority di sistema dovrebbe essere riportata a quattro anni, considerato troppo corto il periodo di tre (che modificava il precedente periodo di quattro). Il governo invece sta cominciando a cedere sull'impianto degli accorpamenti: **le Authority di sistema saranno infatti 15 e non più 14**.

- segue

Rispetto alle bozze precedenti infatti la norma contiene anche la presenza del porto di Taranto, in un primo tempo accorpato in un'unica grande Authority regionale pugliese. Un episodio che ha fatto rialzare la testa a Brindisi, che a conti fatti rimarrebbe l'unico scalo della Puglia privato obtorto collo della sua Autorità portuale e degradato a semplice Direzione. Brindisi dovrebbe essere portata sotto l'ombrello di Bari insieme a Manfredonia (l'esistenza della cui Authority è in bilico da anni) mentre Taranto - che con traffici pari a zero, è il porto italiano che oggi versa nella crisi più acuta, essendo venuta meno la sua natura di scalo di trasbordo - **avrà una un'Authority autonoma, e la recente conferma di Sergio Prete a commissario per altri sei mesi suggerisce già il nome di un papabile per la futura presidenza.** Una presidenza che del resto avrà ampi poteri, e il cui board sarà costituito da un membro della Regione (o delle Regioni), uno designato dal sindaco della città metropolitana, uno dal sindaco della città ex sede di Authority, un rappresentante della Capitaneria.

Il confronto tra il potere governativo espresso dal board e i rappresentanti di imprese e lavoratori potrà essere condotto nella sede consultiva dei tavoli di partenariato (presidente e comandante del porto, associazioni datoriali e sindacali). Per mitigare i malumori (oltre a quelli di Brindisi, anche Salerno e Savona, perché gli altri accorpamenti o sono stati anticipati a livello locale o sono stati accettati con discreto buon grado) **fonti romane raccontano che le Direzioni di sistema portuale (in pratica, le Authority accorpate), avranno anch'esse un loro tavolo di partenariato locale.**

PREVISTO UN TAVOLO DI CONFRONTO LAVORATORI -IMPRESE NEGLI SCALI ACCORPATI

Riforma dei porti, ultimi ritocchi

Il mandato torna a 4 anni. Taranto separata da Bari, Brindisi in rivolta: «E noi?»

GENOVA. Saltato il primo appuntamento in consiglio dei ministri, il pacchetto Madia che dovrebbe contenere anche la riforma della governance portuale slitta a venerdì 22 gennaio, data ipotizzata dallo stesso premier Matteo Renzi.

Sono tuttavia numerosi gli aggiustamenti, sia a livello locale che di ministero, portati avanti sotto il cono d'ombra in cui è caduta la bozza del decreto, indebolita alla fine dello scorso anno dalla sentenza della Corte costituzionale che impone il confronto in Conferenza Stato - Regioni sull'intero Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, cioè il maxi-disegno da cui dovrebbe discendere l'intero impianto delle riforme di settore ideato dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.

Sulle banchine (terminalisti, sindacati ma anche Authority) alle prese con le prospettive di calo dei traffici del 2016, l'urgenza di riformare la parte collegata al lavoro, la crisi dei porti di trasbordo al Sud, allargano le braccia: quello che sarà, sarà. Man mano la riforma si slitta, il tema perde di interesse. Il governo è riuscito a tenere il punto sulla nomina governativa del presidente delle nuove **Autorità portuali** di sistema, ma con il parere delle Regioni.

La presidenza dell'**Autorità** di sistema dovrebbe essere riportata a quattro anni, considerato troppo corto il periodo di tre (che modificava il precedente periodo di quattro). Il governo invece sta cominciando a cedere sull'impianto degli accorpamenti: le Authority di sistema saranno infatti 15 e non più 14.

Rispetto alle bozze precedenti infatti la norma contiene anche la presenza del porto di Taranto, in un primo tempo accorpato in un'unica grande do - avrà una un' Authority autonoma, e la recente conferma di Sergio Prete a commissario per altri sei mesi suggerisce già il nome di un papabile per la futura presidenza. Una presidenza che del resto avrà ampi poteri, e il cui board sarà costituito da un membro della Regione (o delle Regioni), uno designato dal sindaco della città metropolitana, uno dal sindaco della città ex sede di Authority, un rappresentante della Capitaneria. Il confronto tra il potere governativo espresso dal board e i rappresentanti di imprese e lavoratori potrà essere condotto nella sede consultiva dei tavoli di partenariato (presidente e comandante del porto, associazioni datoriali e sindacali). Per mitigare i malumori (oltre a quelli di Brindisi, anche Salerno e Savona, perché gli altri accorpamenti o sono stati anticipati a livello locale o sono stati accettati con discreto buon grado) fonti romane raccontano che le Direzioni di sistema portuale (in pratica, le Authority accorpate), avranno anch'esse un loro tavolo di partenariato locale.

12 | Cronaca | 12 gennaio 2015

Riforma dei porti, ultimi ritocchi

Il mandato torna a 4 anni. Taranto separata da Bari, Brindisi in rivolta: «E noi?»



In attesa di una riforma, i porti italiani sono in crisi. Il governo ha tentato di riformare la governance portuale, ma la sentenza della Corte costituzionale ha indebolito il pacchetto. Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ha tentato di tenere il punto sulla nomina governativa del presidente delle nuove Authority portuali di sistema, ma con il parere delle Regioni.

Massa, tuttofare per caso

«La vita a bordo? La settimana più felice della mia vita»

Da sinistra alla destra: il comandante e il capitano della nave. In alto: la nave in navigazione.



Il comandante della nave, a sinistra, e il capitano, a destra. In alto: la nave in navigazione.

Sulla riforma: It's a long way to Tipperary

ROMA Qualcuno la chiama già la riformina. Comunque stia andando, l'approvazione che dovrebbe essere arrivata ieri al consiglio dei ministri dei dieci decreti urgenti presentati dal ministro Marianna Madia ha dato un primo colpo di spugna se il tema non è stato rinvio, come qualcuno all'immediata vigilia temeva alla pleora delle Autorità portuali così come sono articolate. Il balletto delle cifre sembra concluso: da 24 che erano passeranno a 15, una di più di quanto aveva promesso il ministro Delrio (l'integrazione tra Bari e Taranto è stata annullata, entrambi gli scali sono stati riconosciuti core port e rimangono sovrani). Non sappiamo ancora se all'ultimo momento c'è stato ancora qualche altro colpo di coda, ma una cosa è certa: se la riforma della 84/94 si dovesse fermare a quanto approvato ieri in sede di decreti Madia, avrebbero ragione quelli che parlano di riformina. Il ministro Madia ha portato avanti un boccone enorme, la riforma dell'intera pubblica amministrazione, e in questo quadro la legge 84/94 appare solo un fucello. Il grosso, la polpa, anche per questa legge, deve ancora venire. E sul grosso incombe anche la sentenza della Consulta che impone il confronto Stato-Regioni; tale che per alcuni costituzionalisti potrebbe arrivare a rimettere in discussione per via traversa anche lo stesso numero delle Autorità. Una cosa è certa: sulla governance, ovvero sulla nomina dei presidenti e tutto quello che ne segue, le Regioni avranno il diritto-dovere di dire la loro: ed è facile capire che non sarà un ballo a Corte. Comunque sia, le 15 Autorità portuali che escono dal decreto attuativo Madia sono all'inizio di un iter legislativo che non si risolverà certo in poche settimane. Il decreto insieme agli altri, tra i quali quello molto articolato sulla riforma delle Camere di Commercio dovrà andare al Consiglio di Stato, che ha 45 giorni di tempo per l'esame e il suo (eventuale) nulla osta. E' prevedibile che si vada a fine febbraio. Successivamente toccherà alle commissioni parlamentari della Camera e del Senato, i cui pareri sono obbligatori anche se solo consultivi. Difficile pensare che dalle commissioni dove le minoranze stanno già affilando le armi: e dove anche le lobby non hanno mai lesinato di difendere le loro posizioni non arrivino richieste di modifica: il che farebbe scattare almeno un altro mese di rinvii. Poi si entrerà nel vivo dell'attuazione dei provvedimenti Madia sulla governance: il che richiederà probabilmente qualche ulteriore mese. E' prevedibile quindi che l'alto numero di porti commissariati continuerà ad esserlo almeno fino a metà anno. In attesa di capire che cosa uscirà dal resto del progetto di riforma Delrio quello che non facendo parte della riforma della pubblica amministrazione richiederà decreti appositi anche nel confronto tra il governo centrale e i governi regionali, alcuni dei quali decisi a difendere le proprie prerogative sui distretti logistici, sulle concessioni, e su svariati temi intorno ai quali c'è già un discreto dibattito perché non tutti coincidono con le indicazioni che arrivano, per la portualità e la logistica, dall'Unione Europea. Insomma, come cantavano a inizio del secolo scorso i soldati inglesi mandati come carne da macello nella prima guerra mondiale, It's a long, long way to Tipperary. C'è ancora tanta, tanta strada da fare. Antonio Fulvi



Venerdì il decreto attuativo SARÀ DISCUSSO al Cdm

Due sole autorità, ecco la riforma dei porti

La riforma delle **Autorità Portuali** italiane sembra essere in dirittura d'arrivo. Il 22 gennaio il decreto attuativo sarà portato in Consiglio dei ministri per l'approvazione. Due le nuove authority nell'Isola: quella del Mare di Sicilia Occidentale comprendente **Palermo**, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani e quella del Mare di Sicilia Orientale con Catania e Augusta. Se non ci saranno cambiamenti dell'ultimo minuto, l'ente che gestiva i porti di Messina, Tremestieri e Milazzo confluirà nell'Authority del Mare Tirreno Meridionale, che gestirà anche Gioia Tauro, i due di Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia e Reggio Calabria, diventando così il più grande hub d'Italia. Curiosità degli accorpamenti: nell'Authority del Mare Tirreno Meridionale rientrano anche i porti di Messina, Tremestieri, Crotona e Corigliano Calabro, che in realtà si affacciano sullo Ionio. Intanto, rispetto all'accorpamento dei porti messinesi con quelli calabresi si registrano i primi commenti. «Come LabDem abbiamo sempre sostenuto questa linea», commenta il responsabile provinciale Peppe Fera, «e adesso i fatti ci danno ragione».

Mettere a sistema questi porti darà un impulso notevole all'economia. Lo sviluppo intermodale delle attività portuali a Gioia Tauro sarà la grande occasione per riassegnare all'area quella funzione di organizzazione e controllo dei traffici navali lungo lo Stretto, che è stata la ragion d'essere di Messina e, in subordine, di Reggio Calabria». «L'area vasta dello Stretto è fondamentale per il rilancio dell'economia», aggiunge Francesco Barbalace, coordinatore LabDem Sicilia. «Tra porti, aeroporti e porzioni di autostrada rimodernate, mette insieme un sistema infrastrutturale importante e consente di pretendere molto altro, come un sistema ferroviario che parta da Gioia Tauro per trasportare merci nel resto d'Italia e in Europa». «La proposta del governo di realizzare la più grande autorità portuale del Mezzogiorno che veda insieme la Sicilia e la Calabria grazie all'accorpamento delle due port-authority siciliana e calabrese è positiva e importante», commenta invece Gianpiero D'Alia, presidente nazionale Udc. L'Authority del Mar Tirreno meridionale è strategicamente importante per le due regioni ma anche per tutto il Mezzogiorno». Bocciatura nella invece dal parlamentare 5 Stelle Francesco D'Uva. «È paradossale che si utilizzi la tecnica del gioco al ribasso per far apparire scelte sbagliate come giuste», dichiara. «Per Messina è andata così: prima è giunta la minaccia di abolire totalmente l'Authority Portuale, poi di accorparla, infine

il nome Messina è ritornato, ma solo sulla carta. E adesso dovremmo quasi esultare. Eppure l'alternativa c'era ed era quella che abbiamo urlato per mesi: istituire un'Authority Portuale dello Stretto. Avevamo chiesto che si valorizzassero peculiarità uniche della città e dello Stretto, insieme a una gestione coerente delle risorse, così come avviene in qualsiasi regione d'Italia. E invece cosa è successo? Quello che, in Sicilia, avviene sempre: perdere occasioni, accorpate e tagliare il più possibile senza curarsi se il risultato è una accozzaglia di competenze e peculiarità che dovrebbero rimanere ben distinte». (riproduzione riservata)



IN PRILEGI

Bilancio con il trucco
Incendio i responsabili? L'esercizio provvisorio non poteva essere approvato
La denuncia della minaccia per trucidare l'autonomia regionale

di **Francesco**
U
l'11 maggio il bilancio consuntivo della Regione Siciliana, approvato dal Consiglio regionale, è stato approvato con un voto di 32 contro 17. Il bilancio consuntivo della Regione Siciliana, approvato dal Consiglio regionale, è stato approvato con un voto di 32 contro 17. Il bilancio consuntivo della Regione Siciliana, approvato dal Consiglio regionale, è stato approvato con un voto di 32 contro 17.

Due sole autorità, ecco la riforma dei porti
di **Francesco**
L'ultimo anno è stato un anno di grandi cambiamenti per il Mezzogiorno. La riforma dei porti è stata una delle iniziative più importanti. La riforma dei porti è stata una delle iniziative più importanti.

IN PRILEGI

IN PRILEGI

IN PRILEGI

IL CRITERIO

I "core ports" sono il faro da seguire

Per la valutazione dello schema delle nuove autorità di sistema, ex autorità portuali, si valuta un criterio oggettivo. Si tratta del Regolamento dell'Unione europea 1315/2013 che istituisce la nuova mappa delle Reti Transeuropee di trasporto (Reti TEN-T).

Per l'Italia, il Regolamento indica 14 "core ports". I porti principali sono: Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Palermo, Cagliari, Augusta. Ebbene, tra i criteri definiti dalla Commissione dell'Unione europea, uno in particolare affermava la necessità di registrare un traffico complessivo (prendendo a base la media del triennio più recente dei dati Euro stat) maggiore dell'1% del totale Ue attraverso "una formula di interpolazione che prevede la somma della movimentazione di infuse liquide e solide più merci varie e il successivo confronto con i valori medi di riferimento".

Soglia di traffico che non tutti i 14 porti superavano e per questo furono aggiunti altri criteri per inglobare Napoli, Palermo, Ancona e Bari. Più semplice ancora fare riferimento ai numeri. Nella classifica nazionale che comprende il triennio di riferimento 2011/2013, Genova la fa da padrone con un quoziente di 2,38. Subito dopo ci sono Trieste (2,18), Cagliari (1,88), Gioia Tauro (1,87) e al quinto posto Taranto con 1,72 frutto della somma del quoziente rinfuse 1,04 e merci varie 0,68. Bari risulta addirittura all'ultimo posto con 0,28 di quoziente finale.

Nella nuova designazione si aggiungono allo schema dei "core" Civitavecchia e Catania mentre esce Augusta.

The collage includes several articles and images related to port infrastructure and the 'core ports' classification. Key elements include:

- Top Left:** A small article titled "Nuova delfina in arrivo" (New dolphin arriving) with a photo of a dolphin.
- Top Center:** A large article titled "Taranto" with a photo of a port terminal and a ship.
- Top Right:** A small article titled "Ecco le metropolitane svedesi città capofila del futuro svedese" (Here are the Swedish metropolitan areas leading the future of Sweden).
- Middle Left:** A large article titled "Doppia autorità in Puglia" (Double authority in Puglia) with a photo of a port terminal. The sub-headline reads "Centrali lo schema della Autorità Delta, contenuto nel decreto Mada in approvazione".
- Middle Right:** A small article titled "Il strategia di crescita approvata il 22 gennaio" (The growth strategy approved on January 22nd).
- Bottom Left:** A large article titled "I 'core ports' sono il faro da seguire" (The 'core ports' are the lighthouse to follow) with a photo of a port terminal. The sub-headline reads "Per l'Individuatore degli accorpamenti legge le ed. 119-1".
- Bottom Right:** A small article titled "Emissione Occasionale" (Occasional Emission) with a photo of a person.

LA MAPPA

Ecco le magnifiche quindici città capofila del futuro schema

In dirittura d'arrivo il decreto che concretizza il taglio delle **autorità portuali**, portandole da 24 a 15.

Almeno questo è il nuovo schema riportato dall'agenzia Public Policy.

Le **autorità di sistema** a questo punto avrebbero come capofila: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Gioia Tauro, Cagliari, Palermo, Catania, Bari, Taranto, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

Taranto e Trieste resterebbero da sole mentre le altre accorperebbero più porti.

Le prossime idee
Nuova riforma portuale
Questa volta con ventotto
e nove a fianco questa

Taranto

Ecco le magnifiche quindici città capofila del futuro schema

Definito lo schema della Autorità Dogana, contenuto nel decreto Madia in approvazione

Doppia autorità in Puglia

Il consiglio dei ministri approverà il 22 gennaio

Taranto e Bari le due deputate
Una grande via con i Carso

I "core ports" sono il faro da seguire

Forse non è il momento
per il porto di Taranto

Forse non è il momento
per il porto di Taranto

Intervento/ "L' Autorità unica di sistema è la scelta giusta per la Puglia"

Politica / Brindisi Intervento/ "L' Autorità unica di sistema è la scelta giusta per la Puglia" Il senatore Salvatore Tomaselli (Pd) interviene sulla riforma della portualità voluta dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio, che prevede la riduzione del numero delle Authority e la creazione delle Autorità portuali di sistema con assetto organizzativo e compiti ridisegnati rispetto all' attuale modello Redazione Parte un' altra improbabile rivendicazione: l' autonomia dell' Autorità portuale 15 gennaio 2016 Il senatore Salvatore Tomaselli (Pd) interviene sulla riforma della portualità voluta dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio, che prevede la riduzione del numero delle Authority e la creazione delle Autorità portuali di sistema con assetto organizzativo e compiti ridisegnati rispetto all' attuale modello. Va ricordato a tal proposito che per lunedì (18 gennaio), alle ore 10,30, presso Palazzo Nervegna, il sindaco Mimmo Consales ha convocato un vertice sul porto con l' obiettivo di sostenere l' autonomia dell' Autorità portuale di Brindisi, rispetto a quelle di Bari e Taranto. Di seguito la nota di Salvatore Tomaselli Mi è capitato in questi anni di scrivere ed intervenire più volte sul tema del futuro del

porto di Brindisi, nello sforzo di provare a mantenere una qualche coerenza di ragionamento e di verità, senza curarmi della "opportunità" politica. E allora, alla vigilia di scelte importanti per il futuro del porto e della città, vorrei riassumere in modo estremamente schematico alcuni fatti e convinzioni. Si discute da anni di una riforma dell' ordinamento portuale nella prospettiva di rilanciare la competitività del sistema portuale e della logistica nel nostro paese, indebolita negli ultimi anni dalla estrema frammentazione dell' offerta di servizi, dalla scarsa integrazione e dalla dimensione regionale delle infrastrutture: da qui una riforma di sistema che guardi con ambizione al rilancio di una forte presenza dell' intero paese nel mercato globale delle merci. Non possiamo immaginare il futuro di Brindisi o della Puglia se non all' interno di questa strategia. L' attuale Governo, con il Ministro Delrio, prova finalmente a portare a termine tale riforma adottando un nuovo "Piano nazionale della portualità e della logistica" e rivedendo la governance delle infrastrutture portuali, superando (sia nel numero che nella "mission") le attuali Autorità portuali e introducendo le cosiddette Autorità di Sistema Portuale. Nella proposta iniziale del Ministro vengono individuate 14 Autorità coincidenti con i cosiddetti "porti core": Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Cagliari, Palermo, Augusta, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste, più una

The screenshot shows a news article on the 'edX' platform. The title is 'Intervento/ "L'Autorità unica di sistema è la scelta giusta per la Puglia"'. The text discusses the reform of port authority structure in Italy, mentioning Senator Salvatore Tomaselli and Minister Graziano Delrio. The article includes a photo of a port and several 'FREE Online Courses' advertisements.

- segue

unica **Autorità** per la Puglia (pur essendoci due porti core, Bari e Taranto) e più Civitavecchia (unico porto non core inserito per la peculiarità commerciale e strategica del porto laziale). La definizione dei porti "core". Non dirò, come leggo talvolta, che Brindisi non è porto "core" perché eravamo distratti o malgovernati (cosa che peraltro penso, se ricordo qual'era il Governo in carica o chi guidava allora, correva l'anno 2011, il porto di Brindisi). Ricorderò, invece, che la Commissione UE propose nell'ottobre 2011 i 14 porti "core" sulla base del rispetto di uno di questi tre criteri: a) avere un traffico complessivo merci (prendendo a base la media del triennio più recente - all'epoca si utilizzò il 2007-2009 - dei dati Eurostat) maggiore dell'1% del totale UE; b) appartenere ad un nodo urbano primario; c) ogni Area definita come NUTS 1 (in Italia sono più Regioni aggregate) doveva avere almeno un porto core. Sulla base di tali criteri oggettivi (e non sulla base di, non so bene quali, artifici politici) furono individuati i 14 porti core: ed, in particolare, Taranto vi rientrò abbondantemente per il criterio del traffico merci mentre per Bari, pur non avendo tale requisito, venne considerato il criterio di essere nodo urbano primario al pari di Napoli, **Palermo** e Ancona. Brindisi non aveva nessuno di tali requisiti. In uno studio pubblicato nei mesi scorsi, sulla base del criterio del traffico merci prima richiamato applicato al triennio 2011-2013, è stato aggiornato l'elenco degli attuali 14 porti core integrato con i 4 porti (Civitavecchia, Savona, Salerno e Brindisi) che si sono candidati ad essere inseriti nella revisione della lista dei porti core. Quel che viene fuori è che solo nove porti rientrano nel requisito richiesto, tra questi nettamente Taranto (con un coefficiente pari a 1,78), mentre Brindisi è quindicesima con un coefficiente pari a 0,47 e Bari si attesta al diciottesimo ed ultimo posto con uno 0,28. Un ultimo dato che vorrei richiamare viene dalla lettura dei bilanci consuntivi 2014 delle autorità **portuali** di Bari (con Barletta e Monopoli) e di Brindisi, da cui si può leggere che l'ente di Bari ha circa 11 mln di euro di entrate correnti (cifra ormai stabilizzatasi per un porto avviato verso la saturazione del traffico) a fronte degli oltre 13 mln di euro di Brindisi (cifra che può crescere con l'acquisizione di nuovi traffici e il rilascio di nuove concessioni). Questi sono fatti e dati oggettivi, da cui traggio alcune convinzioni. La prima è che la scelta giusta per la governance futura dei porti pugliesi è l'**Autorità** unica di sistema: una prospettiva ambiziosa ma pienamente rispondente alla filosofia della riforma, rivolta alla piena e funzionale integrazione e valorizzazione delle varie infrastrutture pugliesi, da Bari a Brindisi a Taranto, e per candidare davvero la Puglia intera ad essere una delle piattaforme logistiche più importanti del Paese e dell'intero Mediterraneo. La "spinta" che viene, invece, da Bari, con il silenzio complice della Regione, sembra ignorare questa ambizione per far prevalere banali interessi di corto respiro sulla base di una definizione, porto "core", figlia di un criterio non commerciale e di una realtà fortemente mutata rispetto a cinque anni fa, come abbiamo visto da alcuni dati sopra richiamati. Viene, legittimo, il dubbio, che spero venga smentito da fatti concreti e non certo da vaghe parole, che questa "pervicace" volontà di conservare l'autonomia di Bari, magari "accorpendo" Brindisi in nome del comune affaccio sull'Adriatico, sia un modo per sterilizzare l'attuale assetto commerciale e mettere in sicurezza traffici e bilanci. Per questo, prima ancora di discutere se a Brindisi convenga più andare con Bari o con Taranto e a fronte di legittime ma improbabili rivendicazioni di autonomia, credo che dalla comunità brindisina (dalle istituzioni alle forze sociali agli operatori) debba venire nelle prossime ore una forte iniziativa verso i Governi nazionale e regionale perché si colga la opportunità dell'**Autorità** unica quale prospettiva più lungimirante e utile all'intera **portualità** pugliese. Altre soluzioni sarebbero un grave errore e, per alcuni territori, nulla di più che deboli e asfittiche vittorie di Pirro, all'insegna dell'anacronistico e mediocre localismo. Approfondimenti.

Economia e ambizioni di un territorio

Una Zona economica speciale L' **Autorità portuale** ci prova

De Simone scrive a tre sindaci: remiamo verso la stessa direzione

Torna l' ipotesi del Punto franco? L' interrogativo emerge leggendo una lettera che il presidente dell' **Autorità portuale** ha inviato ai sindaci di Milazzo e della Valle del Mela per invitarli a sposare la suabattaglia, avviata da oltre un anno per ottenere dalla Regione l' istituzione di una "Zes", ossia una Zona economica speciale sul modello di quelle avviate in altre regioni europee, «in area o in aree che saranno individuate, anche entro la circoscrizione territoriale dell' ente».

De Simone aveva creduto in questa iniziativa dopo la chiusura dell' accordo a Roma con la Rete autostrade mediterranee, ma da **Palermo** non è giunta alcuna risposta. L' area individuata dalla Zes - nuova versione di quel Punto franco che Messina non è mai riuscita a creare - sarebbe quella di Giammoro, ricadente sul territorio tra San Filippo del Mela e Pace del Mela, nella circoscrizione **portuale** di competenza dell' Authority, della quale si era già parlato immaginando di delocalizzarvi il Punto franco previsto dalla legge del 1951 (sulla base della quale fu poi istituito l' Ente Porto) ma che nella Falce non fu mai attuato.

Una Zona economica speciale è un territorio ben identificato di uno stato nazionale in cui sono adottate specifiche leggi finanziarie ed economiche, con l' obiettivo di attrarre investitori stranieri che potrebbero essere interessati a capitalizzare profitti in questa area altrimenti defiscalizzata. Si consentirebbe infatti agli operatori di disporre di strutture e spazi dove custodire le merci lavorarie e trasformarle senza che siano sottoposte alla relativa imposizione tributaria. Il vantaggio sarebbe la sospensione dell' Iva e delle accise sulla merce entrante, che non dovrebbero essere anticipate ma versate solo al momento dell' immissione al consumo.

«Nella qualità di presidente dell' **Autorità portuale** di Messina - scrive De Simone ai sindaci Formica, Aliprandi e Sciotto - ho ritenuto utile proporre al presidente della Regione Crocetta, di valutare l' opportunità, per il comprensorio messinese, della costituzione di una "Zes", sul modello di quelle avviate in altre regioni europee, in area o in aree che saranno individuate, anche entro la circoscrizione» dell' Authority. «Al fine di accelerare l' iter procedimentale dello strumento di sviluppo del territorio, ho

inoltrato anche una bozza di delibera di Giunta regionale, con l' auspicio che potesse essere adottata con le opportune modifiche, non senza offrire all' uopo la collaborazione dello scrivente ente gestore, per conto dello Stato, di strategiche aree demaniali quali i porti di Messina e Milazzo. Al presidente si è fatto presente che da un impegno corale e sinergico della Regione e della locale deputazione parlamentare sarebbe dipeso il successo dell' iniziativa».3(g.p.)

}

83

Milazzo

"Itinerari federiciani" e "Borghi d'Italia": si può fare



Scuola brevità con tre corsi nella ribalta di Palermo



Una Zona economica speciale L' Autorità portuale ci prova

Di Antonio Gallo e dei sindaci. Il progetto verso la nuova struttura

Farmacie a Oliverato e Castro-S. Paolo

«Giugno preferire Palermo e Gela Tiro»

Schierati a favore dell' ipotesi di una grande **Autorità** di sistema **portuale** del Mar Tirreno Meridionale l' assessore Perna e la Cgil

I popoli dello Stretto vogliono l' Area integrata

L' esponente della giunta Accorinti: «Non prevalgano gli egoismi». Ma i Cinque Stelle vanno all' attacco

Lucio D' Amico «L' accorpamento tra i porti calabresi e quelli messinesi rappresenta un' occasione unica per rendere concreta e vivibile l' Area dello Stretto».

L' assessore Perna Ne è convinto, oggi più che mai, l' assessore Tonino Perna, l' uomo scelto dal sindaco Accorinti per testimoniare, anche fisicamente, la "conurbazione" delle due sponde dello Stretto. Residente a Reggio, docente all' Università e assessore alla Cultura a Messina. Perna ammette: «Non sarà una gestione facile, ma la complementarietà tra il porto di Gioia Tauro e quello di Messina è evidente e non potrà che tradursi in un beneficio per entrambi. Purtroppo, di fronte a questa nuova chance si sono manifestate critiche di matrice campanilistica che non ci portano da nessuna parte. Prima di stabilire dove sarà localizzata la regia del sistema **portuale** del "Tirreno meridionale" bisognerebbe incontrarsi e parlare di contenuti, di strategie di rilancio di tutta l' area, in cui il sistema dei trasporti è un fattore fondamentale, di un metodo di gestione e delle risorse disponibili.

Nonché della storia e delle tradizioni che hanno il loro peso. Vorrei ricordare che nella manifestazione sulla nave delle Fs del 18 aprile dell' anno scorso è stato siglato un Accordo tra decine di sindaci dell' Area dello Stretto in uno spirito di amicizia e di stretta collaborazione. Dobbiamo non abbandonare questo spirito e trovare i punti di incontro più che quelli di scontro, sapendo che qualunque "matrimonio" richiede sacrifici che si fanno per un fine superiore. Questa volta con i fatti bisogna dimostrare che l' Area Integrata dello Stretto non è un sogno, né un esercizio di retorica, ma è un obiettivo prioritario che unisce le popolazioni delle due sponde al di là delle appartenenze regionali.

Dopo secoli di stupido campanilismo, che ci ha impedito di realizzare l' integrazione di quest' area, non possiamo perdere quest' ultima occasione. Lo dobbiamo alle nuove generazioni che oggi non vedono più un futuro su questa terra e non capiscono gli egoismi campanilistici in un mondo globalizzato».

La posizione della Cgil Anche il segretario generale della Cgil Lillo Oceano commenta positivamente l' ipotesi di un' **Autorità portuale** che mette assieme Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San

Cronaca di Messina

I popoli dello Stretto vogliono l' Area integrata

L' esponente della giunta Accorinti: «Non prevalgano gli egoismi». Ma i Cinque Stelle vanno all' attacco

La notizia è arrivata lunedì 18 aprile scorso, in un momento di grande tensione politica e sociale. Il sindaco di Messina, Giuseppe Accorinti, ha convocato una conferenza stampa per annunciare la sua proposta di creare un' autorità portuale che integri i porti di Messina e Reggio Calabria. La notizia ha suscitato un grande interesse e ha aperto un dibattito che si è prolungato per giorni. Accorinti ha sottolineato che questa è un' occasione unica per rendere concreta e vivibile l' Area dello Stretto. Ha ammesso che la gestione non sarà facile, ma ha insistito sulla complementarietà tra i due porti. Ha anche criticato le posizioni di chi si oppone alla proposta, definendole di matrice campanilistica. Ha invitato tutti a mettersi d' accordo e a lavorare per il bene comune. La notizia ha anche suscitato l' interesse di altri esponenti politici. Il segretario della Cgil, Lillo Oceano, ha commentato positivamente la proposta, sottolineando che rappresenta un' opportunità per la regione. Ha anche criticato le posizioni di chi si oppone alla proposta, definendole di matrice campanilistica. Ha invitato tutti a mettersi d' accordo e a lavorare per il bene comune.



Sospesa la demolizione dell'inceneritore

La notizia è arrivata lunedì 18 aprile scorso, in un momento di grande tensione politica e sociale. Il sindaco di Messina, Giuseppe Accorinti, ha convocato una conferenza stampa per annunciare la sua proposta di creare un' autorità portuale che integri i porti di Messina e Reggio Calabria. La notizia ha suscitato un grande interesse e ha aperto un dibattito che si è prolungato per giorni. Accorinti ha sottolineato che questa è un' occasione unica per rendere concreta e vivibile l' Area dello Stretto. Ha ammesso che la gestione non sarà facile, ma ha insistito sulla complementarietà tra i due porti. Ha anche criticato le posizioni di chi si oppone alla proposta, definendole di matrice campanilistica. Ha invitato tutti a mettersi d' accordo e a lavorare per il bene comune. La notizia ha anche suscitato l' interesse di altri esponenti politici. Il segretario della Cgil, Lillo Oceano, ha commentato positivamente la proposta, sottolineando che rappresenta un' opportunità per la regione. Ha anche criticato le posizioni di chi si oppone alla proposta, definendole di matrice campanilistica. Ha invitato tutti a mettersi d' accordo e a lavorare per il bene comune.



Il sindaco rovescia subito quelle nomine

La notizia è arrivata lunedì 18 aprile scorso, in un momento di grande tensione politica e sociale. Il sindaco di Messina, Giuseppe Accorinti, ha convocato una conferenza stampa per annunciare la sua proposta di creare un' autorità portuale che integri i porti di Messina e Reggio Calabria. La notizia ha suscitato un grande interesse e ha aperto un dibattito che si è prolungato per giorni. Accorinti ha sottolineato che questa è un' occasione unica per rendere concreta e vivibile l' Area dello Stretto. Ha ammesso che la gestione non sarà facile, ma ha insistito sulla complementarietà tra i due porti. Ha anche criticato le posizioni di chi si oppone alla proposta, definendole di matrice campanilistica. Ha invitato tutti a mettersi d' accordo e a lavorare per il bene comune. La notizia ha anche suscitato l' interesse di altri esponenti politici. Il segretario della Cgil, Lillo Oceano, ha commentato positivamente la proposta, sottolineando che rappresenta un' opportunità per la regione. Ha anche criticato le posizioni di chi si oppone alla proposta, definendole di matrice campanilistica. Ha invitato tutti a mettersi d' accordo e a lavorare per il bene comune.



Giovanni e Gioia Tauro. «Si concretizzerebbe, al di là del nome, - sottolinea Oceano -, la proposta avanzata dalla Cgil, già da alcuni anni, di un' unica **Autorità portuale** dello Stretto. Saremmo in presenza di un' **Autorità portuale**, la più grande del Mezzogiorno, a governo di un sistema **portuale** ricadente per intero nell' ambito territoriale di due Città metropolitane, Messina e Reggio Calabria, con enormi potenzialità di sviluppo e baricentriche nelle esigenze di infra strutturazione trasportistica dell' intero Mezzogiorno. Messina e Gioia Tauro hanno consistenze per passeggeri e merci da rappresentare un polo di primissimo piano per l' intero Paese che, se ben implementato e governato, può diventare uno straordinario polo attrattivo di sviluppo, soprattutto dopo il raddoppio del Canale di Suez.

Se l' ipotesi troverà conferma, l' **Autorità portuale** potrà essere il primo nucleo di quel polo di sviluppo socio economico dell' Area dello Stretto. Uno sviluppo che riparte dal mare e che restituisce al mare quel ruolo di risorsa e di sviluppo economico e sociale. Le questioni di nome e di governance sono secondarie, devono essere affrontate, ma, nell' ottica di interesse generale delle popolazioni di questi territori, vengono dopo: l' ipotesi è quella di una Authority nello Stretto che governa i porti dello Stretto».

I Grilli dello Stretto «Un laboratorio condiviso, aperto ad associazioni e cittadini, all' interno del quale elaborare un progetto di legge sul futuro dell' **Autorità portuale** cittadina da presentare al Parlamento nazionale». È questa, invece, la sfida alla quale il meetup "Grilli dello Stretto", che annuncia l' adesione alla manifestazione "Mare negato" che si terrà oggi.

«In più occasioni - si legge in una nota - il movimento 5Stelle, attraverso il portavoce, Francesco D' Uva e Valentina Zafarana, aveva denunciato l' eccessiva ingerenza dell' **Autorità portuale** nelle scelte che riguardano il futuro della città, richiamando a una corretta gestione del territorio e scongiurando il possibile accorpamento dell' ente **portuale** di Messina con quello di Catania, Augusta o Gioia Tauro. Un impegno che ha portato gli attivisti del meetup cittadino ad aderire alla piattaforma politica che affronterà il tema dell' eccessiva ingerenza dell' **Autorità portuale**, nelle scelte che riguardano il futuro della città, e la necessità imprescindibile di riscoprire l' antico connubio tra Messina e il mare. Abbiamo accolto con soddisfazione - spiegano gli attivisti 5Stelle - la nascita di un fronte compatto, di cittadini, associazioni, sindacati e movimenti politici, che ha preso a cuore una battaglia che, per il movimento e il meetup Grilli dello Stretto, è sempre stata un elemento discriminante per il nostro territorio. Una gestione che, in merito alle strategie **portuali** nazionali, dovrà avvenire previo confronto con la comunità e con i responsabili della politica cittadina. Nessun accordo quindi, potrà essere accolto al di fuori questi equilibri, perché il prezzo da pagare sarebbe troppo alto». Il movimento 5Stelle pertanto, attraverso i suoi portavoce, continuerà ad opporsi all' accorpamento dell' **Autorità Portuale** cittadina sia con quelle di Catania, Augusta e Gioia Tauro: «È evidente che da simili accorpamenti, con il conseguente trasferimento di sede, deriverebbero gravissimi danni per la città che, oltre a perdere la propria leadership in favore dei porti concorrenti, sarebbe costretta a subire le scelte di un funzionario ministeriale che nessuno avrebbe eletto, il quale svolgerebbe le proprie funzioni da lontano». Per i deputati M5S, la riforma delle **Autorità** dovrebbe innanzitutto prevedere una chiara ed esaustiva indicazione delle competenze e dei poteri degli enti **portuali**, sia allo scopo di evitare indebite ingerenze gestionali, sia al fine di garantire l' inserimento di meccanismi democratici e partecipativi.3.

IRTO su **Autorità Portuale** Mare Tirreno Meridionale

"Il porto di Gioia Tauro rafforzerà il proprio ruolo guida nel bacino del Mediterraneo, sia nelle attività commerciali legate al transhipment, sia nell'ambito di un'ampia visione strategica che oggi più che mai lo pone al centro dell'interesse mondiale. Dobbiamo guardare al futuro con realismo, coraggio e fiducia". Lo afferma il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto, che interviene sul tema dell'**Autorità portuale del Mare Tirreno meridionale**. "Il dibattito su questa vicenda - sostiene Irto - è stato condizionato fino a oggi da toni inutilmente polemici, fondati peraltro su presupposti non veritieri. La leadership di Gioia Tauro, che sarà sede della nuova **Autorità portuale**, non è in discussione, anzi è stata ampiamente riconosciuta insieme a quella dei porti di **Palermo** ed **Augusta** ai quali sarà affidata una funzione trainante per l'economia italiana. Tale leadership sarà ulteriormente rinsaldata dall' ampliamento delle competenze amministrative e territoriali, che si innesteranno anche sul principale sistema economico della futura Città metropolitana". Ad avviso del rappresentante di Palazzo Campanella, "la politica deve compiere uno sforzo per elevare il livello del dibattito e per indirizzare il confronto verso una visione più complessiva del ruolo che intendiamo attribuire a Gioia Tauro. Abbiamo una preziosa e assai invidiata infrastruttura che si trova nel baricentro del Mediterraneo, oggi il quadrante geopolitico e strategico più importante per i delicati equilibri della politica internazionale. A maggior ragione dopo il raddoppio del Canale di Suez - dice ancora il presidente del Consiglio regionale - il porto svolgerà una funzione chiave nell' ambito di un mercato che, nel futuro, premierà sempre più i poli **portuali** e logistici di grandi dimensioni, in grado di competere su scala globale. Il governo crede in Gioia Tauro ed i provvedimenti in corso evidenziano chiaramente il ruolo di questa nostra realtà, nell' ambito di un Piano nazionale che riconosce e certifica la funzione di questo porto per l' intero sistema Paese. Sarà decisivo in tal senso l' esito del confronto in atto sugli investimenti nella **portualità** e nelle infrastrutture e un' acquisizione di risorse che consentano al porto di Gioia Tauro di svolgere la funzione alla quale è stato designato. Così come altrettanto strategica è la scelta di integrare le attività di Gioia con quelle, potenzialmente da sviluppare ulteriormente, dell' insieme del sistema **portuale** calabrese, a partire da Corigliano, Crotone e Vibo. Ad ogni modo - conclude Nicola Irto - l' attenzione e la disponibilità al dialogo del Governo ci rassicurano in ordine alla possibilità di migliorare ulteriormente il quadro normativo e amministrativo di riferimento. Sul porto di Gioia Tauro l' Italia gioca una partita fondamentale per il futuro del Mezzogiorno d' Italia".



L' accorpamento dell' Autorità portuale con Messina

"Insieme per Gioia" non ci sta «È un' opportunità per la Zes»

Una voce fuori dal coro di "no": «Superati i veti, saranno creati un hub logistico - commerciale e uno turistico»

Domenico Latino GIOIA TAURO Marcano le differenze gli esponenti del movimento politico "Insieme per Gioia" che vedono nell' approvazione dell' Autorità portuale unica Gioia Tauro -Messina più un' opportunità che un pericolo.

Una presa di posizione bersagliata dalle critiche provenienti dal fronte bipartisan del "no" e scansate dal presidente Mimmo Pirrotta il quale, proprio nei giorni scorsi, aveva annunciato lo scioglimento del sodalizio per dare vita a un nuovo contenitore di idee aperto a tutte le forze che vorranno dare un contributo.

«Plaudiamo al superamento di veti che fino ad oggi hanno bloccato la possibilità di fare sistema - dichiara lo stesso Pirrotta - i due porti possono e devono diventare un grande polo integrato in una Zona economica speciale che consenta all' area dello Stretto di tornare ad essere il baricentro del Mediterraneo facendo ripartire gli investimenti».

Secondo l' analisi del presidente di "Insieme per Gioia", nell' ambito della riorganizzazione della rete portuale italiana «Gioia Tauro resterà centrale, si valorizzerà l' esperienza di Messina e si sfrutteranno le peculiarità di Milazzo, Crotona, Corigliano, Villa e Reggio Calabria. La nuova Authority, come da noi auspicato in passato, creerà un hub logistico -commerciale e un hub turistico, consentendo alla Calabria e alla Sicilia orientale di uscire dalla crisi e di fare da traino a tutto il Mezzogiorno in un nuovo modello di sviluppo».

Pirrotta evidenzia come a parlare siano i numeri: Messina con un traffico passeggeri di oltre 12 milioni (primo tra i porti italiani, grazie all' attraversamento dello Stretto e in tempi recenti dell' aumento esponenziale dei volumi croceristici) e Gioia con un traffico merci di 3 milioni e centomila TEUS nel 2013.

«Insieme a questo - spiega in conclusione il presidente di "Insieme per Gioia" - serve un potenziamento dei collegamenti tra i porti, i retro porti e gli **interporti**: tutte le ipotesi di finanziamento di reti infrastrutturali previste dalla legislazione nazionale ed europea favoriscono le Authority che hanno pluralità di offerta. Pertanto, anche la richiesta di una Zes potrà finalmente avere più forza ed aprire grandi prospettive di sviluppo per il porto».

The collage contains several news snippets:

- Tirrenica**: A headline about a 13 kg package of 'herbs' found in a kitchen.
- «Insieme per Gioia» non ci sta «È un'opportunità per la Zes»**: A large headline with a sub-headline: «Una voce fuori dal coro di "no": «Superati i veti, saranno creati un hub logistico - commerciale e uno turistico»».
- «Domenica Libera»**: A headline about a political event.
- La Pro Loco distribuisce mandati al sindaco**: A headline about a local administrative action.
- Publicato il bando per la tesoreria**: A headline about a public tender.

There are also several small photographs accompanying the text.

Autorità Portuale Tirreno Meridionale, Irto: "Gioia Tauro rafforzerà il proprio ruolo"

"Il porto di Gioia Tauro rafforzerà il proprio ruolo guida nel bacino del Mediterraneo, sia nelle attività commerciali legate al transhipment, sia nell'ambito di un'ampia visione strategica che oggi più che mai lo pone al centro dell'interesse mondiale. Dobbiamo guardare al futuro con realismo, coraggio e fiducia". Lo afferma il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto, che interviene sul tema dell'**Autorità portuale** del Mare tirreno meridionale. "Il dibattito su questa vicenda - sostiene Irto - è stato condizionato fino a oggi da toni inutilmente polemici, fondati peraltro su presupposti non veritieri. La leadership di Gioia Tauro, che sarà sede della nuova **Autorità portuale**, non è in discussione, anzi è stata ampiamente riconosciuta insieme a quella dei porti di **Palermo** ed **Augusta** ai quali sarà affidata una funzione trainante per l'economia italiana. Tale leadership sarà ulteriormente rinsaldata dall'ampliamento delle competenze amministrative e territoriali, che si innesteranno anche sul principale sistema economico della futura Città metropolitana". Ad avviso del rappresentante di Palazzo Campanella, "la politica deve compiere uno sforzo per elevare il livello del dibattito e per indirizzare il confronto verso una visione più complessiva del ruolo che intendiamo attribuire a Gioia Tauro. Abbiamo una preziosa e assai invidiata infrastruttura che si trova nel baricentro del Mediterraneo, oggi il quadrante geopolitico e strategico più importante per i delicati equilibri della politica internazionale. A maggior ragione dopo il raddoppio del Canale di Suez - dice ancora il presidente del Consiglio regionale - il porto svolgerà una funzione chiave nell'ambito di un mercato che, nel futuro, premierà sempre più i poli **portuali** e logistici di grandi dimensioni, in grado di competere su scala globale. Il governo crede in Gioia Tauro ed i provvedimenti in corso evidenziano chiaramente il ruolo di questa nostra realtà, nell'ambito di un Piano nazionale che riconosce e certifica la funzione di questo porto per l'intero sistema Paese. Sarà decisivo in tal senso l'esito del confronto in atto sugli investimenti nella **portualità** e nelle infrastrutture e un'acquisizione di risorse che consentano al porto di Gioia Tauro di svolgere la funzione alla quale è stato designato. Così come altrettanto strategica è la scelta di integrare le attività di Gioia con quelle, potenzialmente da sviluppare ulteriormente, dell'insieme del sistema **portuale** calabrese, a partire da Corigliano, Crotone e Vibo. Ad ogni modo - conclude Nicola Irto - l'attenzione e la disponibilità al dialogo del Governo ci assicurano in ordine alla possibilità di migliorare ulteriormente il quadro normativo e amministrativo di riferimento. Sul porto di Gioia Tauro l'Italia gioca una partita fondamentale per il futuro del Mezzogiorno d'Italia".



Irto: "Porto di Gioia Tauro rafforzerà proprio ruolo guida nel bacino del Mediterraneo"

"Il porto di Gioia Tauro rafforzerà il proprio ruolo guida nel bacino del Mediterraneo, sia nelle attività commerciali legate al transhipment, sia nell'ambito di un'ampia visione strategica che oggi più che mai lo pone al centro dell'interesse mondiale. Dobbiamo guardare al futuro con realismo, coraggio e fiducia". Lo afferma il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto, che interviene sul tema dell'**Autorità portuale del Mare tirreno meridionale**. "Il dibattito su questa vicenda - sostiene Irto - è stato condizionato fino a oggi da toni inutilmente polemici, fondati peraltro su presupposti non veritieri. La leadership di Gioia Tauro, che sarà sede della nuova **Autorità portuale**, non è in discussione, anzi è stata ampiamente riconosciuta insieme a quella dei porti di **Palermo** ed **Augusta** ai quali sarà affidata una funzione trainante per l'economia italiana. Tale leadership sarà ulteriormente rinsaldata dall'ampliamento delle competenze amministrative e territoriali, che si innesteranno anche sul principale sistema economico della futura Città metropolitana". Ad avviso del rappresentante di Palazzo Campanella, "la politica deve compiere uno sforzo per elevare il livello del dibattito e per indirizzare il confronto verso una visione più complessiva del ruolo che intendiamo attribuire a Gioia Tauro. Abbiamo una preziosa e assai invidiata infrastruttura che si trova nel baricentro del Mediterraneo, oggi il quadrante geopolitico e strategico più importante per i delicati equilibri della politica internazionale. A maggior ragione dopo il raddoppio del Canale di Suez - dice ancora il presidente del Consiglio regionale - il porto svolgerà una funzione chiave nell'ambito di un mercato che, nel futuro, premierà sempre più i poli **portuali** e logistici di grandi dimensioni, in grado di competere su scala globale. Il governo crede in Gioia Tauro ed i provvedimenti in corso evidenziano chiaramente il ruolo di questa nostra realtà, nell'ambito di un Piano nazionale che riconosce e certifica la funzione di questo porto per l'intero sistema Paese. Sarà decisivo in tal senso l'esito del confronto in atto sugli investimenti nella **portualità** e nelle infrastrutture e un'acquisizione di risorse che consentano al porto di Gioia Tauro di svolgere la funzione alla quale è stato designato. Così come altrettanto strategica è la scelta di integrare le attività di Gioia con quelle, potenzialmente da sviluppare ulteriormente, dell'insieme del sistema **portuale** calabrese, a partire da Corigliano, Crotone e Vibo. Ad ogni modo - conclude Nicola Irto - l'attenzione e la disponibilità al dialogo del Governo ci assicurano in ordine alla possibilità di migliorare ulteriormente il quadro normativo e amministrativo di riferimento. Sul porto di Gioia Tauro l'Italia gioca una partita fondamentale per il futuro del Mezzogiorno d'Italia".



Irto: su Gioia partita fondamentale per il Paese

Secondo il presidente del consiglio regionale, dopo il riconoscimento di leadership all' **Autorità portuale calabrese**, occorre puntare risorse e nuovo impegno sull' **infrastruttura della Piana**

REGGIO CALABRIA «Il porto di Gioia Tauro rafforzerà il proprio ruolo guida nel bacino del Mediterraneo, sia nelle attività commerciali legate al transhipment, sia nell' ambito di un' ampia visione strategica che oggi più che mai lo pone al centro dell' interesse mondiale. Dobbiamo guardare al futuro con realismo, coraggio e fiducia». Lo afferma, in una nota, il presidente del consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto, che interviene sul tema dell' **Autorità portuale del Mare tirreno meridionale**. «Il dibattito su questa vicenda - sostiene Irto - è stato condizionato fino a oggi da toni inutilmente polemici, fondati peraltro su presupposti non veritieri. La leadership di Gioia Tauro, che sarà sede della nuova **Autorità portuale**, non è in discussione, anzi è stata ampiamente riconosciuta insieme a quella dei porti di **Palermo** ed **Augusta** ai quali sarà affidata una funzione trainante per l' economia italiana. Tale leadership sarà ulteriormente rinsaldata dall' ampliamento delle competenze amministrative e territoriali, che si innesteranno anche sul principale sistema economico della futura Città metropolitana». Secondo il massimo rappresentante di Palazzo Campanella, «la politica deve compiere uno sforzo per elevare

il livello del dibattito e per indirizzare il confronto verso una visione più complessiva del ruolo che intendiamo attribuire a Gioia Tauro». «Abbiamo una preziosa e assai invidiata infrastruttura - aggiunge Irto - che si trova nel baricentro del Mediterraneo, oggi il quadrante geopolitico e strategico più importante per i delicati equilibri della politica internazionale. A maggior ragione dopo il raddoppio del Canale di Suez il porto svolgerà una funzione chiave nell' ambito di un mercato che, nel futuro, premierà sempre più i poli **portuali** e logistici di grandi dimensioni, in grado di competere su scala globale». Per il presidente del consiglio regionale, «il governo crede in Gioia Tauro ed i provvedimenti in corso evidenziano chiaramente il ruolo di questa nostra realtà, nell' ambito di un Piano nazionale che riconosce e certifica la funzione di questo porto per l' intero sistema Paese». «Sarà decisivo in tal senso - afferma ancora - l' esito del confronto in atto sugli investimenti nella **portualità** e nelle infrastrutture e un' acquisizione di risorse che consentano al porto di Gioia Tauro di svolgere la funzione alla quale è stato designato. Così come altrettanto strategica è la scelta di integrare le attività di Gioia con quelle, potenzialmente da sviluppare ulteriormente, dell' insieme del sistema **portuale calabrese**, a partire da Corigliano, Crotone e Vibo». «Ad ogni modo - conclude Irto - l' attenzione e la disponibilità al dialogo del governo ci rassicurano in ordine alla possibilità di migliorare ulteriormente il quadro normativo e amministrativo di riferimento. Sul porto di Gioia Tauro l' Italia gioca una partita fondamentale per il futuro del Mezzogiorno d' Italia».

The screenshot shows the top section of the Corriere della Calabria website. At the top, there is a navigation bar with the newspaper's name 'CORRIERE CALABRIA' in large red letters. Below it, there is a section for 'CONFRONTO' with a sub-header 'Irto: su Gioia partita fondamentale per il Paese'. The main content area features a photograph of Nicola Irto, the president of the regional council, speaking at a podium. To the right of the article, there are several sidebar sections: 'DIRETTORE', 'LA REGIONE CALABRESA', 'NEWSLETTER', 'MAGAZINE', 'BLOG DELLA REDAZIONE', and 'LE SPERANZE'. The website layout is clean and professional, with a focus on the main article.

AUTORITÀ PORTUALE

Irto: «Polemica inutile fondata su dati non veri»

on è mai stata messa in dubbio la leadership di Gioia Tauro, conferma il presidente del consiglio regionale così come Pirrotta del movimento "UnitiperGioia" che spera in un unico grande polo con Messina. Ma Mallamaci continua ad essere critico

«Il porto di Gioia Tauro rafforzerà il proprio ruolo guida nel bacino del Mediterraneo, sia nelle attività commerciali legate al transhipment, sia nell'ambito di un'ampia visione strategica che oggi più che mai lo pone al centro dell'interesse mondiale. Dobbiamo guardare al futuro con realismo, coraggio e fiducia». Lo afferma il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto, che interviene sul tema dell'**Autorità portuale del Mare tirreno meridionale**. «Il dibattito su questa vicenda - sostiene Irto - è stato condizionato fino a oggi da toni inutilmente polemici, fondati peraltro su presupposti non veritieri. La leadership di Gioia Tauro, che sarà sede della nuova **Autorità portuale**, non è in discussione, anzi è stata ampiamente riconosciuta insieme a quella dei porti di **Palermo** ed **Augusta** ai quali sarà affidata una funzione trainante per l'economia italiana. Tale leadership sarà ulteriormente rinsaldata dall'ampliamento delle competenze amministrative e territoriali, che si innesteranno anche sul principale sistema economico della futura Città metropolitana». Ad avviso del rappresentante di Palazzo Campanella, «la politica deve compiere uno sforzo per elevare il livello del dibattito e per indirizzare il confronto verso una visione più complessiva del ruolo che intendiamo attribuire a Gioia Tauro. Abbiamo una preziosa e assai invidiata infrastruttura che si trova nel baricentro del Mediterraneo, oggi il quadrante geopolitico e strategico più importante per i delicati equilibri della politica internazionale. A maggior ragione dopo il raddoppio del Canale di Suez - dice ancora il presidente del Consiglio regionale - il porto svolgerà una funzione chiave nell'ambito di un mercato che, nel futuro, premierà sempre più i poli **portuali** e logistici di grandi dimensioni, in grado di competere su scala globale. Il governo crede in Gioia Tauro ed i provvedimenti in corso evidenziano chiaramente il ruolo di questa nostra realtà, nell'ambito di un Piano nazionale che riconosce e certifica la funzione di questo porto per l'intero sistema Paese. Sarà decisivo in tal senso l'esito del confronto in atto sugli investimenti nella **portualità** e nelle



Il porto di Gioia Tauro è in prima linea nel Mediterraneo, sia nelle attività commerciali legate al transhipment, sia nell'ambito di un'ampia visione strategica che oggi più che mai lo pone al centro dell'interesse mondiale. Dobbiamo guardare al futuro con realismo, coraggio e fiducia. Lo afferma il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto, che interviene sul tema dell'Autorità portuale del Mare tirreno meridionale. Il dibattito su questa vicenda è stato condizionato fino a oggi da toni inutilmente polemici, fondati peraltro su presupposti non veritieri. La leadership di Gioia Tauro, che sarà sede della nuova Autorità portuale, non è in discussione, anzi è stata ampiamente riconosciuta insieme a quella dei porti di Palermo ed Augusta ai quali sarà affidata una funzione trainante per l'economia italiana. Tale leadership sarà ulteriormente rinsaldata dall'ampliamento delle competenze amministrative e territoriali, che si innesteranno anche sul principale sistema economico della futura Città metropolitana. Ad avviso del rappresentante di Palazzo Campanella, la politica deve compiere uno sforzo per elevare il livello del dibattito e per indirizzare il confronto verso una visione più complessiva del ruolo che intendiamo attribuire a Gioia Tauro. Abbiamo una preziosa e assai invidiata infrastruttura che si trova nel baricentro del Mediterraneo, oggi il quadrante geopolitico e strategico più importante per i delicati equilibri della politica internazionale. A maggior ragione dopo il raddoppio del Canale di Suez - dice ancora il presidente del Consiglio regionale - il porto svolgerà una funzione chiave nell'ambito di un mercato che, nel futuro, premierà sempre più i poli portuali e logistici di grandi dimensioni, in grado di competere su scala globale. Il governo crede in Gioia Tauro ed i provvedimenti in corso evidenziano chiaramente il ruolo di questa nostra realtà, nell'ambito di un Piano nazionale che riconosce e certifica la funzione di questo porto per l'intero sistema Paese. Sarà decisivo in tal senso l'esito del confronto in atto sugli investimenti nella portualità e nelle

- segue

infrastrutture e un' acquisizione di risorse che consentano al porto di Gioia Tauro di svolgere la funzione alla quale è stato designato. Così come altrettanto strategica è la scelta di integrare le attività di Gioia con quelle, potenzialmente da sviluppare ulteriormente, dell' insieme del sistema portuale calabrese, a partire da Corigliano, Crotona e Vibo. Ad ogni modo - conclude Nicola Irto - l' attenzione e la disponibilità al dialogo del Governo ci rassicurano in ordine alla possibilità di migliorare ulteriormente il quadro normativo e amministrativo di riferimento. Sul porto di Gioia Tauro l' Italia gioca una partita fondamentale per il futuro del Mezzogiorno d' Italia».

Anche Domenico Pirrotta di Insieme per Gioia guarda positivamente al risultato ottenuto. «Con l' approvazione dell' autorità Unica Gioia -Messina si sono superati i veti e le prese di posizioni che fino ad oggi hanno bloccato questa possibilità di fare sistema. I porti di Gioia Tauro e Messina , possono e devono diventare un grande polo integrato in una zona economica speciale, che consenta all' Area dello Stretto di ridiventare baricentrica e centrale nel Mediterraneo facendo ripartire gli investimenti. Plaudiamo , quindi all' autorità unica con Messina che così, come da noi più volte auspicato in passato, creerà un hub logistico -commerciale e un hub turistico . Così Gioia Tauro resterà centrale, si valorizzerà l' esperienza di Messina e si sfrutteranno le peculiarità di Milazzo , Crotona , Corigliano, Villa e Reggio Calabria, si creerà così un hub logistico -commerciale ed un hub turistico che consentirà alla Calabria ed alla Sicilia orientale di uscire dalla crisi trainando tutto il mezzogiorno in un nuovo modello di sviluppo del resto parlano i numeri Messina con un traffico passeggeri di oltre dodici milioni , si colloca primo tra i porti italiani e ottavo in Europa, Gioia Tauro con un traffico merci di tremilioni e centomila Teus nel 2013 si colloca tra i più grandi porti del mondo per movimentazione merci in transito. Basti pensare che il differenziale in termini di valore aggiunto tra un container in transito ed un container "logisticizzato" , in termini di beneficio per lo Stato è di 110 per il transito e 1.000 per il logisticizzato, beneficio occupazionale 5 per il transito 42 per il logisticizzato.

Insieme a questo serve un potenziamento dei collegamenti tra i porti, i retroporti e gli interporti e tutte le ipotesi di finanziamento di reti infrastrutturali previste dalla legislazione nazionale ed europea favoriscono le autorità Portuali che hanno sia l' offerta logistico -commerciale che quella turistica. Pertanto la richiesta di inserimento per la zona Economica Speciale per l' Autorità Portuale di Gioia Tauro - Messina, potrà finalmente avere più forza ed aprire una grande prospettiva di sviluppo per il Porto. Continueremo con forza la nostra battaglia per il rilancio del Porto oggi i fatti danno ragione alle nostre prese di posizione».

Rimane, invece, ancorato alla polemica Domenico Mallamaci presidente di Impresa Calabria. «Risale a pochissimi giorni addietro la notizia che vede un nuovo ridisegno delle autorità portuali, secondo quanto previsto dal Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica, con un (quasi ufficiale) accorpamento di Gioia Tauro e Messina. Appare incomprensibile questo improvviso cambio di scena: quali le motivazioni che abbiano potuto indurre questo fulmineo cambio di rotta? Forse le incertezze e le divisioni interne al Partito Democratico? Certo, ricordiamo bene le pressioni esercitate dal Sindaco di Messina Accoriniti affinché Messina fosse accorpata a Gioia Tauro, e non sfugge la richiesta congiunta sottoscritta a fine ottobre, insieme ad Accoriniti, dal sindaco di Villa San Giovanni e dal Sindaco di Reggio Calabria ed inviata al Ministro Delrio, a tutela e salvaguardia dell' unità dello Stretto, che palesava l' Autorità Portuale della Calabria e dello Stretto come una soluzione per il rilancio del sistema portuale di questi territori.

Ma un' unica autorità portuale non è il deus ex machina dei problemi dell' attraversamento dello Stretto. Decisa è allora la presa di posizione di Impresa Calabria rispetto a questa problematica: un' unica autorità portuale di sistema per la Calabria - Del Tirreno e dello Ionio Meridionale, con sede a Gioia Tauro. E che ognuno si assuma le proprie responsabilità».

GIOIA TAURO Accorpamento delle due autorità portuali di Gioia e Messina

Si naviga nel mare delle polemiche

Irto e Magomo cercano di buttare acqua sulle discussioni infuocate

GIOIA TAURO - A difesa di Del rio, Mentre il presidente Olive rio continua a mantenere un profilo basso anzi, quasi del tutto assente, ci pensano due fedelissimi del presidente Renzi e del Ministro Delrio a gettare acqua sul fuoco dopo la notizia dell' accorpamento delle due Autorità Portuali di Gioia e Messina.

Lo fanno il presidente del Consiglio Regionale Nicola Irto e il segretario regionale del Pd Ernesto Magomo. Irto sembra entusiasta della scelta tanto da scrivere che: «Il porto di Gioia Tauro rafforzerà il proprio ruolo guida nel bacino del Mediterraneo, sia nelle attività commerciali legate al transhipment, sia nell' ambito di un' ampia visione strategica che oggi più che mai lo pone al centro dell' interesse mondiale. Dobbiamo guardare al futuro con realismo, coraggio e fiducia».

Entusiasta tanto da dare becchettate a chi aveva espresso dubbi e perplessità a cominciare dai dirigenti del suo stesso partito nella Piana.

«Il dibattito su questa vicenda - sostiene Irto - è stato condizionato fino a oggi da toni inutilmente polemici, fondati peraltro su presupposti non veritieri.

La leadership di Gioia Tauro, che sarà sede della nuova Autorità portuale, non è in discussione, anzi è stata ampiamente riconosciuta insieme a quella dei porti di Palermo ed Augusta ai quali sarà affidata una funzione trainate per l' economia italiana.

Tale leadership sarà ulteriormente rinsaldata dall' ampliamento delle competenze amministrative e territoriali, che si innesteranno anche sul principale sistema economico della futura Città metropolitana». Per il presidente del Consiglio «la politica deve compiere uno sforzo per elevare il livello del dibattito e per indirizzare il confronto verso una visione più complessiva del ruolo che intendiamo attribuire a Gioia Tauro.

Abbiamo una preziosa e assai invidiata infrastruttura - aggiunge Irto - che si trova nel baricentro del Mediterraneo, oggi il quadrante geopolitico e strategico più importante per i delicati equilibri della politica inter nazionale. A maggior ragione dopo il raddoppio del Canale di Suez il porto svolgerà una funzione chiave nell' ambito di un mercato che, nel futuro, premierà sempre più i poli portuali e lo gistici di grandi dimensioni, in grado di competere su scala globale. Il governo crede in Gioia Tauro ed i



PUBBLICITÀ A LINGUAGGIO	
1. Anuncio	
1924	
1. Anuncio	1924
2. Anuncio	1924
3. Anuncio	1924
4. Anuncio	1924
5. Anuncio	1924
6. Anuncio	1924
7. Anuncio	1924
8. Anuncio	1924
9. Anuncio	1924
10. Anuncio	1924

- segue

provvedimenti in corso evidenziano chiaramente il ruolo di questa nostra realtà, nell' ambito di un Piano nazionale che riconosce e certifica la funzione di questo porto per l' intero sistema Paese. Sarà decisivo in tal senso - afferma ancora - l' esito del confronto in atto sugli investimenti nella portualità e nelle infrastrutture e un' acquisizione di risorse che consentano al porto di Gioia Tauro di svolgere la funzione alla quale è stato designato. Così come altrettanto strategica è la scelta di integrare le attività di Gioia con quelle, potenzialmente da sviluppare ulteriormente, dell' insieme del sistema portuale calabrese, a partire da Corigliano, Crotona e Vibo».

«Ad ogni modo - conclude Irto - l' attenzione e la disponibilità al dialogo del governo ci assicurano in ordine alla possibilità di migliorare ulteriormente il quadro normativo e amministrativo di riferimento. Sul porto di Gioia Tauro l' Italia gioca una partita fondamentale per il futuro del Mezzogiorno d' Italia».

Toni entusiastici dunque, poco importa che lo scalo sta perdendo volumi anno dopo anno, poco importa che lo scenario dello shipping sta cambiando radicalmente imponendo una drastica inversione di rotta sul ruolo degli hub di transhipment. Poco importa se ancora non si riesce a capire le strategie che verranno adottate nel retro porto.

Toni entusiastici anche da Ernesto Magorno: «L' ipotesi di accorpamento di Messina a Gioia Tauro in un' unica autorità portuale rappresenta l' occasione concreta di fare delle due infrastrutture un grande polo integrato nel cuore del Mediterraneo. Una opportunità per l' Area dello Stretto da cogliere per far ripartire gli investimenti, rilanciare la logistica, il commercio e il turismo. Non capisco, quindi, le ragioni reali delle polemiche che si stanno alimentando a questa ipotesi avvelenando un clima che dovrebbe essere positivo» afferma Magorno. «La leadership di Gioia Tauro è fuori discussione: l' infrastruttura è inserita tra i 14 scali portuali "core" della rete transeuropea dei trasporti, e solo questi possono essere Autorità portuale spiega ancora Magorno . Si tratta di una riforma importante che, facendo di Gioia Tauro un punto di riferimento di tutto il Mediterraneo, valorizzerebbe l' intero sistema portuale calabrese. La richiesta di inserimento per la Zona economica speciale per l' Autorità Portuale di Gioia Tauro - Messina, darà una grande prospettiva di sviluppo per il Porto. Le polemiche rischiano solo di danneggiare questo processo virtuoso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

MICHELE ALBANESE

Gioia Tauro :: Regione Calabria: il presidente Irto su Autorità portuale Mare Tirreno meridionale.

GIOIA TAURO :: 16/01/2016 :: Il porto di Gioia Tauro rafforzerà il proprio ruolo guida nel bacino del Mediterraneo, sia nelle attività commerciali legate al transhipment, sia nell'ambito di un' ampia visione strategica che oggi più che mai lo pone al centro dell'interesse mondiale. Dobbiamo guardare al futuro con realismo, coraggio e fiducia". Lo afferma il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto, che interviene sul tema dell' **Autorità portuale del Mare tirreno meridionale**. "Il dibattito su questa vicenda - sostiene Irto - è stato condizionato fino a oggi da toni inutilmente polemici, fondati peraltro su presupposti non veritieri. La leadership di Gioia Tauro, che sarà sede della nuova **Autorità portuale**, non è in discussione, anzi è stata ampiamente riconosciuta insieme a quella dei porti di **Palermo** ed **Augusta** ai quali sarà affidata una funzione trainate per l'economia italiana. Tale leadership sarà ulteriormente rinsaldata dall' ampliamento delle competenze amministrative e territoriali, che si innesteranno anche sul principale sistema economico della futura Città metropolitana". Ad avviso del rappresentante di Palazzo Campanella, "la politica deve compiere uno sforzo per elevare il livello del dibattito e per indirizzare il confronto verso una visione più complessiva del ruolo che intendiamo attribuire a Gioia Tauro. Abbiamo una preziosa e assai invidiata infrastruttura che si trova nel baricentro del Mediterraneo, oggi il quadrante geopolitico e strategico più importante per i delicati equilibri della politica internazionale. A maggior ragione dopo il raddoppio del Canale di Suez - dice ancora il presidente del Consiglio regionale - il porto svolgerà una funzione chiave nell' ambito di un mercato che, nel futuro, premierà sempre più i poli **portuali** e logistici di grandi dimensioni, in grado di competere su scala globale. Il governo crede in Gioia Tauro ed i provvedimenti in corso evidenziano chiaramente il ruolo di questa nostra realtà, nell' ambito di un Piano nazionale che riconosce e certifica la funzione di questo porto per l' intero sistema Paese. Sarà decisivo in tal senso l' esito del confronto in atto sugli investimenti nella **portualità** e nelle infrastrutture e un' acquisizione di risorse che consentano al porto di Gioia Tauro di svolgere la funzione alla quale è stato designato. Così come altrettanto strategica è la scelta di integrare le attività di Gioia con quelle, potenzialmente da sviluppare ulteriormente, dell' insieme del sistema **portuale** calabrese, a partire da Corigliano, Crotona e Vibo. Ad ogni modo - conclude Nicola Irto - l' attenzione e la disponibilità al dialogo del Governo ci rassicurano in ordine alla possibilità di migliorare ulteriormente il quadro normativo e amministrativo di riferimento. Sul porto di Gioia Tauro l' Italia gioca una partita fondamentale per il futuro del Mezzogiorno d' Italia".



Trieste, porto polivalente: recupero quasi completo dei TEU

Secondo il commissario D'Agostino la diversificazione delle merci è il valore principale – Bene anche la crescita dell'uso della ferrovia



TRIESTE – Il porto si conferma primo d'Italia nel 2015 per volumi complessivi. Nel corso dell'anno appena concluso, sono state movimentate 57.161.201 tonnellate di merce (+0,07 % rispetto al 2014), con una leggera flessione delle rinfuse liquide, 41.286.761 tonnellate, (-0,96%), mentre va evidenziata la forte crescita delle rinfuse secche (+106,85%). Rilevante anche l'aumento delle merci varie non containerizzate (+21,84%).



Sono questi gli elementi più caratterizzanti del consuntivo 2015 diramato dall'Autorità portuale. Viene sottolineata anche la ripresa dei container nella seconda metà dell'anno, tanto da assorbire completamente la diminuzione a due cifre, iniziata già alla fine del 2014 e durata fino al primo semestre del 2015. Con questa inversione di tendenza, il traffico è rimasto quasi invariato rispetto all'anno precedente, con una movimentazione complessiva nel 2015 di 501.276 Teu, (-0,94%). I segnali più incoraggianti arrivano però – sottolinea l'Autorità portuale – dal comparto RO-RO che segna un +1,49% con 301.144 semirimorchi movimentati. Trieste è un porto leader per l'intermodalità, e per vedere il rilievo che la quota del traffico intermodale unitizzato sta assumendo all'interno del porto, vale la pena fare un ragionamento complessivo anche in termini numerici, che integri la movimentazione dei container e dei RO-RO. Esprimendo in TEU equivalenti anche il traffico delle unità di carico movimentate su navi RO-RO, e sommandole ai container marittimi, si arriva a 1.178.783 di TEU lavorati nel 2015 (+0,44%). Positivi anche i numeri sul traffico ferroviario dello scalo, che collocano Trieste ai vertici nazionali della movimentazione ferroviaria in ambito portuale. 5604 sono stati i treni – con destinazione prevalentemente internazionale – manovrati nel 2015 nel porto con un aumento del 12,71% sul 2014. Ciò a conferma della bontà delle scelte strategiche compiute dall'APT in materia di investimenti nel comparto ferroviario. Per il commissario dell'APT, Zeno D'Agostino è l'intermodalità il vero successo: "Abbiamo superato vari record nel corso del 2015, ma in realtà non ci interessa stilare delle classifiche, perché i numeri vanno letti e interpretati. Un porto è qualcosa di più che una posizione in una tabella che può variare di anno in anno. Desideriamo far emergere che Trieste ha sempre più un carattere polivalente. Non si vive di solo container o di solo petrolio, nonostante le rinfuse liquide abbiano un peso primario per noi. Non vogliamo guardare solo a questi due settori, ma investire sulla diversificazione, vero valore aggiunto per uno scalo moderno. Traffico intermodale e ferroviario saranno le leve su cui puntare. Trieste deve crescere sempre di più guardando all'integrazione logistica terra-mare. Il superamento del milione di TEU sommando container e rotabili, non è uno spot, ma la cifra che rappresenta la realtà del nostro porto".



Punto franco Trieste, sì della Regione allo spostamento

Trieste - Ad eccezione dei Punti franchi soggetti all'Ezit e all'Interporto di Trieste, tutti gli altri sono amministrati dall'Autorità portuale.

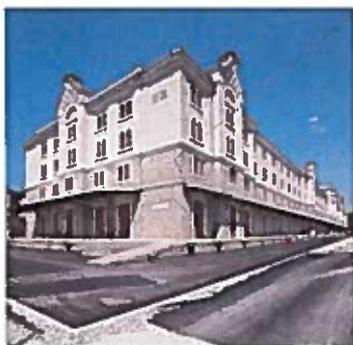
Trieste - La presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, ha formalizzato l'assenso della Regione allo **spostamento del regime giuridico di Punto franco dal Porto Vecchio di Trieste ad altre zone del territorio triestino**. Il provvedimento consente di procedere nell'iter di trasferimento delle aree di franchigia del Porto Vecchio alle aree Teseco e Ezit alle Noghère, all'Interporto di Trieste, sulle rive del Canale industriale, all'ex stazione doganale di Prosecco. Ad eccezione dei Punti franchi soggetti all'Ezit e all'Interporto di Trieste, tutti gli altri sono amministrati dall'Autorità portuale.

Ora sarà il Commissario del Governo a procedere con gli ulteriori passaggi previsti **dall'emendamento in legge di Stabilità 2015**, che prevede che il trasferimento sia effettuato, oltre che previa intesa con il presidente della Regione e con il sindaco di Trieste, anche con altre istituzioni competenti, tra cui Dogane, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera e sindaci dei comuni di Monrupino e Sgonico.

Porti: da Fvg assenso a trasferimento Punto franco Trieste

Da scalo Vecchio ad altre zone del territorio

16 gennaio, 18:59



(ANSA) - UDINE, 16 GEN - La presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, ha formalizzato l'assenso della Regione Fvg allo spostamento del regime giuridico di Punto franco dal Porto Vecchio di Trieste ad altre zone del territorio triestino.

Il provvedimento consente di procedere nell'iter di trasferimento delle aree di franchigia del Porto Vecchio alle aree Teseco e Ezit alle Noghère, all'Interporto di Trieste, sulle rive del Canale industriale, all'ex stazione doganale di Prosecco. A eccezione dei Punti franchi soggetti all'Ezit e all'Interporto di Trieste, tutti gli altri sono amministrati dall'Autorità portuale.

Ora sarà il Commissario del Governo a procedere con gli ulteriori passaggi previsti dall'emendamento in legge di Stabilità 2015, che prevede che il trasferimento sia effettuato, oltre che previa intesa con il presidente della Regione e con il sindaco di Trieste, anche con altre istituzioni competenti, tra cui Dogane, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera e sindaci dei comuni di Monrupino e Sgonico. (ANSA).



Le torri di New York nascono a Monfalcone

Monfalcone - La compagnia olandese Spliethoff's ha effettuato questo fine settimana presso il porto di Monfalcone un maxi-carico di 12 yacht, alcune tonnellate di materiale siderurgico, macchinari della Mangiarotti e grandi strutture Cimolai destinate alla costruzione del grattacielo A dell'Hudson Yard

Monfalcone - La compagnia olandese Spliethoff's ha effettuato questo fine settimana presso il porto di Monfalcone un maxi-carico di 12 yacht, alcune tonnellate di materiale siderurgico, macchinari della Mangiarotti e grandi strutture Cimolai destinate alla costruzione del grattacielo A dell'Hudson Yard di New York, il quartiere in fase di riqualificazione del West Side di Manhattan.

La merce è stata caricata dalla Compagnia portuale di Monfalcone su due navi, la "Donaugracht" (18 mila tonnellate di portata lorda, diretta a Port Everglades) e la "Sluisgracht" (21 mila tonnellate, diretta a New York).

Con una flotta di 50 navi, Spliethoff's effettua servizi mensili tra Monfalcone e i porti degli Stati Uniti, a servizio del mercato in esportazione da Italia, Austria e Ungheria. I carichi di Cimolai destinati all'Hudson Yard proseguiranno per tutto il 2016.

La Gazzetta Marittima

A Genova più traghetti e crociere

GENOVA - Si è chiuso un 2015 dall'andamento in ripresa per quanto riguarda il traffico crociere ed il traffico traghetti nel porto di Genova. I dati totali crociere e traghetti, nel 2015 registrano 2.853.853 passeggeri contro i 2.744.968 del 2014 (+108.885 pax pari a +3,9%). I passeggeri crociere sono passati da 824.109 nel 2014 a 848.227 nel 2015 (+24.118 pax, pari a +2,9%).

Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato, in linea con quanto già accaduto lo scorso anno, un buon incremento, confermando la controtendenza al ribasso registrata dall'inizio della crisi fino al 2013: i passeggeri sono passati da 1.920.859 nel 2014 a 2.005.626 nel 2015 (+84.767 unità, pari al +4,4%).

Il 2015 ha registrato 848.227 crocieristi, di cui 565.687 home port e 282.540 in transito, in aumento rispetto al 2014 (+24.118 passeggeri).

Più che i passeggeri home port, sostanzialmente stabili se non in leggero calo, l'incremento ha interessato soprattutto il numero di passeggeri in transito, che sono passati dai 252.646 del 2014 ai 282.540 del 2015 (+11,8%).

Sempre importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2015 ha portato nei terminali genovesi ben 700.731 passeggeri, confermando il Porto di Genova come hub strategico nel Mediterraneo.

La P&O Cruises conferma la sua presenza a Genova con i 17 scali della M/n Oceana, che hanno portato circa 61.200 passeggeri: da rilevare, proseguendo sulla linea di quanto avviato nel 2014, la stretta sinergia operativa tra Stazioni Marittime S.p.A. e l'Aeroporto di Genova. La Princess Cruises ha incrementato gli scali (dai 4 del 2014 ai 12 del 2015), per un totale di 33.719 passeggeri contro i 12.661 del 2014.

La Pullmantur, inoltre, è ritornata a fare scalo su Genova, portando complessivamente circa 10.000 passeggeri in 7 scali.

Circa il traffico traghetti, il 2015 ha chiuso con un incremento rispetto all'anno precedente, a parte i metri lineari, in lievissimo calo. Di seguito il dettaglio: passeggeri 2.005.626 (+4,41%); auto 717.064 (+4,38%); moto 44.082 (+4,86%); metri lineari 1.914.758 (-0,71%). Come già accaduto lo scorso anno, il traffico traghetti ha invertito la tendenza al ribasso fatta registrare dall'inizio della crisi, chiudendo con percentuali di incremento incoraggianti. Rispetto al 2014 sono stati movimentati circa 92.000 passeggeri in più sulle linee con la Sardegna, circa 7.000 con la Corsica e circa 13.000 con la Sicilia. Il Nord Africa ha registrato una diminuzione di circa 21.300 passeggeri.

Da evidenziare l'incremento del traffico commerciale sulla Sardegna (+12.600 metri lineari circa), che conferma il trend positivo dei collegamenti con l'isola. Per il 2016 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con percentuali di crescita che fanno comunque ben sperare in una conferma del trend positivo evidenziato nel 2014 e nel 2015. Il traffico crociere si prevede invece in forte crescita: nel 2016 verranno movimentati circa 1.100.000 crocieristi, di cui 726.000 home port e 374.000 transiti. MSC rinforzerà la presenza effettuando 52 scali in più (dai 133 del 2015 ai 185 del 2016), con un incremento di circa 240.000 passeggeri trasportati rispetto al 2015. Confermati anche gli scali P&O Cruises (59.000 pax), Princess Cruises (32.000 pax) e Pullmantur (9.000 pax).

La Gazzetta Marittima

Trantisi veloci a Genova

GENOVA – China Shipping Italy e Cma Cgm Italy – sottolinea una nota di Assagenti – sono le prime due agenzie marittime ad adottare il sistema di svincolo telematico delle merci nel porto di Genova. La nuova procedura di rilascio dei delivery orders, o buoni di consegna, che dopo tre anni termina la fase di test e diventa a tutti gli effetti operativa, consentirà in futuro di eliminare 600 mila documenti cartacei, oltre a velocizzare e ottimizzare il lavoro degli agenti e degli spedizionieri genovesi. Lo svincolo dei container è stata, fino a oggi, una procedura molto lunga che iniziava con l'arrivo del fattorino dello spedizioniere negli uffici dell'agenzia marittima e proseguiva con ore di coda al banco degli svincoli, la verifica dei documenti per il rilascio del buono di consegna e il pagamento del servizio. Il delivery veniva poi portato al varco prima di essere consegnato all'autotrasportatore in entrata al terminal per il ritiro fisico del contenitore. «Il banco per la consegna dei documenti – spiega Gianfranco Gazzolo, managing director di China Shipping (Italy) Agency Co. – è sempre stato un punto nevralgico nel rapporto tra agenti e spedizionieri. Questa nuova procedura ci aiuterà ad ottimizzare il ciclo documentale di rilascio delle merci e a diminuire le situazioni di attrito». A partire da oggi per gli svincoli basteranno pochi minuti e il delivery verrà automaticamente trasmesso allo spedizioniere e al varco. La velocizzazione di questa procedura permetterà anche alle agenzie marittime e alle case di spedizione di dedicare le risorse umane, oggi impiegate negli svincoli, in altre mansioni. L'auspicio delle associazioni di categoria di agenti e spedizionieri genovesi è che nel breve periodo più case di spedizione e agenzie marittime aderiscano alla nuova procedura per conseguire un effettivo vantaggio sulle tempistiche di svincolo delle merci. L'invio telematico dei buoni di consegna, complementare al sistema telematico portuale E-port e alle procedure di sdoganamento anticipato delle merci, è stato sviluppato da Hub Telematica Scarl, società presieduta da Giorgio Cavo e partecipata da Assagenti e Spediporto. «Il processo di svincolo telematico – dice l'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità Portuale di Genova – rappresenta l'estensione del più vasto sistema telematico portuale a livello nazionale e ne completa le finalità: smaterializzazione della documentazione cartacea e velocizzazione dei tempi di transito delle merci all'interno dell'area portuale».

COSULICH GESTIRÀ I SERVIZI IN TUTTO IL MEDITERRANEO

Irisl, Genova guida il ritorno delle navi iraniane in Italia

Coinvolti i porti di Trieste e Venezia in Adriatico Nel Tirreno interessati Livorno, Napoli e Cagliari

GENOVA. Questione di pochi giorni ancora, e poi sarà messo tutto nero su bianco, in attesa dell'abbattimento delle sanzioni internazionali. Augusto Cosulich, operatore **marittimo** e amministratore delegato della società Fratelli Cosulich, a fine mese volerà a Roma e, in occasione della visita istituzionale in Italia del presidente iraniano Hassan Rohani, alla presenza del premier Matteo Renzi e del numero uno della compagnia Irisl, Mohammad Saeidi, firmerà una lettera d'intenti per il ritorno delle navi della compagnia persiana in Italia dopo circa cinque anni di assenza. Non solo: la Fratelli Cosulich avrà l'incarico di rappresentare la compagnia iraniana in tutto il Mediterraneo, gestendo le linee anche fuori dai confini nazionali. «Questo significa - spiega Cosulich - che ci stiamo attivando per essere operativi in altre aree come, ad esempio, il Nord Africa. Non sarà un'operazione immediata ma abbiamo già analizzato la situazione». Il porto di Genova sarà il quartier generale da dove verranno gestite le navi di Irisl, ma le unità arabe toccheranno anche Trieste e Venezia in Adriatico, tanto per cominciare. In futuro probabilmente anche Napoli, Livorno e forse Cagliari, nel Tirreno. «Ma a Roma prosegue l'operatore **marittimo** - saranno firmati altri due accordi che riguardano la nostra società: entrambi per attività di bunkeraggio, a Singapore e poi in Iran». Secondo i piani di Teheran, entro il 2018, Irisl dovrà diventare una delle prime dieci compagnie al mondo nel **trasporto marittimo**. E nel settore, da qualche mese, circolano con insistenza voci su possibili joint venture che Teheran potrebbe creare con grandi gruppi occidentali come Msc e Cma-Cgm. Lo scorso novembre, l'Iran ha pure firmato un accordo preliminare con alcuni costruttori navali europei e asiatici per la realizzazione di una nuova flotta di Lng carrier per supportare l'export di gas, settore in cui il Paese ritiene di poter diventare uno dei principali produttori a livello mondiale.

Nei giorni scorsi invece, il numero uno della compagnia Irisl, Mohammad Saeidi, durante un incontro con una delegazione italiana, della quale faceva parte anche il commissario dell'Autorità portuale di Trieste, Zeno D'Agostino, ha precisato che «dopo le rimozioni delle sanzioni, l'Italia e le imprese



Incidenti e ritardi, "AldalPrima" resta ancora in cantiere
Fornire i servizi di pulizia e collaborare il Giappone di Mitsubishi stabilisce e coprire una super grande

- segue

italiane rappresentano la priorità delle nostre relazioni commerciali, prima di quelle con Francia e Germania». A testimonianza della grande attenzione che in Italia c'è verso questa apertura iraniana, dopo la visita a Roma del presidente Hassan Rohani -atteso il 25 e 26 gennaio - ci sarà una nuova missione italiana a Teheran, nel mese di febbraio, con i ministri dei **Trasporti** Graziano Delrio e della Agricoltura Maurizio Martino, e il vice ministro dell' Industria Carlo Calenda. «Il ritorno della navi Irls nel Mediterraneo sottolinea Cosulich- rappresenta una grande opportunità di sviluppo per il nostro Paese. E per Genova soprattutto, visto che proprio nel capoluogo ligure opererà una nuova agenzia che gestirà l'intera rete dei traffici».

Nei porti italiani dovrebbero arrivare soprattutto navi portacontainer, ma anche carichi convenzionali e petroliere che seguiranno la rotta Mediterraneo -Nord Europa -Golfo Persico. «Questo ritorno dell' Iran - chiude l' operatore genovese - è ormai atteso da mesi, specialmente nel nostro Paese. E per tutto il settore **marittimo** rappresenta certamente una vittoria, oltre che una grande opportunità di crescita».

LA POLEMICA RIUNIONE CONVOCATA PER IL 21 GENNAIO

Attracco sul Molo Italia: dopo l'impresa Lucarelli ora anche la Scotto chiede spazi

SI PREANNUNCIA un'altra riunione con annessa polemica della commissione consultiva in

Che è stata convocata per giovedì prossimo 21 gennaio con all'ordine del giorno, oltre ai vari adempimenti, anche un parere sulla richiesta dell'impresa Scotto di operare con la nave di linea rofo della Cotunav tunisina sul molo Italia. Un attracco, quello sul molo Italia, che è stato di recente oggetto anche di altre pressanti richieste, tra le quali quella dell'impresa Lucarelli nel tentativo di recuperare il traffico della Tirrenia passato all'LTM proprio per la mancanza di un adeguato accosto. Cotunav, una compagnia di Tunisi storicamente cliente del nostro porto, a sua volta passata di recente dal terminal LTM di Renzo Conti all'impresa

Scotto, che già opera sul molo Italia con i forestali. Da qui la richiesta di poter utilizzare l'accosto anche per il rofo con Tunisi: il che rinfocolerà certo le polemiche di chi si è già sentito rispondere di no alla concessione di quella banchine.

C'È ANCHE un altro aspetto della vicenda che potrebbe portare a scontri. Di recente il portavoce dell'Asamar - l'associazione degli agenti marittimi - nella commissione consultiva Enrico Bonistalli, ha attaccato proprio sul fatto che vengano proposti pareri in commissione consultiva che non sarebbero di sua competenza. La polemica era nata proprio sul metodo, sottolineando anche l'accusa che questi pareri non di competenza non sarebbero tra l'altro sufficientemen-

te forniti della documentazione in tempi compatibili con lo studio del problema. Anche sulla richiesta di Scotto per la Cotunav l'Asamar sembra intenzionata a ribadire la propria contrarietà al parere in commissione consultiva, sostenendo che spetta al commissario prendersi la responsabilità diretta di fda-re o non dare la concessione.

A.F.



IL RUOLO presidente



Arsenale Spezia, 30 milioni nei prossimi tre anni

La Spezia - La tanto attesa ristrutturazione dell'Arsenale militare spezzino contemplata dall'ormai famoso Piano Brin sembra vicina all'effettiva partenza. Nel corso della sua visita a bordo di nave Duilio, il ministro della Difesa, Roberta Pinotti, ha annunciato che, nei prossimi tre anni, arriveranno 30 milioni da investire

La Spezia - La tanto attesa ristrutturazione dell'Arsenale militare spezzino contemplata dall'ormai famoso Piano Brin sembra vicina all'effettiva partenza. Nel corso della sua visita a bordo di nave Duilio, il ministro della Difesa, Roberta Pinotti, ha annunciato che, nei prossimi tre anni, arriveranno 30 milioni da investire.

Il ministro ha inteso ribadire il preciso intendimento, da parte del governo, di preservare la specificità delle funzioni dell'Arsenale spezzino, legate alle peculiarità delle unità navali militari. Pinotti l'ha definito «un patrimonio da preservare quale elemento abilitante per l'espletamento dei compiti che la Marina è istituzionalmente chiamata ad assolvere».

Il ministero ha avviato dal 2007 il Piano Brin, programma di adeguamento tecnologico e ammodernamento che interessa tutti gli arsenali militari marittimi. Per il triennio 2016-2018, la Difesa, pur confrontandosi con le riduzioni sul bilancio, ha programmato per Spezia l'impegno di 30 milioni di euro che saranno destinati ad effettuare i necessari interventi di riqualifica e ammodernamento, con la revisione e acquisizione di impianti e l'ammodernamento e messa a norma di immobili ed infrastrutture datate e, spesso, soggette a vincolo di tutela della Soprintendenza ai Beni artistici e culturali.

Gli interventi programmati consentiranno di rilanciare le attività produttive con una ricaduta immediata non solo sull'Arsenale e sulle sue maestranze, ma permetteranno il rilancio delle aziende legate all'indotto, con positivi ritorni sulla vita economica e sociale dell'intera area spezzina.



La Spezia, capi d'alta moda "a ruba" nei container

La Spezia - Ripulivano container zeppi di borse e capi d'abbigliamento firmati. Un gruppo ben organizzato che, secondo gli agenti della polizia di frontiera, avrebbe fatto man bassa di numerosi carichi passati dal porto della Spezia.

La Spezia - Ripulivano container zeppi di borse e capi d'abbigliamento firmati. Un gruppo ben organizzato che, secondo gli agenti della polizia di frontiera, avrebbe fatto man bassa di numerosi carichi passati dal porto della Spezia. **Nel 2012 gli agenti riuscirono a sequestrare merce per due milioni di euro.** Ora, arrivano i rinvii a giudizio per cinque protagonisti della vicenda. Su tutti spicca il nome di Domenico Romeo, 59 anni, finito agli arresti nel dicembre 2014 al termine di un'indagine che ruotava attorno a varie società gestite da prestanome.

La Direzione investigativa antimafia ritiene che Romeo sia una figura«vicina alla 'ndrangheta», avrebbe preso il posto del padre Salvatore (scomparso anni fa), il quale veniva considerato «il delegato delle cosche calabresi che aveva l'incarico di mantenere i contatti e le relazioni tra i vari affiliati». **Romeo**, secondo quanto sostenuto dal sostituto procuratore Claudia Merlino, avrebbe organizzato una batteria in grado di mettere a segno diversi furti, riuscendo poi a reintrodurre la merce nel mercato. Ricettazione, furto aggravato in concorso e introduzione di merci con marchi contraffatti, sono i reati ravvisati dagli investigatori.

L'indagine partì dal ritrovamento di un container nascosto all'interno di un capannone ad Arcola. Gli agenti della polizia di frontiera, agli ordini del funzionario Bruno Bassi, sequestrano 4 mila borse Mandarina Duck del valore di oltre 500 mila euro. La merce risultò essere transitata dal porto dallo scalo marittimo spezzino a bordo di una nave cargo proveniente da Hong-Kong. Avrebbe dovuto poi essere indirizzata a Bologna ma il container venne svuotato lungo il tragitto dalla Spezia al capoluogo emiliano.

- segue

Da quel momento gli inquirenti s'impegnarono in un'attività investigativa piuttosto complessa: vennero utilizzate intercettazioni telefoniche, sistemi di rilevazione Gps. Gli investigatori effettuarono anche numerosi pedinamenti tra Spezia, Massa-Carrara, Piacenza, Milano e Treviso. I poliziotti riuscirono a risalire all'intera catena: Romeo avrebbe usufruito perfino di un canale preferenziale per reintrodurre la merce in commercio, piazzandola in uno stabilimento all'ingrosso.

L'esperto di oggetti di lusso sarebbe stato Luca Filippi, 44 anni, originario di Pontremoli ma residente alla Spezia, con già qualche guaio in passato sempre per furti di borse. Sono coinvolti nella vicenda, a vario titolo, anche Emilio Mori, 61 anni, imprenditore di Tresana; l'autotrasportatore georgiano Merab Mchedlidze (54) e l'imprenditore spezzino di 70 anni Paolo Ditria. **Nel corso delle indagini vennero individuati altri quattro depositi e magazzini** - tra Luni Mare, Aulla, Barbarasco e Piacenza - dove l'organizzazione avrebbe nascosto la merce di provenienza illecita. La polizia ritiene inoltre che il «sodalizio criminale» avrebbe commerciato anche marchi contraffatti, soprattutto articoli di abbigliamento e calzature. Nel corso di varie perquisizioni vennero sequestrati 6.000 capi d'abbigliamento di marchi molto noti: oltre a duecento scarponi da sci e duemila maglie griffate.

Livorno Europa TOSCANA ALLA PROVA DEL PORTO

di **Marzio Fatucchi**

La più importante infrastruttura portuale costruita da mezzo secolo in Italia: questa è la «Piattaforma Europa», il progetto per il nuovo porto merci di Livorno il cui bando (mezzo miliardo) è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale europea la scorsa settimana e la cui gara d'appalto partirà mercoledì. «Un giorno importante» l'ha definito Francesco Gazzetti, consigliere regionale Pd che, da ex giornalista, ha bruciato tutti dando la notizia della pubblicazione. Ma il giorno da segnare è il 22 marzo. In quella data si saprà chi ha partecipato superando i rigidi e pesanti vincoli del bando: per partecipare, occorre avere almeno 50 miliardi di euro di fatturato medi negli ultimi 10 anni, oltre 20 milioni di capitale, una struttura di almeno 50 tecnici, aver movimentato almeno un milione di container l'anno. A Livorno si stima che solo uno degli operatori locali, e di poco, supererebbe questi «paletti». Invece si sono fatte avanti tante mega aziende da tutto il mondo, gli ultimi sono arrivati da Singapore. Di fronte a questa concorrenza, le imprese attive nel porto di Livorno hanno di fronte a loro due strade: provare a creare un consorzio, sfidando i grandi; oppure, come già successo per la privatizzazione di Porto 2000, andare tutti in ordine sparso affiancando i big (da Msc a Carnival) rischiando però di diventare partner marginali. La Piattaforma Europa insomma è un campo da gioco, un banco di prova delle capacità competitive delle imprese toscane.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Logistica. Al via il bando europeo per il maxi ampliamento destinato a dare impulso ai traffici Per Livorno bando da 500 milioni

Livorno Parte, dopo numerosi rinvii, il project financing da 500 milioni per la costruzione e gestione della Piattaforma Europa di Livorno, cioè il maxi ampliamento a mare del porto commerciale destinato a dare impulso ai traffici (potrà accogliere navi di ultima generazione grazie a fondali profondi 16 metri) e dunque all'economia della cittadina toscana investita da una crisi pesante.

Il bando per la concessione di costruzione e gestione è stato pubblicato il 14 gennaio, sul supplemento della Gazzetta ufficiale europea e rappresenta uno dei più grandi investimenti portuali degli ultimi 50 anni e, soprattutto, il primo in Italia che punta a realizzare un porto commerciale con soldi prevalentemente privati. I tre quarti dei 504 milioni stimati per realizzare l'opera - cioè 326 milioni - dovranno infatti essere finanziati dai privati, che in cambio avranno la gestione del nuovo terminal per 50 anni. **Autorità portuale** e Regione Toscana metteranno 177 milioni, in attesa dei 50 milioni di fondi statali promessi dal governo. La realizzazione della piattaforma, in realtà, è stata suddivisa in due parti: la seconda verrà affidata con appalto pubblico e

farà salire il valore dell'opera fino a 800 milioni. Il bando sarà assegnato con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Il termine per la presentazione delle domande è il 22 marzo 2016.

Secondo quanto annunciato dalla Regione, il progetto della Darsena Europa sarà sottoposto al dibattito pubblico (previsto dalla legge regionale 46 del 2013) che si terrà sul progetto preliminare, per integrare i risultati nel progetto definitivo.

Regione e **Autorità portuale** sono volati a Bruxelles nei mesi scorsi per cercare investitori e consenso europeo, nella speranza di ottenere dall'Ue altri fondi pubblici per finanziare la maxi opera. Ma trovare gli investitori - in un Paese che finora ha sempre realizzato porti commerciali con soldi pubblici - non sarà una passeggiata, anche se la strada del coinvolgimento dei privati, come ha sottolineato più volte il commissario straordinario dell'**Autorità portuale** di Livorno, Giuliano Gallanti, è quella sollecitata dal Piano nazionale trasporti. Per adesso hanno mostrato interesse al bando investitori europei e arabi, "curati" dall'advisor Ocean Shipping consultants.

Per il presidente toscano Enrico Rossi il progetto «è un obiettivo irrinunciabile per dare un futuro alla città», provata da una crisi economica senza precedenti. Ed è proprio la crisi livornese che nel marzo scorso ha spinto il Consiglio regionale ad approvare il nuovo piano regolatore del porto di Livorno rimasto arenato per anni, che va a sostituire quello datato 1953 e che sblocca, appunto, gli investimenti infrastrutturali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



SILVIA PIERACCINI

Civitavecchia, piano da 500 milioni per i container

PRONTO IL BANDO SUL PROGETTO PRESENTATO DALLA CPC DI GAVIO. SE ARRIVERANNO OFFERTE ALTERNATIVE MIGLIORI IL GRUPPO PIEMONTESE POTRÀ FAR VALERE LA PRELAZIONE. È LO SNODO CHIAVE ANCHE PER IL RETROPORTO

Stefano Carli

Si sblocca il bando di gara per il nuovo terminal container di Civitavecchia: una partita che vale un investimento da 500 milioni e uno dei progetti italiani che potranno avvalersi di fondi del piano Juncker. In questi giorni, forse oggi stesso, **Enel** dei Porti di Roma, guidata dal commissario Pasqualino Monti, pubblicherà il bando per l'ampliamento e l'infrastrutturazione dell'area ex darsena grandi masse nella zona nord del porto. Si tratta dell'area originariamente pensata al servizio della adiacente centrale Enel di Torre Valdaliga che nel frattempo è stata riconvertita a carbone. Ma il carbone da solo non poteva garantire volumi di traffico tali da consentire il ritorno dell'investimento, anche se quello originario era di poco superiore ai 100 milioni di euro. E' per questo che la concessione quarantennale affidata nel 2005 alla Cpc, Compagnia del Porto di Civitavecchia, è rimasta a lungo inattiva, complice anche la crisi del gruppo Italtopetrol. La situazione si sblocca nel 2011 con il subentro del gruppo Gavio che rileva il 65% della Cpc, convince Enel a mantenere il suo 25% mentre l'ultimo 10% passa da Unicredit, che aveva rilevato le quote di Italtopetrol, alla napoletana Ludoil. E parte, assieme al più generale rilancio del porto di Civitavecchia, l'idea di ampliare le attività della darsena ai container. Progetto che comporta però un ampliamento delle banchine, la capacità di ospitare l'attracco delle grandi porta-

container. Parte così il progetto Gavio che prevede un investimento privato per 308 milioni e una quota pubblica di 200. Ma il progetto va a questo punto rimesso a gara e la Cpc accetta di mettere in gioco anche la sua concessione: nel senso che a questo punto, entro i prossimi 90 giorni c'è la possibilità che altri candidati presentino nuovi progetti, con capacità di vittoria specie se dovessero comprendere il ricorso in quota inferiore ai 200 milioni di stanziamento pubblico. Insomma, vincerà il progetto che a parità di obiettivi e opere costerà di meno per le casse dello Stato. Anche se la Cpc del Gavio avrà sempre la possibilità di esercitare una prelazione: potrà cioè offrire di realizzare il progetto alle nuove condizioni.

L'obiettivo è quindi di assegnare entro l'estate la nuova concessione e dare il via ai lavori che dovrebbero durare 5 anni, anche se **Enel** ha già in cantiere diversi casi di accelerazione, non ultimo quello per la realizzazione del nuovo antemurale, dove gli ultimi 400 metri di diga (con un fondale di ben 40 metri) sono stati consegnati con sei mesi di anticipo. In attività il terminal dovrebbe triplicare il traffico container del porto di Civitavecchia, dagli attuali 78 mila a circa 250 mila teus (con la speranza, che in **Enel** dicono a mezza bocca, che si possa andare anche ben oltre). «Un aumento di traffici - spiega il commissario Pasqualino Monti, il cui mandato scade a fine mese ma che dovrebbe essere riconfermato stante il ritardo del varo della riforma delle Autorità Portuali, che non è ancora uscita dal Consiglio dei ministri - che non verrà a detrimento degli altri terminal container del medio Tirreno, come Livorno, Napoli e Salerno, ma cercando di portare a Civitavecchia quote crescenti delle merci che riforniscono il mercato al consumo di Roma e che oggi vengono via gotuma da Rotterdam».

E a questo progetto è legato l'altro, sviluppato in collaborazione con Unindustria, l'associazione delle imprese di tutto il Lazio, per la nascita di un retroporto legato a una zona franca che consenta l'apertura dei container, l'effettuazione di lavorazioni e la successiva spedizione all'estero il tutto franco dogana. E' un piano su cui dalla scorsa primavera si sta spendendo il presidente di Unindustria Maurizio Scirpe, che sul definitivo decollo economico del "quadrante nordove-

st" della regione come nuovo motore industriale dell'industria laziale sta puntando molto. «A inizio marzo presenteremo i risultati di uno studio che abbiamo commissionato a Kpmg - spiega Scirpe - e che dirà settori, attività e prospettive economiche che avranno maggiori potenzialità di sviluppo nell'area, in modo da iniziare a procedere con gli insediamenti». Le pratiche relative all'istituzione della zona franca sono concluse, si tratta solo di partire. E allo scopo è stato già individuato il luogo del possibile insediamento: un'area di 5 milioni di metri quadri disponibili totali su cui si dovranno ritagliare i primi 2 milioni di metri quadri di insediamenti. E' un'area lontana da insediamenti urbani, alla confluenza della Orte-Civitavecchia con l'Autostrada tirrenica, oggi prolungata da Roma fino a Montalto di Castro. Un'area oggi occupata fondamentalmente da terreni a pascolo e con alcuni vecchi insediamenti industriali dismessi, non ultima una fornace per mattoni in disuso da anni e in rovina. «In linea di massima prevediamo insediamenti legati all'attuale attività del porto - spiega Scirpe - tipo smistamento di ricambi legati al traffico auto verso gli Usa, o anche attività di catering legate alle esigenze del traffico crocieristico, visto che i numeri confermano Civitavecchia come il primo scalo del Mediterraneo per le grandi navi da Crociera. Ma aspettiamo dallo studio di Kpmg altre indicazioni operative».

Motore di questa rinascita del porto resta l'accordo con l'Eni per imbarcare la produzione auto di Melfi e Cassino verso gli Usa. E' la base su cui fondare una ulteriore crescita. «Puntiamo adesso anche all'import di auto e al transito da altri paesi - spiega Monti - Ormai partono da Civitavecchia verso il mercato americano anche auto prodotte in Serbia. Mentre iniziano ad arrivare qui quelle destinate al mercato italiano: abbiamo iniziato con Ford, Hyundai e Renault. Ma è solo l'inizio e stiamo lavorando per ingrandire ancora i piazzali acquisendo nuovi terreni».

REPORTAGE

- segue



Sopra, un'immagine del porto di Civitavecchia. L'Autorità vuole rafforzare il potenziale della struttura sul traffico merci: dopo le auto di Fca ora si punta sul container



Il commissario dell'Autorità dei Porti di Roma Pasquale Monti (1) e il presidente di Unindustria Maurizio Stirpe (2)





Renzi inaugurerà la Marittima di Salerno

Salerno - Ci sarà anche il premier Matteo Renzi all'inaugurazione della nuova Stazione Marittima di Salerno, promossa 16 anni fa dall'allora sindaco di Salerno, Vincenzo De Luca, oggi governatore Pd della Regione Campania

Salerno - Ci sarà anche il premier Matteo Renzi all'inaugurazione della nuova Stazione Marittima di Salerno, promossa 16 anni fa dall'allora sindaco di Salerno, Vincenzo De Luca, oggi governatore Pd della Regione Campania. **La presenza del presidente del Consiglio all'evento che con tutta probabilità si svolgerà** - secondo le preferenze dell'archistar Zaha Hadid, che ha firmato il progetto - la prossima primavera, segna il riavvicinamento tra Renzi e il potente governatore campano, cementando un'alleanza strategica (osserva Il Mattino) in vista delle elezioni amministrative per il Comune di Napoli, con l'obiettivo di sconfiggere l'attuale sindaco Luigi de Magistris e l'ex governatore e sindaco Antonio Bassolino, in uno scontro interno alla sinistra.

Progettata per fare fronte alle sempre più frequenti toccate crocieristiche nel porto di Salerno, la Stazione Marittima è costata 14 milioni di euro, e doveva essere ultimata nel 2012. **L'opera in effetti è stata consegnata dalla società Passarelli tre anni fa**, ma vicende burocratiche ne hanno rallentato l'inaugurazione, e ancora oggi la data dell'apertura ufficiale è incerta, essendoci solo l'indicazione preferenziale di Hadid. Il progetto dell'opera fu avviato nel 2010.



Crociere: 4000 turisti a Cagliari con la Epic

Passeggeri hanno visitato la città ed il sud dell'Isola

15 gennaio, 18:28

(ANSA) - CAGLIARI, 15 GEN - Quattromiladuecento turisti fra cui molti inglesi, statunitensi, giapponesi, russi, tedeschi, spagnoli in giro per il sud Sardegna. Sono sbarcati questa mattina dalla Epic, una delle più grandi navi da crociera al mondo, nel molo Rinascita del porto di Cagliari. Una imbarcazione, quella della compagnia Norwegian nota, oltre che per le dimensioni e i servizi, anche per aver fatto da set ad alcune trasmissioni televisive di tv internazionali.

Ben 67 le differenti nazionalità passeggeri a bordo, a cui si aggiungono le 1.700 persone dell'equipaggio. Ad accogliere i turisti nello scalo marittimo del capoluogo tanti pullman per tour anche fuori città al museo di Sciola a San Sperate, a Barumini, a Nora, alle cantine Argiolas, a Monte Arcosu con le jeep, e casa Atzeri. Un giro fra cultura, bellezze paesaggistiche ed enogastronomia. Molti crocieristi hanno invece scelto di girare la città, soprattutto il centro storico, tra shopping nei negozi con i saldi ed i monumenti. (ANSA).

Sul tema del recupero del waterfront interviene l' assessore alle Politiche del Mare

«In ballo principi di democrazia e diritti negati»

Pino: «Noi non vogliamo più versare soldi pubblici all' **Autorità portuale** per aree che sono della città» *Diario messinese*

Lucio D' Amico «Nessuna confusione sulla manifestazione "Il mare negato", ma posizioni chiare e in netta continuità con il programma elettorale che i cittadini hanno approvato con l' elezione a sindaco di Renato Accorinti».

L' assessore Sebastiano Pino spiega le ragioni che lo hanno indotto a partecipare al corteo organizzato sabato dal movimento "Cambiamo Messina dal basso" con l' adesione di numerosi movimenti ed associazioni messinesi. «Certo, possono anche non piacere e non essere del tutto condivise alcune posizioni espresse da una variegata associazione di sigle, però riteniamo molto utile riaccendere il dibattito su questa importante tematica, vitale per il rilancio di Messina. Spesso nel dibattito cittadino - afferma Pino - viene sottolineato solo l' aspetto della vertenza giudiziaria che vede il Comune difendere la proprietà di aree ricadenti nella Zona falcata, mentre nulla si dice sul fatto che l' **Autorità portuale** ha incassato per decenni il canone di concessione per aree che storicamente fanno parte del nostro tessuto urbano, come il piazzale di Campo delle Vettovaglie, via Vittorio Emanuele, la Passeggiata a mare, la Fiera, il viale della Libertà, l' ex Gasometro, la Villa Sabin. Si tratta di risorse economiche passate dalle casse del Comune a quelle dell' **Autorità portuale**, soldi dei cittadini che questa Amministrazione comunale ha deciso di non voler continuare a versare all' **Autorità portuale**, contestandone il diritto finora esercitato e ponendo la questione della titolarità delle aree stesse. Chi vuole ridurre la questione ad una "diversità di vedute" o peggio di beghe fra istituzioni, dimentica o fa finta di dimenticare che sono in ballo altre ben più importanti questioni. Sono in discussione principi di democrazia e diritti negati. Si tratta di importanti scelte per dare maggiore forza agli interessi di tutela del territorio e della comunità, ovvero importanti interessi pubblici, che solo le Amministrazioni comunali, soggette al controllo democratico dei cittadini, possono garantire. Su questo aspetto - aggiunge l' assessore alle Politiche del Mare -, serve cautela e profonda riflessione perché la storia ci ha insegnato che nella nostra città spesso hanno prevalso altri interessi rispetto al bene comune.

Un dibattito questo molto acceso anche in tante altre città portuali, nelle quali si è purtroppo constatato

Cronaca di Messina

«In ballo principi di democrazia e diritti negati»
Pino: «Noi non vogliamo più versare soldi pubblici all' Autorità portuale per aree che sono della città»



Ma così si fa solo il giorno di chi non vuole cambiare

I medici diventano attrici e attori per sostenere nobili progetti sociali



La zona è anche più brava



- segue

come la normativa dettata dalla legge 84/94 non ha consentito alle amministrazioni comunali di incidere nelle scelte strategiche sulla portualità e che, neanche la nuova riforma sembrerebbe garantire, nonostante il problema fosse stato con forza e ripetutamente sollevato dalla Commissione "Città portuali" dell' Anci.

Serve un nuovo e fruttuoso rapporto fra la portualità e la città - conclude Pino - e riteniamo che il ruolo della Municipalità debba essere centrale e non come avvenuto in passato, con un Piano regolatore del Porto neanche discusso in consiglio comunale e del tutto scollegato e non integrato e armonizzato con le idee progettuali del nuovo Piano regolatore generale della città. Come è stato recentemente ribadito, siamo pronti a fare la nostra parte per trasformare la zona falcata dalla attuale situazione di degrado ambientale a luogo di opportunità e speranza per la nostra città».3.

I due assessori ieri hanno preso parte al corteo "Mare negato"

Pino, Ialacqua e Accorinti spiegateci quale sia la vostra idea di waterfront

Ma davvero si vuol riproporre il Punto franco nelle aree della Falce?

Lucio D' Amico La confusione genera mostri. Finché in piazza ci vanno gruppi, comitati e associazioni, che hanno il diritto di manifestare le proprie idee, nessuno può dir nulla. Ma quando a una manifestazione, come quella svoltasi ieri, nonostante la pioggia, partecipano due esponenti della giunta comunale, qualche domanda è giusto porla, qualche risposta legittimo pretenderla.

Il "mare negato": questo il ti tolo -slogan del corteo promosso dal movimento "accorintiano" Cambiamo Messina dal basso e al quale hanno aderito vari altri soggetti, dai Cinque Stelle all' OrSa, da Rifondazione comunista a Sel, da L' Altra Europa con Tzipras alla Confederazione unitaria di base. Una marcia per gridare un sostanziale "no" ai programmi e alle competenze dell' **Autorità portuale** sul waterfront, per dare sostegno al Comune nel contenzioso giudiziario ingaggiato per la titolarità di alcune aree della Falce e per urlare la volontà dei messinesi di riprendersi il proprio affaccio a mare. In corteo anche due assessori comunali, Daniele Ialacqua, e Sebastiano Pino (che ha la delega alle Politiche del Mare).

Tra tante idee condivisibili, nelle rivendicazioni espresse ieri, emerge un' insanabile contraddizione di fondo: la richiesta dell' attivazione del Punto Franco, chiedo fisso di tanti "sostenitori del nulla" che in passato hanno contribuito a lasciare che niente cambiasse e che la Falce si trasformasse in un' immensa cloaca a cielo aperto, in una "enclave" senza regole, in uno scenario da apocalisse post -industriale, tra macerie di attività pseudoproductive e frutti di scelte scellerate, come il vecchio inceneritore in riva al mare.

Agli smemorati di turno va ricordato cosa avrebbe comportato l' ormai improponibile Punto Franco nelle aree della Zona falcata: la realizzazione di insediamenti destinati alla lavorazione delle merci e ad altre attività industriali su una superficie di 144 metri quadrati, tale da ricomprendere per intero perfino i resti (vincolati) della Real Cittadella. Da un lato, dunque, si grida contro l' **Autorità portuale**, "brutta, sporca e cattiva", dall' altro si chiede che la Falce non venga mai più restituita ai cittadini, ma destinata ad ospitare ancora una volta simulacri di una industrializzazione fallita e impossibile, almeno in quel luogo

che dovrebbe, invece, essere soltanto recuperato e valorizzato per le sue bellezze paesaggistiche e i suoi tesori.

Ecco perché chiediamo a Ialacqua e Pino, e al loro sindaco, quale sia l' idea di waterfront dell' amministrazione Accorinti. Ce lo spieghino, vogliamo capirlo, una volta per tutte.3

Porti: Ferrari nuovo direttore generale terminal Messina

Svilupperà attività verso i nuovi mercati

15 gennaio, 12:28



(ANSA) - GENOVA, 15 GEN - Roberto Ferrari è il nuovo direttore generale del Terminal Messina. Lo rende noto il Gruppo Messina. Ferrari, che assumerà l'incarico dal marzo prossimo, è stato amministratore delegato e direttore generale del Trieste Marine Terminal ed ha iniziato la sua carriera nel La Spezia Container Terminal, per poi lavorare ai progetti di sviluppo dei terminal di Ravenna e di Gioia Tauro. Ferrari avrà il compito di sviluppare la crescita del terminal genovese del Gruppo verso i nuovi mercati. (ANSA).

Trasporti. Gli operatori hanno incontrato il deputato nazionale Sofia Amoddio

Augusta, appello dell'Assoporto: «Salvare la piattaforma telematica»

Chiedono di poter mantenere in uso, all'interno del porto megarese, la piattaforma telematica «Poanet», per il disbrigo di pratiche amministrative di arrivo e partenza delle navi, gli operatori marittimi di «Assoporto Augusta» che, nei giorni scorsi, hanno incontrato nella sede dell'associazione il parlamentare nazionale del Pd Sofia Amoddio. Gli operatori hanno espresso la loro preoccupazione dopo la scadenza dello scorso dicembre dell'autorizzazione che aveva consentito, fino ad allora, di usare la piattaforma telematica portuale «Poanet», che è stata realizzata dall'«Avvisatore marittimo» e che vien usata solo ad Augusta e il cui uso è stato prorogato dal direttore del compartimento marittimo della Sicilia in attesa di una verifica della capacità di «Poanet» di interagire col sistema nazionale. E hanno sottolineato soprattutto l'indisponibilità di adottare all'interno del porto megarese il sistema «Pmis», che viene invece utilizzato a livello nazionale e che il comando generale delle Capitanerie di porto e la Capitaneria vorrebbero implementare ad Augusta. «Abbiamo registrato l'attenzione e l'impegno della parlamentare siracusana - ha detto il presidente di Assoporto, Davide Fazio - a sostenere le ragioni esposte nelle sedi competenti agevolando una definitiva soluzione della vicenda in modo da uscire dall'incertezza in un momento così delicato per la portualità italiana. L'avvisatore marittimo, gestore del sistema, lo scorso 25 novembre aveva presentato all'Autorità portuale nuova istanza sottoscritta dalla quasi totalità dell'utenza portuale inclusi gli stabilimenti petrolchimici, rinnovando la richiesta di adozione definitiva di Poanet precisando, al fine di evitare una gara internazionale, che l'uso dello stesso sarebbe stato garantito a titolo gratuito».

CRONACA SIRACUSA

Furto di rame in un appartamento, individuato dopo 6 mesi di indagine

Autostrada, tre gallerie ancora al buio

«SOLIDARIETA' PER I BIMBI BOSNIAI»

Augusta, appello dell'Assoporto: «Salvare la piattaforma telematica»

Quattro gru a portale per l'Interporto Padova

Raddoppieranno la capacità operativa della piattaforma logistica



PADOVA – A meno di un mese dal perfezionamento del "Grant Agreement" (il contratto che regola il cofinanziamento del progetto da parte della Commissione Europea) Interporto Padova ha dato il via ufficialmente alle procedure per l'installazione di quattro gru a portale elettriche nel Terminal Intermodale, gru che raddoppieranno di fatto la capacità operativa della piattaforma padovana. Il 31 dicembre scorso infatti, è stato pubblicato il bando di gara europeo per l'aggiudicazione dei lavori di adeguamento del Terminal per un valore complessivo, a base di gara di 6.290.000 euro al netto d'Iva. Le imprese interessate hanno tempo fino alle ore 18,00 del 4 aprile prossimo per presentare le loro offerte. Per farlo dovranno registrarsi al Portale Acquisti di Interporto Padova dal quale potranno accedere alla piattaforma di gara che sarà svolta interamente per via telematica. Il progetto è cofinanziato per il 20% dall'INEA (Innovation & Networks Executive Agency, l'Agenzia dell'UE) oltre che da risorse della Camera di Commercio di Padova, della Provincia di Padova e del Comune di Padova a seguito dell'aumento di capitale approvato dall'assemblea straordinaria del settembre 2015.

I lavori posti a gara riguardano essenzialmente la realizzazione di un nuovo ingresso, ad est del Terminal, predisposto per l'automazione dell'accesso dei mezzi pesanti e l'allungamento a 750 metri sia dei binari ferroviari che del binario su cui si muoveranno le gru a portale. Sarà inoltre realizzato un nuovo binario ferroviario di carico e scarico. Grazie alla vicinanza con il casello autostradale, alle ampie aree di parcheggio dedicate, alla ottimizzazione dei percorsi interni e alla "dematerializzazione" dei processi documentali, si ridurrà al minimo l'impatto ambientale del traffico mezzi, oltre a rendere molto più veloce ed efficiente ogni processo a vantaggio anche degli autotrasportatori.

Interporto Padova è un centro intermodale che movimentata più di 5000 treni all'anno verso i maggiori porti italiani ed europei con enormi benefici ambientali rispetto all'utilizzo del solo camion per le stesse destinazioni. Il traffico complessivo solo del terminal è di circa 270.000 unità all'anno; equivalente a evitare ogni anno l'emissione di 61.000 tonnellate di CO2 e a 19 milioni di litri di gasolio.

Sindaco isole Egadi invia lettera al ministro Pistorio per chiedere attenzione sulla carenza dei collegamenti marittimi

PALERMO - Con una nota indirizzata all'assessore regionale alle Infrastrutture e ai Trasporti della Sicilia, Giovanni Pistorio - e per conoscenza al Prefetto e alla Capitaneria di Porto di Trapani - il sindaco e il vice sindaco delle Isole Egadi, Giuseppe Pagoto e Vincenzo Bevilacqua, tornano a chiedere "attenzione sui collegamenti marittimi da e per le Isole Egadi a seguito dei tagli operati sulle tratte". "Con la presente - scrivono i due amministratori - ci corre l'obbligo, assunto nei confronti del territorio amministrato e dell'intera comunità locale, di rappresentarle, ancora una volta, con forza, i notevoli disagi subiti dai nostri concittadini a seguito del rinnovato assetto di servizi di collegamento marittimo da e per le Isole Egadi, per effetto dei tagli operati sul numero delle corse e dell'incomprensibile articolazione oraria delle stesse: annosa questione che vede l'accavallarsi delle corse (anche 3 nello stesso identico orario) e vuoti orari del servizio". "Gli effetti sui tagli delle corse si fanno sentire maggiormente nell'attuale periodo invernale, in cui saltano i collegamenti marittimi con le Isole dell'Arcipelago Egadino e non solo, come è a noi tristemente noto, a causa di condizioni meteo-marine avverse", lamentano.

"Per essere concreti - spiegano - l'ultima corsa operata in quest'ultima settimana sulla tratta Trapani-Favignana è stata quella delle ore 16.40, essendo venuta meno, sistematicamente, la corsa ex **Siremar** delle 18 e quella **Ustica Lines** delle 19.30, con l'effetto di rendere impossibile alle famiglie il rincasare sull'Isola Capoluogo". "Senza contare i notevoli disagi subiti dai pendolari della scuola alla riapertura degli istituti dopo la pausa delle festività natalizie". Sindaco e vice sindaco evidenziano di "aver accolto con favore la nota del 22 dicembre 2015, con la quale il Dirigente Generale dell'Assessorato Regionale ha trasmesso una proposta di rimodulazione oraria delle corse per sopperire alle carenze del servizio a seguito dei tagli operati, ma di aver appreso con rammarico della seguente nota ex **Siremar** di riscontro, in cui viene comunicata l'impossibilità ad operare le modifiche dell'articolazione oraria proposte dalla Regione". "Avvertiamo - concludono Pagoto e Bevilacqua - ora più che mai, l'esigenza di una decisa ed efficace risposta ai nostri concittadini, su quanto sopra brevemente rappresentato, da parte di tutto il Governo della Regione Siciliana. E chiediamo il ripristino immediato delle tre corse



In ballo la gara per l' ex Siremar

Collegamenti con le isole minori Il buio dopo l'ennesima proroga

Ritardi sugli stipendi: protesta contro la società Compagnia delle isole

Salvatore Sarpi LIPARI È scaduta il 31 dicembre l'ennesima proroga concessa a Compagnia delle isole dal Ministero dei trasporti, in attesa di procedere alla riaggiudicazione della gara relativa alla ex Siremar.

Come si ricorderà Compagnia delle isole si era aggiudicata inizialmente la gara, poi annullata dal Tar del Lazio con sentenza depositata lo scorso 9 febbraio.

Mentre il futuro dei trasporti verso le isole minori siciliane re sta nel "limbo" si deve registrare sull' argomento una nota che Francesco Giuseppe D' Anniballe presidente di U.N.C.Di.M (Unione nazionale capitani direttori di macchina) ha inviato, tra gli altri, al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, all' assessorato regionale ai Trasporti, ai Prefetti di Messina, Palermo, Agrigento e Trapani e a Compagnia delle isole. «Sollecitiamo le Amministrazioni interessate - si legge - perché, dopo quasi dodici mesi, costellati da rinvii incompatibili, giunga a conclusione l' assegnazione definitiva della ex Siremar. L' attuale clima di incertezza è causa unica di un preannunciato disastro economico per le isole minori della Sicilia e dell' impossibilità per la società esercente i collegamenti marittimi di elaborare una seria programmazione industriale poiché difficilmente vedrà accordarsi linee di credito».

D' Anniballe si è poi soffermato, rivolgendosi direttamente a Compagnia delle isole, sull' attuale ritardo nel pagamento dello stipendio di dicembre 2015 ai marittimi. «Si tratta - si legge - di una palese violazione degli obblighi di legge e contrattuali. Motivate il vostro operato con il ritardato accredito dei corrispettivi oggetto della convenzione da parte delle Amministrazioni interessate ma il ritardo, in un ciclo di finanziamenti, è un fatto prevedibile e non possono i vostri dipendenti sostenere l' onere, poiché per lo roe le loro famiglie le competenze spettanti sono le uniche fonti di sostentamento economico».

SALVATORE SARPI



La Gazzetta Marittima

Logistica e pratiche sostenibili

MILANO - "Logistica sostenibile: tradurre nella pratica quotidiana percorsi di innovazione e sostenibilità" è il titolo dell'importante convegno pubblico organizzato da Assologistica Cultura e Formazione e SOS LOG che si terrà il 26 gennaio a Milano in Piazza della Scienza 4, presso l'Università degli Studi di Milano Bicocca (Aula U4-8), che ha collaborato alla realizzazione dell'evento. Coniugare la tutela dell'ambiente con le esigenze economiche e di sicurezza dei consumatori è uno dei principali temi che molti operatori e imprese committenti di logistica stanno affrontando. Le esperienze presentate sono esempi che dimostrano quanto sia fondamentale il cambiamento culturale ed organizzativo, su cui innervare i differenti processi di innovazione e sviluppo che conducono a risultati rilevanti nel trasferimento di merci e prodotti finiti con un minore impatto energetico e quindi sull'ambiente. Da qui l'esigenza di contribuire a diffondere l'informazione necessaria al cambiamento, divulgando i progressi e le criticità che nel contempo i processi logistici e le imprese stanno conseguendo ed affrontando quotidianamente sul campo pratico. Dopo i saluti del presidente di Assologistica Cultura e Formazione Luigi Terzi, del presidente di SOS LOG Daniele Testi e di un esponente dell'Università Bicocca, i lavori proseguiranno con Tito Zavanello, Ceo di GEA che, oltre a coordinare i lavori del convegno, interverrà su "Logistica Sostenibile un grande spazio di gioco con molteplici declinazioni"; seguiranno Ugo Lemorini, general manager Italy di FM Logistic, "VMI multi-produttore: la soluzione pooling di FMI Logistic"; Roberto Mastrofini, direttore Logistica di MAGDI, "City Login dal progetto alla realtà: politica green"; Elisa Dardanella, CSR Unit Intesa Sanpaolo, Mario Consani, Ceo Tertium Technology "Come la sostenibilità ambientale è stata utilizzata da Intesa Sanpaolo per creare valore"; "Start up Initiative: il caso della gestione della catena del freddo a "zero emissioni"; Fabio Pellegrini, Product&Marketing Manager M&H di Iveco Mercato Italia, e Mario Ambrogi, amministratore delegato di LOGICOMPANY3, "I veicoli LNG caratteristiche principali ed evoluzione scenario Italia: il caso LC3"; Riccardo Montanucci, Customer Supply Chain Director Carlsberg Italia, "Draughtmaster: qualità innovazione e sostenibilità in un bicchiere di birra"; Giorgio Compostella, Key Customer Logistic Senior Manager di Coca-Cola HBC Italy, "Packaging e sostenibilità ambientale: l'esperienza di Coca-Cola HBC". In apertura di convegno, il professor Luca Vecchio della cattedra di Psicologia del Lavoro dell'Università Bicocca, presenterà i risultati di un'indagine inedita intitolata "Conoscere per cambiare. Una indagine su orientamenti, ostacoli e facilitazioni per promuovere percorsi di sostenibilità".

Strategie vincenti. Anche in Italia

Treno+nave+web: così si creano i «corridoi veloci» superefficienti

Da sempre la strada ferrata è il mezzo di trasporto meccanico via terra più efficiente e sicuro. Oggi è anche il più ecologico. In genere, a parità di peso trasportato, un treno richiede il 70% in meno di energia rispetto al trasporto su gomma.

Si sta facendo strada, con molto ritardo, l'idea che la ferrovia può essere la via principe per il trasporto soprattutto dei prodotti import/export. È cambiata l'idea della **logistica** dei trasporti, a partire dalle "autostrade del mare", tanto comode quanto, al momento, ignorate. Oggi proprio partendo dai porti, dove arrivano le merci destinate all'Italia o all'Europa, si sono creati i cosiddetti "fast corridor", corridoi veloci che collegano il mare con l'entroterra verso una piattaforma intermodale da dove le merci prendono la via finale.

Le ferrovie italiane hanno aperto un collegamento veloce tra l'Italia e la Germania: si chiama ROLA (Rollende Landstrasse) ed è in grado di trasferire sui vagoni ferroviari fino a 23 tir per ogni treno. Quattro corse al giorno per coprire i 458 chilometri che separano Roncafort, interporto di Trento, da Regensburg, interporto di Monaco, operando sull'asse Scandinavia- Mediterraneo. Questa modalità mista di trasporto, cioè il passaggio dalla strada al treno, attrezzato anche con cuccette per il riposo degli autisti, fa risparmiare il 77% di energia e l'80% di emissioni di CO2. ROLA è nato dall'intesa tra la sezione merci delle ferrovie, Trenitalia Cargo, e un operatore privato, la Trasposervizi, mettendo in atto un circolo virtuoso di collaborazione tra pubblico e privato.

Stesso numero di chilometri risparmiati nel collegamento tra il **porto** di Koper (Capodistria) e il terminal di smistamento di Milano. Il treno merci Koper -Milano potrà caricare fino a 72 TEU (Twenty foot Equivalent Unit), l'unità di misura della capacità dei tir, equivalente a circa 40 metri cubi) e può raggiungere l'interporto di Padova e a seguire il terminal di Milano a prezzi competitivi e con un basso impatto ambientale. A poco a poco la rete **logistica** si va sviluppando e Trenitalia Cargo sta organizzando speciali accordi con industrie interessate per sviluppare raccordi ad hoc tra le sue reti e le sedi delle attività industriali. Un servizio merci porta a porta che renderà il trasporto su strada ferrata particolarmente efficiente.

Sapevate come tutti i prodotti di Ikea raggiungono le decine di punti vendita del colosso svedese? Partono



- segue

dal loro nodo logistico di Piacenza, ma come arrivano a Piacenza? Con un corridoio veloce che dal porto di La Spezia arriva a Piacenza, in collegamento telematico con l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Si è praticamente realizzata una "banchina lunghissima" dove la merce è monitorata da infrastrutture immateriali, attuando un tracciamento elettronico dei prodotti che semplifica il ciclo import/export.

Confindustria ha presentato un progetto per far diventare l' Italia la piattaforma logistica del Mediterraneo; ma come far trasferire almeno il 30% dei 963 milioni di tonnellate di merci trasportate in Italia su gomma dalla strada alle ferrovie o a un trasporto misto?

L' obiettivo è ambizioso e saranno in molti partner a doversi rimboccare le maniche per mettere in moto un circolo virtuoso. Forse un giorno le merci, sganciate da ogni legge di gravità in uno scenario da fantascienza, voleranno sopra i cieli europei posandosi direttamente sui tetti dei luoghi di destinazione. Nell' attesa, viva i 'corridoi veloci'!

denpasar@tin.it.

CLAUDIA GALIMBERTI

GRANDI AZIENDE

Dal lusso alla **logistica** i piani di assunzione per i nuovi stabilimenti

Bulgari raddoppia con la sede di Valenza Zalando apre un magazzino da 20mila metri

Se il buongiorno si vede dal mattino, il 2016 sarà un anno di grandi opportunità lavorative per ogni genere di profilo professionale. Lo dimostrano gli annunci delle aziende che hanno già delineato i propri piani di assunzione per i mesi a venire. Spesso l'espansione dell'organico è legata a investimenti per nuovi punti vendita, magazzini o stabilimenti produttivi. Così il marchio del lusso Bulgari ha annunciato l'apertura di un nuovo centro amministrativo e di produzione gioielli a Valenza, che riunirà le attività del vicino impianto di Solonghella e sarà il più grande stabilimento del settore in Europa. L'apertura sarà accompagnata da un piano di reclutamenti ad ampio spettro per reperire gli artigiani più talentuosi in tutta Italia; i più giovani potranno essere formati nella nuova Bulgari Academy. A pieno regime, i nuovi posti di lavoro creati saranno 350.

Similmente Fercam, società attiva nel campo della **logistica**, è impegnata in un piano di ammodernamento ed espansione di magazzini e immobili a Verona, Vicenza, Brescia, Milano, Torino, Bologna, Firenze, e altre città italiane, che porterà alla creazione di 200 posti di lavoro. L'azienda recluterà diplomati e laureati in ambito It, **logistica**, Hr, acquisti, distribuzione e con altre specializzazioni ancora, da impiegare come operatori di magazzino e addetti alla raccolta e distribuzione merci, responsabile trasporti, sales executive, amministrativi di filiale e impiegati presso la direzione centrale.

Sempre nel settore della **logistica** assume anche Zalando (e-commerce abbigliamento). Per supportare le vendite in Italia (ma anche in Svizzera e Austria), la società aprirà un nuovo magazzino e centro **logistico** da 20mila metri quadrati che richiederà l'assunzione (tramite il service provider esterno Fiege) di 350 figure tra magazzinieri, addetti e responsabili.

Nasce invece dalla partnership tra Accenture e Avanade il nuovo centro tecnologico di Cagliari, pensato per fornire consulenza tecnologica ad aziende terze. Saranno 300 le assunzioni a regime (che non esauriscono comunque i piani di Accenture in Italia). Nella selezione di giovani talenti, il centro potrà beneficiare della vicina Università di Cagliari, in grado di fornire un pool di candidati in ambito scientifico, tecnologico, ingegneristico e matematico.

Lavoro & Carriere
Guida alle migliori opportunità di lavoro settimanale

GRANDI AZIENDE
Dal lusso alla logistica i piani di assunzione per i nuovi stabilimenti
5.950
Bulgari raddoppia con la sede di Valenza Zalando apre un magazzino da 20mila metri

FRANCHISING
Il commercio ricerca 3.700 addetti

- segue

Nell' ambito della ristorazione investe in Italia la catena spagnola 100 Montaditos. Dopo 20 aperture e 200 assunzioni nel 2015, il piano 2016 dell' azienda prevede 30 nuovi ristoranti per 300 posti di lavoro. Spazio a lavoratori junior e senior come addetti di sala e cucina, cassieri e responsabili di negozio.

Anche EasyJet cresce in Europa e in Italia. L' azienda, che recluta regolarmente piloti, assistenti di volo, equipaggio di cabina, membri del team centrale (marketing, hr, It e funzioni ingegneristiche), specialisti di design, manutenzione e gestione flotta, ha annunciato 1.000 nuove assunzioni in Europa.

Anche la Gdo riserva buone opportunità di lavoro. Tra i gruppi che continuano ad assumere c' è Lidl Italia, che già aveva annunciato nel 2015 un ambizioso piano biennale da 2mila assunzioni, di cui circa 1.500 concentrate nel 2016. La società cerca prevalentemente capi area (con responsabilità su 5 punti vendita e 50 addetti), responsabili sviluppo immobiliare, facility manager, addetti alla **logistica** e ai punti vendita.

Approvato dal Cda di Enel il piano 2016-2019 che, tra le varie misure, affianca un programma di prepensionamenti a uno di nuove assunzioni nelle varie aree aziendali. I numeri sono importanti: 6mila fuoriuscite e 2mila assunzioni solo in Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

A CURA DI DANIELE CESARINI

Servizio consegne Amazon Via al trasporto marittimo

Amazon ha ottenuto la licenza per il **trasporto marittimo**. Dopo i droni per le consegne, Amazon diventa così un operatore del **trasporto** via mare negli Stati Uniti, con Amazon China che può offrire servizi via mare frai due paesi.

Secondo gli analisti, si tratta di una mossa molto importante che consente ad Amazon di affacciarsi al mercato del **trasporto marittimo** che vale 350 miliardi di dollari, offrendo anche ai produttori cinesi l'accesso diretto ai consumatori americani.

Un'altra novità dell'azienda riguarda Echo, lo speaker lanciato da Amazon a fine 2014 come assistente vocale da salotto, che adesso avrà un «fratello minore». Stando al Wall Street Journal, la versione portatile del dispositivo - «Fox» - arriverà nelle prossime settimane e sarà più piccola e meno costosa di Echo. Obiettivo è una maggiore diffusione dell'assistente vocale, anche fuori casa, per competere con gli assistenti di Apple, Google e Microsoft che si trovano sugli smartphone e seguono l'utente per tutta la giornata.

TECNOLOGIA DI CHIUSURA DEI TERMINI REGIONI | ANI | SCELTA

Servizio consegne Amazon Via al trasporto marittimo

Facebook compie 12 anni Sarà il giorno delle amicizie

Amazon ha ottenuto la licenza per il trasporto marittimo. Dopo i droni per le consegne, Amazon diventa così un operatore del trasporto via mare negli Stati Uniti, con Amazon China che può offrire servizi via mare frai due paesi.

Sicurezza e rispetto della privacy Le regole per volare con i droni

Le normative in Italia di ritorno a Palermo aiutano il potenziamento di sicurezza e privacy. Il servizio ha vantaggi e la possibilità di pilotaggio remoto è ancora in fase di prova



Il servizio di consegne Amazon via mare è stato autorizzato dalla Guardia di Finanza. Il servizio ha vantaggi e la possibilità di pilotaggio remoto è ancora in fase di prova.

Innovazione, 20 borse di studio da Microsoft

Microsoft ha annunciato 20 borse di studio per studenti innovatori. Il servizio ha vantaggi e la possibilità di pilotaggio remoto è ancora in fase di prova.

Crociere, boom nel 2016

La vacanza sul mare non mostra alcun segno di rallentamento. Anzi, aumenta il proprio appeal e nel 2016 registrerà un nuovo record di **crocieristi** e approdi

Di **Eduardo Cagnazzi** La vacanza sul mare non mostra alcun segno di rallentamento. Anzi, aumenta il proprio appeal e nel 2016 registrerà un nuovo record di **crocieristi** e approdi. Secondo stime della società di consulenza italiana Risposte Turismo, infatti, quest'anno sarà contrassegnato da un incremento di passeggeri del 6,2% rispetto al 2015, pari a 11,7 milioni di **crocieristi** movimentati nei porti italiani. Il 2016 registrerà un balzo in avanti anche delle toccate navi, pari a +5,5%. Per la prima volta, inoltre, diventeranno cinque gli scali che supereranno la soglia del milione di passeggeri: Civitavecchia, Venezia, Napoli, Genova e Savona. Il porto laziale crescerà dell'1% rispetto ad un anno fa, toccando quota 3milioni 327mila passeggeri, ma l'aumento più consistente riguarderà Genova con il 35% in più (1,1 milione passeggeri movimentati). Buon incremento anche per il porto di Messina (+12,6%, pari ad oltre 371mila passeggeri), Livorno (+12,2%, 800mila passeggeri), Napoli (+3,8%, pari a 1.244 mln di passeggeri). Stabile il numero dei passeggeri che s'imbarcheranno o sbarcheranno a Savona e a **Palermo**, secondo gli analisti di Risposte Turismo La Spezia e Venezia subiranno invece un calo rispettivamente del 3,4% e del 2,9%. Numeri e percentuali potrebbero ulteriormente crescere nel 2017. Il report evidenzia infatti come per il triennio 2016-2018 il 60% degli scali preveda miglioramenti delle proprie infrastrutture che determineranno un ulteriore sviluppo all'industria del mare in Italia che si confermerà ancora una volta come l'unico paese europeo stabilmente sopra quota 10 milioni di **crocieristi** movimentati. E a livello regionale la Liguria contenderà la leadership per numero di approdi nei propri porti ((Genova, Savona, La Spezia, San Remo, Santa Margherita Ligure, Rapallo, Porto Venere, Lerici e Portofino) al Lazio (Civitavecchia, Ponza e Gaeta), Campania (Napoli, Salerno, Sorrento, Capri, Ischia e Castellammare di Stabia), e Sicilia (**Palermo**, Messina, Catania, Giardini Naxos, Trapani, Cefalù, Siracusa, Porto Empedocle, Lipari e Licata). Anche a livello mondiale il viaggio in **crociera** si svilupperà a ritmi da record. E' quanto emerge, dallo "State of the cruise industry outlook 2016" di Clia, l'organizzazione internazionale delle compagnie da **crociera**, che stima in 24 milioni i passeggeri movimentati. Un numero considerevole se si tiene conto che dieci anni fa erano appena 15 milioni i vacanzieri del mare. I membri dell'organismo prevedono inoltre il lancio di 27 nuove navi per un investimento di oltre 6,5

miliardi di dollari solo per le unità che solcheranno gli oceani. Anche le agenzie di viaggio registrano un aumento della domanda per una **crociera**. Otto su dieci agenzie prevedono un incremento di prenotazioni.



EDUARDO CAGNAZZI

Appalti, superpoteri a Cantone

Cambio di rotta: la lotta alla corruzione abbandona le regole dettagliate e preventive, e punta sulla trasparenza e i controlli successivi affidati all'Anac

di MARINO LONGONI
mlongoni@class.it

La legge delega di riforma degli appalti, approvata il 14 gennaio dal senato, scommette su un cambio di paradigma nella lotta alla corruzione: il passaggio da una normativa preventiva e superdettagliata a una delegificazione bilanciata da un incremento dei poteri di controllo affidati all'Anac. Si passerà dalle attuali 600 norme a meno di 200. Se fino a ieri l'obiettivo era quello di limitare al massimo la discrezionalità delle amministrazioni, per evitare che cedessero in tentazione, ora si punta a lasciare loro la massima libertà. Affidando nel contempo a Raffaele Cantone un ruolo di gestore e supergarante dei punti critici della disciplina.

Toccherà infatti all'Anac qualificare le stazioni appaltanti, cioè stabilire chi c'è dentro o chi no nell'albo delle stazioni appaltanti (e chi non riesce a entrare dovrà ingegnarsi a trovare strade alternative, come l'accorpamento con altri enti). Con la nuova disciplina le stazioni appaltanti faranno essenzialmente programmazione e controllo, non dovranno più progettare. Di conseguenza è stato eliminato l'incentivo del 2% che finora era riconosciuto ai loro tecnici per le attività di progettazione.

L'Anac sarà fondamentale anche nella scelta dei commissari di gara, oggi individuati prevalentemente con criteri politici. Da domani toccherà all'Anac stilare la lista dei nominativi dalla quale le stazioni appaltanti a sorteggio estrarranno i commissari di gara. Chi partecipa alla gara non saprà mai chi sarà il commissario. Un requisito essenziale per limitare i casi di corruzione.

Inoltre sarà ancora all'Anac a decidere su tutte le proposte di varianti presentate dalle imprese nel corso dell'esecuzione dei lavori.

Non basta. L'attuale regolamento di attuazione del codice degli appalti sarà sostituito

dalle linee guida scritte dall'Anac e formalizzate con un decreto ministeriale.

L'Anac sarà anche responsabile della stesura dei bandi tipo e dei contratti

tipi vincolanti.

«Si è insomma caricata sulle spalle di Cantone la responsabilità principale del buon funzionamento di una macchina che vale più di 100 miliardi l'anno. Se l'Anac non funziona si bloccherà tutto.

Il cambio di approccio comporta dei rischi, il più importante dei quali sembra essere che le amministrazioni pubbliche, abituate a muoversi, almeno pubblicamente, sulla base di precise coperture normative, non se la sentano di assumersi responsabilità difficili da valutare in presenza di un nuovo contesto normativo. E se domani un magistrato viene a contestare quello che è stato fatto? Come ci si può tutelare senza l'ombrello della dettagliata disciplina di dettaglio al quale il sistema è ormai assuefatto?

La bozza di decreto delegato, anticipata su *ItaliaOggi* di mercoledì scorso, e che darà attuazione alla legge delega, è attualmente molto vaga. Il testo, ovviamente ancora non definitivo messo a punto dalla commissione ministeriale istituita l'estate scorsa dal sottosegretario alla presidenza del consiglio Graziano Del Rio e presieduta da Antonella Muzione, capo ufficio legislativo di Renzi, prevede poco più della ripetizione dei criteri già dettati dalle direttive europee, senza uno sforzo di accompagnare il settore verso un nuovo equilibrio. Il rischio è che il sistema non riesca a metabolizzare i più elevati livelli di responsabilità e che tutto si fermi.

I principi fondamentali della legge delega: semplificazione procedurale, digitalizzazione del processo amministrativo, trasparenza, apertura al mercato, nascondono in realtà una grande scommessa. Che la parte sana del sistema sia in grado di prevalere sulle consorterie, le corrotture, gli interessi privati, le spinte centrifughe della politica. Possiamo solo sperare che sia così.



Centralizzazione. I criteri per i Comuni non capoluogo

Acquisti, la delega appalti «taglia» le convenzioni

Alberto Barbero

La delega per il recepimento delle direttive comunitarie sugli appalti appena approvata in via definitiva dal Senato ridisegna il sistema delle centrali di committenza, puntando sulla qualificazione e sull'ulteriore razionalizzazione per i Comuni non capoluogo.

La lettera dd) dell'articolo 1 della legge-delega prefigura una riorganizzazione degli organismi deputati a gestire le macro-acquisizioni di beni, servizi e lavori su base locale, attualmente strutturata sui quattro modelli aggregativi individuati dall'articolo 33, comma 3-bis del Codice dei contratti pubblici: le unioni di Comuni (se esistenti), le stazioni uniche appaltati (Sua) presso le Province, i soggetti aggregatori (Consap e centrali di

committenza regionali), e gli accordi tra gli stessi comuni non capoluogo (in base a convenzioni ex articolo 30 del Tuel).

Nella delega per questi enti è stabilito l'obbligo di ricorrere a forme di aggregazione o centralizzazione delle committenze, a livello di Unione dei comuni, ove esistenti, o ricorrendo ad «altro soggetto aggregatore secondo la normativa vigente».

La previsione sembra ridurre le opzioni per le amministrazioni comunali non capoluogo a due sole soluzioni.

Nel caso del ricorso all'Unione, i Comuni dovrebbero ricondurre ad essa le loro gare di maggior rilievo, potendo peraltro rimettere a questi soggetti una gestione più organica delle strategie di area vasta o di distretto (come già si sta sperimentando in Emilia-Romagna).

Nel caso di ricorso ai soggetti aggregatori, le linee di riferimento più immediate sono riferibili a quelli regionali e alle Città metropolitane comprese nell'elenco predisposto dall'Anac, secondo una prospettiva di rafforzamento già delineata dal legislatore, a partire dall'articolo 9 della legge 89/2014, e rafforzata recentemente con una serie di significative previsioni contenute nella legge 208/2015 (legge di stabilità 2016).

I criteri definiti dalla legge delega non sembrano lasciare spazio per gli accordi tra Comuni non capoluogo (sulla base di convenzioni per la gestione associata della funzione acquisti) nel frattempo sviluppati in molti contesti, non necessariamente con riferimento a ambiti territoriali corrispondenti alle Unioni (anzi, in molti casi inferiori). Questo de-

terminerebbe un esaurimento di queste esperienze nell'arco di pochi mesi, posta l'entrata in vigore del nuovo codice a metà aprile.

Il disegno che sarà sviluppato nelle nuove disposizioni regolatrici dell'attività contrattuale può tuttavia salvaguardare queste esperienze (in molti casi già operative e efficienti), riportando i modelli aggregativi su base convenzionale ad un primo livello di qualificazione per assurgere al ruolo di «soggetti aggregatori».

Sempre al decreto legislativo spetta la definizione di eventuali margini di operatività dei singoli Comuni non capoluogo, attualmente garantiti dalla possibilità di utilizzo del mercato elettronico e delle piattaforme telematiche, oltre che dal ricorso all'affidamento diretto entro 40 mila euro per acquisti di servizi, beni e lavori mediante procedure tradizionali.

LE OPERAZIONI PER IL