



INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Italia Oggi, Il Tirreno, Il Mattino, Il Sole 24 Ore, Il Gazzettino, Ansa, La Nazione)

Dai Porti:

Venezia:

- **"...Rinvincita di Venezia sul traffico di container..."** (Il Piccolo)
- **"...Incendio nave carbonifera, quai ultimate le operazioni..."** (Ansa)

La Spezia:

- **"...Primo passo per elettrificazione banchine..."** (Ansa, La Nazione)
- **"...Porto 2000 che autogol con La Spezia..."** (Il Tirreno)

Livorno:

- **"...polo unico per gestire i ro-ro..."** (The Medi Telegraph, Informatore Navale, Il Tirreno, La Nazione, Livorno24.com)
- **"...Piattaforma Europa..."** (La Nazione, Quilivorno.it)
- **"...Propeller Livorno..."** (Livorno14.com)

Napoli:

- **"...Parte l'analisi dell'aria nel porto e nelle aree limitrofe..."** (L'Informatore Navale)

Gioia Tauro:

- **"...sequestrati 168 kg di cocaina in porto..."** (The Medi Telegraph)

Notizie da altri porti italiani

Focus:

- **Autostrade del mare** (La Stampa, Il Tirreno)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Lloyd's List

Svolta sulle banchine dopo una telenovela lunga più di dieci anni

L'ultimo ok è saltato più volte in dirittura d'arrivo
L'altolà di Tremonti, le convergenze di Matteoli e Filippi

DI LIVORNO

La riforma-story parte da lontano e racconta una filza di occasioni perse: spiegando perché la spinta propulsiva del nuovo assetto del '94 si è esaurito troppo presto, perché presto il dinamismo della portualità spagnola ci ha sorpassato e, detto per inciso, perché Livorno non ce l'ha ancora fatta a tornare agli standard di prima della crisi).

Non aveva ancora compiuto dieci anni la riforma della portualità datata '94 ed ecco che, nella prima metà del decennio scorso, con il forzista Luigi Grillo alla testa della commissione lavori pubblici già era iniziata la battaglia per aggiornarla, correggerne in tiro, modificarne alcuni ingranaggi. Nella legislatura successiva, guidata dal centrosinistra, a provarci era stato il viceministro De Cesare De Piccoli ma la legislatura Prodi bis era durata troppo poco per arrivare a un qualche risultato.

Sono gli anni dello scontro frontale fra schieramenti, ma anche quelli della svolta federalista anche a sinistra per assorbire l'onda d'urto della Lega. Risultato: la riforma del titolo quinto della Costituzione mette i porti sotto l'ala delle materie per le quali la competenza è a metà fra Stato e Regione. Qualcosa del genere era già previsto nell'iter di nomina del vertice della nuova istituzione portuale: dalle istituzio-

ni locali esce una "tema" di nomi (ma occhio che la parola "tema" equivale a qualsiasi numero di candidati la fantasia possa suggerire), su uno di essi il ministro delle Infrastrutture e il presidente della Regione devono trovare un accordo. Solo che il clima di scontro frontale nel nome del bipolarismo finisce per rendere ingarbugliatissima la possibilità di un accordo fra ministro e governatore.

Basti pensare che le Autorità Portuali di tutta Italia risultano in mano a un commissario complessivamente per un periodo che rappresenta il 19,9% del mesi che vanno dal gennaio '95 alla fine del 2009. Al di sopra del 20% troviamo: Bari (23,9%), Livorno (25,0%), Trieste (26,1%), Giola l'Auro (28,0%) e, oltre la soglia del 30%, anche Taranto (35,0%) e Messina (40,6%). Fino al record di Augusta (51,0%) o Olbia (48,6%) dove il periodo di irregolare fisiologia istituzionale al vertice uguaglia quello in cui **[redacted]** ha avuto una regolare presidenza. Senza contare che Manfredonia non ha mai avuto un presidente nell'arco di tempo fra la singolare modalità scelta per istituirlo e la repentina decisione di sopprimerla.

C'era da uscire da quest'impasse - che a Livorno è stato pagato con un commissariamento del commissario **[redacted]** lungo 40 mesi, praticamente

quanto un mandato completo - e c'era da metter mano a tante altre cose: a cominciare da concessioni e di nomina. Ma dentro un ecosistema che affronta il Grande Freddo: il superministro Tremonti vede nei porti non il trampolino per l'export ma, al contrario, la porta dalla quale entrerà l'invasione di prodotti cinesi che sterminerà l'industria italiana. Risultato: la legge sulla portualità smette di essere rifinanziata, sparisce anche quel briciolo di coordinamento che c'era. Ogni porto si aggrappa al proprio santo (politico) in paradiso e cerca di strappare il finanziamento di questa o quell'opera.

Eppure la legislatura di centrodestra iniziata nel 2008 si era avviata con una inconsueta apertura del ministro Matteoli: è vero che poi la metterà in pista come atto di governo, ma l'ha costruita mettendo a disposizione del Parlamento il proprio staff e accogliendo anche indicazioni dell'opposizione tanto che al Senato incassa l'unanimità e si presenta alla Camera in corsia preferenziale. Lo stende l'altolà di Tremonti e soprattutto lo scioglimento anticipato del Parlamento.

Nella nuova legislatura, quella attuale iniziata nel febbraio 2013, da sinistra Filippi e da destra Matteoli puntano a riprendere il filo della riforma là dove l'avevano lasciato, compresa la corsia preferenziale per Montecitorio. Pur di

portare a casa le modifiche, sono disposti a mediare e mediare ancora: la loro è forse una "riformina". È nata dal lavoro parlamentare e trova sul proprio percorso parecchie pietre d'inciampo: ad esempio, Luigi Merlo (Genova) fra i presidenti di **[redacted]** e Maurizio Maresca, consigliere (ascoltato) del premier. Anche il ministro Maurizio Lupi non perde occasione per dire che bisogna mettere più in alto l'asticella dell'ambizione: serve una "riformona".

Le due opzioni restano sull'altalena senza farsi troppo male ma anche rimanendo incagliate lì. Il ministro Lupi che arriva a mettere nero su bianco un testo ma anche in questo caso le ultime ore sono fatali: Lupi finisce nel mirino perché gli hanno assunto il figlio, in realtà il cuore dello scontro è il controllo della struttura di missione che ha in mano i grandi appalti.

Il premier lo sostituisce con Delrio, che riprende in mano il dossier. Agli inizi di luglio lancia il piano della logistica ma in extremis, la notte prima del voto, vengono sfilate 17 righe dalle 200 pagine. Sono quelle in cui si indicano per nome e cognome su quali porti sono incardinate le nuove Autorità di Sistema e quali scali invece vengono accorpati. Ora, dopo una lunga fase di scontro sotterraneo fra Renzi e Delrio, ecco che la riforma finisce finalmente nel menu.



Il ministro Graziano Delrio

» NUOVA MAPPA A 15

Porti, il governo fa partire la riforma

Livorno con Piombino, e ora occhi puntati sulle concessioni

di **Mauro Zucchelli**
D LIVORNO

Una già stata annunciata nel menu del consiglio dei ministri di venerdì scorso, poi in zona Cesarini la riforma dei porti era stata sfilata. Ieri sera è stato necessario attendere fino alle 22 perché, della seduta con inizio alle 21, Palazzo Chigi annunciasse via twitter l'ordine del giorno: con la riforma dei porti infilata nel mazzetto dei dieci provvedimenti della delega Madia per la semplificazione della pubblica amministrazione (vedi alla voce "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali").

È già un bel passo in avanti per una riforma che da una dozzina di anni sembra sentare le dita di chiunque si azzardi a toccarla.

Inutile dire che non si sa ancora quale testo uscirà dal consiglio dei ministri: avverrà solo a notte fonda. Secondo le informazioni che è stato possibile raccogliere, risulta comunque che la "quadra" politica sia stata trovata in modo definitivo nel tardo pomeriggio. E non era affatto scontato se pensiamo che in passato il premier aveva chiesto al ministro di presentarsi non con una sola proposta bensì con due ipotesi fra le quali scegliere. Non è un segreto che Delrio abbia finora lavorato a una mappa delle Autorità Portuali ridotte a 14 (basandosi sui porti scelti dall'Unione Europea come "core", cioè principali) mentre l'entourage del premier è favorevole a un accorpamento ben

più drastico (c'è chi dice con 7-8 Autorità portuali, chi invece addirittura a 5 in nome di una centralizzazione assai più spinta delle decisioni).

È chiaro che il via libera alle maxi-aggregazioni suonerebbe come una sconfessione del proprio ministro e ben difficilmente il premier si può permettere di perdere il suo ex braccio destro. Dall'altra, se venissero confermate le indiscrezioni relative a un nuovo assetto a 15, pur di portare a casa il risultato in nome di un pragmatico realismo, Delrio avrebbe lasciato sul terreno quel che aveva scritto sul piano della portualità a inizio luglio: dopo che era stata cancellata all'ultimo tutto la mezza paginetta con la geografia degli accorpamenti, si era limitato a fissare il numero massimo delle Autorità Portuali. Quattordici, appunto come gli euro-porti.

I quindici porti sono i 14 indicati dall'Europa più con una sorta di status a sé Civitavecchia, che è fuori sì dalla lista degli scali che interessano Bruxelles ma è in testa a quella dei porti che stanno a cuore alla nomenclatura politica romana. Figuriamoci che, nel testo poi rimangiato a luglio, era indicata come Autorità di sistema di Roma Capitale e perfino dell'Abruzzo (che è di là dall'Appennino, sull'Adriatico).

Secondo quanto riferiscono fonti molto vicine a Palazzo Chigi, nella riunione non dovrebbero esserci state sorprese: dunque, niente novità rispetto al disegno che vede il porto di Livorno accorparsi a quello di Piombino e lo scalo

di La Spezia inglobare quello di Carrara. A niente sarebbe valso, insomma, il tentativo delle organizzazioni toscane Cgil Cisl Uil di categoria di fare quadrato per incalzare il governo (e la Regione) per ottenere che anche Carrara finisse nel polo toscano guidato da Livorno.

Non è chiaro se all'interno del provvedimento - che, come detto, nasce all'interno delle misure per la semplificazione - figurino anche una svolta sul fronte delle concessioni dei terminal portuali. È un tassello che, come anticipato dal Tirreno già nelle scorse settimane, sta a cuore al premier Renzi e, secondo quanto riferito dall'autorevole sito specializzato The MediTelegraph, è ormai ad un passo da una nuova regolamentazione omogenea in tutta Italia. È riassumibile così: le concessioni di terminal che abbiano una durata dai vent'anni in poi non resteranno nelle mani delle istituzioni portuali locali perché il governo ne avocherà a sé la gestione. Non stiamo parlando di casi sporadici: basti pensare che a Livorno la Tdt ha da non molto tempo ottenuto una proroga che ne fa una concessione trentennale.

La riforma è al decollo dal tavolo del governo ma il suo percorso deve affrontare ancora passaggi importanti: obbligatorio ma non vincolante il parere in commissione parlamentare, ma potrebbe annunciarsi incandescente il mood nella Conferenza Stato-Regioni. Soprattutto dopo l'altolà da parte della Corte Costituzionale.

- segue



Galliani e Nogarini a una trasmissione di Granducato tv (Repetti Pentafoto)

L'economia del mare

Autorità portuali a Palazzo Chigi il progetto Delrio

In consiglio dei ministri ok al ddl 14 enti e presidenti «concordati»

Quattordici Autorità portuali di sistema, procedura snella per la nomina dei presidenti, coordinamento centrale per evitare quanto accaduto fino ad oggi, e cioè che porti a pochi chilometri di distanza ipotizzavano sviluppo puntando sulle stesse attività. Tutto è pronto al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: il disegno di legge del ministro Graziano Delrio che riforma la legge 84/94 è stato approvato. Un passo molto atteso: Delrio ha detto chiaro e tondo che questa è una riforma necessaria al Paese, che bisogna fare in fretta se l'Italia vuole avere ancora qualche possibilità di agganciare i grandi corridoi di traffico internazionale su cui già lavorano da anni altri Paesi europei.

Il testo della riforma è stato messo a punto. Sotto i riflettori di tutti, naturalmente, c'è l'articolo 6 quello che unifica più Autorità Portuali. Si chiamano Autorità Portuali di sistema, sono 14, e ubbidiscono a una ripartizione territoriale immaginata per garantire la migliore governabilità dei porti evitando inutili doppioposti. Per Delrio potevano essere anche di meno, per il premier Matteo Renzi dovevano essere molto di meno, ma alla fine la mediazione raggiunta sembra poter ottenere facilmente il via libera in sede parlamentare. Quella campana si chiamerà [redacted] di sistema del basso Tirreno e prevede l'unificazione delle due Autorità portuali esistenti: quella di Na-

poli, che comprende anche il porto di Castellammare di Stabia, e quella di Salerno. Ma vediamo anche tutte le altre. C'è la mar Ligure occidentale che mette insieme Genova e Savona; la mar Ligure orientale che unisce La Spezia e Marina di Carrara; la Tirreno settentrionale in cui confluiscono Livorno e Piombino; la Tirreno centrale in cui c'è Civitavecchia; quella del mare di Sicilia orientale e dello stretto con Messina, Catania, e Augusta; quella del mare di Sicilia occidentale con Palermo; quella del mare di Sardegna con Cagliari e Olbia. E poi l'Adriatico. Il basso Adriatico e Mar Ionio che unisce Bari, Manfredonia, Brindisi e Taranto; quella dell'Adriatico centrale con Ancona; quella dell'Adriatico centro settentrionale con Ravenna. E, infine, Adriatico settentrionale con Venezia e Adriatico orientale con Trieste. Particolarmente interessante è anche quanto previsto dall'articolo 6 bis. Vediamo. «Presso le [redacted] di sistema - è detto nel testo della riforma - le cui circoscrizioni territoriali include due o più scali portuali è istituito in ciascun porto, già sede di [redacted] escludendo in scalo sede [redacted] di sistema, un ufficio territoriale denominato direzione di scalo portuale». La direzione ha compiti istruttori, di proposta, amministrativi e di vigilanza.

Altro capitolo fondamentale quello delle nomine dei presidenti. L'articolo 8 stabilisce che il presidente è nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il

nome è "concordato" con del presidente o i presidenti delle regioni interessate. Questa è una limatura delle ultime ore. La prima versione, invece, era "sentito il parere". E poi si aggiunge: il presidente è scelto tra soggetti aventi «comprovata esperienza e qualificazione professionale nel settore portuale, dell'economia e dei trasporti». Cancellata del tutto dunque, la farraginosa procedura delle "terme", vale a dire delle proposte fatte dalle istituzioni locali. Una procedura che ha dimostrato tutti i suoi limiti se è vero com'è vero che la metà delle Autorità portuali è commissariata. E Delrio proprio per questo è determinato ad andare avanti, nonostante il richiamo della Corte Costituzionale per un più diretto coinvolgimento degli enti locali. La 84/94 prevedeva l'intesa tra ministro e governatore. Una vera e propria palla al piede, come ha dimostrato la storia di questi ultimi anni.

Antonino Pane



Approvazione nella notte in Consiglio dei ministri

Delega Pa: nei primi 11 decreti autorizzazioni più semplici, stretta su assenteisti e spa locali

Velocizzazioni per inizio lavori e imprese
Taglio di almeno 2mila partecipate

Il Consiglio dei ministri ha approvato nella notte i primi 11 decreti della delega Pa, che prevedono autorizzazioni più semplici per imprese e inizio lavori e la stretta su assenteisti e spa locali. Primo taglio di almeno 2mila partecipate. Rinvio sulle Camere di commercio. ▶ pagine 14 e 15

RATING 24

Dai licenziamenti alle procedure Scia: tutte le novità

di Davide Colombo • pagine 14-15

Dalla Scia semplificata alla stretta sugli assenteisti, primi decreti della riforma Pa

Consiglio dei ministri nella notte per 11 provvedimenti

Davide Colombo
67/144

Entrano i licenziamenti veloci dei dipendenti pubblici che timbrano falsi ingressi in ufficio ed esce il riordino delle Camere di commercio, rinviato a un prossimo Consiglio dei ministri a causa dell'istruttoria ancora in corso sugli esuberanti che il taglio di questi enti lascerà sul campo.

Il primo pacchetto attuativo della riforma della Pa (legge 124/2015, in Gazzetta dallo scorso agosto) ha iniziato ieri il suo percorso al termine di una riunione in notturna dei ministri a palazzo Chigi. Undici i provvedimenti arrivati al primo esame e che ora si avviano ai pareri delle commissioni parlamentari competenti. Tra i testi non manca la novità dell'ultima ora, con un decreto legislativo che anticipa la semplificazione annunciata della Scia, in attesa del provvedimento più ampio che individuerà le attività per le quali sarà pre-

vista l'autorizzazione espressa.

In questo modo le misure di semplificazione procedurali si arricchiscono, con il via libera alla Conferenza dei servizi digitalizzata (da chiudere in 60 giorni con il consenso delle amministrazioni coinvolte e il rappresentante unico per amministrazione) e il regolamento di delegificazione che dovrebbe consentire il dimezzamento dei termini per la concessione di autorizzazioni a grandi insediamenti produttivi con l'esercizio di poteri sostitutivi affidati al presidente del Consiglio.

Altra novità di ieri è arrivata sul testo unico di riordino delle società partecipate con la scelta, tra l'altro, di collocare al ministero dell'Economia l'unità di controllo sull'attuazione della transizione al nuovo assetto regolatorio che dovrebbe portare al taglio di almeno 2mila società nel primo anno di attuazione. Un testo unico che si lega all'altro sui

servizi pubblici locali, che punta sull'aggregazione dei servizi su base distrettuale sotto la regia delle Regioni. Confermato poi l'addio alla Forestale. Il Corpo verrà assorbito nell'Arma dei carabinieri. Il passaggio riguarda funzioni e personale, ad eccezione delle competenze anti-incendio, da attribuire al Corpo nazionale dei Vigili del fuoco. Si darà così vita a una nuova organizzazione, all'interno dei carabinieri. I forestali chiamati al passaggio sono circa 7mila, con piccoli contingenti riservati ai Vigili del fuoco, alla Pulizia e alla Guardia di finanza. Chi vorrà potrà anche fare richiesta di passare alla pubblica amministrazione mantenendo un contratto di impiego «senza divisa». All'ultimo nel decreto sulla forestale è stata inserita anche la razionalizzazione delle funzioni di tutte le forze di polizia, con l'assegnazione a ciascuna di aree di specializzazione. Anche dal punto di vista terri-

toriale, c'è una divisione delle competenze per cui la polizia vigilerà sulle grandi aree mentre ai carabinieri è affidato il resto del territorio. Un articolo è poi riservato al numero unico per le emergenze, il 112. Il pacchetto Madia include un decreto sul riordino delle autorità portuali (scenderanno da 24 a 15).

C'è poi il capitolo digitale, con le norme di integrazione del Codice Cad. Tra i punti salienti il rafforzamento del ricorso ai pagamenti elettronici (si potranno anche usare le prepagate telefoniche) e il lancio del Pin unico, ovvero dell'identità digitale. C'è poi il potenziamento dei sistemi di sicurezza sul digitale. Internet avrà un ruolo anche nel decreto che semplifica il provvedimento Severino sulla trasparenza. Ecco che sui siti istituzionali le amministrazioni, a seconda delle attività svolte, dovranno pubblicare il tempo medio di attesa delle prestazioni sanitarie o debilita-

cumulati. Ci sarà una semplificazione degli oneri burocratici, ad esempio il piano anticorruzione sarà più snello. Soprattutto sarà liberalizzato il diritto di accesso agli archivi pubblici (il Freedom

of information act), con il cittadino che avrà diritto a ricevere i dati richiesti senza obbligo di motivazione entro 30 giorni, altrimenti per l'amministrazione scattano le sanzioni dell'Anac.

Il presidente del Consiglio, Matteo Renzi, e la ministra della Semplificazione e la Pa, Marianna Madia, illustreranno questa mattina in una conferenza stampa i contenuti dei

decreti adottati.

LEGGI IN PAGINA 117

SCHEDE A CURA DI

Marzio Bartoloni, Davide Colombo, Marco Ludovico, Claudio Tucci, Gianni Trovati, Roberto Torno

Partecipate

Taglio di almeno 2mila società. Presso il Mef l'unità di controllo per la fase di transizione verso il nuovo assetto

LICENZIAMENTO

Sospensione senza stipendio per chi falsifica la presenza

Sospensione cautelare senza stipendio e contraddittorio entro 48 ore da quando viene accertata la falsa attestazione della presenza in servizio; e contestuale avvio del procedimento disciplinare, che dovrà concludersi entro 30 giorni.

La bozza di Digs con il primo giro di vite sul fronte disciplinare coinvolgerà i furbi del cartellino, cioè chi attesta falsamente la presenza in servizio. La condotta della «falsa attestazione» sul luogo di lavoro rileverà anche davanti alla Corte dei conti, con l'introduzione, ed è una

novità, dell'azione di responsabilità «per danno d'immagine» della Pa nei confronti del dipendente assenteista (che se condannato dai magistrati contabili dovrà corrispondere all'erario minimo sei mensilità di stipendio, oltre interessi e spese di giustizia).

La attestazione della presenza verrà accertata, dal dirigente o dall'Ufficio procedimenti disciplinari, in caso di flagranza o mediante strumenti di sorveglianza o di registrazione degli accessi.

EFFICACIA



ALTA

RESPONSABILITÀ DIRIGENTI

Assenteisti, licenziabile il dirigente che non si attiva

Le nuove norme contro gli «assenteisti» contengono pure una stretta sul dirigente responsabile dell'ufficio del dipendente infedele. Il capo struttura o l'Ufficio procedimenti disciplinari dovranno sospendere immediatamente il «travel» entro 48 ore. Contestualmente dovranno avviare il procedimento disciplinare «accelerato».

Le nuove norme prevedono che la mancata sospensione cautelare e la mancata attivazione del procedimento disciplinare tramite segnalazione all'Upd possono essere causa di licenziamento per lo stesso

dirigente. Oggi i dirigenti hanno l'obbligo di attivare un procedimento disciplinare, dopo aver compiuto la valutazione del caso. Se non lo fanno, però, senza motivo fondato e ragionevole, al massimo sono soggetti a una sospensione fino a tre mesi e alla perdita della retribuzione di risultato. Oltre al rischio licenziamento, la bozza di Digs definisce l'inertza del capo struttura espressamente come «omissione di atti di ufficio», richiamando una fattispecie penale.

EFFICACIA



ALTA

PARTECIPATE

Dismissioni obbligatorie e dieta per il personale

Il compito del Testo unico sulle partecipate è quello di tradurre in pratica lo slogan «da 5mila a mille». Per ridurre il numero delle società si prevede un «piano straordinario di razionalizzazione», che sarà obbligato a prevedere l'alienazione delle aziende che non raggiungono una soglia minima di fatturato, oltre alle società doppie (attive cioè in campi già «coperti» da altre partecipate), le scatole vuote con più amministratori che dipendenti e quelle che producono beni e servizi non indispensabili alle finalità istituzionali dell'ente pubbli-

co proprietario.

A differenza dei vecchi piani, le dimissioni sono obbligatorie e il mancato adempimento è sanzionato. Anche le controllate che superano questi parametri dovranno alleggerire i propri organici. Si prevede la definizione di elenchi di esuberanti, articolati per profili professionali, che andranno riassorbiti nelle altre società con procedure di mobilità. Per le società più piccole sarà obbligatorio l'amministratore unico

EFFICACIA



MEDIA

SERVIZI PUBBLICI LOCALI

Affidamenti in house solo se il mercato non c'è

Il testo unico sui servizi pubblici locali punta prima di tutto ad aprire spazi al mercato, ponendo una serie di vincoli alla possibilità di affidamenti in house.

In pratica si recepiscono integralmente le regole Ue, e si prevede che l'affidamento diretto sia possibile solo con delibera che attesti l'assenza di condizioni per il ricorso al mercato o il carattere vantaggioso, in termini di efficienza e accesso universale ai servizi, del ricorso all'in house. La delibera, che dovrà seguire uno schema-

tipo elaborato dall'Anac, andrà trasmessa alla Corte dei conti e all'Osservatorio sui servizi pubblici locali presso Palazzo Chigi, e sarà sottoposta al controllo dell'Antitrust, che potrà. Anche gli affidamenti attuali, entro sei mesi secondo i testi circolati ieri, andranno sottoposti alla stessa verifica. Se l'amministrazione proprietaria non rispetterà i tempi, è prevista la decadenza automatica dell'affidamento

EFFICACIA



ALTA

SPID

Un Pin unico per ottenere servizi e comunicazioni

Ogni italiano avrà il proprio "domicilio digitale", un recapito elettronico per gestire, come cittadino o come impresa, comunicazioni e servizi della pubblica amministrazione.

Il nuovo strumento consentirà gradualmente l'accesso a qualunque servizio on line con un solo Pin universalmente accettato da tutti; l'autenticazione avverrà infatti tramite il «Sistema pubblico per la gestione dell'identità digitale» (Spid). L'obiettivo è mettere nelle mani di cittadini e aziende uno strumento agevole (superando anche la Pec) che

nel tempo mandi in pensione la tradizionale cassetta postale. Tramite Spid si potrà accedere anche al wi fi ad accesso libero prevedendo che la porzione di banda non utilizzata dagli uffici pubblici sia messa a disposizione degli utenti. Il nuovo sistema costringerà a rivedere per l'ennesima volta la carta di identità elettronica: accanto a questo progetto di fonderla con la tessera sanitaria, il nuovo documento di riconoscimento si interfacerà, invece, con Spid.

EFFICACIA



MEDIA

SCIA

La procedura Scia si codifica No al blocco sui vizi formali

Un solo ufficio che si occuperà dell'intera pratica. Intervento della Conferenza dei servizi e sanzioni soft per le violazioni formali. Sono le tre novità principali in tema di Scia per cittadini e imprese che devono avviare un'attività produttiva o realizzare un intervento edilizio. Il decreto esaminato ieri anticipa il processo di semplificazione previsto nel tema dalla delega. Successivamente dovranno essere individuati i procedimenti soggetti ad autorizzazione e quelli esclusi.

Rispetto a quanto accade oggi si prevede che sia un unico ufficio amministrativo a occu-

parsi di tutto il procedimento anche se al suo interno sono richieste autorizzazioni espresse particolari (come per esempio un nulla osta ambientale) senza che l'utente debba rivolgersi a più "sportelli". In caso di autorizzazioni aggiuntive le Pa potranno agire in Conferenza dei servizi in modalità simultanea e via mail, in modo da rispettare i tempi. Solo in caso di violazioni sostanziali si rischierà il blocco dell'attività mentre se il vizio è solo formale arriverà un'intimazione ad adeguarsi.

EFFICACIA



ALTA

Semplificazioni. Dimezzati i tempi dei permessi per grandi opere e grandi insediamenti produttivi

Un solo ufficio per il rilascio dell'autorizzazione

ROMA

Il pacchetto delle semplificazioni aperto con la nuova Conferenza dei servizi e le norme per il dimezzamento dei tempi di autorizzazioni per grandi opere o grandi insediamenti produttivi tramite l'attivazione di poteri sostitutivi alla presidenza del Consiglio si completa con un anticipo della delega sulla Segnalazione anticipata di inizio attività (Scia), prevista all'articolo 5 della legge delega.

Tre le novità per gli operatori, siano essi cittadini o imprese che devono avviare un'attività produttiva o effettuare un intervento edilizio. Rispetto alla procedura attuale si prevede che sia un unico ufficio amministrativo a esprimere l'intero procedimento anche se al suo interno sono previste autorizzazioni espresse particolari (come per esempio un nulla osta ambientale) senza che l'utente debba rivolgersi a diverse amministrazioni. In caso di autorizzazioni aggiuntive - i tecnici le chiamano provvedimenti endogeni alla procedura - le amministrazioni potranno agire in Conferenza dei servizi in modalità simultanea e con comunicazioni

via mail, in modo tale da rispettare i termini per la chiusura del dossier con le autorizzazioni richieste. Terza novità sul fronte dei controlli e delle sanzioni: solo in caso di violazioni sostanziali si rischia il blocco delle autorizzazioni dell'attività via Scia semplificata. Nei casi di vizi solo formali, invece, non arriva più una sospensiva ma un'intimazione ad adeguarsi agli atti amministrativi previsti.

Questo nuovo decreto legislativo, giunto in bozza ieri in consiglio e in serata al Consiglio dei ministri è solo un anticipo dell'intervento di semplificazione più complessivo previsto dalla delega che verrà completato più avanti. In questo caso si prevede di mettere a punto un elenco delle attività soggette ad autorizzazioni espresse tenendo conto dei criteri indicati nella delega (ragionevolezza e proporzionalità degli atti nel rispetto dei principi europei).

Sulle altre due misure di semplificazione viene confermata l'impostazione originaria. Il decreto legislativo sulla Conferenza dei servizi punta a garantire autorizzazioni in 60 giorni con riu-

nioni tra più amministrazioni coinvolte in un procedimento in via telematica.

Le decisioni finali scatteranno comunque entro 60 giorni, posto che si considererà come acquisito l'assenso delle amministrazioni che non si sono espresse. Le riunioni "simultanee", ovvero quelle in forma tradizionale, si potranno effettuare anche in via telematica ma saranno limitate solo ai casi di decisioni particolarmente complesse o in cui sono richieste rilevanti modifiche progettuali che impongono alle amministrazioni coinvolte una valutazione aggiuntiva. Anche in questi casi vale la regola dei 60 giorni: chi non si esprime in conferenza dei servizi è come se desse l'assenso. È ancora alla nuova conferenza dei servizi potrà partecipare un unico rappresentante, rispettivamente per le amministrazioni statali, uno per ogni regione e uno per ogni comune.

Infine il regolamento di delegificazione per consentire il rilascio di autorizzazioni o licenze industriali in tempi dimezzati quando c'è in ballo una grande opera o un grande insediamento produttivo giudicato strategico

per il suo impatto economico e occupazionale. Si tratta dell'attuazione dell'articolo 4 della delega. Lo schema di regolamento prevede che all'inizio dell'anno ogni ente territoriale (Regioni e Comuni) stili una lista analitica dei progetti ritenuti strategici. Dopodiché la presidenza del Consiglio può aggiungere altri progetti, sempre seguendo un criterio di selezione basato sul rilevante impatto economico e occupazionale. Quindi viene pubblicato un decreto del presidente del Consiglio (Dpcm) che riduce i tempi (non più del 50% come dice la delega) dei procedimenti amministrativi dovuti per il via all'attività d'impresa o di un progetto infrastrutturale.

Il taglio dei tempi riguarda l'insieme delle procedure autorizzatorie necessarie, compreso l'eventuale svolgimento di una Conferenza dei servizi. Se i termini ridotti non vengono rispettati Palazzo Chigi falcettare il potere sostitutivo e fissa un nuovo termine per la conclusione del procedimento in corso. Per esercitare questo potere sostitutivo il presidente del Consiglio si avvale di un supporto tecnico-amministrativo, uno staff attivato pre-

- segue

sumibilmente a Palazzo Chigi a costo zero (come prevede la delega). Se le opere in questione avessero una rilevanza territoriale l'esercizio del potere sostitutivo

per fissare in nuovi termini di chiusura della procedura amministrativa potrebbe essere delegato ai sindaci o ai presidenti delle Regioni. Anche in questo caso il re-

golamento fa comunque un passo avanti rispetto allo schema regolatorio previsto oggi, con la previsione di un «responsabile del procedimento» all'interno di

ogni amministrazione cui ci si può rivolgere in caso di non rispetto dei termini. Un modello che non ha funzionato.

D. Col.

6 APRILE 2014 | L'ESPRESSO

CONTROLLI E SANZIONI

Solo in caso di violazioni sostanziali si rischia il blocco delle autorizzazioni. Per vizi formali non più sospensiva ma intimazione ad adeguarsi

Provvedimenti in tempi certi



CONFERENZA SERVIZI

Autorizzazioni più veloci
Il decreto legislativo sulla Conferenza dei servizi punta a garantire autorizzazioni in 60 giorni con riunioni tra più amministrazioni coinvolte in un procedimento in via telematica. Le decisioni finali scatteranno comunque entro 60 giorni, posto che si considererà come acquisito l'assenso delle amministrazioni che non si sono espresse

TEMPO-LIMITE

60 giorni



GRANDI OPERE

I procedimenti amministrativi
All'inizio dell'anno ogni ente territoriale (Regioni e Comuni) stila una lista analitica dei progetti ritenuti strategici. Dopodiché la presidenza del Consiglio può aggiungere altri progetti. Quindi viene pubblicato un decreto del presidente del Consiglio (Dpcm) che riduce i tempi (non più del 50% come dice la delega) dei procedimenti amministrativi dovuti per il via all'attività d'impresa o di un progetto infrastrutturale

IL TAGLIO DEI TEMPI

-50%

TAGLIA TEMPI

Procedure accelerate per le licenze industriali

Tempi dimezzati per il rilascio di autorizzazioni o licenze industriali. Il regolamento di delegificazione interviene per accelerare le procedure quando c'è in ballo una grande opera o un grande insediamento produttivo giudicati strategici per il loro impatto economico e occupazionale.

Il testo prevede che all'inizio dell'anno ogni ente territoriale (Regioni e Comuni) stili una lista analitica dei progetti ritenuti strategici. Lista che può essere integrata dalla presidenza del Consiglio sempre seguendo un criterio

di selezione basato sul rilevante impatto economico e occupazionale. Quindi viene pubblicato un decreto del presidente del Consiglio (Dpcm) che riduce i tempi (non più del 50%) dei procedimenti amministrativi dovuti per il via all'attività d'impresa o a un progetto infrastrutturale. Se i termini ridotti non vengono rispettati scatta il potere sostitutivo di Palazzo Chigi che fissa un nuovo termine per la conclusione del procedimento in corso.

EFFICACIA



MEDIA

CONFERENZA DI SERVIZI

Stop ai tavoli, solo e-mail e tempi certi per decidere

Debuta la Conferenza dei servizi 2.0. Con la riforma Madia l'Istituto - nato nel 1990 per facilitare la contestualità delle decisioni - si "dematerializza". La conferenza si svolgerà per lo più senza riunioni fisiche ma solo con l'invio per posta elettronica dei documenti necessari per esaminare un procedimento amministrativo che vede coinvolti più soggetti pubblici. E le decisioni finali scatteranno comunque entro 60 giorni: si considererà infatti come acquisito l'assenso delle amministrazioni che non si sono espresse.

Le riunioni "simultanee",

ovvero quelle in forma tradizionale, si potranno tenere anche in via telematica ma saranno limitate solo ai casi di decisioni particolarmente complesse o in cui sono richieste rilevanti modifiche progettuali che impongono alle amministrazioni coinvolte una valutazione aggiuntiva. Anche in questi casi vale la regola dei 60 giorni. Alla nuova Conferenza potrà partecipare un unico rappresentante, rispettivamente per le amministrazioni statali, uno per ogni Regione e uno per ogni Comune.

EFFICACIA



ALTA

L'ANALISI

Davide Colombo

Uno Stato più semplice e la leva per la crescita

Per passare da uno Stato pesante a uno Stato semplice, come annuncia nel suo programma il Governo Renzi, occorre portare a termine una riforma della pubblica amministrazione che abbia l'ambizione di essere l'ultima di una lunga serie. L'ultima da realizzare con cura del dettaglio, equilibrio ma anche con la determinazione di arrivare a un punto oltre al quale le nuove regole si fermano per lasciare il passo a una buona implementazione. Ieri, nell'ennesima giornata di super-volatilità di tutte le borse europee, il ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoan, ha affermato che la

riforma della pubblica amministrazione «è la riforma che serve a fare le altre riforme. È lo strumento qualitativo che serve a rendere più efficiente il funzionamento della macchina pubblica». E non è un caso se il giorno prima, alla vigilia del Consiglio dei ministri in notturna che ha varato il primo pacchetto attuativo della riforma Madia, si sia discusso in un convegno organizzato proprio al ministero dell'Economia di uno dei testi unici più attesi, quello che dovrebbe portarci fuori dal «disordine regolatorio» in cui agiscono le società a partecipazione pubblica. È solo un capitolo di questo ampio intervento legislativo ma è interessante leggerlo per capire qual è la strategia scelta. Non si punta solo alla chiusura di un numero spropositato di aziende proliferate da amministrazioni d'ogni dimensione. Si esce dal mondo ibrido del pubblico-privato per tentare di garantire anche a queste aziende le regole societario-fallimentari valide per le imprese private, si limita la loro natura giuridica alle sole Spa e Srl, si riduce il perimetro di attività cui

possono essere dedicate. E si introduce una vigilanza sull'attuazione del passaggio al nuovo sistema che, tra l'altro, gestirà una banca dati delle partecipate, così sapremo magari entro un anno se sono davvero 8mila come le ha calcolate il Tesoro, oppure le 11mila dell'Istat o le 7.500 censite da altri istituti specializzati. Già conoscere la dimensione effettiva del «capitalismo municipale» è un passo avanti per un'amministrazione che volesse decidere come usare queste leve aziendali. A questo testo unico si lega a doppio filo quello sui servizi pubblici locali, che dovranno svilupparsi in una dimensione distrettuale nello «Stato semplice» che ha in mente questo esecutivo. Meno poltrone e più politica industriale servono al nostro Paese per avvicinarsi a modelli di buona gestione delle partecipazioni pubbliche che conoscono sistemi come quello francese o inglese.

Questo primo pacchetto di provvedimenti attuativi fa fare un passo avanti anche alle semplificazioni procedurali con la Conferenza dei servizi via

telematica, gli anticipi sulla Scia e l'ambizioso regolamento per dimezzare i tempi delle autorizzazioni per grandi insediamenti giudicati strategici sul piano economico e occupazionale. Misure che solo la buona implementazione di cui si diceva poco fa potrà dirci se funzioneranno o meno. Questi interventi entreranno nell'Agenda della semplificazione che monitora l'attuazione delle nuove regole su base triennale con il coinvolgimento degli enti locali (sono già 37 le azioni di semplificazione sotto esame nei settori dell'edilizia, il fisco e il welfare) e che chiunque può controllare sul sito www.italiasemplice.gov.it.

Il Consiglio dei ministri di ieri ha esaminato tante altre misure che, lette nel loro insieme e in attesa di quelle che arriveranno con i prossimi decreti Madia, chiuderanno il quadro di quest'azione strutturale di riordino della macchina pubblica. «Una riforma per fare le altre riforme» ha detto il ministro dell'Economia. Bisogna credergli perché è soprattutto su questo terreno che l'Europa giudica la tenuta della nostra fiscal stance e il percorso di convergenza che ci siamo impegnati a compiere.

BENCHMARK ESTERO

Meno poltrone e più politica industriale servono per avvicinarsi a modelli come quello francese o inglese

SOCIETÀ PUBBLICHE

L'intervento sulle partecipate non punta a un semplice taglio ma a un complessivo riordino della materia

DG SANITÀ

Albo unico per i manager, più trasparenza nelle Asl

Al via l'albo unico nazionale dei direttori generali di Asl e ospedali. Il Governo promette trasparenza e meritocrazia per la nomina dei manager e per i direttori sanitari e amministrativi degli enti sanitari pubblici. Scattano nuove procedure di nomina, di valutazione e di decadenza con l'obiettivo di recidere il cordone ombelicale con i partiti. Sarà istituito un elenco unico nazionale per chi è in possesso dei requisiti, ma solo fino ai 65 anni, dopo una selezione pubblica per titoli. L'incarico arriverà dai governatori dopo un avviso

pubblico locale e la valutazione di una speciale commissione che proporrà terna di candidati da cui sarà scelto il dg. La valutazione dei manager avverrà dopo 3 anni e riguarderà i risultati economico-finanziari, ma anche il bilancio di salute dell'ente, con la decadenza automatica anche per mala gestione, mancata trasparenza, violazione del principio di buon andamento e imparzialità della gestione. L'incarico del dg non sarà rinnovabile.

EFFICACIA



MEDIA

AMMINISTRAZIONE DIGITALE

Procedimenti digitalizzati e pagamenti elettronici

Diverse le modifiche e le integrazioni introdotte al Codice dell'amministrazione digitale (Cad) per sfruttare meglio le tecnologie e provare a tagliare la burocrazia. Si parte dalla definizione di livelli minimi di qualità, sicurezza, accessibilità e tempestività dei servizi in modalità digitale con la previsione anche di sanzioni per le amministrazioni inadempienti. Il Cad prevede anche l'introduzione del principio «digital first» che punta a digitalizzare i procedimenti amministrativi in modo da garantire tempi

certi a cittadini e imprese. Si rafforza anche la via dei pagamenti elettronici come mezzo principale da utilizzare nelle transazioni con la Pa.

Si prevede poi l'accesso alla banda ultralarga con priorità nei bandi pubblici ai progetti nei settori scolastico, sanitario e turistico. Infine si introduce l'uso dei software open source nella Pa. Infine il nuovo Codice promette un miglior accesso on line ai servizi per la maternità e la genitorialità.



AUTORITÀ PORTUALI

I porti si riducono a 15 con più semplificazioni

Scatta uno dei primi riordini delle amministrazioni statali sul territorio con il via libera al decreto sulle autorità portuali che vengono ridotte da 24 a 15. Si chiameranno autorità di sistema portuale («Adsp») con competenze anche su più di un grande porto (a esempio quella del mar ligure occidentale riunirà Genova e Savona e quella del tirreno centro meridionale mette insieme invece Napoli e Salerno). La sede dell'Adsp è nel porto «core» e nel caso di due o più porti sarà il ministro dei Trasporti a indicarla. Nei porti dove

non è stabilita l'autorità sarà comunque istituita una Direzione di scalo portuale.

Il decreto attuativo, oltre a disegnare la governance delle Adsp, prevede a istituire in ogni autorità uno sopriello unico amministrativo per tutte le autorizzazioni e uno sportello unico per i controlli sulle merci presso l'agenzia delle dogane. Sempre sul fronte semplificazioni previsto anche un taglio delle formalità sull'arrivo e partenze delle navi.



Acquisti Pa. Il ministro Padoa-Schioppa e il ministro Padoa-Schioppa. Da marzo le prime gare con il nuovo sistema di sole 33 stazioni appaltanti, sarà subito nel mirino per ridurre i costi dal 10 al 20% in tre anni

Spending, altri 5 miliardi anche da siringhe e aghi

Marco Rogari
Roberto Turco
ROMA

La spending review non è morta e vive elotta con noi. Parola del Governo. E già dai prossimi mesi si parte dalla spesa sanitaria per gli acquisti di beni e servizi. Con le gare nazionali di Consip e delle altre 32 stazioni appaltanti, che già a marzo faranno partire per prime le gare nazionali per l'acquisto delle ormai mitiche siringhe e degli annessi aghi per gli ospedali. Nel mirino da subito ben 15 miliardi di spesa che scorrono come rivoli, di cui 12,8 specificamente "sanitaria", altri 2,79 per beni e servizi dell'intero universo degli enti locali. Risparmio previsti: il 10% dell'intera somma, anche se stime più ottimistiche indicano un'asticella più in alto, addirittura fino al 20%. Ma con l'obiettivo di aggredire un totale di spesa pubblica per fornire che raggiungerà i 50 miliardi in tre anni. Come dire che si sfioreranno, e magari si supereranno, a regime nel periodo 5 miliardi di minori spese per la Pa.

Anno nuovo, speranze vecchie.

Ma il Governo, sotto pressione da sempre per il mancato rispetto degli obiettivi di spending review, rialza la posta. E lo fa cavalcando le novità arrivate con gli ultimi provvedimenti che d'un colpo solo hanno tagliato con l'accetta le stazioni appaltanti: da 35 mila sono scese a 33, appunto. Una rivoluzione, un autentico modo di ripartire il daccapo per mettere la museruola a conti sopra le righe, mai verificati veramente, che non premiano la qualità degli acquisti e tanto meno il dominio del fenomeno da parte delle amministrazioni.

Non è stato un caso, ieri, il convegno organizzato ieri dal Mef e il suo slogan: «Acquisti trasparenti: la Pa semplifica e spende meglio». E proprio il padrone di casa Pier Carlo Padoa-Schioppa - accompagnato dalla ministra Beatrice Lorenzin, dal commissario alla spending review Yoram Gutgeld e dall'ad di Consip Luigi Marroni - ha tenuto a puntualizzare con forza: «Non è vero che la spending review non è più la revisione della spesa si rafforza nella qualità prima ancora che nella quantità». Rivendicando l'effetto sulla crescita e sull'occupazio-

ne delle riforme del Governo. Con un accento sull'attualità più stretta in discussione a palazzo Chigi: la riforma della Pa, che ha aggiunto Padoa-Schioppa, «è la riforma che serve a fare le altre riforme».

A tutta spending, o comunque avanti con la spending, insomma. Di cui Gutgeld ha fornito numeri anche in parte inediti: gli interventi adottati dal 2014, ha rivelato, hanno prodotto una riduzione di spesa al 2016 di 24 miliardi. Il rapporto tra spesa corrente e Pil è sceso di conseguenza dell'1,6% rispetto al 2013. Naturalmente Gutgeld non ha trascurato di esaltare gli effetti della revisione della spesa sull'azione complessiva del Governo: grazie alla spending si sono trovate le risorse per ridurre le tasse, tagliare il deficit, investire su scuola e ammortizzatori sociali. Non è un caso il suo slogan: «La revisione della spesa non è più una dieta, ma un cambio dello stile di vita».

Investire i risparmi in salute, qualificare la spesa, fare efficienza a tutti i livelli e sempre più in profondità: questi gli obiettivi che Lorenzin ha reclamato per la spesa

sanitaria e che si è detta sicura di poter conseguire. Senza traumi - giura - per la salute e la quantità-qualità delle cure per gli italiani. Sempreché le regioni facciano per intero la loro parte e che «si lavori insieme». Ma non basta. «In linea di massima - ha rivendicato la ministra della Salute - ci attendiamo tra il 15 e il 20% dei risparmi. Ma il sistema ci aiuterà anche a migliorare l'analisi del processo d'acquisto e la sua qualità».

Intanto si parte col decreto sulle nuove categorie merceologiche che finiranno subito sotto la lente, in attesa del «visto» della Corte dei conti e quindi di essere pubblicato rapidamente in «Gazzetta». Ben 14 categorie riguardano la sanità e altre 5 gli enti locali. Dai farmaci ai vaccini fino agli stent, passando per pacemaker alle pulizie, alle lavanderie o allo smaltimento dei rifiuti sanitari. Ma anche pulizia immobili, la vigilanza armata o la guardiania. E naturalmente, per la sanità, non potevano mancare «siringhe e aghi»: 150 milioni nel mirino. La Consip, ha anticipato l'ad Marroni, inizierà da marzo proprio con aghi e siringhe acquistati in ospedale e negli enti del San. Ci si aspettano sorprese.

- segue

La spesa nel mirino

Le nuove categorie merceologiche e i relativa incidenza della spesa

Merceologia	Valore (mln di €)
Spesa specifica sanitaria	12.810
BENI	
1 Farmaci	8.000
2 Vaccini	310
3 Stent	170
4 Ausili per incontinenza	250
5 Protesi d'anca	200
6 Medicazioni generali	120
7 Defibrillatori	250
8 Pace-maker	170
9 Aghi e siringhe	150
SERVIZI	
10 Integrati per gestione app. elettromedicali	590
11 Pulizia per il Ssn	1.200
12 Ristorazione	700
13 Lavanderie	500
14 Smaltimento rifiuti sanitari	200
Spesa comune (Enti locali)	2.793

Fonte: Mel-Ministero della Salute

I NUMERI

24 miliardi

Riduzione spesa pubblica
La cifra della riduzione della spesa pubblica complessiva realizzata tra il 2014 e il 2016

-1,6%

Riduzione in rapporto al Pil
Il valore della riduzione della spesa pubblica corrente in rapporto al Pil realizzata tra il 2013 e il 2016

15,8 miliardi

Spesa "aggredita"
La spesa pubblica in beni e servizi che verrà aggredita quest'anno con il nuovo sistema basato su solo 33 stazioni appaltanti

«IN 3 ANNI 24 MLD DI TAGLI»
Gutgeld quantifica gli interventi del Governo: dal 2013 spesa corrente ridotta dell'1,6% sul Pil (il ministro Lorenzin: meno sprechi e più qualità)

PORTI A NORDEST

Venezia resta indipendente si unirà a Chioggia

Trevisan a pagina 11



INFRASTRUTTURE In Consiglio dei Ministri la riorganizzazione dell'Autorità secondo omogeneità regionale

Porti, Venezia resta indipendente

Niente Trieste: riforma con Chioggia e forse Porto Levante e Mantova il nuovo assetto potrebbe permettere la conferma di Costa alla presidenza

Elsio Trevisan

VENEZIA

Venezia resta indipendente da Trieste, e la nuova Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale vedrà assieme Venezia e Chioggia, forse con l'aggiunta di Porto Levante e Mantova come vorrebbero anche parlamentari del Pd capitanati da Davide Zoggia che ha pronta una mozione in merito.

Dopo oltre un anno di discussioni e ripensamenti, ieri il Consiglio dei ministri ha messo finalmente all'ordine del giorno la riforma dei porti e, al di là della decisione finale (in tarda serata ancora non c'era), le nuove Adsp, appunto Autorità di Sistema Portuale e non più semplicemente Autorità portuali, saranno ridotte da 24 a 15 seguendo criteri di omogeneità regionale.

Per Venezia si aprono prospettive nuove anche sul progetto più importante che ha in cantiere, il porto offshore da costruire 8 miglia al largo del Lido in mare aperto in modo da poter attrarre le navi sempre più grandi che girano il mondo e, proprio per le dimensioni eccessive, non possono entrare nella laguna e raggiungere l'attuale porto commerciale che, però, ha vastissimi spazi da dedicare alla logistica avanzata. Nuove prospettive pure per il

presidente dell'Autorità, Paolo Costa, l'ideatore dell'ambizioso progetto: il suo secondo mandato sta per scadere e non potrebbe più essere rieletto ma la nuova Adsp del Mare Adriatico Settentrionale sarà un soggetto giuridico diverso, per cui Costa potrebbe diventarne il primo presidente, a meno che non venga chiamato a Roma a sovrintendere alle nuove realtà o non miri alla gestione del nuovo porto offshore. Uno scalo che, nelle sue intenzioni, nasce per rispondere alle esigenze di salvaguardia di Venezia (non si possono scavare ulteriormente i canali di accesso) ma sarà funzionale anche allo sviluppo della portualità dell'intero Alto Adriatico attirando navi che nessuno degli altri scali dell'area, da Trieste a Fiume a Ravenna, riuscirebbe singolarmente ad attrarre.

Il progetto ha sin dall'inizio trovato l'opposizione, tra gli altri, della governatrice del Friuli Venezia Giulia e numero due del Pd, Debora Serracchiani, ma con la riforma le cose potrebbero cambiare.

Non a caso il parlamentare dei Democratici Davide Zoggia nella sua mozione dice che l'aggregazione ideale, per l'Alto Adriatico, dovrebbe «abbracciare un'area che va da Ravenna a Fiume passando per Venezia, Trieste e Capodistria. Sono que-

sti i porti che vengono in varie combinazioni toccati dalle navi che vanno e vengono, oltre Suez, dalla Cina e dall'India. Ed è questo l'Alto Adriatico che costituirebbe l'entità ottimale per competere sui mercati europei con i porti del Mar del Nord ma anche con quelli mediterranei, greci e turchi».

Ben venga, dunque, l'Adsp di Venezia e Chioggia, ma solo come prima tappa di un percorso più ampio: «Per capirci si estenda almeno ai porti di Chioggia e Porto Levante e a quelli interni lungo il Po verso Mantova e lungo l'idrovia fino a Padova». E, in seguito, si dovrebbe creare un coordinamento tra le autorità di Venezia, e Ravenna, «mantenute indipendenti, per trattare i mercati della pianura padana, della Svizzera e della bassa Germania. Così come sarebbero utili anche intese tra i porti dei due lati del Nord Adriatico, Venezia e Trieste, per rendere conveniente alle navi che vengono dall'Estremo Oriente di risalire il mare. La riforma, insomma, non può muoversi solo in nome della spending review, ma deve creare sistemi portuali che siano molto più forti dello scenario attuale e rispondere alle sfide della concorrenza internazionale, con efficienza e aumento dei traffici».

© riproduzione riservata

Porti: Zoggia, per Alto Adriatico serve aggregazione europea

20 gennaio, 15:14



(ANSA) - VENEZIA, 20 GEN - L'aggregazione ideale dei porti dell'Alto Adriatico, in vista della riforma delle autorità portuali, secondo il parlamentare del Pd Davide Zoggia, deve avere "un respiro europeo, ovvero abbracciare un'area che va da Ravenna a Rijeka (Fiume) passando per Venezia, Trieste e Koper (Capodistria)". E l'autorità portuale di Venezia, sostiene Zoggia, deve estendersi almeno agli scali di Chioggia e Porto Levante, e a quelli interni lungo il Po, verso Mantova e lungo l'idrovia fino a Padova.

Per Zoggia "è inutile dispendere energie e parcellizzare risorse in mercati che sono sostanzialmente coincidenti con quelli di Venezia e Ravenna, da una parte, e quello di Trieste con Capodistria e Fiume dall'altra".

"Sto raccogliendo - dice Zoggia - adesioni di vari colleghi per presentare al governo una mozione in merito alla riforma delle autorità portuali". Riguardo all'idea di un'area logistica che abbracci le aree che vanno da Ravenna a Rijeka, passando per Venezia e Trieste, Zoggia osserva che "sono questi i porti che vengono in varie combinazioni toccati dalle navi che vanno e vengono, oltre Suez, dalla Cina e dall'India. Ed è questo l'Alto Adriatico che costituirebbe l'entità ottimale per competere sui mercati europei con i porti del Mar del Nord ma anche con quelli mediterranei, greci e turchi. Ma gli ideali si devono realisticamente raggiungere a tappe. Quindi ben vengano aggregazioni giuridicamente rilevanti delle portualità regionali attorno ai porti di standard europeo. Per capirci nel Veneto si estenda l'Autorità Portuale di Venezia almeno ai porti di Chioggia e Porto Levante e a quelli interni lungo il Po verso Mantova e lungo l'idrovia fino a Padova". (ANSA).

LE INCOGNITE DEL LAVORO

PARTECIPATA
LIVORNO SVILUPPO È AL 70%
DELLA PROVINCIA E AL 30%

LE RICHIESTE
«IL PERSONALE DEVE
ESSERE MANTENUTO IN TUTTO
O RICOLOCATO IN TUTTO»

Futuro incerto per i 16 addetti di Provincia Livorno Sviluppo

Effetti della sforbiciata Del Rio: a rischio i posti

- LIVORNO -
È PIÙ CHE mai incerto il futuro dei 16 dipendenti della «Provincia di Livorno Sviluppo» la società partecipata per il 70 per cento dalla provincia di Livorno e per il restante trenta dall'Autorità Portuale, che si occupa di progetti europei da attuare sul territorio. «In seguito alla Riforma Del Rio - spiegano Alberto Benedetti della Uil Uiltucs e Monica Cavallini della Cgil Filcams - intorno alle province si è creata una grandissima confusione. L'obiettivo di fondo è quello di ridimensionare il ruolo stesso delle province, facendole diventare organi di secondo livello e poco influenti. Per fare questo, ovviamente, sono stati ridotti i posti di lavoro e tante persone sono state, o devono essere,

mandate a casa. Siamo molto preoccupati per la situazione di questi sedici lavoratori che non sanno quale sarà il loro destino». L'incertezza è nata perché mentre le altre società delle province toscane hanno trovato un nuovo assetto, la società in house livornese rimane senza alcuna prospettiva per questi sedici lavoratori.

«IL 2016 sarà un anno in cui dovranno emergere delle garanzie sulle proroghe degli stanziamenti per quanto riguarda i bandi dei progetti comunali già in essere e iniziati nel 2015. Ma siamo molto preoccupati perché né la provincia né [redacted] ci hanno spiegato cosa vorranno fare nel futuro e che fine faranno queste persone». Nessuna informazione neanche sulla reintroduzione e su un'eventuale dismissione da parte

della proprietà. «Secondo le normative - concludono i sindacalisti che ieri mattina si sono presentati a fianco dei lavoratori sotto il Palazzo Granducale - le dismissioni dovrebbero avvenire solo in caso di perdita. Ma la Provincia di Livorno Sviluppo ha chiuso il 2015 con un leggerissimo attivo. Non vogliamo che questo importante patrimonio lavorativo e professionale venga disperso e chiediamo una netta presa di posizione da parte dei diretti interessati. Il personale dev'essere mantenuto in toto. In altri casi ci sono stati dei ricollocamenti. Adesso si tratta di decidere da quale parte provincia di Livorno e [redacted] vorranno stare. Abbiamo bisogno di chiarezza per evitare che tutte queste persone perdano il lavoro e vadano a casa».

Nicolò Cecioni

LA MOBILITAZIONE
Benedetti di Uil-Uiltucs
e Cavallini di Cgil Filcams
lanciano l'allarme



Il palazzo della Provincia



La rivincita di Venezia sul traffico di container

Movimentati in laguna 555mila teu contro i 501mila del Molo Settimo Capodistria irraggiungibile a quota 790mila. Ravenna in crescita

di Silvio Maranzana

Venezia controsorpassa Trieste sul container. Vero è, come ripete in continuazione il commissario

Zeno D'Agostino, che non è estrapolando questo comparto dal dato generale che si ha una radiografia obiettiva dello sviluppo complessivo del traffico che comunque certificano di uno scalo triestino in salute, ma se l'analisi si sofferma su questo settore, il dato brucia. Anche perché accade proprio nell'anno in cui viene ufficializzato l'ingresso del colosso Msc attraverso la finanziaria Marininvest nella società terminalista Tmt con l'acquisto del 45% delle quote e poco dopo la firma della concessione alla stessa Tmt di Pierluigi Maneschi per sessant'anni a fronte di un investimento di 188 milioni di euro per il prolungamento della banchina. La cifra complessiva di tutto lo scalo mette a referto per il 2015, 501.276 teu con un calo dello 0,91%. Di questi, 413.882 sono stati movimentati al terminal container che registra una diminuzione del 6,8%. È al contrario di crescita l'andamento di Venezia che ha chiuso l'anno passato con 555mila teu e un'impennata del 19%. Una situazione rovesciata rispetto a soli dodici mesi fa quando Trieste con 506.007 teu e il 10,3% in più rispetto al 2013 aveva sopravanzato nettamente il capoluogo lagunare rimasto a quota 456.068 nonostante un aumento a propria volta del 2,1% confermando un recente ribaltamento di volumi. In quel momento poco o nulla lasciava presagire il controsorpasso che pure è maturato soprattutto nei primi sei mesi dell'anno.

Fabrizio Zerbin, presidente di Tmt è stato da subito chiaro sulle ragioni della flessione triestina: «Una delle tre aggregazioni di compagnie che si sono formate nel 2014 e cioè la Ocean three composta da Cma-Cgm, Uase e China shipping, utilizza portacontainer di meno di 300 metri che è il massimo consentito a Venezia e ha recentemente inserito anche il porto lagunare nelle sue rotazioni, il che prima non accadeva: di conseguenza i volumi a Venezia sono subito cresciuti. Quanto a Capodistria è ormai risaputo anche da tutte le componenti politiche che nonostante la Slovenia faccia parte dell'Unione europea, non ci troviamo a operare in situazioni paritarie». Con Capodistria infatti, almeno per il momento, non sembra nemmeno esserci competizione: ha chiuso il 2015 con 790mila teu e un ulteriore balzo in avanti del 17%. Il quadro appare per noi ancora un po' più fosco se si considera che anche Ravenna, pure notevolmente atardata, risulta in crescita: più 11% per arrivare a 246mila teu. «Venezia e Ravenna - ha commentato il presidente veneziano Paolo Cosia secondo quanto riporta il sito specializzato The MediTelegraph - stanno recuperando i loro bacini storici, cioè l'Italia Nord-orientale e la Germania, sottraendo quote alla Spezia e pure ai porti del Nord Europa». Vero è che l'Alto Adriatico dal 2008 a oggi è cresciuto da 1,9 a 2,5 milioni di teu, ma al suo interno è battaglia e in ogni scalo è stato salutato come un successo il fatto che il decreto del ministro Del Rio che riforma i porti dato in approvazione per la tarda serata di ieri permette sia a Trieste che a Venezia di conservare la

propria autonomia evitando di accorparle.

Quanto a D'Agostino, fornendo i dati consuntivi del 2015 in modo solo fino a un certo punto provocatorio, ha tradotto in teu equivalenti tutte le unità di carico movimentate sui traghetti e sommandole ai container, si arriva a 1.179.787 teu lavorati nel 2015 (+0,44%). Ciò considerato che Trieste ha un traffico di ro-ro particolarmente fiorente con la Turchia, oltre ad altri collegamenti sia con la Grecia che con l'Albania. Un traffico quello dei traghetti turchi che Venezia ha più di una volta tentato invano di scappare al capoluogo del Friuli Venezia Giulia. La battaglia dunque continua estesa a tutti i settori. La città lagunare segna cali solo nel settore passeggeri con un crollo del 10% dei crocieristi scesi a 1,5 milioni. Se Trieste nel settore delle navi bianche non ha ancora saputo approfittarne, grazie al petrolio non c'è confronto nel numero complessivo di tonnellate di merci movimentate: 25 milioni a Venezia e 57 milioni a Trieste.

GIORGIO NERI/ANSA

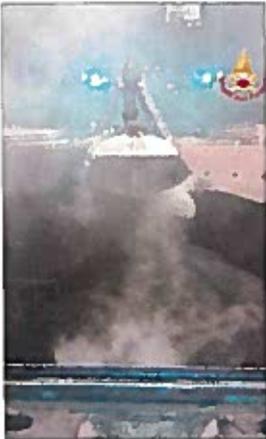
Il dem Zoggia chiede regionali

«Sto raccogliendo adesioni di vari colleghi per presentare al governo una mozione in merito alla riforma delle Autorità portuali. Il decreto non è ancora approvato ma in merito alla loro prevista riduzione, relativamente all'Alto Adriatico, l'aggregazione ideale deve avere un respiro europeo». A parlarne è il parlamentare del Pd Davide Zoggia, secondo cui l'area dovrebbe essere «quella che va da Ravenna a Fiume passando per Venezia, Trieste e Capodistria. Sono questi i porti che vengono in varie combinazioni toccati dalle navi che vanno e vengono, oltre Suez, dalla Cina e dall'India. Ed è questa l'Alto Adriatico che costituirebbe l'entità ottimale per competere sui mercati europei con i porti del Mar del Nord ma anche con quelli mediterranei, greci e turchi». Zoggia propone un percorso a tappe, con aggregazioni giuridicamente rilevanti delle portualità regionali attorno ai porti di standard europeo. Nel Veneto si estenda di Venezia almeno ai porti di Chioggia e Porto Levante e a quelli interni lungo il Po verso Mantova e lungo l'Adriatico fino a Padova».

Incendio nave carbonifera Venezia,quasi ultimate le operazioni

E' la nave cargo 'Star Maria', delle isole Marshall

20 gennaio, 15:00



(ANSA) - VENEZIA, 20 GEN - Sono proseguite tutta la notte e saranno ultimate stamane le operazioni dei vigili del fuoco sulla nave carbonifera 'Star Maria', ormeggiata al Porto di Venezia, a bordo della quale si era sviluppato ieri un principio di incendio.

Le stive del grosso cargo, che si trova al terminal di Fusina, nei pressi della centrale termoelettrica dell'Enel, sono state messe in sicurezza, ma i pompieri devono verificare che sotto il materiale non vi siano ancora focolai attivi. Per scongiurare problemi più seri, i vigili, assieme al personale dell'autorità portuale, avevano provveduto ieri sera a scaricare buona parte del carbone presente nella stiva numero 4, dove si sono sviluppate le fiamme, probabilmente per un problema di autocombustione.

I vigili del fuoco stanno fronteggiando l'emergenza sulla nave cargo 'Star Maria', delle isole Marshall, con 25 operatori, tra cui gli specialisti del nucleo Nbcr (Nucleare batteriologico chimico radiologico), sei automezzi e una motobarca. La nave è ormeggiata al molo Porto canale sud di Fusina, a Porto Marghera. Il personale della nave coadiuvato dai vigili del fuoco sta tuttora operando per la rimozione del carbone, il monitoraggio delle temperature della stiva e la messa in sicurezza del cargo. (ANSA).



Porti: La Spezia, primo passo per elettrificazione banchine

Il Consiglio comunale ha approvato la variante urbanistica

20 gennaio, 18:37

(ANSA) - LA SPEZIA, 20 GEN - Primo passo verso il progetto di "cold ironing", l'elettrificazione delle banchine del porto della Spezia in grado di alimentare le grandi navi ormeggiate e riducendo l'impatto ambientale sulla città, sia per quel che riguarda i fumi dei "comignoli", sia per l'impatto acustico dei generatori delle navi. Il Consiglio comunale ha approvato una variante urbanistica - riguardante la zona dove sorgeva l'area Ip - che, tra le altre cose, prevede il via libera alla realizzazione di una cabina di trasformazione elettrica ad alta e media tensione. Un'opera infrastrutturale che sarà realizzata nella porzione di superficie già impermeabilizzata della zona, in quanto proprio lì si trovava la base per i contenitori dell'ex raffineria Ip. La realizzazione sarà curata da Enel. L'elettrificazione delle banchine del porto spezzino è possibile attraverso un intervento di potenziamento degli impianti di distribuzione presenti. Necessaria la costruzione di una nuova cabina primaria di trasformazione e delle relative interconnessioni con la rete. L'Autorità Portuale ha realizzato le infrastrutture necessarie e predisposto i finanziamenti per la parte elettrica, in particolare di molo Garibaldi. (ANSA).

IN BREVE

LA SPEZIA

'Cold ironing' porto C'è il primo passo

PRIMO passo verso il progetto di 'cold ironing', l'elettificazione delle banchine del porto della Spezia in grado di alimentare le grandi navi ormeggiate e riducendo l'impatto ambientale sulla città, sia per quel che riguarda i fumi dei 'comignoli', sia per l'impatto acustico dei generatori delle navi. Il consiglio comunale ha approvato la variante urbanistica.

Il Tirreno

LA LETTERA

PORTO 2000, CHE AUTOGOL CON LA SPEZIA

Dopo che il Tar ligure ha respinto il ricorso della Porto 2000 sugli accosti dall'Arsenale militare a La Spezia, la società che gestisce il traffico passeggeri è così costretta a subire un'altra sconfitta, stavolta sul fronte legale.

L'autogol doveva essere evitato. L'errore di base è stato quello di cercare la risoluzione dei nostri problemi in casa degli altri, piuttosto che dare un giro di vite alle carenze che hanno prodotto la contrazione del traffico crocieristico nel 2013/14.

Verrebbe da chiedersi se una iniziativa di questa portata fosse necessaria, soprattutto sapendo che una Porto 2000 non certo di spicco negli equilibri politici imprenditoriali interni non avrebbe mai potuto aver alcuna chance contro Stato e istituzioni. L'amara realtà è che questa diatriba a carte bollate debba concludersi nel peggiore dei modi, con la Porto 2000 costretta al pagamento delle spese legali, insomma oltre al danno la beffa. In altre parole, soldi pubblici che si aggiungono ad altri soldi pubblici che in tutti questi anni sono stati recapitati nelle casse sbagliate.

Da una parte il governo impone alle partecipate tagli a occupazione e servizi, dall'altra ci permettiamo gli sprechi. Occorre trarre lezione dal responso dei giudici liguri e guardare solo a noi, sfruttando le nostre risorse che sono importanti e provvedendo al più presto alla realizzazione delle opere necessarie alla crescita e alla creazione di posti di lavoro, non c'è altro tempo da perdere.

Enrico Barbini
Asa Filcams Cgil

The Medi Telegraph



Livorno, polo unico per gestire il traffico Ro/ro

Livorno - Il commissario dell'Autorità portuale, Giuliano Gallanti, proporrà un contratto di rete ai terminalisti Sintermar, Lucarelli Terminal Livorno e Livorno Terminal Mediterraneo.

Livorno - **Un contratto di rete che impegni le imprese interessate a collaborare tra di loro per incrementare la competitività del porto in uno dei traffici leader di Livorno: quello dei Ro/ro**, ovvero dei traghetti merci che sbarcano e imbarcano veicoli gommati. Sarà questa una delle proposte che il commissario dell'Autorità portuale Giuliano Gallanti, sottoporrà il prossimo 27 gennaio all'attenzione dei terminalisti **Sintermar, Lucarelli Terminal Livorno e Livorno Terminal Mediterraneo**, in una riunione organizzata congiuntamente con il comandante della Capitaneria di porto, Vincenzo Di Marco. L'obiettivo è quello di riordinare il porto sulla base delle predisposizioni del Piano regolatore portuale approvato il 25 marzo scorso, ponendo fine alle promiscuità relative alle destinazioni d'uso dei fronti di banchine e delle aree di servizio retrostanti.

«La creazione del polo unico per la gestione dei Ro/ro - ha detto Gallanti - è uno dei punti qualificanti del Piano regolatore portuale. Dopo esserci concentrati sulla predisposizione dei documenti per la gara finalizzata alla realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa, **è ora giunto il momento di affrontare il problema**; una comunità portuale si riconosce quando alcune porzioni dell'interesse individuale vengono sacrificate in nome dell'interesse collettivo: se uniscono le forze, le imprese Ro/ro avranno la possibilità di raggiungere obiettivi di sviluppo superiori a quelli che riuscirebbero a perseguire singolarmente».

Livorno e la razionalizzazione delle aree dedicate ai RO/RO, L'obiettivo: creare un polo unico per la gestione dei rotabili

Livorno, 20 gennaio 2016 - Un contratto di rete che impegni le imprese interessate a collaborare tra di loro per incrementare la competitività del porto in uno dei traffici leader di Livorno: quello dei Ro/RO, ovvero dei traghetti merci che sbarcano e imbarcano veicoli gommati. Sarà questa una delle proposte che il commissario dell'Autorità Portuale labronica, Giuliano Gallanti, sottoporrà il prossimo 27 gennaio all'attenzione dei tre terminalisti Ro/Ro Sintermar, Lucarelli Terminal Livorno e Livorno Terminal Mediterraneo, in una riunione organizzata congiuntamente con il Comandante della Capitaneria di Porto, Vincenzo Di Marco.

Si tratta della prima riunione che il commissario Gallanti organizza sull'argomento e la proposta del contratto di rete, prevista dalla legge 33 del 2009, sarà sicuramente sul tavolo. L'obiettivo è quello di riordinare il porto sulla base delle predisposizioni del Piano Regolatore Portuale approvato il 25 marzo scorso, ponendo fine alle promiscuità relative alle destinazioni d'uso dei fronti di banchine e delle aree di servizio retrostanti.

La questione del riordino degli ambiti portuali, che si è concretizzata con il P.O.T. 2013/2015, è stata una delle sfide più importanti che l'amministrazione Gallanti-Provinciali ha cercato di affrontare da quando è al timone dello scalo labronico. Con il nuovo PRP sono state individuate le aree e le infrastrutture portuali ed è stata assegnata loro da subito una specifica funzione logistica. Ora si tratta di passare dai progetti ai fatti: una riorganizzazione più efficiente degli spazi dedicati ai rotabili è una delle priorità per il 2016.

«La creazione del Polo Unico per la gestione dei ro/ro - ha detto Gallanti - è uno dei punti qualificanti del Piano Regolatore Portuale. Dopo esserci concentrati sulla predisposizione dei documenti per la gara finalizzata alla realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa, è ora giunto il momento di affrontare il problema; una comunità portuale si riconosce quando alcune porzioni dell'interesse individuale vengono sacrificate in nome dell'interesse collettivo: se uniscono le forze, le imprese Ro/Ro avranno la possibilità di raggiungere obiettivi di sviluppo superiori a quelli che riuscirebbero a perseguire singolarmente».

Polo unico dei ro-ro Gallanti invita Ltm, Sintermar e Lucarelli

■ LIVORNO

Bisogna venire a capo dal rischio di una "guerra dei m-m". I traghetti merci che portano camion e rimorchi: per disinnescare la bomba il commissario

ha convocato a Palazzo Rosciano tre terminalisti ro-ro (Sintermar, Lucarelli Terminal Livorno e Ltm) in una riunione organizzata in tandem col comandante della Capitaneria Vincenzo Di Marco

punta a realizza-

re un polo unico per la gestione dei rotabili. Come? Non sarà probabilmente realistico immaginare uno spazio di banchina unificato, dunque l'ipotesi sulla quale si lavora è quella di "un contratto di rete che impegni le imprese interessate a collaborare tra di loro". Gallanti lo proporrà ai tre operatori nell'incontro in agenda il 27 gennaio: del resto, si tratta di una tipologia di traffico che è la più importante del porto di Livorno e vede il nostro scalo al primo posto in Italia.

È la prima volta che Gallan-



Porto: camion e rimorchi in attesa di imbarco sui traghetti merci

ti mette sul tavolo questo strumento previsto da una legge del 2009. Con un obiettivo: riordinare il porto sulla base del Prg approvato a marzo, «ponendo fine alle promiscuità relative alle destinazioni d'uso dei fronti di banchine e

delle aree di servizio retrostanti». Il numero uno di Palazzo Rosciano ripete quel che aveva già detto: questa sarà «una delle priorità per il 2016» e la creazione del polo unico per la gestione dei ro-ro «è uno dei punti qualificanti del Prg».

LA GUERRA DELLE BANCHINE LTM, SINTERMAR E LTL

Un polo unico per gestire i ro/ro Gallanti convoca i tre contendenti

- LIVORNO -

UN CONTRATTO di rete che impegni le imprese interessate a collaborare tra di loro per incrementare la competitività del porto in uno dei traffici leader di Livorno: quello dei Ro/Ro, ovvero dei traghetti merci che sbarcano e imbarcano veicoli gommati. Sarà questa una delle proposte che il commissario

labronica, [redacted] sottoporrà il prossimo 27 gennaio all'attenzione dei tre terminalisti Ro/Ro Sintermar, Lucarelli Terminal Livorno e Livorno Terminal Mediterraneo, in una riunione

PRIMA RIUNIONE

Il contratto di rete è proposto dalla legge 22 del 2009 e sarà sicuramente sul tavolo

ne organizzata congiuntamente con il Comandante della Capitaneria di Porto, Vincenzo Di Marco. Si tratta della prima riunione che il commissario Gallanti organizza sull'argomento e la proposta del contratto di rete, prevista dalla legge 33 del 2009, sarà sicuramente sul tavolo. L'obiettivo è quello di riordinare il porto sulla

base delle predisposizioni del Piano Regolatore Portuale approvato il 25 marzo scorso, ponendo fine alle promiscuità relative alle destinazioni d'uso dei fronti di banchine e delle aree di servizio retrostanti. La questione del riordino degli ambiti portuali, che si è concretizzata con il Piano ordinario triennale 2013/2015, è stata una delle sfide più importanti che l'amministrazione Gallanti-rovinciale ha cercato di affrontare da quando è al timone dello scalo labronico. Con il nuovo Piano regolatore portuale sono state individuate le aree e le infrastrutture

portuali ed è stata assegnata loro da subito una specifica funzione logistica. Ora si tratta di passare dai progetti ai fatti: una riorganizzazione più efficiente degli spazi dedicati ai rotabili è una delle priorità per il 2016. «La creazione del Polo Unico per la gestione dei ro/ro - ha detto Gallanti - è uno dei punti qualificanti del Piano Regolatore Portuale. Dopo esserci concentrati sulla predisposizione dei documenti per la gara finalizzata alla realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa, è ora giunto il momento di affrontare il problema; una comunità portuale si riconosce quando alcune porzioni dell'interesse individuale vengono sacrificate in nome dell'interesse collettivo: se uniscono le forze, le imprese Ro/Ro avranno la possibilità di raggiungere obiettivi di sviluppo superiori a quelli che riuscirebbero a perseguire singolarmente».



Lo sbarco di un traghetto Ro/ro



PORTO: UN POLO UNICO PER I TRAFFICI DEI ROTABILI



Un Contratto di rete che impegni le imprese interessate a collaborare tra di loro per incrementare la competitività del porto in uno dei traffici leader di Livorno: quello dei Ro/Ro, ovvero dei traghetti merci che sbarcano e imbarcano veicoli gommati. Sarà questa una delle proposte che il commissario [redacted] labronica, [redacted] sottoporrà il prossimo 27 gennaio all'attenzione dei tre terminalisti Ro/Ro Sintermar, Lucarelli Terminal Livorno e Livorno Terminal Mediterraneo, in una riunione organizzata congiuntamente con il Comandante della Capitaneria di Porto, Vincenzo Di Marco.

L'obiettivo è quello di riordinare il porto sulla

base delle predisposizioni del Piano Regolatore Portuale approvato il 25 marzo scorso, ponendo fine alle promiscuità relative alle destinazioni d'uso dei fronti di banchine e delle aree di servizio retrostanti.

Con il nuovo PRP sono state individuate le aree e le infrastrutture portuali ed è stata assegnata loro da subito una specifica funzione logistica. Ora si tratta di passare dai progetti ai fatti: una riorganizzazione più efficiente degli spazi dedicati ai rotabili è una delle priorità per il 2016.

«Una comunità portuale si riconosce quando alcune porzioni dell'interesse individuale vengono sacrificate in nome dell'interesse collettivo - ha detto Gallanti - se uniscono le forze, le imprese Ro/Ro avranno la possibilità di raggiungere obiettivi di sviluppo superiori a quelli che riuscirebbero a perseguire singolarmente».

FRONTE DEL PORTO

IN RETE
LIVORNO CON PIOMBINO:
UNA SCOMMESSA DA VINCERE
PER ESSERE COMPETITIVI

LA SFORBITATA
SI VA VERSO COMITATI
PORTUALI PIÙ SNELLI
CON SOLO 5 COMPONENTI



Piattaforma Europa Il bando è ufficiale

LIVORNO. SONO giorni decisivi questi per la portualità italiana e nello specifico per alcuni dei progetti cardine del nostro scalo, a partire da quello della piattaforma Europa. Ieri sera il consiglio dei ministri dovrebbe aver varato la prima "lenzuolata" di decreti relativi alla riforma della legge 84/94, mentre per domani è previsto il vertice Stato-Regioni per dare attuazione al diktat della Corte Costituzionale sulla partecipazione e delle Regioni alla stessa riforma portuale. Due eventi incatenati gli uni agli altri sui quali si gioca, oltre all'annunciata unificazione delle Autorità portuali di Livorno e Piombino nell'unica "di sistema", anche la credibilità e specialmente il successo della gara appena pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale per la Piattaforma Europa. Gara di cui abbiamo illustrato di recente i dettagli e che come abbiamo scritto domenica scorsa - vede nel frattempo la crescita di progetti concorrenziali assai rilevanti, sia a Civitavecchia (Gavio) sia a Savona (Marsk) che a Genova e La Spezia.

IN CHIAVE locale, mentre segue con evidente interesse lo sviluppo dei decreti Madia sulla unificazione delle Autorità portuali e sulla loro "governance" nell'ambito della riforma della pubblica amministrazione, dovrà maturare formalmente anche il riassetto degli accosti per i traghetti roto e misti che fa parte delle decisioni chieste a palazzo Rosciano sia per la gestione da parte di Sintermar dell'ex area Scatrag, sia per l'attracco del servizio Cotunav al molo Italia nell'area della concessione Scotto. Per quest'ultimo tema, il commissario ha deciso di rinviare la commissione consultiva, inizialmente convocata per oggi giovedì, allo stesso giorno della prossima settimana, mercoledì 27 gennaio. Il rinvio sarebbe motivato dalla volontà di acquisire alcuni elementi sulle tipologie di traffico che la nave della Cotunav opera, come ha relazionato l'agenzia Austral cui la linea è appoggiata, in particolare il servizio dei contenitori per i quali la Scotto ha autorizzazione sullo stesso Molo Italia. La "lenzuolata" dei decreti Madia che

dovrebbe essere stata varata ieri sera dal consiglio dei ministri - salvo ulteriore rinvio di un'altra settimana, come qualcuno ipotizzava prima della edta notturna del consiglio stesso - rivoluziona non solo il numero delle Autorità portuali e la loro funzione di "sistema" ma elimina anche gli attuali pleonastici comitati portuali, sostituendoli con "consigli" di soli 5 membri dai quali saranno eliminati sia i rappresentanti delle categorie che dei sindacati. È probabile che vi rimanga un rappresentante della Regione, anche sulla base delle decisioni prese dalla Consulta. Lo sportello unico gestito all'Agenzia delle dogane è l'altro elemento fondamentale del nuovo sistema, per eliminare la duplicazione dei controlli che oggi crea lungaggini inaccettabili nel quadro della concorrenza con gli altri scali europei. Da non dimenticare che siamo comunque al primo passo di un iter che per vedere la riforma completata ed attuata richiederà ancora alcuni mesi, con i passaggi dei decreti alle commissioni parlamentari e alla verifica della Corte dei Conti.

A. F.

- segue

GIORNI CRUCIALI

Per domani previsto il vertice Stato-Regioni sulla riforma portuale

LA CONCORRENZA

Progetti alternativi a Civitavecchia, Savona, Genova e La Spezia



Focus

Corso spedizioniere

L'AGENZIA Itinera organizza corso biennale di addetto alle operazioni di spedizione di 2100 ore, organizzato da Provincia di Livorno e Isis Vespucci-Colombo. Info Itinera via Borra 35, Telefono: 0586 - 89.45.63

Tecnico mecatronico

CORSO biennale per tecnico mecatronico delle autoriparazioni organizzato in collaborazione con ITIS G. Galilei e Scuola Italiana di Turismo Srl. Scadenza presentazione delle domande: 19 febbraio 2016.



Direttore di macchina

L'UFFICIO autonomo di collocamento Gente di mare, su richiesta di Toscana Mini crociere, indice una chiamata di imbarco urgente per un direttore di macchina. Domande entro il 23 gennaio. Info 0586.826011

Darsena Europa, bando in Gazzetta

L'opera prevede banchine dimensionate a meno 20 metri. Gallanti: "Siamo contenti; raggiunto un traguardo importante"

mercato 21 gennaio 2016 36.58

Verrà pubblicato il 20 gennaio sulla **Gazzetta Ufficiale Italiana** il bando di gara per la realizzazione della **Piattaforma Europa**. L'appalto ha ad oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva della prima fase dell'opera di ampliamento a mare dello scalo labronico e la costruzione e gestione dei terminali container. Si tratta di uno dei più grandi appalti in project financing della storia recente: l'importo complessivo stimato della concessione è di 504 milioni di euro, di cui 326 milioni a carico del promotore privato, che provvederà anche alla progettazione definitiva ed esecutiva dell'intera opera.



L'**infrastruttura** sarà realizzata, in parte con la procedura di finanza di progetto e in parte, per l'ammontare di circa 360 milioni di Euro (destinati a finanziare opere di difesa e relativi dragaggi), direttamente [redacted] mediante un appalto pubblico di lavori.

Lo studio di fattibilità, approvato [redacted] prevede che le banchine per il nuovo terminal siano di una lunghezza di circa 1.500 m, dimensionate sin da subito per una quota di fondale pari a -20 mt, al fine di garantire l'accesso alle navi di progetto di ultima generazione. Il **collegamento ferroviario elettrificato** con le attuali banchine, di prossima operatività, sarà prolungato per raccordare anche questa nuova infrastruttura, col fine di immettere direttamente sulla linea tirrenica i treni blocco di ultima generazione (750 mt) in partenza dalla darsena. Il potenziamento del collegamento ferroviario avverrà anche attraverso l'adeguamento della linea Collesalveti - Vada, ciò permetterà il by pass delle gallerie costiere, non adeguate al traffico merci, il collegamento con il porto di Piombino e il superamento del nodo pisano ormai congestionato dal traffico realizzando così il sistema logistico integrato toscano.

Il **Bando di gara** ed i relativi allegati, nei quali saranno reperibili i dettagli tecnici del progetto, saranno disponibili sulla Gazzetta Ufficiale Italiana e sul sito internet [redacted] a partire da Giovedì 21 gennaio. "Siamo particolarmente contenti del traguardo raggiunto - ha detto il **commissario straordinario** [redacted] di Livorno, [redacted] - la Piattaforma Europa è un'opera strategica per il futuro dello scalo labronico".

PROPELLER: NUOVI ASSETTI PER IL PORTO



Il Propeller Club di Livorno ha in programma per lunedì 25 gennaio una tavola rotonda dal tema "Porto di Livorno: nuovi assetti operativi".

L'evento si terrà presso la sede dello Yacht Club, Splanata del Mofo Mediceo, 21 a partire dalle 19.15.

Partecipano al dibattito:

Com. C.V.(CP) V. DI MARCO, Direttore Marittimo della Toscana

Avv. G. Gallanti, Commissario Port Authority Livorno

Dott. M. Provinciali, Presidente Porto di Livorno 2000

Sig. E. Lorenzini , Presidente Terminal Lorenzini

Dott. L. Becce, AD Terminal Darsena Toscana

Dott. F. Baudone, Direttore Terminal Sintermar

Dott. R. Alberti , A.D. Terminal Calata Orlando

Sig. R. Piccini , Presidente Terminal Lucarelli

Sig. F. Barbera, Presidente ASSIMPRESE

Com. Massimiliano Lupi, Capo Pilota Porto di Livorno

Sig. Enzo Raugi, Presidente CPL

Sig. Marco Dallì, Presidente CILP Confindustna Livorno

Moderà gli interventi: Mauro Zucchelli (giornalista)

Autorità Portuale: a Napoli parte l'analisi dell'aria nel porto e nelle aree limitrofe. Una mappa completa

Napoli, 20 gennaio 2016 - L'Autorità Portuale di Napoli ha affidato ad una società leader nel monitoraggio ambientale l'incarico di controllare e analizzare la qualità dell'aria nelle aree demaniali del porto di Napoli e nella zone limitrofe.

L'attività è iniziata il giorno 20 gennaio e durerà per circa due mesi, al termine dei quali si procederà all'analisi dei dati raccolti e si forniranno informazioni sulla tipologia di inquinanti e sulla loro provenienza.

Dal molo San Vincenzo al molo Bausan, in tutte le banchine dello scalo saranno predisposte apparecchiature per rilevare le principali tipologie di inquinanti.

La società incaricata di predisporre la mappatura e il monitoraggio dell'aria in porto utilizzerà due diverse tecniche di rilevamento: una prima tecnica, definita "analyst", misura le concentrazioni di sostanze inquinanti nell'aria, una seconda, attraverso il campionamento gravimetrico, misura le polveri.



Gioia Tauro, sequestrati 168 chili di cocaina in porto

Gioia Tauro - La droga era nascosta in un container carico di banane proveniente dall'Equador, in transito nello scalo calabrese, e formalmente destinato alla penisola Balcanica.

Gioia Tauro - **168 chili di cocaina pura sono stati sequestrati nel porto di Gioia Tauro** dai finanzieri del Comando provinciale di Reggio Calabria insieme a funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Ufficio Antifrode di Gioia Tauro. Se tagliata in dosi, con lo stupefacente si sarebbe potuto realizzare una striscia continua lunga ben 25 chilometri. **La droga era nascosta in un container carico di banane proveniente dall'Equador, in transito nel porto di Gioia Tauro, e formalmente destinato alla penisola Balcanica.** L'operazione è stata eseguita attraverso una serie di incroci documentali e controlli di container sospetti, anche con sofisticate apparecchiature scanner ed unità cinofile della Guardia di finanza. La cocaina avrebbe fruttato, con la vendita al dettaglio, circa 31 milioni di Euro. Recentemente altri 350 kg di cocaina erano stati sequestrati nel porto.

Novità per i porti liguri

L'Europa investe 26 miliardi per le "autostrade del mare"

Nuovi fondi per i collegamenti marittimi veloci, ma resta il nodo infrastrutture

Analisi

PIER PAOLO CERVOLE

Le hanno chiamate autostrade del mare. Se ne parla da almeno una ventina di anni, ma sono rimaste lì, o quasi. Ovvero sulla carta. Ora l'Europa rilancia.

E stanziò, sino al 2020, qualcosa come 26 miliardi di euro. Ai Paesi più interessati, tra cui l'Italia, manda un chiaro segnale: datevi da fare, i soldi ci sono, è ora di realizzare tutti quei progetti che chiedono solo di essere attenti. Gli analisti ci credono. E indicano tra i settori più promettenti per i prossimi anni quello dello short sea shipping, ovvero collegamenti di corto raggio alternativi al trasporto terrestre. Musica per le orecchie per i porti della Liguria (Savona-Genova e La Spezia) che, con Livorno, detengono già il primato nazionale per il traffico ro-ro con una quota del 24,5%.

Gli esperti hanno già fatto le loro analisi. Solo per rimanere in Italia, ogni anno si muovono sulle autostrade 700 mila camion che trasportano 12 milioni di tonnellate di merci. Se si riuscisse a spostarli su nave, si potrebbero ottenere effetti a cascata. Per esempio: ottanta chilometri di coda in meno sulle strade, un risparmio energetico di 1,5 miliardi di euro, abbattimento delle emissioni CO2 di 400 tonnellate annue, diminuzione del consumo di gasolio di 200 milioni di litri l'anno. Bruxelles ha disegnato quattro grandi aree di intervento. L'Europa del Sud-Ovest con gli scali di Italia, Francia, Spagna, Nord Africa e Portogallo; quella del Sud-Est (Adriatico e poi Grecia e Turchia), Europa dell'Ovest (Portogallo, Francia, Regno Unito), Europa del Baltico (Danimarca,

Investimenti

Gli esperti ritengono fondamentali nuovi investimenti per il trasporto a corto raggio alternativo al trasporto terrestre

Svezia, Norvegia, Finlandia).

A noi, ovviamente, interessano le rotte del Mediterraneo e dell'Adriatico. E l'Italia, nello short sea shipping, è stata fra i pionieri a livello europeo. Ed è ancora oggi leader a livello mondiale con una flotta di navi traghetto e ro-ro che, ultimi dati alla mano, schiera 69 navi ro-ro per 2,6 milioni di tonnellate di stazza lorda. Per non parlare dei traghetti che sono 207, per 2,5 milioni di tonnellate di stazza lorda. Il Gruppo Grimaldi, operativo a Genova, è stato pioniere nello sviluppo di servizi di trasporto marittimo di corto raggio (short sea shipping) ed in particolare delle Autostrade del mare in Europa. A seguito dell'incorporazione delle compagnie Finlino e Minona Lines, il network gestito da Grimaldi è stato ulteriormente esteso, creando un ponte tra il Mar Mediterraneo, il Nord Europa e il Mar Baltico. In una nota del gruppo si legge: «Le autostrade del mare, per noi, sono oggi in costante crescita, con l'obiettivo di offrire un ampio ventaglio di collegamenti marittimi veloci, frequenti, affidabili ed economicamente convenienti per il trasporto di camion, trailer, auto ed altre merci notabili nel Mediterraneo e nel Nord Europa. Crescenti volumi di merci trasportate in precedenza via strada optano



24,5%

Traffici
La quota nazionale di traffico ro-ro coperto dai porti liguri insieme a Livorno



700 mila

Camion
I mezzi che si muovono ogni anno sulle autostrade italiane

per il trasporto marittimo come naturale alternativa alle congestionate autostrade, promuovendo in tal senso la politica dell'Unione Europea. Noi abbiamo una moderna flotta con una elevata capacità di carichi e offriamo servizi confortevoli per gli autisti e i passeggeri, trasformando il viaggio in un momento di benessere».

Il governo Renzi ha messo attorno a un tavolo 15 saggi. Che hanno sfornato un modello di mobilità delle persone e delle merci, partendo naturalmente dalle autostrade del mare. Ma i problemi sul tappeto, oggi, sono sempre gli stessi. Ovvero: infrastrutture carenti, accessi diretti ai valichi portuali inadeguati, incertezza dei tempi di trasferimento dei mezzi pesanti dal piazzale alla nave e quadro legi-

slativo instabile. E il rapporto sulle autostrade del mare di un istituto specializzato, rivela che l'incentivo concesso negli anni passati agli autotrasportatori per spostare le merci dalle autostrade al mare non ha, diciamo così, fatto centro. L'impatto del provvedimento si attesta sul 5% di traffico trasferito. L'Italia ha 7500 chilometri di costa con 290 porti da cui partono circa 200 traghetti e 105 mila imprese di autotrasporto. Il porto di Savona-Vado è pronto per questa spinta».

«Il porto di Savona-Vado ha tutte le carte in regola per essere tra i protagonisti nel segmento short sea shipping», conferma Gian Luigi Miazza, presidente [redacted] di Savona.

© 2016 - 2017 - 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023 - 2024 - 2025 - 2026 - 2027 - 2028 - 2029 - 2030 - 2031 - 2032 - 2033 - 2034 - 2035 - 2036 - 2037 - 2038 - 2039 - 2040 - 2041 - 2042 - 2043 - 2044 - 2045 - 2046 - 2047 - 2048 - 2049 - 2050 - 2051 - 2052 - 2053 - 2054 - 2055 - 2056 - 2057 - 2058 - 2059 - 2060 - 2061 - 2062 - 2063 - 2064 - 2065 - 2066 - 2067 - 2068 - 2069 - 2070 - 2071 - 2072 - 2073 - 2074 - 2075 - 2076 - 2077 - 2078 - 2079 - 2080 - 2081 - 2082 - 2083 - 2084 - 2085 - 2086 - 2087 - 2088 - 2089 - 2090 - 2091 - 2092 - 2093 - 2094 - 2095 - 2096 - 2097 - 2098 - 2099 - 2100

AUTOSTRADE DEL MARE: RIFONDAZIONE CONTRO PALAZZO ROSCIANO

«Macché boom dei trailer, non metteteli in Darsena Toscana»

● LIVORNO

Macché "eccesso di domanda" come dice [redacted] sul fronte dei traffici ro-ro (camion e rimorchi spediti via nave) a giudizio del coordinamento del circolo porto di Rifondazione comunista la discussione è «spesso falsata»: bisogna guardare «i numeri reali per capire se siamo in presenza di un "eccesso di domanda" invece che di un "eccesso di offerta"».

Il Prc ricorda che nell'anno record (2008) furono «operati 445.339 mezzi per un totale di circa 13,4 milioni di tonnellate». Il tutto «veniva svolto nei 95 mila mq (lordi) di Lm e nelle aree

(27 mila mq) che [redacted] con un "atto novalivo" sottrasse al Tdi per destinarne al traffico ro-ro» (alle quali occorre «aggiungere le aree della Porto 2000 utilizzate nei mesi invernali da Lm»).

Nel 2009, nonostante si fossero ridotti i traffici ro-ro, «si è ampliata l'offerta»: con «12.631 mq di aree in concessione alla Calata Pisa al terminalista Lucarelli, con l'aggiunta di "occupazioni temporanee" di aree in radice dal Molo Italia». Il circolo porto segnala poi che «con l'entrata di Sintermar nel settore dei ro-ro l'offerta si è allargata di circa 150 mila mq di aree e circa 500 metri di banchina di pertinenza

del terminal». A ciò si aggiunge che Cotunav passa da Lm a un altro operatore: «Cnsi avremmo un nuovo terminalista nel ro-ro, già strutturalmente sovradimensionato».

Tradotto: «Se sommiamo aree e banchine per i ro-ro ci accorgiamo che rispetto all'anno del record sono più che raddoppiate». Dunque, l'opposto dell'eccesso di domanda.

Quanto alle prospettive, il Prc rileva che il rafforzamento nel nostro scalo dell'armatore Grimaldi non ne fa un Eldorado: soprattutto per l'occupazione dei marittimi italiani, «come emerge dal contenzioso con Onorato e dalle preoccupazioni dei sin-

dacati».

A giudizio del Prc, nel nostro scalo in questi anni «è diminuita la creazione di ricchezza in parte trasferita proprio agli armatori che sono scesi a terra». E qui Rifondazione va all'attacco sull'utilizzo della Darsena Toscana, «una volta ultimato lo step 1 della Darsena Europa». Lì i fondali sono a meno 13: metterci i ro-ro - si afferma - «farebbe un grave danno al porto di Livorno sul piano organizzativo, economico e sociale» (e qui il riferimento è all'evoluzione dei vettori che riguarda «anche le break bulk, specie le boxshaped/opsi hac, molto utilizzate per il trasporto dei prodotti forestali».