



## **Primo piano:**

### **• Riforma dei porti**

(Il Secolo XIX, Il Sole 24 Ore, Il Messaggero Marittimo, Ferpress, Ansa, Cronache del Garantista, Uominietrasporti.it, Corriere Adriatico, Gazzetta del Sud, LiveSicilia, Giornale di Sicilia, Ilcittadinodimessina.it, Tempostretto, Quotidiano di Sicilia, Quotidianodisicilia.it)

## **Dai Porti:**

### **Trieste:**

**"...Ernst & Young advisor per l'AP..."** (The Medi Telegraph, Ansa)

### **Savona:**

**"...I cinesi di Tiajin visitano il porto..."** (The Medi Telegraph)

### **Genova:**

**"...Apm in pole position per Tanger Med 3..."** (The Medi Telegraph)

**"...Torre Piloti inchiesta bis..."** (La Repubblica)

### **La Spezia:**

**"...No alle demolizioni nell'Arsenale..."** (The Medi Telegraph)

### **Ravenna:**

**"...Ancora segno più per la movimentazione delle merci..."**  
(Ansa, Il Sole 24 Ore)

### **Livorno:**

**"...Ro/Ro e bacini di carenaggio..."** (La Nazione)

**"...E la Velo risponde per le rime a Nogarini..."** (La Nazione)

### **Civitavecchia:**

**"...Non solo più cociere..."** (La Repubblica)

### **Napoli:**

**"...Mettrò mare..."** (Ansa)

# INDICE

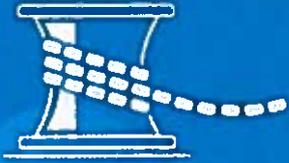
---



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 26/1/2016



ASSOPORTI  
www.assoporti.it

Rassegna stampa

## Messina:

"...Zona Falcata..." (Quotidiano di Sicilia, TempoStretto,  
Gazzetta del Sud)

## Notizie da altri porti italiani

### Focus:

- **Economia** (Il Sole 24 Ore, Il Messaggero, The Medi Telegraph)

## Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Lloyd's List

FORCIERI VERSO LA RICONFERMA A SPEZIA, MA RESTA L'INCOGNITA DELLA CANDIDATURA A SINDACO

## Nel risiko dei porti, Toti gioca la carta Biasotti

Il parlamentare di Forza Italia in pole per la nuova [redacted] di sistema tra Genova e Savona

### IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** È quasi una scelta obbligata per Giovanni Toti, anche se in politica vale la stessa regola delle previsioni meteo: oltre i quattro giorni diventa tutto meno sicuro.

Certo però che il tempo per Sandro Biasotti ora volge al sereno e la sua corsa alla presidenza della nuova [redacted] che mette insieme Genova e Savona, non sembra più così impossibile come appariva solo due mesi fa. Anzi, la congiuntura astrale è quasi perfetta. Il nuovo meccanismo di nomina sostanzialmente fornisce pari forza a ministro e governatore. Nel caso della Liguria, Giovanni Toti pubblicamente e da tempo, sostiene il nome di Biasotti e lo farà anche questa volta con la nuova riforma che dovrebbe diventare operativa tra tre mesi. È la convinzione di tre fonti regionali. Politicamente, sostengono sempre i bene informati, il parlamentare di Forza Italia avrebbe persino raccolto consensi trasversali. Intanto avrebbe ricevuto un sostanziale

nulla osta da Maroni e persino da Chiamparino, ottenendo quindi il via libera da Lombardia (Lega) e Piemonte (democratici). La politica nazionale c'entra eccome nel risiko degli scali: le regioni di centrodestra che possono perlomeno combattere per un presidente di porto, sono due: la Liguria appunto e il Veneto di Zaia. Alla Lega potrebbe andare Venezia e a Forza Italia la nuova [redacted] genovese. Il resto, ben tredici presidenze, sarebbero tutte del Pd. È uno schema che circola in ambienti romani e, dicono fonti politiche, potrebbe essere usato come documento di massima per i prossimi vertici. Si dice che il dossier sia in mano a Debora Serracchiani, responsabile infrastrutture dei democratici. Ed è con lei che Toti potrebbe raggiungere un'intesa.

«Il terzo fattore, determinante, è che non esiste una vera alternativa a Sandro» dicono in Regione. Persino la Lega locale in vista delle amministrative a Genova, potrebbe dare l'ok. L'unico ad opporsi potrebbe essere lo stesso Delrio. Ma se Toti tenesse botta sul nome di Biasotti, e non si trovasse l'intesa con Roma, difficile pensare che il primo

atto del ministro subito dopo la riforma, sia un commissariamento per il principale porto italiano. Nemmeno il decreto del 2013 sull'inconfirmità degli incarichi potrebbe fermare la corsa del parlamentare di Forza Italia: ai deputati infatti, non si applica lo stop di due anni. Inoltre il governatore può sempre giocare la carta dello "scambio" politico con Spezia. La conferma di Forcieri, esponente del Pd, a Toti non dispiacerebbe, anche se l'attuale numero uno del porto continua a ricevere pressioni per una candidatura a sindaco per il dopo Federici.

Rimane per Biasotti un'obiezione politica, perché in molti non credono comunque che Delrio nominerà, seppur d'intesa con Toti, un parlamentare di Forza Italia a poche settimane dalla tornata di elezioni amministrative che coinvolge, tra l'altro anche Savona. Ma un accordo con il porto del ponente, potrebbe arrivare dalla nomina di un segretario generale di quella estrazione geografica e magari anche in orbita Pd, rispolverando così il vecchio caro, manuale Cencelli.

www.themeditelgraph.it

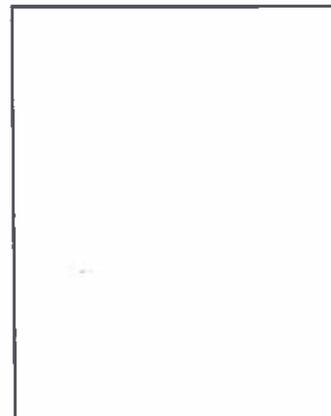
© BY FOTODALCUPIDRITTI RISERVATA 1



Sandro Biasotti MEDITELEGRAPH



Lorenzo Forcieri MEDITELEGRAPH



DALLE SEMPLIFICAZIONI AI LICENZIAMENTI

## La riforma della Pa: le novità per statali, famiglie e imprese

La guida • pagine 35-42

### LE ALTRE PREVISIONI

In arrivo il riordino delle società partecipate e il potenziamento di trasparenza e comunicazioni digitali

**Il pacchetto del Governo.** Le novità che sono contenute nei primi undici schemi di decreto legislativo approvati dal Consiglio dei ministri

# La riforma parte dalle semplificazioni

La lotta all'assenteismo punta sui tempi rapidi - Procedimenti e autorizzazioni più veloci

**Davide Colombo  
Gianni Trovati**

Con una norma molto forte contro chi timbra il cartellino e poi non si presenta in ufficio e l'anticipo di una semplificazione nella Sela (segnalazione certificata di inizio attività) la fase attuativa della delega Pa entra nel vivo. Sono undici i provvedimenti che hanno superato il primo esame del Consiglio dei ministri, circa la metà di quelli previsti per implementare l'intera riforma targata Madia (legge 124 del 7 agosto 2015).

Il menu dei decreti legislativi spazia dai due testi unici sulle partecipate pubbliche e i servizi pubblici locali ai primi provvedimenti di riordino degli apparati statali, con la soppressione del Corpo forestale (con trasferimento di funzioni e personale all'Arma dei Carabinieri) e la razionalizzazione delle autorità portuali (si passa dalle 24 attuali a 15 autorità di sistema). Si tratta, in quest'ultimo caso, di un semplice antipasto di quanto promesso nell'articolo 8 della delega, che porterà a interventi di più ampia riorganizzazione delle sedi periferiche delle amministrazioni statali, dei ministeri e della presidenza del Consiglio, delle agenzie governative nazionali e degli enti pubblici non economici nazionali.

Ma stiamo sui decreti appena sdoganati e che ora affronteran-

no il vaglio del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata nonché delle Commissioni parlamentari competenti prima di arrivare (con modifiche che possiamo già dare per scontate) sulla Gazzetta Ufficiale dopo Pasqua. La misura che ha strappato i titoli dei giornali è quella sui disciplinari secchi contro i «furbetti del cartellino»: sospensiva da stipendio e posizione in 48 ore quando c'è la flagranza di falsa attestazione di presenza in ufficio, procedura disciplinare di licenziamento da chiudere entro un mese e, soprattutto, clamorosa responsabilizzazione del dirigente di settore che - nei casi in cui non procedano a segnalare la falsa attestazione della presenza o non attivino il procedimento o, ancora, non sospendano il dipendente - sono punibili con il licenziamento e la loro inerzia costituisce «omissione d'atti di ufficio». Un'ipotesi, quest'ultima, disciplinata dal Codice penale. Tornando al dipendente, chi timbra il falso non solo perderà il posto ma dovrà mettersi anche le mani in tasca, visto che può essere chiamato a rispondere per «danno d'immagine». In realtà questa non è una novità, perché già adesso è così, solo che ci saranno ora scadenze precise da rispettare e viene quantificato l'ammontare minimo della multa da versare quando l'accaduto è accompagnato da clamore mediatico:

«Non può essere inferiore a sei mensilità dell'ultimo stipendio».

Ma le novità sul personale non sono limitate nei confini della Pa propriamente detta, perché anche il riordino delle società partecipate è destinato a produrre una lunga serie di esuberi, proporzionale alla profondità della sua attuazione. I dipendenti in eccesso nelle società controllate entreranno in un meccanismo plasmato su quello in corso di complicata applicazione che sta coinvolgendo il personale delle Province: la Funzione pubblica gestirà gli elenchi degli esuberi, divisi per profili professionali, e le controllate che nel 2016-2018 dovranno pescare da lì a meno che dimostrino che la professionalità specifica che stanno cercando non è presente negli elenchi.

Per le società titolari di affidamenti diretti che «perderanno» il servizio in seguito alle gare, spinte dalla riforma dei servizi pubblici locali, scatteranno invece una serie di clausole sociali con il «ripescaggio» da parte del nuovo affidatario.

Nel primo «pacchetto attuativo» della delega c'è poi un insieme di misure di semplificazione dei procedimenti amministrativi cui guardano con particolare attenzione le imprese. La conferenza dei servizi diventa digitale (si potranno fare via mail nella stragrande maggioranza dei casi) e dovrà chiudersi entro due

mesi, che salgono a un massimo di cinque in caso di opposizione di un'amministrazione e rinvio della procedura alla Presidenza del Consiglio. Semplificata anche la Sela, con l'impegno di attivare un ufficio unico di ricezione in ogni amministrazione e la pubblicazione del «modulo unico standardizzato» con le indicazioni degli ulteriori documenti, se necessari. Infine c'è un regolamento di delegificazione che, attivando poteri sostitutivi alla presidenza del Consiglio, punta a dimezzare i termini per la concessione di licenze, autorizzazioni o nulla osta per la realizzazione di grandi impianti o insediamenti industriali giudicati strategici per il loro impatto economico e occupazionale.

Sull'accesso alla Pa da parte di cittadini e imprese arrivano poi le semplificazioni del Codice per la Pa digitale (più unico entro il 2017 e più spazi per i pagamenti smart anche con carte telefoniche prepagate) e la semplificazione delle norme su trasparenza e anticorruzione, con «accesso civico» riconosciuto a chiunque non solo agli atti ma anche a una serie di banche dati pubbliche.

Sul della sanità un provvedimento limiterà la discrezionalità nelle nomine dei manager delle Asl: le Regioni pescheranno i dg basandosi sulla rosa di candidati ricavata da un elenco nazionale attraverso commissioni apposite.

## LA MAPPA DEI DECRETI

### UNDICI DECRETI PER LA RIFORMA

La riforma della pubblica amministrazione è affidata a undici decreti legislativi che modificano le regole in vigore. Ecco, in dettaglio, le novità

#### 1 LICENZIAMENTO DIPENDENTI

Sulla «falsa attestazione della presenza in servizio» il decreto prevede la sospensione obbligatoria dal servizio e dalla retribuzione in caso di illecito riscontrato in flagranza

#### 2 AUTORITÀ PORTUALI

In luogo delle attuali 24 autorità portuali vengono istituite 15 autorità di sistema portuale. Sono, inoltre, introdotte semplificazioni come lo sportello unico doganale

#### 3 CORPO FORESTALE

Il Corpo forestale dello Stato confisca nell'arma del Carabinieri. Inoltre, viene introdotto in Italia il numero 112 europeo per tutte le emergenze

#### 4 DIRIGENZA SANITARIA

Viene istituito un elenco nazionale dei soggetti che hanno i requisiti per la nomina a direttore generale delle Aziende sanitarie. L'elenco sarà tenuto dal ministero della Salute

#### 5 TRASPARENZA E CORRUZIONE

Viene introdotto l'obbligo di pubblicare in forma aggregata e disaggregata l'ammontare delle retribuzioni dei dirigenti della pubblica amministrazione

#### 6 RIORDINO PARTECIPATE

Si prevede una riduzione delle società partecipate inattive e vengono introdotti interventi di moralizzazione sui compensi degli amministratori. Nuovi criteri per la costituzione delle partecipate

#### 7 SERVIZI PUBBLICI

Approvato il Testo unico sui servizi pubblici di interesse economico generale: sono previste modalità competitive per l'affidamento e costi standard

#### 8 PA DIGITALE

Il rapporto tra cittadini e Pa viene affidato a un'identità digitale attraverso cui accedere ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni

#### 9 SCIA SEMPLIFICATA

Al fine di semplificare le procedure per la segnalazione certificata di inizio attività sarà possibile presentare un unico modulo standard valido in tutta Italia

#### 10 CONFERENZA DEI SERVIZI

Per ridurre i tempi lunghi in materia di conferenza dei servizi sarà possibile attivare la conferenza semplificata che non prevede rinvii fiscali ma solo l'invio di documenti

#### 11 INVESTIMENTI ACCELERATI

Comuni e Regioni potranno individuare annualmente gli investimenti strategici per i quali richiedere alla presidenza del Consiglio dei ministri una procedura accelerata



Riforme. Presidenti più simili a manager e un comitato di gestione ristretto per velocizzare le decisioni

## Porti, scatta la semplificazione

Saranno create 15 **Autorità di sistema** che sostituiscono le 25 attuali

Diminuzione del numero delle **Autorità portuali**, che passano da 25 a 15; garanzia, per i loro presidenti, di una capacità d'azione più simile a quella di un manager; centralizzazione della regia delle attività degli scali italiani: taglio della burocrazia che li assilla e riassetto di un sistema che era regolato da una legge di ben 22 anni fa (la 84/94). Sono i cardini su cui ruota il decreto sulla Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità **portuali**, approvato nei giorni scorsi dal consiglio dei ministri, fortemente voluto dal premier Matteo Renzi e dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, e presentato al Cdm dal ministro per la Semplificazione e la pubblica amministrazione, Marianna Madia.

Con il via libera al decreto nascono, dunque, le **Autorità di sistema portuale** (Adsp) che si configurano come 15 centri decisionali strategici con sedi nei porti indicati come core dall'Ue, ossia Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, **Palermo**, Catania, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Il decreto prevede che alle nuove Adsp facciano

riferimento 54 porti di rilevanza nazionale (compresi gli scali, per così dire, "declassati") e che le Regioni possano chiedere l'inserimento nelle **Autorità** di ulteriori porti di rilevanza regionale.

L'Adsp, fanno sapere al ministero dei Trasporti, «sarà governata in modo snello: il presidente, il comitato di gestione, cioè un board ristretto a poche persone, il segretario generale, il collegio dei revisori dei conti. Rispetto agli attuali comitati **portuali**, si passa da circa 336 membri, a livello nazionale, a circa 70».

Il presidente, in virtù del nuovo decreto, sarà nominato dal ministro dei Trasporti «d'intesa con il presidente o i presidenti delle Regioni interessate» (qualora una Adsp comprenda porti in più territori regionali). In precedenza era nominato dal ministero ma con un processo più macchinoso: «previa intesa con la Regione interessata, nell'ambito di una terna di nomi designati dalla Provincia, dai Comuni e dalle Camere di commercio» del territorio.

Il comitato **portuale** (organo di governo del porto, considerato ridondante) si trasforma poi in un più asciutto (quanto a numero di membri) comitato di gestione del quale, oltre al presidente, faranno parte un numero ridotto di componenti espressione di Regioni, Comuni e Città metropolitane più un



## - segue

---

rappresentante dell' **Autorità** marittima (con voto solo sulle questioni di competenza).

Per favorire il dialogo con i soggetti economici e sociali attivi nei porti è previsto, inoltre, in ciascuna Adsp, un Tavolo di partenariato della risorsa mare, con funzioni consultive. Le **Autorità** potranno poi avvalersi, all' interno del sistema **portuale**, di uffici territoriali di scalo, nelle sedi delle attuali port Authority, con compiti istruttori e di proposta su materie locali e con vari compiti amministrativi. Per garantire, infine, «la coerenza decisionale con la strategia nazionale viene istituito, al ministero dei Trasporti, un tavolo nazionale di coordinamento delle Adsp». Cioè una sorta di cabina di regia per garantire un quadro armonico allo sviluppo delle politiche italiane sui porti. Sul versante della semplificazione burocratica, poi, il decreto stabilisce che, rispetto ai 23 soggetti che attualmente svolgono 113 procedimenti amministrativi riguardanti i porti, le diverse funzioni saranno accorpate nello Sportello unico doganale e nello Sportello amministrativo unico (un front office per i procedimenti amministrativi e **autorizzativi** che non riguardano le attività commerciali e industriali). Sotto il profilo della sburocratizzazione, peraltro, il decreto presenta almeno un punto critico: le Adsp sono portate all' interno del dlgs 165/2001, che riconduce i loro dipendenti nel perimetro della pubblica amministrazione. Questo farebbe saltare il Ccnl delle **Autorità portuali**, che è privatistico, e rischia di creare nuovi lacci burocratici.

Per quanto riguarda i tempi, il decreto dovrebbe essere attivo entro tre mesi (tra registrazione, passaggio nelle commissioni di Camera e Senato e in Conferenza Stato-Regioni). A quel punto gli attuali presidenti in carica delle port Authority decadranno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*RAOUL DE FORCADE*

Nuovo corso. Decreto sotto osservazione

## Reazioni positive dagli operatori, critiche le Regioni

Suscita soprattutto commenti positivi, la riforma dei porti varata dal Governo, anche se non mancano critiche provenienti da alcune Regioni. Assoporti saluta il decreto come «il primo atto sulla strada di una riforma essenziale per il rilancio del sistema nazionale dei porti e della logistica. Una riforma che l'associazione - sottolinea il presidente, Pasqualino Monti - spera possa consentire al sistema Paese di sfruttare sino in fondo le potenzialità e la strategicità di questo comparto».

Monti auspica, poi, che «siano definiti in tempi rapidi i provvedimenti attuativi tutti i decreti e gli atti che rendano esecutive le scelte» del Governo.

Anche Federagenti (agenti marittimi), per voce del presidente, Michele Pappalardo, sottolinea la «positività della svolta in atto. Tutto può essere perfezionato, e ci saranno i tempi per farlo. È comunque essenziale e importante per il futuro del Paese, al di là di qualsiasi valutazione e aggiustamento in corso d'opera, che la riforma dei porti sia entrata a far parte degli obiettivi strategici del governo».

Sulla stessa linea il presidente dell' **Autorità**

**portuale** di Venezia, Paolo Costa, secondo il quale «la riforma dei porti è un buon inizio. Ha, infatti, il grande merito di mettere la questione **portuale** al centro del dibattito sullo sviluppo del Paese e di aprire, mi auguro, una stagione di riforme sempre più incisive nel settore».

Positivo il commento del presidente di Confetra, Nereo Marcucci. La riforma, afferma, «riorganizza, razionalizza e semplifica la **portualità** italiana; aggiunge un altro tassello a quelli che abbiamo apprezzato in quest'ultimo anno: interventi puntuali in situazioni di crisi come a Taranto e Gioia Tauro e interventi per il riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto, con appropriati investimenti in infrastrutture ferroviarie e norme di sostegno come il marebonus ed il ferrobonus». E se il presidente di Confcommercio, Paolo Uggé, parla di «un importante passo avanti per il rilancio della competitività del Paese», le reazioni di alcune Regioni sono decisamente più critiche.

In primis la Sardegna che, in una nota chiarisce di riservarsi «ogni decisione circa l'ubicazione dell' **Autorità portuale** dell'isola» (prevista, invece, dal Governo a Cagliari). Anche il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, sottolinea che «se qualcuno si immagina di nominare da Roma un presidente dell' Authority di Napoli-Salerno si sbaglia. Non possono essere scavalcati i poteri delle Regioni». Mentre Giovanni Toti, alla guida della Liguria, dice che «il Governo non può non tenere conto delle preferenze elettorali del territorio dove nomina il presidente del porto».



## La mappa dei decreti - **AUTORITÀ PORTUALI**

In luogo delle attuali 24 autorità portuali vengono istituite 15 autorità di sistema portuale. Sono, inoltre, introdotte semplificazioni come lo sportello unico doganale.



TRASPORTI

## Meno autorità portuali e strutture più leggere

Dalle 24 **Autorità** esistenti, si passa a un sistema di sole quindici **Autorità** di sistema, incaricate di gestire 54 scali italiani. Il pezzo forte della riforma dei porti appena approvata in via preliminare dal governo è senza dubbio la massiccia operazione di taglio e riordino dei soggetti che governano il settore. Ma, a leggere tra le pieghe del decreto, non si tratta del solo intervento rilevante. Oltre a ridurre il numero, infatti, l'esecutivo ha deciso di tirare anche la leva dell'efficientamento degli organi che gestiscono il sistema **portuale**. Alla guida delle **Autorità** ci saranno strutture leggere: un presidente, un segretario generale, un comitato di gestione e un collegio dei revisori. Tutti gli emolumenti e i gettoni di presenza saranno determinati entro limiti massimi fissati dal ministero delle Infrastrutture.

Ci sono, poi, consistenti modifiche sul fronte delle procedure. Presso le **Autorità** nasce lo sportello unico amministrativo, un front office integrato per tutti i procedimenti che non riguardano le attività commerciali e industriali in porto. Vengono allargate le competenze dello sportello unico doganale e dei controlli.

E vengono riscritte in chiave di semplificazione le regole per la formazione e l'approvazione dei piani regolatori **portuali**.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' ANALISI

## Scommessa d' avvio che occorre completare

Come era forse inevitabile, l' attenzione sui decreti attuativi della legge Madia ha finito per concentrarsi sulle misure disciplinari per gli impiegati pubblici. Tra gli undici schemi di decreto approvati dal Consiglio dei ministri questa norma costituisce, però, solo un' anticipazione della riforma dell' organizzazione amministrativa: un messaggio significativo sul piano politico, ma non rivoluzionario sul piano giuridico. Gli altri decreti lasceranno probabilmente segni più duraturi.

Per il solo fatto che i provvedimenti siano stati licenziati, una prima scommessa può dirsi vinta: assecondare i tempi serrati previsti dalla legge Madia su un ventaglio così ampio di questioni. Il panorama dei contenuti è più variegato. Sul versante dell' organizzazione, il testo unico sulle società pubbliche mette ordine in norme che nel tempo erano divenute sempre più difficili da maneggiare. Le norme che assorbono la Guardia forestale nei Carabinieri e che cercano una maggiore integrazione delle forze di polizia toccano una sorta di tabù, sebbene non si dubitasse seriamente della ridondanza del sistema e della necessità di riorganizzare le risorse. Dal

lato dell' attività, il passaggio alla pubblicità dei documenti amministrativi come regola generale, con eccezioni mirate, è il coronamento del percorso avviato più di venticinque anni fa con la legge 241.

L' accelerazione sull' "identità digitale" e l' introduzione delle conferenze di servizi "asincrone" - una sorta di "chat" tra amministrazioni per prendere decisioni unitarie - potrebbero svecchiare moduli ormai abbandonati da tutte le organizzazioni complesse.

Insomma, per tutti questi aspetti gli sviluppi della delega sembrano andare nella direzione giusta.

Appaiono più in chiaroscuro gli interventi sulle attività economiche. Il procedimento accelerato per interventi strategici, ad esempio, mette a disposizione degli enti territoriali un buon volano per attrarre investimenti, ma non riesce a uscire dalla logica delle "corsie preferenziali".

L' accorpamento delle autorità portuali dovrebbe incentivare sinergie e specializzazioni oggi difficili, sempreché rifletta analisi accurate e criteri di efficienza. La previsione di un' autorità indipendente per i rifiuti, nel corpo dell' attuale Aeegsi, risponde all' accresciuta complessità del settore. Al contempo, sui servizi di interesse generale il decreto ha scelto un approccio conservativo non esercitando i criteri di delega sulla concorrenza. Il passaggio alla prova dei pareri consente ancora miglioramenti. Al Governo resta anche il compito di produrre per tempo gli altri decreti, sull' organizzazione della Pa, il taglia-enti, la dirigenza e il personale. L' elenco lascia intendere che la strada da fare è ancora molta.



Il pacchetto del Governo. Le novità che sono contenute nei primi undici schemi di decreto legislativo approvati dal Consiglio dei ministri

## La riforma parte dalle semplificazioni

La lotta all'assenteismo punta sui tempi rapidi - Procedimenti e autorizzazioni più veloci

Con una norma molto forte contro chi timbra il cartellino e poi non si presenta in ufficio e l'anticipo di una semplificazione sulla Scia (segnalazione certificata di inizio attività) la fase attuativa della delega Pa entra nel vivo. Sono undici i provvedimenti che hanno superato il primo esame del Consiglio dei ministri, circa la metà di quelli previsti per implementare l'intera riforma targata Madia (legge 124 del 7 agosto 2015).

Il menù dei decreti legislativi spazia dai due testi unici sulle partecipate pubbliche e i servizi pubblici locali ai primi provvedimenti di riordino degli apparati statali, con la soppressione del Corpo forestale (con trasferimento di funzioni e personale all'Arma dei Carabinieri) e la razionalizzazione delle autorità portuali (si passa dalle 24 attuali a 15 autorità di sistema). Si tratta, in quest'ultimo caso, di un semplice antipasto di quanto promesso nell'articolo 8 della delega, che porterà a interventi di più ampia riorganizzazione delle sedi periferiche delle amministrazioni statali, dei ministeri e della presidenza del Consiglio, delle agenzie governative nazionali e degli enti pubblici non economici nazionali.

Ma stiamo sui decreti appena sdoganati e che ora affronteranno il vaglio del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata nonché delle Commissioni parlamentari competenti prima di arrivare (con modifiche che possiamo già dare per scontate) sulla Gazzetta Ufficiale dopo Pasqua.

La misura che ha strappato i titoli dei giornali è quella sui disciplinari secchi contro i «furbetti del cartellino»: sospensiva da stipendio e posizione in 48 ore quando c'è la flagranza di falsa attestazione di presenza in ufficio, procedura disciplinare di licenziamento da chiudere entro un mese e, soprattutto, clamorosa responsabilizzazione dei dirigenti di settore che - nei casi in cui non procedano a segnalare la falsa attestazione della presenza o non attivino il procedimento o, ancora, non sospendano il dipendente - sono punibili con il licenziamento e la loro inerzia costituisce «omissione d'atti di ufficio». Un'ipotesi, quest'ultima, disciplinata dal Codice penale. Tornando al dipendente, chi timbra il falso non solo perderà il posto ma dovrà mettersi anche le mani in tasca, visto che può essere chiamato a rispondere per «danno d'immagine». In realtà questa non è una novità, perché già adesso è così, solo che ci saranno ora scadenze precise da rispettare e viene quantificato l'ammontare minimo della multa



## - segue

---

da versare quando l' accaduto è accompagnato da clamore mediatico: «Non può essere inferiore a sei mensilità dell' ultimo stipendio».

Ma le novità sul personale non sono limitate nei confini della Pa propriamente detta, perché anche il riordino delle società partecipate è destinato a produrre una lunga serie di esuberi, proporzionale alla profondità della sua attuazione. I dipendenti in eccesso nelle società controllate entreranno in un meccanismo plasmato su quello in corso di complicata applicazione che sta coinvolgendo il personale delle Province: la Funzione pubblica gestirà gli elenchi degli esuberi, divisi per profili professionali, e le controllate che nel 2016-2018 dovranno pescare da lì a meno che dimostrino che la professionalità specifica che stanno cercando non è presente negli elenchi.

Per le società titolari di affidamenti diretti che "perderanno" il servizio in seguito alle gare, spinte dalla riforma dei servizi pubblici locali, scatteranno invece una serie di clausole sociali con il "ripescaggio" da parte del nuovo affidatario.

Nel primo "pacchetto attuativo" della delega c' è poi un insieme di misure di semplificazione dei procedimenti amministrativi cui guardano con particolare attenzione le imprese. La conferenza dei servizi diventa digitale (si potranno fare via mail nella stragrande maggioranza dei casi) e dovrà chiudersi entro due mesi, che salgono a un massimo di cinque in caso di opposizione di un' amministrazione e rinvio della procedura alla Presidenza del Consiglio. Semplificata anche la Scia, con l' impegno di attivare un ufficio unico di ricezione in ogni amministrazione e la pubblicazione del "modulo unico standardizzato" con le indicazioni degli ulteriori documenti, se necessari. Infine c' è un regolamento di delegificazione che, attivando poteri sostitutivi alla presidenza del Consiglio, punta a dimezzare i termini per la concessione di licenze, autorizzazioni o nulla osta per la realizzazione di grandi impianti o insediamenti industriali giudicati strategici per il loro impatto economico e occupazionale.

Sull' accesso alla Pa da parte di cittadini e imprese arrivano poi le semplificazioni del Codice per la Pa digitale (pin unico entro il 2017 e più spazi per i pagamenti smart anche con carte telefoniche prepagate) e la semplificazione delle norme su trasparenza e anticorruzione, con «accesso civico» riconosciuto a chiunque non solo agli atti ma anche a una serie di banche dati pubbliche.

Sul della sanità un provvedimento limiterà la discrezionalità nelle nomine dei manager delle Asl: le Regioni pescheranno i dg basandosi sulla rosa di candidati ricavata da un elenco nazionale attraverso commissioni apposite.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

DAVIDE COLOMBOGIANNI TROVATI

## Meno autorità portuali e strutture più leggere

■ Dalle 24 **Autorità** esistenti, si passa a un sistema di sole quindici Autorità di sistema, incaricate di gestire 54 scali italiani. Il pezzo forte della riforma dei **porti** appena approvata in via preliminare dal governo è senza dubbio la massiccia operazione di taglio e riordino dei soggetti che governano il settore. Ma, a leggere tra le pieghe del decreto, non si tratta del solo intervento rilevante. Oltre a ridurre il numero, infatti, l'esecutivo ha deciso di tirare anche la leva dell'efficientamento degli organi che gestiscono il sistema portuale. Alla guida delle Autorità ci saranno strutture leggere: un presidente, un segretario generale, un comitato di gestione e un collegio dei revisori. Tutti gli emolumenti e i gettoni di presenza saranno determinati entro limiti massimi fissati dal ministero delle Infrastrutture.

Ci sono, poi, consistenti modifiche sul fronte delle procedure. Presso le Autorità nasce lo sportello unico amministrativo, un front office integrato per tutti i procedimenti che non riguardano le attività commerciali e industriali in porto. Vengono allargate le competenze dello sportello unico doganale e dei controlli. E vengono riscritte in chiave di semplificazione le regole per la formazione e l'approvazione dei piani regolatori portuali.

64. L.

GIORNALISMO MODERNO

**Nuovo corso.** Decreto sotto osservazione

## Reazioni positive dagli operatori, critiche le Regioni

■ Suscita soprattutto commenti positivi, la riforma dei porti varata dal Governo, anche se non mancano critiche provenienti da alcune Regioni. Assoporti saluta il decreto come «il primo atto sulla strada di una riforma essenziale per il rilancio del sistema nazionale dei porti e della logistica. Una riforma che l'associazione - sottolinea il presidente, Pasquale Monti - spera possa consentire al sistema Paese di sfruttare sino in fondo le potenzialità e la strategicità di questo comparto». Monti auspica, poi, che «siano definiti in tempi rapidi i provvedimenti attuativi tutti i decreti e gli atti che rendano esecutive le scelte» del Governo.

Anche Federagenti (agenti marittimi), per voce del presidente, Michele Pappalardo, sottolinea la «positività della svolta in atto. Tutto può essere perfezionato, e ci saranno i tempi per farlo. È comunque essenziale e importante per il futuro del Paese, al di là di qualsiasi valutazione e aggiustamento in corso d'opera, che la riforma dei porti sia entrata a far parte degli obiettivi strategici del governo».

Sulla stessa linea il presidente [redacted] di Venezia, Paolo Costa, secondo il quale «la riforma dei porti è un buon inizio. Ha, infatti, il grande merito di mettere la questione portuale al centro del dibattito sullo sviluppo del Paese e di aprire, mi auguro, una stagione di riforme sempre più incisive nel settore».

Positivo il commento del presidente di Confetra, Nereo Marcucci. La riforma, afferma, «riorganizza, razionalizza e semplifica la portualità italiana; aggiunge un altro tassello a quelli che abbiamo apprezzato

in quest'ultimo anno: interventi puntuali in situazioni di crisi come a Taranto e Gioia Tauro e interventi per il riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto, con appropriati investimenti in infrastrutture ferroviarie e norme di sostegno come il marebonus ed il ferrobonus». E se il presidente di Confcommercio, Paolo Uggè, parla di «un importante passo avanti per il rilancio della competitività del Paese», le reazioni di alcune Regioni sono decisamente più critiche.

In primis la Sardegna che, in una nota chiarisce di riservarsi «ogni decisione circa l'ubica-

### PUNTI DI VISTA

Assoporti, Federagenti, Confetra e Confcommercio plaudono alla riforma. Le regioni vogliono contare di più per le nomine in port Authority

zione [redacted] dell'isola» (prevista, invece, dal Governo a Cagliari). Anche il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, sottolinea che «se qualcuno si immagina di nominare da Roma un presidente [redacted] di Napoli-Salerno si sbaglia. Non possono essere scavalcati i poteri delle Regioni». Mentre Giovanni Toti, alla guida della Liguria, dice che «il Governo non può non tenere conto delle preferenze elettorali del territorio dove nomina il presidente del porto». Non a caso, Stefano Bonaccini, a capo della Conferenza delle Regioni, ha già contattato Delrio per un incontro sulla questione.

R.d.f.

© 2016 RASSEGNA STAMPA

## La scelta del futuro coordinatore indirizzata su Luigi Merlo Buona idea il Tavolo di coordinamento difficile pronostico sul futuro di Assoport



Portacontenitori durante la fase di ormeggio in darsena Toscana

### Buona idea il tavolo

coordinati o presieduti da un super presidente di nomina governativa scelto sulla base dei soliti (e non sempre seguiti) criteri di comprovata esperienza, competenza etc. etc. a cui sarà corrisposto un emolumento, naturalmente adeguato e a carico dello Stato di provenienza del ministro di riferimento.

A tal proposito, non si può non essere d'accordo con le osservazioni proposte da Nicola Capuzzo, giornalista esperto in shipping, logistica e trasporti, firma autorevole in diverse pubblicazioni nazionali ed internazionali, che continua a domandarsi e a domandare, fra l'altro, che fine abbia fatto la promessa del Governo a proposito di una programmazione nazionale dei nuovi investimenti infrastrutturali negli scali italiani.

Secondo Capuzzo la travagliata riforma varata in questi giorni trae origine sopra tutto dall'articolo 29 del decreto noto come Sblocca Italia che, nel primo dei suoi due comiti, prevede l'adozione di un "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica". Detto piano è stato effettivamente licenziato dal Consiglio dei ministri la scorsa Estate mentre, nel secondo comitato, veniva chiesto ad ogni

di presentare un resoconto tecnico e finanziario sulle proprie programmazioni infrastrutturali, in atto o in fieri, con lo scopo di "accelerare la realizzazione dei progetti meriti la logistica portuale". Sul-

la base di tali resoconti il ministero dei Trasporti e il Governo avrebbero dovuto selezionare "gli investimenti ritenuti più urgenti" e, almeno fino ad oggi, ciò non è avvenuto e la causa potrebbe individuarsi nel fatto che le ventiquattro Authorities hanno risposto presentando la richiesta di opere infrastrutturali per 1,3 milioni, tendendo, di fatto, assai problematica qualunque forma di coordinamento e di programmazione tanto che della selezione dei progetti che ne sarebbe dovuta seguire, promessa dagli ultimi due ministri dei Trasporti, Maurizio Lupi e Graziano Delrio, niente si è fatto e nessuno parla più. La situazione, intanto, è tale che, in un brevissimo spazio di tempo, sono state bandite due gare per la realizzazione di due nuovi enormi terminali contenitori, uno a Civitavecchia e l'altro a Livorno, due scali marittimi separati dalla quasi risibile (in termini marittimi) distanza di 250 chilometri. I due grandi impianti dovrebbero far crescere l'offerta portuale nel Tirreno di oltre due milioni di teu dopo che da anni l'Italia si è arrestata alla quota di 10 milioni di teu e diversi piazzali rimangono sotto utilizzati. E' in queste condizioni che dovrebbero nascere i due terminali di Civitavecchia e Livorno, destinati ad assorbire investimenti assai cospicui (670 milioni solo per Livorno) e ciò senza considerare - osserva Capuzzo - che nella stessa sfera di riferimento portuale sta nascendo la Piattaforma Maersk, a Vado Ligure, un nuovo terminal alla Calata Bettolo di Genova mentre a La Spezia si lavora per il raddoppio del terminal Lcet e del Terminal del

di Renato Roffi  
LIVORNO - Sono in molti a chiedersi che fine farà Assoport dopo l'istituzione al ministero delle Infrastrutture e Trasporti di un Tavolo (tanto per cambiare) nazionale di coordinamento delle Authorities portuali di sistema (Apds), una sorta di commissione portuale centrale con il compito (almeno nelle intenzioni) di coordinare e armonizzare, nell'ambito della portualità nazionale, le scelte relative i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica riguardanti i porti, la disciplina delle concessioni demaniali e le strategie di promozione del nostro sistema portuale sui mercati nazionali.

Attorno al così detto tavolo siederanno i presidenti delle Apds (continua a pagina 2)

Golfo. Verrebbe quasi da dire che l'abbondanza è una benedizione, ma la sovrabbondanza è uno sperpero ed è tanto più grave se si tratta di denaro pubblico.

In questa situazione non rimane che affidare nel nuovo "tavolo" sperando che non si trasformi nell'ennesima "tavola" più o meno imbandita per i soliti ricchi epuloni.

Naturalmente ci siamo preoccupati di attingere qualche commento da alcuni dei presidenti di [redacted] direttamente interessati. Secondo l'ing. Francesco Messina, presidente dell' [redacted] di Marina di Carrara, ad esempio, quella della istituzione del Tavolo di coordinamento è una buona idea poiché - sostiene - in qualche modo potrebbe rimediare al fatto che l'aver sostituito le 23 Authorities con 15 Adsp verosimilmente non sarebbe stato, di per se, sufficiente a garantire un'efficace coordinamento delle "scelte strategiche che attingono i grandi investimenti infrastrutturali".

«Il nocciolo centrale della questione - tiene a sottolineare il presidente di Marina di Carrara - deve, però, essere individuato nella assoluta necessità di intervenire profondamente sul sistema di finanziamento delle infrastrutture, che oggi è prevalentemente pubblico e a fondo perduto. Soltanto così sarà possibile dar luogo a quello che appare come il più reale, efficace e naturale meccanismo di selezione dei progetti, vale a dire quello spietatamente usato dal mercato che, poi, è tutt'altro che un sistema perfetto, come oggi dimostra l'esempio di Rotterdam, ma è pur sempre mi-

gliore del nostro».

Con tali premesse, fermo restando che a vigilare, coordinare e decidere dovrebbe essere sufficiente il ministero, è assai chiaro che il futuro coordinatore del Tavolo dovrà identificarsi in una persona di autorevole competenza, più propensa ad un approccio dinamico e semplificatore piuttosto che conservativo e prudente ed è auspicio comune che Luigi Merlo (visto che ormai ogni uccellino cinguetta il suo nome) sappia incarnare le qualità necessarie. Per quanto riguarda, infine, il futuro di Assoport, lo conoscerei solo vivendo per vedere gli aspetti dell'applicazione pratica delle nuove norme.

Secondo Massimo Provinciali, segretario generale dell' [redacted] di Livorno, non si può non considerare che il nuovo organismo ingloba molte, forse la parte maggiore, delle funzioni svolte fino ad oggi da Assoport, a cui rimangono, in pratica, soltanto quelle della contrattazione collettiva nazionale per i dipendenti delle Authorities, di partecipare alla formazione delle tariffe per i servizi tecnico nautici e portuali e alle trattative riguardanti il contratto collettivo dei lavoratori dei porti.

«Sul futuro e la sopravvivenza a lungo termine di una Assoport, così ridimensionata - conclude Provinciali - è difficile fare pronostici, certo è che, in ogni caso, occorrerà trovare una collocazione dignitosa per i sei dipendenti stabili che per decenni hanno assicurato il funzionamento di un organismo che, nella storia dei porti italiani ha avuto un significato certamente tutt'altro che secondario».

## Zanitti: Nuovo Piano Regolatore Portuale Nazionale e possibili riflessi/opportunità per il FVG

Author : com

Date : 25 gennaio 2016



(FERPRESS) - Roma, 25 GEN - Riceviamo e volentieri pubblichiamo una riflessione di un nostro affezionato lettore, Brunello Zanitti Giuliano [sulla riforma dei porti](#) in Friuli Venezia Giulia.

"In merito al possibile rilancio della Portualità Regionale, credo che bisognava già da tempo rendersi conto che era ormai giunto il momento di superare il nostro miope provincialismo "ed accorpare sotto un'unica Authority i nostri tre Scali Trieste - Monfalcone - Porto Nogaro" ed anche una significativa parte delle attività che in Regione hanno qualcosa a che fare con i traffici e la movimentazione delle merci, poiché soltanto in questo modo riusciremo a razionalizzare e concentrare gli investimenti e le pianificazioni per realizzare alcune opere altamente caratterizzate in termini di collegamenti dimensioni e potenzialità, opere che dovrebbero chiaramente fare anche da traino per lo sviluppo di tutti gl'altri settori legati ai Traffici delle merci convenzionali ed alla logistica di retroporto.

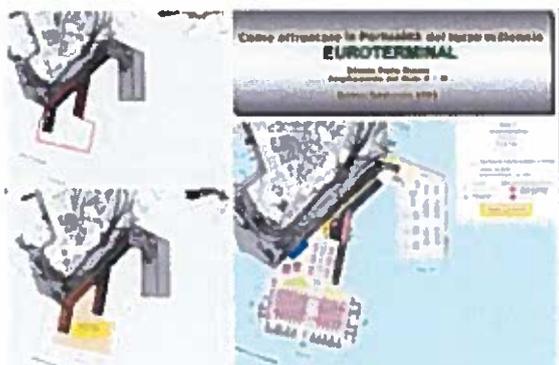
L'operatività dei tre Scali dovrebbe essere chiaramente finalizzata allo sfruttamento razionale delle loro caratteristiche/vocazioni, escludendo quindi a priori illogici e costosi doppioli operativi, razionalità che dovrebbe tradursi in:

1. a) Trieste, deve sfruttare i suoi profondi fondali e quindi puntare principalmente sui traffici delle merci containerizzate pianificando la realizzazione di corposi rimodellamenti ed ampliamenti dei nostri litorali, cercando nel contempo di produrre adeguati stimoli in quanti credono ancora nelle

## - segue

notevoli ma tuttora purtroppo inespresse potenzialità dell'Alto Adriatico, siano essi Imprenditori - Armatori - Investitori.

L'operazione potrebbe partire dal Porto Nuovo, pianificando il possibile interrimento totale/parziale delle vasche di Riva VI° e VII° attualmente sottoutilizzate comprese tra i Moli V° - VI° - VII° - andando quindi a recuperare ampi spazi al mare e poter quindi favorire l'arrivo di un'eventuale nuovo Terminalista/Operatore di caratura Internazionale, che sia interessato alla realizzazione e gestione di una moderna infrastruttura per i traffici delle merci containerizzate, che per dimensioni e potenzialità consenta finalmente all'Alto Adriatico di poter incrementare sensibilmente le movimentazioni portandole a valori prossimi a quelli che si registrano nel Tirreno.



Interventi che diano finalmente l'opportunità al nostro Scalo di poter sfruttare:

- Il nostro vantaggio di circa 4.000 miglia e i conseguenti 5 + 5 giorni di navigazione nei confronti della Portualità Nord Europea per i flussi merceologici in transito nel Mediterraneo relativi all'interscambio Euro/Asiatico.
- I 18 m dei suoi profondi fondali naturali, e poter finalmente far sì che nell'Alto Adriatico ci sia nuovamente un Hub di riferimento per i mercati della Piattaforma Continentale Europea, e materializzare quello che per ora rimane soltanto un nostro sogno/ambizione "spostare in futuro un po' più a sud verso l'Alto Adriatico il baricentro del Sistema Trasportistico Comunitario".



La Portualità Triestina dovrebbe risolvere anche le problematiche legate ai Traffici Ro/Ro relativi alle Autostrade del Mare, a tal proposito bisogna concludere le operazioni di bonifica e finalmente spostarli in Area Ex Aquila e quindi liberare il Terminal Di Riva Traiana per poterlo adeguare a quelle che sono le particolari esigenze dei Traffici dei Traghetti Passeggeri, traffici che in questo sito molto più congeniale/funzionale rispetto all'attuale ormeggio 57 del Molo VII, potrebbero in futuro far registrare un significativo incremento di detti Traffici.

## - segue

---

1. b) Monfalcone, considerati i limiti dei suoi fondali dovrebbe concentrare le sue attività sui Traffici delle merci Convenzionali e quelli Ro/Ro, le potenzialità di questo Scalo data la strategicità della sua posizione e la presenza di adeguati collegamenti gomma/rotaia con le grandi Reti Internazionali e soprattutto la notevole disponibilità di spazi posti sia a Ovest che a Est del Golfo di Panzano, sono realmente notevoli poiché se si sfruttassero a dovere i collegamenti marittimi (le autostrade del mare) questo Scalo avrebbe tutte le caratteristiche per poter diventare il fulcro per la raccolta, lo stoccaggio la conservazione e la distribuzione ed eventuale lavorazione dei prodotti alimentari ed ortofruttili, provenienti principalmente dal nostro Sud ma anche da altri Paesi e Continenti, per facilitare la loro penetrazione nei ricchi mercati della Piattaforma Continentale Europea.

Per poter sfruttare adeguatamente le citate opportunità di questo Scalo bisogna assolutamente procedere con i dragaggi dei fondali, per adeguarli a quelle che sono le crescenti esigenze dei flussi merceologici e forse sarebbe pure il caso di valutare lo sfruttamento della ventilata realizzazione del minirigassificatore nel Golfo di Panzano proposto da alcuni Imprenditori, poiché potrebbe essere funzionale "al menzionato Polo agro ittico alimentare realizzabile nello Scalo Monfalconese" considerato il possibile sfruttamento della catena del freddo resa disponibile dal ciclo di rigassificazione del GNL sbarcato dalle motonavi.

1. c) Porto Nogaro, questo Scalo per le sue particolari caratteristiche "bassi fondali ed ampie aree Retroportuali" ha una vocazione prettamente Industriale per lo sviluppo delle P.M.I., vocazioni che potrebbero essere ulteriormente incrementate se con il citato possibile potenziamento infrastrutturale dello Scalo Triestino il quantitativo delle merci in transito nella Regione F.V.G. subirebbe un prevedibile notevole aumento Ma per decollare veramente Porto Nogaro necessita di comosi interventi che dovrebbero interessare:

- Il potenziamento dei collegamenti gomma/rotaia.
- Dragaggi l'allargamento del Canale ed interventi su banchine e piazzali.
- La realizzazione di adeguate opere di sbarramento/contenimento per poter adeguatamente proteggere fino al mare aperto la via d'ingresso al canale.

Per concludere penso che difficilmente saremo in grado di guardare serenamente al futuro se continueremo ad essere impantanati in una selva interminabile di "se di ma e di come" poter intervenire per eliminare le problematiche che stanno tarpando le ali al possibile rilancio delle nostre economie, problematiche in parte generate da "alcune farraginose Normative e pratiche burocratiche" che purtroppo attualmente sono fonte d'interminabili contenziosi che di fatto stanno allontanando/scoraggiando quelli che potrebbero essere i potenziali Investitori siano essi Armatori o Terminalisti Nazionali/Internazionali, poiché dette Norme di fatto impediscono o condizionano notevolmente in termini di tempi e costi la realizzazione di opere Infrastrutturali di cui sia la nostra Portualità che il nostro Paese avrebbero invece assoluto bisogno".

Brunello Zanitti Giuliano

Riflessioni tratte dal mio Sito al capitolo "Attività Emporiali" <http://sceltemancate.trieste.it>

## Bari: Decaro scrive ai sindaci di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli su Autorità Portuale

Author : com

Date : 25 gennaio 2016



(FERPRESS) - Bari, 25 GEN - Il sindaco di Bari Antonio Decaro, all'indomani della decisione del Governo nell'ambito della riforma del sistema delle autorità portuali, di riconoscere due sedi di autorità in Puglia, Bari e Taranto - secondo quanto si apprende da una nota del Comune - ha scritto ai sindaci dei Comuni di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli chiedendo loro un incontro.

"L'istituzione delle Autorità di sistema portuale richiama direttamente la responsabilità dei sindaci a confrontarsi su un nuovo modello di "governance", che sia in grado di superare le divisioni territoriali – si legge nella nota inviata –.

Abbiamo l'occasione per definire ed immaginare insieme un'unica banchina dal Gargano al Salento che coniughi in un solo disegno strategico tutti i principali porti della Puglia orientale per dare attuazione alle politiche di sviluppo dei nostri territori, in coerenza con la pianificazione europea".

[Visualizza la lettera inviata ai sindaci](#)

# - segue

---



COMUNE DI BARI



giovedì 21 gennaio 2016

Prot. Bari,

Ai Sigg.ri Sindaci di

Brindisi

Monopoli

Manfredonia

Barletta

LORO SEDI

Il procedimento legislativo relativo alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali si è concluso con la definitiva approvazione, da parte del Consiglio dei Ministri, del decreto legislativo di riforma.

L'istituzione delle Autorità di sistema portuale richiama direttamente la responsabilità dei sindaci a confrontarsi su un nuovo modello di "governance", che sia in grado di superare le divisioni territoriali e supportare strategie unitarie di sviluppo.

Nella "governance" della nuova Autorità le città possono e devono avere voce, portare progetti, integrare mare e territorio.

Per questo, Vi chiedo di incontrarci per definire ed immaginare insieme un'unica banchina dal Gargano al Salento che coniughi in un solo disegno strategico tutti i principali porti della Puglia orientale per dare attuazione alle politiche di sviluppo dei nostri territori, in coerenza con la pianificazione europea.

Sono certo che, rispetto alla succitata visione, non farete mancare il Vostro prezioso ed indispensabile contributo.

Antonio Decaro

Comune di Bari  
<http://www.comune.bari.it>

## **Porti: Rossi (Toscana), positiva riforma governance degli scali. Ora impegno per Porto di Carrara**

Author : red

Date : 25 gennaio 2016



(FERPRESS) - Firenze 25 GEN - La riforma della governance dei porti approvata dal Consiglio dei ministri "è positiva, credo alla fine si sia trovato giusto punto di equilibrio tra la necessità di governare dal livello centrale, facendo un po' di ordine al caos che ha caratterizzato gli ultimi decenni, e allo stesso tempo lasciare un margine forte di intervento alle regioni. Da questo punto di vista apprezzo la riforma e invito il ministro a convocare tutti i presidenti" di Regione. Lo ha detto il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi.

"Per noi il fatto che si mettano insieme Piombino con Livorno è un successo - ha aggiunto -. Così diventa un polo portuale di grande valore industriale". L'altro punto, ha detto ancora, "è Carrara che va con La Spezia. Spero che non sia un problema politico, il governo ha le sue esigenze e bisogna tenerne conto. L'unico messaggio che io dirò è questo: noi seguiremo con impegno doppio la vicenda del porto di Carrara, come per altro sanno già il sindaco e le forze sociali che di recente si sono incontrate con me per discutere e mettere all'ordine del giorno i collegamenti tra i due porti. Se le cose vengono fatte bene questo collegamento è un'opportunità". Rossi ha sottolineato che "anche li stiamo investendo: di recente abbiamo fatto il punto sugli impegni presi da Rfi, su quelli per la realizzazione del water-front almeno nella parte dove insiste Marina di Carrara".

## **Abruzzo: D'Alfonso incontrerà Delrio per una migliore collocazione strategica per portualità regionale**

**Author :** red

**Date :** 25 gennaio 2016



(FERPRESS) – Pescara, 25 GEN – "Il tonnellaggio dei porti abruzzesi non ci consente di assurgere al ruolo di autorità portuale, ma non è da ciò che dipende il ruolo e il rilancio del nostro sistema, ma dalla sua capacità di collegare, connettere e creare alleanze". Lo ha sottolineato in una nota il consigliere della Regione Abruzzo, Camillo D'Alessandro (Pd).

"Per questo riteniamo che la nostra collocazione strategica è in funzione dell'autorità di Civitavecchia, di cui vogliamo essere l'Adriatico su cui si affaccia il Tirreno, collegando le due sponde mediterranee, ritenendo con ciò di svolgere un ruolo di interesse al servizio dell'intera economia nazionale", ha aggiunto D'Alessandro.

"Peraltro, il Presidente della Giunta regionale Luciano D'Alfonso incontrerà la prossima settimana il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Del Rio, che ha fornito massima disponibilità per definire il tema della migliore collocazione strategica funzionale per i porti di Ortona e Pescara e dell'intera portualità regionale", ha concluso D'Alessandro.



## Porti: Gioia T. Irto ad Ardizzone, comuni critiche a Crocetta

"Gravi e infelici dichiarazioni presidente Regione siciliana"

25 gennaio, 14:46

(ANSA) - REGGIO CALABRIA, 25 GEN - Il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto, ha ricevuto questa mattina il presidente dell'Assemblea regionale siciliana, Giovanni Ardizzone. Lo riferisce una nota del Portavoce del presidente Irto.

"Nel corso dell'incontro - si aggiunge - è stata ribadita la comunanza dell'impegno delle istituzioni calabresi e siciliane contro la criminalità organizzata e sono state stigmatizzate le affermazioni, definite 'gravi e infelici', del Governatore Crocetta secondo cui l'attribuzione dell'autorità portuale del Mare Tirreno meridionale a Gioia Tauro favorirebbe la criminalità organizzata".

"Rifiutiamo i luoghi comuni e le etichette - hanno affermato, in una dichiarazione congiunta, Irto ed Ardizzone - che troppo a lungo hanno caratterizzato le nostre due regioni. I calabresi, così come i siciliani, per la stragrande maggioranza non sono mafiosi e anzi sono impegnati contro quella minoranza che con la propria forza di intimidazione vorrebbe tenere sotto scacco la collettività. La creazione di un presidio istituzionale come la sede della Port Authority non può che agevolare l'opera di bonifica del territorio dalla presenza della criminalità, tenacemente ed efficacemente contrastata dalla magistratura e dalle forze dell'ordine".

"Nel corso dell'incontro - si afferma ancora nel comunicato - è stata inoltre ribadita la centralità in chiave euromediterranea del porto di Gioia Tauro, nell'ambito del processo di integrazione delle due sponde dell'area dello Stretto".

"La sinergia istituzionale tra Calabria e Sicilia - ha affermato Irto - è fondamentale per dare sostanza al sogno, a lungo accarezzato, della nascita di un'area integrata dello Stretto. Ma per far questo occorre vincere le diffidenze, i localismi e gli atteggiamenti di chiusura, che certo non giovano alla crescita del nostro territorio e allo sviluppo della nostra comunità". (ANSA).



## Area Stretto: il 29 febbraio prima riunione Coordinamento

Decisione presa da governatore Calabria e presidente Ars

25 gennaio, 15:49

(ANSA) - REGGIO CALABRIA, 25 GEN - Si terrà lunedì 29 febbraio a Palazzo Campanella la prima riunione della Conferenza permanente interregionale per il coordinamento delle politiche dell'Area dello Stretto.

La decisione è scaturita dall'incontro che il presidente del Consiglio regionale della Calabria Nicola Irto ed il consigliere regionale delegato alla Conferenza Domenico Battaglia hanno avuto questa mattina con il presidente dell'Assemblea regionale siciliana, Giovanni Ardizzone, che ha fatto visita a Palazzo Campanella. "La riunione, finalizzata a fare il punto dei lavori della Conferenza - afferma Battaglia - è servita non solo per definire, ma soprattutto per suggellare la valenza di un percorso incentrato su politiche di prossimità tra le due Città Metropolitane. Ebbene, nonostante nel tempo si sia lavorato a lungo per avvicinare concretamente le due sponde, come la storia di Reggio e Messina insegna, non era mai successo prima d'ora che strumenti legislativi ad hoc facessero chiarezza e dessero man forte a quelle esigenze di accordo interistituzionale tra due sponde legate da affinità storiche, di turismo e di ambiente. Cosa che ha fatto, ricucendo lo strappo con il tempo, la legge regionale del 27 aprile 2005 che ha previsto l'istituzione della Conferenza e che è diventata anche antesignana rispetto alla recente decisione del Governo nazionale di accorpare le Authority di Gioia Tauro e quella di Messina. Adesso questa legge, votata dal Consiglio regionale, è una realtà voluta dalla politica che mette in moto la macchina della modernità".

Per il presidente Ardizzone "un passaggio deve essere chiaro: nessun passo indietro verrà fatto. Procediamo convinti e determinati - ha detto - sul processo di raccordo tra le due realtà che, in quanto avvenuto con legge regionale, ha il supporto della massima democrazia e della condivisione. Con il presidente Irto e con il consigliere delegato Battaglia siamo in perfetta sintonia, consapevoli di grandi scenari che s'aprono e delle preziose opportunità in termini di sviluppo della governance del territorio. In questo contesto, Gioia Tauro resta una grande ed insostituibile risorsa in ottica euromediterranea: unica struttura portuale del Sud Europa, sulla quale ha dimostrato di credere il Governo nazionale che ha avuto il merito di mantenere, per questa via, unito lo Stretto contro una politica di crescita a lungo incentrata sui porti del Nord".

## AUTORITÀ PORTUALE/2 - LE REAZIONI

### Opinione unanime della politica: «Quelle frasi sono superficiali»

L'ex ministro siciliano D'Alia non ha dubbi: «Sbagliato mettersi di traverso si fa da megafono ad interessi di operatori privati». Nicolò (Fi): «Solo qualunquismo». Ma il sindaco di Milazzo chiede di essere "scorporato"

L'accorpamento delle autorità portuali di Messina e Gioia Tauro deciso dal governo, divide le istituzioni siciliane e calabresi. A tentare di mediare e abbassare i toni è stato il presidente dell'Ars Giovanni Ardizzone che ha chiesto scusa ai calabresi «per le improvide dichiarazioni di Crocetta» ma non ha di certo spento il focolaio di polemiche nato dall'istituzione dell'autorità portuale dello Stretto. Il presidente dell'isola, Rosario Crocetta non ha mandato giù il fatto che Gioia Tauro sia indicata come capofila.

Teme Crocetta, le infiltrazioni della 'ndrangheta e l'estensione dell'organizzazione criminale anche allo scalo pelontano. Ma anche i suoi conterranei ci sono andati giù pesanti, basti pensare all'attacco al vetriolo dell'ex ministro Gianpiero D'Alia che, spostando dal piano politico a quello economico la questione ha messo in dubbio la posizione di Crocetta: «la Regione non deve mettersi di traverso, rischia di fare da megafono di interessi legittimi di qualche operatore privato». Parole, quelle di Crocetta, che dato il via a una bagarre che non intende placarsi e, dopo l'intervento a muso duro del presidente della Provincia Giuseppe Raffa arriva anche il presidente del gruppo di Forza Italia, Alessandro Nicolò a sostenere la sponda calabra. «L'intenzione del presidente della regione siciliana, Crocetta, di bloccare l'accorpamento del porto di Messina nella costituente Port Authority con sede a Gioia Tauro suona come un'offesa sterile per il contenuto delle motivazioni». La silloge "Gioia Tauro = 'ndrangheta" sostenuta da Crocetta, ribadisce Nicolò «dimostra la superficialità con la quale è stato trattato un argomento di portata storica. Crocetta è certamente un personaggio sui generis e, in questo caso, si è rivelato qualunquista etichettando senza distinzione l'intera popolazione calabrese, incurante dei molti che da anni lottano e hanno pagato a caro prezzo, sulla propria pelle, la scelta di avere 'fatto impresa' al Sud. Il presidente Crocetta dovrebbe fare ammenda delle offese perpetrate e chiedere scusa a tutti i calabresi». Ma a

giornata www.rassegna-stampa.it

### AUTORITÀ PORTUALE A GIOIA TAURO Ardizzone sconfessa Crocetta

Il presidente dell'Ars Tauro contro il governatore: «Da mesi? Luigi Corrao per impedire l'operazione»



Il presidente dell'Ars Tauro, Giovanni Ardizzone, con i dirigenti della struttura. In alto: il presidente della Regione Siciliana, Rosario Crocetta.

Il presidente dell'Ars Tauro, Giovanni Ardizzone, ha sconfessato le dichiarazioni del governatore della Regione Siciliana, Rosario Crocetta, che ha accusato il presidente dell'Ars Tauro di aver fatto da megafono per interessi privati. Ardizzone ha detto che Crocetta ha fatto «una dichiarazione superficiale e imprecisa» e che ha cercato di «bloccare l'operazione».

### Un bagaglio di polemiche e un porto in crisi

Il presidente dell'Ars Tauro, Giovanni Ardizzone, ha detto che il governatore della Regione Siciliana, Rosario Crocetta, ha fatto «una dichiarazione superficiale e imprecisa» e che ha cercato di «bloccare l'operazione».

### Opinione unanime della politica: «Quelle frasi sono superficiali»

Il presidente dell'Ars Tauro, Giovanni Ardizzone, ha detto che il governatore della Regione Siciliana, Rosario Crocetta, ha fatto «una dichiarazione superficiale e imprecisa» e che ha cercato di «bloccare l'operazione».

## - segue

---

temere l' accorpamento in Sicilia, non è solo Crocetta. Piccole ma strategiche realtà portuali alzano la voce pur di non finire nel calderone con Gioia Tauro capofila. Stiamo parlando del sindaco Giovanni Formica non condivide l' idea che il porto di Milazzo vada a finire nel mucchio. Per questo motivo ha scritto una lettera al ministro alle Infrastrutture, Graziano Delrio, ai presidenti delle Regioni Sicilia e Calabria e ai vertici delle Autorità portuali per chiedere che, in sede di deliberazione della riforma, si stacchi sostanzialmente il destino di Milazzo da quello di Messina, lasciando il porto mamertino in Sicilia, collegandolo con Catania o Palermo.

«L' ipotesi che il porto di Milazzo venga inserito, insieme a quello di Messina, nella Autorità cosiddetta "Tirreno meridionale" anche definita dell' area dello Stretto" -scrive Formica, - si porrebbe in contrasto con le peculiarità e la storia stessa della struttura portuale mamertina che, nel tempo, si è caratterizzata per la significativa movimentazione di passeggeri, legata al rapporto con le vicine Isole Eolie e per i traffici commerciale ed industriale connessi alla presenza, sul territorio, delle industrie pesanti. Nessuna relazione, quindi, né con l' area dello stretto, né con i porti calabresi». Insomma chi la vuole cotta e chi la vuole cruda, di certo, Delrio ha già preso una posizione netta e, a fronte delle tante polemiche, sembra consolidarsi il fronte dei favorevoli. Rimane da superare il muro issato da Crocetta che, nonostante l' intervento di Ardizzone non ha ancora fatto passi indietro.

Elisa Barresi.

*ELISA BARRESI*

Piccato intervento del presidente della Provincia di Reggio Calabria dopo le critiche provenienti da Palermo sull'assegnazione a Gioia Tauro della sede dell' **Autorità portuale**. Ma anche Romeo (Pd) si dice sconcertato

## Crocetta quoque tu? Da Raffa la replica al governatore siciliano

«Nessuno ha attribuito al presidente della Regione Siciliana l' **autorità** morale di assegnare patenti di mafiosità». È arrivata immediata la risposta del presidente della Provincia di Reggio Calabria Giuseppe Raffa che ha replicato al duro attacco del governatore della Sicilia Rosario Crocetta che, sull' **accorpamento di Messina all' Autorità portuale di Gioia Tauro**, ha detto un no secco perché «li c'è la 'ndrangheta». Raffa ha risposto a tono, sottolineando come «l' attacco volgare di Crocetta contro il porto di Gioia Tauro offende tutti i cittadini della provincia di Reggio Calabria ed è espressione di una grettezza intellettuale che non ci saremmo mai aspettati dall' ex sindaco di Gela. Le frasi di Crocetta sulla presenza mafiosa nel porto, che a suo avviso avrebbe giustificato l' **assegnazione a Messina della nuova autorità portuale**, tradiscono un livello di elaborazione politico-culturale molto chiuso, basso, fondato sul luogo comune». Raffa pone paletti precisi esponendo un pensiero esattamente opposto da quello espresso da Crocetta, ovvero: «per mandare via la 'ndrangheta, il cui incombente interesse verso il porto è confermato dalle indagini della magistratura, serve una maggiore presenza dello Stato e non, **PATERNITÀ AN**: «L' iter progettuale per Gioia sede di Autorità venne avviata dalla giunta Scopelliti» come invece pretenderebbe Crocetta, una sua ritirata. Peraltro non mi sembra che il fenomeno mafioso sia stato debellato in Sicilia come il presidente della Regione vorrebbe farci credere».

Sembra sia iniziata una vera lotta tra le due sponde alla ricerca della medaglia della legalità. Realtà difficile che Raffa vuole difendere a tutti i costi: «Il governatore prova a vendere un' immagine positiva della sua terra? Fa bene. Ma non può permettersi di denigrare la nostra, tra l' altro proprio in un momento in cui Gioia Tauro è al centro di un grande interesse di investitori istituzionali e privati di livello internazionale». Alla faccia dell' area integrata dello Stretto. È bastato toccare un semplice tasto per

lapolitica

cronache del garantista

Piccato intervento del presidente della Provincia di Reggio Calabria dopo le critiche provenienti da Palermo sull'assegnazione a Gioia Tauro della sede dell' **Autorità portuale**. Ma anche Romeo (Pd) si dice sconcertato

## Crocetta quoque tu? Da Raffa la replica al governatore siciliano

«Nessuno ha attribuito al presidente della Regione Siciliana l' **autorità** morale di assegnare patenti di mafiosità». È arrivata immediata la risposta del presidente della Provincia di Reggio Calabria Giuseppe Raffa che ha replicato al duro attacco del governatore della Sicilia Rosario Crocetta che, sull' **accorpamento di Messina all' Autorità portuale di Gioia Tauro**, ha detto un no secco perché «li c'è la 'ndrangheta». Raffa ha risposto a tono, sottolineando come «l' attacco volgare di Crocetta contro il porto di Gioia Tauro offende tutti i cittadini della provincia di Reggio Calabria ed è espressione di una grettezza intellettuale che non ci saremmo mai aspettati dall' ex sindaco di Gela. Le frasi di Crocetta sulla presenza mafiosa nel porto, che a suo avviso avrebbe giustificato l' **assegnazione a Messina della nuova autorità portuale**, tradiscono un livello di elaborazione politico-culturale molto chiuso, basso, fondato sul luogo comune».



«Nessuno ha attribuito al presidente della Regione Siciliana l' **autorità** morale di assegnare patenti di mafiosità». È arrivata immediata la risposta del presidente della Provincia di Reggio Calabria Giuseppe Raffa che ha replicato al duro attacco del governatore della Sicilia Rosario Crocetta che, sull' **accorpamento di Messina all' Autorità portuale di Gioia Tauro**, ha detto un no secco perché «li c'è la 'ndrangheta». Raffa ha risposto a tono, sottolineando come «l' attacco volgare di Crocetta contro il porto di Gioia Tauro offende tutti i cittadini della provincia di Reggio Calabria ed è espressione di una grettezza intellettuale che non ci saremmo mai aspettati dall' ex sindaco di Gela. Le frasi di Crocetta sulla presenza mafiosa nel porto, che a suo avviso avrebbe giustificato l' **assegnazione a Messina della nuova autorità portuale**, tradiscono un livello di elaborazione politico-culturale molto chiuso, basso, fondato sul luogo comune».

«Nessuno ha attribuito al presidente della Regione Siciliana l' **autorità** morale di assegnare patenti di mafiosità». È arrivata immediata la risposta del presidente della Provincia di Reggio Calabria Giuseppe Raffa che ha replicato al duro attacco del governatore della Sicilia Rosario Crocetta che, sull' **accorpamento di Messina all' Autorità portuale di Gioia Tauro**, ha detto un no secco perché «li c'è la 'ndrangheta». Raffa ha risposto a tono, sottolineando come «l' attacco volgare di Crocetta contro il porto di Gioia Tauro offende tutti i cittadini della provincia di Reggio Calabria ed è espressione di una grettezza intellettuale che non ci saremmo mai aspettati dall' ex sindaco di Gela. Le frasi di Crocetta sulla presenza mafiosa nel porto, che a suo avviso avrebbe giustificato l' **assegnazione a Messina della nuova autorità portuale**, tradiscono un livello di elaborazione politico-culturale molto chiuso, basso, fondato sul luogo comune».

MARLA & CARMENZI

## A Cosenza e Reggio le due nuove soprintendenze

Il presidente della Provincia di Reggio Calabria Giuseppe Raffa ha risposto al duro attacco del governatore della Sicilia Rosario Crocetta che, sull' **accorpamento di Messina all' Autorità portuale di Gioia Tauro**, ha detto un no secco perché «li c'è la 'ndrangheta». Raffa ha risposto a tono, sottolineando come «l' attacco volgare di Crocetta contro il porto di Gioia Tauro offende tutti i cittadini della provincia di Reggio Calabria ed è espressione di una grettezza intellettuale che non ci saremmo mai aspettati dall' ex sindaco di Gela. Le frasi di Crocetta sulla presenza mafiosa nel porto, che a suo avviso avrebbe giustificato l' **assegnazione a Messina della nuova autorità portuale**, tradiscono un livello di elaborazione politico-culturale molto chiuso, basso, fondato sul luogo comune».



Il presidente della Provincia di Reggio Calabria Giuseppe Raffa ha risposto al duro attacco del governatore della Sicilia Rosario Crocetta che, sull' **accorpamento di Messina all' Autorità portuale di Gioia Tauro**, ha detto un no secco perché «li c'è la 'ndrangheta». Raffa ha risposto a tono, sottolineando come «l' attacco volgare di Crocetta contro il porto di Gioia Tauro offende tutti i cittadini della provincia di Reggio Calabria ed è espressione di una grettezza intellettuale che non ci saremmo mai aspettati dall' ex sindaco di Gela. Le frasi di Crocetta sulla presenza mafiosa nel porto, che a suo avviso avrebbe giustificato l' **assegnazione a Messina della nuova autorità portuale**, tradiscono un livello di elaborazione politico-culturale molto chiuso, basso, fondato sul luogo comune».

Il presidente della Provincia di Reggio Calabria Giuseppe Raffa ha risposto al duro attacco del governatore della Sicilia Rosario Crocetta che, sull' **accorpamento di Messina all' Autorità portuale di Gioia Tauro**, ha detto un no secco perché «li c'è la 'ndrangheta». Raffa ha risposto a tono, sottolineando come «l' attacco volgare di Crocetta contro il porto di Gioia Tauro offende tutti i cittadini della provincia di Reggio Calabria ed è espressione di una grettezza intellettuale che non ci saremmo mai aspettati dall' ex sindaco di Gela. Le frasi di Crocetta sulla presenza mafiosa nel porto, che a suo avviso avrebbe giustificato l' **assegnazione a Messina della nuova autorità portuale**, tradiscono un livello di elaborazione politico-culturale molto chiuso, basso, fondato sul luogo comune».

## - segue

---

rompere equilibri fittizi già precari. Infatti, ha ribadito Raffa: «una disarmante miopia politica. Da anni passiamo ore e ore a parlare di integrazione dell' area dello Stretto ma quando poi si finisce di giocare e si inizia a fare sul serio, riemergono tutti i piccoli egoismi, i campanilismi e in fondo anche le meschine logiche localistiche». Non risparmia nessuno Raffa e, pur essendo soddisfatto del risultato che vede primeggiare Gioia Tauro l' ultima stoccata la riserva al Governo centrale: «la sede della Port Authority in Calabria era una scelta logica e scontata perché stiamo parlando del più importante porto di transhipment d' Italia e uno dei più importanti del mondo. Non crediamo che Renzi e il suo governo possano lavarsi la coscienza così. L' interesse per Gioia Tauro deve tradursi non in semplici decisioni formali e di riordino a livello nazionale ma in investimenti e sostegni concreti per recuperare i volumi di traffico di un tempo, non basterà la sede dell' **autorità portuale** a risolvere il problema».

Cosciente che i problemi continueranno a permanere Raffa ha trovato appoggio anche da Sebi Romeo, capogruppo del Partito Democratico in consiglio regionale che, però, non nega quanto asserito da Crocetta. «Stupisce che sia proprio un uomo del Sud ad utilizzare luoghi comuni tipici di una certa cultura leghista ed anti meridionale. Sia chiaro, è indubbiamente vero che la 'ndrangheta si sia infiltrata anche al Porto di Gioia Tauro, come è vero, però, che i continui e ingenti sequestri di cocaina e armi segnalano una efficace e continua risposta dello Stato».

Ma la questione non si risolve scippando a Gioia Tauro la centralità dell' Authority, semmai la si aggrava». Ma anche Romeo passa all' attacco patriottico degno di un derby che nessuno vorrebbe vedere. «È sconcertante che il presidente di una regione infestata dalla mafia, almeno quanto la Calabria, utilizzi la presenza di organizzazioni criminali come argomento di lotta politica ed istituzionale, non serve alle due regioni, non serve al loro sviluppo e non serve al Sud».

Finita la battaglia a chi a più o meno mafia a tornare sull' argomento è Alleanza Nazionale che, invece, rivendica la paternità del risultato. «L' iter procedurale e le concertazioni per l' istituzione di un' unica Autorità Portuale dello Stretto con Gioia Tauro "centro direzionale", venne avviata dalla Giunta Regionale Scopelliti. È fondamentale, anche in questo caso, ristabilire verità e concretezza».

Elisa Barresi.

*ELISA BARRESI*



## **Arriva la riforma: meno porti (da 24 a 15), meno burocrazia (da 113 procedimenti a 2 sportelli)**

25 gennaio 2016

Il Consiglio dei Ministri, su proposta del ministro per la pubblica amministrazione Maria Anna Madia, ha approvato un decreto legislativo con cui **riorganizza le autorità portuali**. Decreto che ora passa al vaglio delle Camere e poi sarà poi approvato in una nuova seduta del Consiglio dei Ministri.

Ma cosa prevede? L'aspetto più importante, ma anche ormai anticipato, riguarda la riduzione del numero delle autorità portuali, che **da 24 diventano 15**: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

Alle sedi di Autorità di Sistema Portuale viene affidato un ruolo strategico di **indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti** della propria area. Avrà funzioni di **attrazione degli investimenti** sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche. Stretta la relazione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare per il Piano Regolatore di Sistema Portuale e i programmi infrastrutturali con contributi nazionali o comunitari.

Altro aspetto di rilievo riguarda la **semplificazione burocratica**, visto che

## - segue

---

rispetto agli attuali **113** procedimenti amministrativi, svolti da **23** soggetti, funzioneranno lo **Sportello Unico Doganale e dei Controlli**, da realizzare sotto il coordinamento funzionale dell'Agenzia delle Dogane, e lo **Sportello Amministrativo Unico**. Due sportelli che dovrebbero ridurre i tempi di sdoganamento e amministrativi, oggi imparagonabilmente più lunghi rispetto ai maggiori porti internazionali.

L'Autorità di Sistema Portuale sarà governata in modo snello: il Presidente, il Comitato di gestione, cioè un board ristretto a poche persone, il Segretario Generale, il Collegio dei Revisori dei Conti. Rispetto agli attuali Comitati Portuali, si passa da circa 336 membri a livello nazionale si passa a circa 70.

Per garantire la coerenza con la strategia nazionale viene istituito al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Ecco di seguito l'elenco delle 15 Autorità sopravvissute

- 1) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale **Genova**, sede dell'Autorità di sistema portuale Savona, Vado Ligure
- 2) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale **La Spezia**, sede di Autorità di sistema portuale Marina di Carrara
- 3) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale **Livorno**, sede di Autorità di sistema portuale Piombino, Portoferraio, Rio Marina
- 4) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale **Civitavecchia**, sede di Autorità di sistema portuale Fiumicino, Gaeta
- 5) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale **Napoli**, sede di Autorità di sistema portuale Salerno, Castellamare di Stabia
- 6) Autorità di Sistema Portuale dello Stretto **Gioia Tauro**, sede di Autorità di sistema portuale Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, Messina, Milazzo, Tremestieri
- 7) Autorità di Sistema Portuale del Mare Di Sardegna **Cagliari**, sede di Autorità di sistema portuale Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale).
- 8) Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale **Palermo**, sede di Autorità di sistema portuale Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani 2
- 9) Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale **Augusta**, sede di Autorità di sistema portuale Catania
- 10) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale **Bari**, sede di Autorità di sistema portuale Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

## - segue

---

11) Autorita' di Sistema Portuale del Mar Ionio Taranto, sede di Autorità di sistema portuale

12) Autorita' di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale **Ancona**, sede di Autorità di sistema portuale Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona

13) Autorita' di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale **Ravenna**, sede di Autorità di sistema portuale

14) Autorita' di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale **Venezia**, sede di Autorità di sistema portuale Chioggia

15) Autorita' di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale **Trieste**, sede di Autorità di sistema portuale

Vuoi restare aggiornato sulle ultime notizie in tema di trasporti e logistica? Iscriviti alla newsletter di Uomini e Trasporti. È gratuita e la riceverai via mail.

## Il porto al centro del nuovo sistema di scali

Per il consigliere regionale Urbinati si va verso una migliore e più snella gestione delle risorse

**EMIDIO LATTANZI** San Benedetto Il porto di San Benedetto sarà il centro geografico del nuovo sistema portuale del Medio Adriatico. La riforma del ministro Madia recentemente approvata, potrebbe portare tutta una serie di benefici, all'atto pratico, al porto sambenedettese.

In attesa del decreto attuativo, che dovrebbe essere comunicato ufficialmente entro la fine della settimana, le cose cambieranno ed il porto nostrano, statale e gestito dal Genio civile opere marittime dovrebbe subire una vera e propria rivoluzione a livello gestionale. San Benedetto si troverà infatti al centro della nuova autorità portuale del Medio Adriatico che farà capo ad Ancona.

"In pratica - spiega il consigliere regionale Fabio Urbinati che la scorsa settimana, insieme al sindaco Gaspari, ha avuto un lungo colloquio con i dirigenti del ministero delle Infrastrutture - se prima c'era il Genio civile a gestire qualcosa come 50 porti statali in tutta Italia, ora c'è questo nuovo ente che ne dovrà gestire soltanto cinque. Una vera e propria rivoluzione". Che tradotto in soldoni significa una migliore e più snella gestione delle risorse. Che tradotto ulteriormente dovrebbe significare lo stop agli annosi problemi nel reperimento dei fondi necessari per interventi come, ad esempio, il dragaggio del fondale.

"Il Genio civile ha un gran numero di porti a cui pensare - spiega l'ex assessore alla pesca del comune sambenedettese - e viene da sé che qualsiasi problema si presenti al porto i dialoghi diventano estremamente complicati perché devi rapportarti con un ente che è costretto a gestire decine di situazioni come la tua. In questo modo tutto diventa più snello anche se occorrerà attendere quanto contenuto nel decreto attuativo per capire bene tutti i dettagli di questa novità".

Novità che prevede la formazione di un' autorità portuale nuova che, di fatto, gestirà tutti i porti di Marche e Abruzzo. In pratica quasi l'80 per cento dell'intera flotta Adriatica. E San Benedetto è l'esatto centro geografico di questa nuova realtà. I porti italiani verranno infatti riorganizzati in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori in particolare tra i porti "core".

Le sedi di autorità di sistema portuale sono: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Il decreto prevede

**Il porto al centro del nuovo sistema di scali**  
Per il consigliere regionale Urbinati si va verso una migliore e più snella gestione delle risorse

**Rubia un telefonino, arrestato**

**Si rinnovano i permessi commerciali**

**Gli studenti Erasmus ricevuti in Comune**

**Casali, 30 anni di viaggi sicuri**

## - segue

---

che alle nuove Autorità di sistema portuale faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale. Le Regioni possono chiedere l' inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale. Alle sedi di Autorità di Sistema Portuale viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Avrà funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche. Stretta la relazione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare per il Piano Regolatore di Sistema Portuale e i programmi infrastrutturali con contributi nazionali o comunitari. L' Autorità di Sistema Portuale sarà governata in modo snello: il Presidente, il Comitato di gestione, cioè un board ristretto a poche persone, il Segretario Generale, il Collegio dei Revisori dei Conti. Rispetto agli attuali Comitati Portuali, si passa da circa 336 membri a livello nazionale si passa a circa 70.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*EMIDIO LATTANZI*

Parla Irto

## «Un vantaggio per l'intero Paese»

I «La sinergia istituzionale tra Calabria e Sicilia è fondamentale per dare sostanza al sogno, a lungo accarezzato, della nascita di un' area integrata dello Stretto. Ma per far questo occorre vincere le diffidenze, i localismi e gli atteggiamenti di chiusura che certo non giovano alla crescita del nostro territorio e allo sviluppo della nostra comunità». Il presidente del Consiglio regionale della Calabria Nicola Irto non ha dubbi sulla bontà dell' operazione che ruota attorno all' attivazione dell' **Autorità portuale del Basso Tirreno** e non solo in chiave territoriale: «Più forte sarà questa autorità portuale - ha concluso Irto - e più forte sarà la stessa Italia in Europa».

Ieri a far sentire la propria voce è stato anche il presidente del gruppo di Forza Italia a Palazzo Campanella, Alessandro Nicolò. «Il presidente Crocetta dovrebbe fare ammenda delle offese perpetrate e chiedere scusa a tutti i calabresi - ha detto - e con spirito collaborativo e propositivo farebbe bene ad instaurare una solida partnership infraregionale per garantire la difesa congiunta dei diritti e delle specificità del Sud Italia».

Reportage del Sud Calabria di Roberto Gino

### Calabria

#### Ardizzone "scommette" su Giola Tauro

Il 29 febbraio debutta la Conferenza internazionale di coordinamento delle politiche dell' Area dello Stretto



Giola Tauro, la splendida baia di Giola Tauro, è un luogo di grande fascino e interesse turistico. La conferenza internazionale di coordinamento delle politiche dell' Area dello Stretto, che si svolgerà il 29 febbraio, avrà il suo momento di massima tensione proprio qui, in questo luogo di grande bellezza e interesse turistico. La conferenza, che sarà presieduta dal presidente della Conferenza, il professor Nicola Irto, avrà il suo momento di massima tensione proprio qui, in questo luogo di grande bellezza e interesse turistico.

#### Crocetta: «Chiedo garanzie per Messina»

Il presidente della Regione calabrese «Pace e sviluppo»



Alessandro Nicolò, presidente del gruppo di Forza Italia a Palazzo Campanella, ha espresso il suo dissenso nei confronti della politica di governo calabrese. Ha chiesto garanzie per Messina e ha criticato l'operato del presidente della Regione, Nicola Cosentino. Nicolò ha sottolineato che la politica di governo calabrese è stata caratterizzata da offese e da mancanza di rispetto per i calabresi. Ha chiesto che il presidente della Regione si dimetta e che si instauri una solida partnership infraregionale per garantire la difesa congiunta dei diritti e delle specificità del Sud Italia.

Ieri la programmata visita a Reggio del presidente dell'Assemblea regionale siciliana si è arricchita di nuovi significati dopo le recenti polemiche

## Ardizzone "scommette" su Gioia Tauro

Il 29 febbraio debutta la Conferenza interregionale di coordinamento delle politiche dell'Area dello Stretto

REGGIO CALABRIA Uno Stretto che unisce e non divide, un "territorio" forte di una popolazione di un milione e 200mila abitanti che può diventare attrattivo come pochi altri. Un comprensorio unico che ha proprio nel porto di Gioia Tauro, specie adesso con il varo della nuova **Autonità portuale** del Tirreno meridionale, una delle leve più poderose da azionare sia sui mercati internazionali che sullo scacchiere dove si gioca la sempre assai complessa partita delle risorse comunitarie.

La programmata (da tempo) visita a Reggio Calabria del presidente dell'Assemblea regionale Siciliana Giovanni Ardizzone, alla luce delle più recenti esternazioni del presidente della Regione Siciliana Rosario Crocetta sul "rischi" - in chiave siciliana derivanti dal "matrimonio" tra il sistema **portuale** dell'intera Calabria con gli scali di Messina (soprattutto) e Milazzo si è trasformata di qualcosa di diverso.

Il numero uno del Parlamento isolano ha subito voluto ribadire le scuse - che aveva formulato già nei giorni scorsi - alla Calabria ed ai calabresi. «Così come non ci sto a sentir passare i siciliani per mafiosi, allo stesso modo è intollerabile che passi l'equazione Calabria uguale 'ndrangheta. Siamo - ha detto

Ardizzone - due comunità operose, due regioni generose impegnate a spezzare ogni legame con ogni forma di criminalità». E a conferma del fatto che non ci sia spazio per ripensamenti o per tornare indietro, è giunto ieri l'annuncio che il 29 febbraio prossimo, a Reggio, si svolgerà la prima riunione della Conferenza interregionale di coordinamento per le politiche dell'Area dello Stretto, organismo che ha ricevuto il via libera sia a Sala d'Ercole che a Palazzo Campanella.

Ma, ovviamente, nella giornata di Ardizzone a Reggio non c'è stato soltanto spazio per le scuse («che vogliono anche avere il significato di un invito ad andare avanti senza tentennamenti», ha aggiunto) e per la decisa presa di distanza dal Crocetta-pensiero. Il presidente dell'Ars ha incontrato sia il suo omologo, il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto, che il consigliere regionale delegato alla Conferenza Domenico Battaglia, che il presidente della Provincia Giuseppe Raffa chiudendo quindi con il sindaco Giuseppe Falcomatà al quale ha riconosciuto espressamente l'

Attualità

### Ardizzone "scommette" su Gioia Tauro

Il 29 febbraio debutta la Conferenza interregionale di coordinamento delle politiche dell'Area dello Stretto



Il presidente della Regione Siciliana, Rosario Crocetta, ha chiesto garanzie per Messina



La politica si divide

Il numero uno del Parlamento isolano ha subito voluto ribadire le scuse - che aveva formulato già nei giorni scorsi - alla Calabria ed ai calabresi. «Così come non ci sto a sentir passare i siciliani per mafiosi, allo stesso modo è intollerabile che passi l'equazione Calabria uguale 'ndrangheta. Siamo - ha detto

## - segue

---

importante ruolo avuto nella gestione dell'intera vicenda.

«L' autorità portuale di Gioia Tauro, Messina, Reggio e gli altri scali calabresi è la più grande d' Italia e rappresenta il porto sud d' Europa - ha aggiunto -. Nessuno nasconde i tanti problemi che dovranno essere affrontati di fronte ai quali lo Stato reagisce, non arretra». Il presidente dell' Assemblea regionale siciliana ha anche indicato le priorità lungo le quali muoversi. «Iniziamo a lavorare per sciogliere i nodi, a cominciare da quello del retro porto - ha proseguito -. Agiamo, lavoriamo tutti assieme, non restiamo ostaggio di improponibili logiche di campanile. La forza di Messina sta anche nel porto core di Gioia Tauro che, non dimentichiamolo, se non ci fosse stato avrebbe alzato la frontiera del Sud Europa a Genova...».

Da parte sua il sindaco di Reggio Giuseppe Falcomatà dopo aver liquidato la dichiarazione del Governatore isolano con una battuta («Basta, mettiamoci una Crocetta sopra...») ha parlato di «passaggio storico, epocale. Oggi celebriamo il superamento di logori campanilismi. I nostri competitor non li abbiamo in casa ma sono Genova e Trieste, i grandi porti del nord Europa, e dobbiamo essere capaci, da qui, di guardare con un' attenzione particolare al Sud del mondo».

Il consigliere regionale delegato alla Conferenza Domenico Battaglia ha infine sottolineato come finalmente, in materia di Area dello Stretto, «si sia passati dalle enunciazioni, dalle parole ai fatti. L' idea del Governo di mantenere integra l' area dello Stretto servirà anche per un riposizionamento, strategico per l' intero comprensorio, anche dell' aeroporto "Tito Minniti"».

**ALDO MANTINEO**

Il presidente della Regione: nessuna offesa ai calabresi

## Crocetta: «Chiedo garanzie per Messina»

«Questa non diventi una colonizzazione del porto siciliano»

Sebastiano Caspanello MESSINA «Ma quale offesa ai calabresi?»

Semmai il mio è un attestato di solidarietà al popolo calabrese a cui riconosco la volontà di liberarsi dalla 'ndrangheta». Il presidente della Regione Siciliana Rosario Crocetta non ci sta a recitare la parte del "cattivo", dopo l'incidente diplomatico generato dalle sue frasi sul "matrimonio" tra Messina e Gioia Tauro. E mette i puntini sulle "i" chiarendo che il suo unico interesse è «tutelare Messina e i siciliani».

Crocetta spiega di non essere entrato nel merito «del progetto di unificare le **Autorità portuali** di Messina e Gioia Tauro, cosa che dovrà necessariamente richiedere da parte del Consiglio dei ministri un coinvolgimento sia della Regione Siciliana che della Calabria. Ad oggi devo dire con profondo rammarico che non siamo stati coinvolti e non mi sembra carino, né nei confronti dei siciliani né per i calabresi. L' unificazione non è una questione che può riguardare solo i vertici del Governo nazionale, è una questione procedurale che va affrontata».

Il governatore siciliano non si dice contrario a priori: «L' idea di creare una regia unica tra i due sistemi **portuali** è una grande suggestione, lo mi sono limitato a chiedere per iscritto al Governo di coinvolgere la presidenza della Regione, come prevede la Costituzione». Quindi Crocetta passa al contrattacco: «L' interesse di Messina è di essere "annessa" a Gioia Tauro o di preservare il proprio ruolo di prestigio, il ruolo del porto col maggior traffico in Sicilia?»

Escludere il territorio da questo processo decisionale significa offendere Messina e i siciliani. Cosa avrebbe fatto la Calabria a parti invertite? È necessario fissare dei paletti, si può discutere di un' **Autorità** dello Stretto, ma con diversificazione dei ruoli, con precise garanzie».

Per Crocetta non si tratta di una difesa di interessi privati: «Qualcuno vuole arrivare a dire che difendo gli interessi di chi è socio con Francantonio Genovese? Io tutelo l' intera imprenditoria siciliana, ho avuto interlocuzioni con Confindustria e c' è una netta opposizione a questo accorpamento. È chiaro che se si uniscono le risorse di due Regioni, bisogna farlo con reciproci vantaggi».

Ma quelle frasi sulla 'ndrangheta, in Calabria, non sono state affatto digerite: «Dire che ci sono infiltrazioni della 'ndrangheta nel porto di Gioia Tauro significa offendere i calabresi? Sarebbe come -

Attualità

### Ardizzone "scommette" su Gioia Tauro

Il 29 febbraio diventa la Costituzione interregionale di coordinamento delle politiche dell'Arma della Sicilia



Il presidente della Regione Siciliana, Rosario Crocetta, ha chiesto garanzie per Messina...



Sebastiano Caspanello, presidente della Regione Siciliana, ha chiesto garanzie per Messina...

## - segue

---

dice Crocetta - se i barcellonesi o i corleonesi si offendessero ogni volta che si parla di mafia barcellonese o corleonese.

Qui c'è una questione: nella lotta alla mafia l'imprenditoria siciliana è più avanti rispetto a quella calabrese, non per colpe specifiche ma perché le condizioni sono diverse. È un problema di analisi, che da anni viene fatta nelle Procure, del resto è una preoccupazione che ha anche il prefetto di Reggio Calabria, che ha chiesto un accesso agli atti proprio sulle infiltrazioni mafiose nella gestione del porto di Gioia Tauro. Ma la devo porre o no una preoccupazione di questo tipo? Devo o no pretendere un quadro di garanzie del principio di libera concorrenza? La mia è una difesa dei siciliani ma anche dei calabresi onesti».

C'è poi il nodo economico di fondo: «È legittimo chiedere se i 100 milioni di cui oggi dispone l'Autorità portuale per Messina, una volta che i due enti venissero accorpate verrebbero spesi ancora per Messina oppure no?». Crocetta lo ribadisce: «Non ho nulla in contrario all'Autorità dello Stretto, ma il tutto va bilanciato con garanzie precise e la necessaria vigilanza su pari dignità e trasparenza. Questa potrebbe anche essere l'occasione anche per far fuori una volta per tutte la 'ndrangheta dal porto di Gioia Tauro. Ma l'attenzione è doverosa, voglio ricordare che in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario si è parlato di un forte asse tra il clan Santapaola e la 'ndrangheta calabrese, con interessi sulla costa ionica sia calabrese che siciliana.

Un'attenzione doverosa e legittima che si presta anche quando si tratta di appalti che riguardano lo Stretto, come si è più volte evidenziato quando si è parlato di Ponte».

Crocetta chiederà tutto questo al Governo, «se poi vogliamo che Roma decida tutto, ogni volta, per la Sicilia che lo si dica. Ma il mio interesse, lo ribadisco, è uno e uno soltanto: che questa operazione non si trasformi in una colonizzazione della città e del porto di Messina».4

SEBASTIANO CASPANELLO

## "Le 'ndrine al porto di Gioia Tauro" Polemica sulle parole di Crocetta

*Anche Ardizzone, che firma una nota congiunta con il presidente del Consiglio regionale della Calabria, attacca Palazzo d' Orleans: "Rifiutiamo i luoghi comuni e le etichette che troppo a lungo hanno caratterizzato le nostre due regioni".*

REGGIO CALABRIA - Il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto, ha ricevuto questa mattina il presidente dell'Assemblea regionale siciliana, Giovanni Ardizzone. Lo riferisce una nota del Portavoce del presidente Irto. "Nel corso dell'incontro - si aggiunge - è stata ribadita la comunanza dell'impegno delle istituzioni calabresi e siciliane contro la criminalità organizzata e sono state stigmatizzate le affermazioni, definite 'gravi e infelici', del Governatore Crocetta secondo cui l'attribuzione dell'**autorità portuale** del Mare Tirreno meridionale a Gioia Tauro favorirebbe la criminalità organizzata". "Rifiutiamo i luoghi comuni e le etichette - hanno affermato, in una dichiarazione congiunta, Irto ed Ardizzone - che troppo a lungo hanno caratterizzato le nostre due regioni. I calabresi, così come i siciliani, per la stragrande maggioranza non sono mafiosi e anzi sono impegnati contro quella minoranza che con la propria forza di intimidazione vorrebbe tenere sotto scacco la collettività. La creazione di un presidio istituzionale come la sede della Port Authority non può che agevolare l'opera di bonifica del territorio dalla presenza della criminalità, tenacemente ed efficacemente contrastata dalla magistratura e dalle forze dell'ordine".

"Nel corso dell'incontro - si afferma ancora nel comunicato - è stata inoltre ribadita la centralità in chiave euromediterranea del porto di Gioia Tauro, nell'ambito del processo di integrazione delle due sponde dell'area dello Stretto". "La sinergia istituzionale tra Calabria e Sicilia - ha affermato Irto - è fondamentale per dare sostanza al sogno, a lungo accarezzato, della nascita di un'area integrata dello Stretto. Ma per far questo occorre vincere le diffidenze, i localismi e gli atteggiamenti di chiusura, che certo non giovano alla crescita del nostro territorio e allo sviluppo della nostra comunità".



**PRESIDENTE ARS.** Vertice col sindaco di Reggio Calabria e il presidente del Consiglio regionale calabro: «Crocetta sbaglia, insieme sarà più facile combattere il crimine»

## Ardizzone: «Sì ad un' **autorità** unica dei porti dello Stretto»

Da Reggio Calabria il presidente dell' Ars rilancia l'«**Autorità** di sistema portuale dello Stretto» e ribadisce la centralità delle politiche di prossimità delle due città che si affacciano sullo Stretto. Dopo le polemiche dei giorni scorsi, Giovanni Ardizzone ha incontrato ieri il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto, il sindaco Giuseppe Falcomatà, e il delegato per l' Area dello Stretto del Consiglio regionale calabro, Domenico Battaglia. Unità di intenti sull'«impegno delle istituzioni calabresi e siciliane contro la criminalità organizzata», si legge in una nota del presidente Irto che ha definito «gravi e infelici» le dichiarazioni di Crocetta «secondo cui l' attribuzione dell' autorità portuale del Mare Tirreno meridionale a Gioia Tauro favorirebbe la criminalità organizzata». «Rifutiamo i luoghi comuni e le etichette - hanno affermato Irto ed Ardizzone che troppo a lungo hanno caratterizzato le nostre due regioni. La creazione di un presidio istituzionale come la sede della Port Authority non può che agevolare l' opera di bonifica del territorio dalla presenza della criminalità». Irto ha invitato alla «sinergia istituzionale tra Calabria e Sicilia» e a «vincere le diffidenze, i localismi e gli atteggiamenti di chiusura». Il prossimo passo è la prima riunione della Conferenza permanente interregionale per il coordinamento delle politiche dell' Area dello Stretto, prevista per il 29 febbraio. Per il presidente Ardizzone «un passaggio deve essere chiaro: nessun passo indietro verrà fatto. Pro cediamo convinti e determinati- ha detto- sul processo di raccordo tra le due realtà che, in quanto avvenuto con legge regionale, ha il supporto della massima democrazia e della condivisione». Ardizzone ha parlato anche di «grandi scenari che s' aprono e delle preziose opportunità in termini di sviluppo della governance del territorio. In questo contesto, Gioia Tauro resta una grande ed insostituibile risorsa in ottica euro mediterranea».



Ruolo strategico dell' Area dello Stretto di Messina

## Sen. Mancuso: "Autorità portuali, superare i provincialismi"

"Autorità portuali, superare i provincialismi. Ruolo strategico dell' Area dello Stretto di Messina" Un momento di riflessione a larga scala, una visione scevra da condizionamenti di stretto "provincialismo" bensì concentrata sull' importanza strategica dell' area dello Stretto di Messina. Il Senatore Bruno Mancuso interviene sulla questione della riforma delle autorità portuali, illustrandone essenza e linee guida, concetti e direttive ispiratrici. " è il caso di ricordare - afferma Mancuso - che lo schema del decreto di riforma del sistema portuale nazionale risponde, in larga misura, ad una serie di indicazioni e di direttive provenienti dalla Unione Europea, alle quali non si era, fino ad oggi, dato seguito. Una riforma che contiene, in generale, una visione più razionale, meno frammentata e più allineata ai processi evolutivi verificatisi in tale settore, e che individua come strumenti operativi non più singole "port authority" autonome, scollegate fra di loro ed, in ultima analisi, autoreferenziali, ma Autorità di sistemi portuali-logistici, visti come elementi di un grande sistema nazionale. Il tutto con la previsione di un centro di coordinamento nazionale e con il fine di far superare alla portualità italiana le criticità che l'hanno

caratterizzata negli ultimi anni e renderla competitiva con gli altri paesi europei, più forti anche in tale settore strategico. Tale riforma - prosegue il Senatore - viene inoltre varata in un momento contingente particolare, che vede l'apertura del secondo canale di Suez con l'aumento esponenziale dei flussi di traffico marittimo, che vede il bacino mediterraneo e quindi i nostri mari assumere una valenza ed una potenzialità strategica superiore rispetto al passato. In tale contesto, a mio parere, la Sicilia dovrebbe svolgere la funzione di naturale piattaforma logistica, e l'Area dello Stretto, la cui importanza geopolitica territoriale è stata recentemente posta in evidenza da importanti studi di settore, divenire un nodo strategico fondamentale. Solo avendo questa visione complessiva, guardando alla "essenza" di tale riforma e non ad alcune parti di essa si possono comprendere in maniera più compiuta le scelte previste per i sistemi individuati (non più accorpamenti e distretti di cui si era parlato in passato), che per quanto ci riguarda vede il riconoscimento strategico della "Area dello Stretto", intesa in senso lato, e la costituzione, insieme ai porti della Regione Calabria posti sul Mar Tirreno Meridionale e sullo Ionio,



## - segue

---

del sistema portuale logistico geograficamente più esteso dell'intero Paese, in cui va realizzata una complementarità di funzioni esaltando le varie specificità infrastrutturali. Un sistema che vede porti importanti quali quelli di Messina e di Gioia Tauro, che hanno però caratteristiche funzionali completamente diverse e non competitive tra di loro ed altri porti importanti quali quelli di Milazzo, Reggio Calabria e Crotone, che vanno ad integrare tali poli portuali. Un sistema dunque multifunzionale come pochi in Italia, in cui va valorizzata la caratteristica interregionale e nel cui ambito potrebbe essere realizzata una zona economica speciale ampia. Derivante dalla integrazione della ZES, già approvata dalla Regione Calabria per il retroporto di Gioia Tauro, con la ZES proposta per l'area ex Asi di Pace del Mela dall'attuale presidente dell'Autorità Portuale di Messina è rimasta inevasa nei cassetti del presidente della regione siciliana. Zona economica speciale, per inciso, che è cosa ben diversa dalla ipotizzata riesumazione di due fantasmi, quali il punto franco e l'ente porto di Messina, che nonostante i proclami non è stato ancora posto in liquidazione. Ma rispetto a tale scelta, che guarda allo sviluppo futuro dei nostri territori, si è scatenata una polemica provincialistica e di basso profilo - sottolinea Mancuso - basata su una serie di disinformazioni, con argomentazioni quali quelle addotte dal Presidente della Regione siciliana che sfiorano più le chiacchiere da bar che dichiarazioni ufficiali istituzionali. Presidente che ha reagito con rivendicazioni puerili, arrivando ad offendere e demonizzare le realtà istituzionali di un'altra regione e parlando di assurdi "scippi", come se la Sicilia non fosse parte integrante dell'Italia, ed in fin dei conti reagendo scompostamente come quando ai bambini viene sottratto il giocattolo. Mi auguro comunque che superata questa fase "estemporanea" ci si ricordi che è necessario ora trovare un raccordo con il presidente della Regione Calabria per i passaggi successivi che debbono necessariamente vedere una sinergia ed una collaborazione. Ricordando al presidente Crocetta e ai suoi amici deputati regionali che ne condividono la posizione, che è stata istituita recentemente, su iniziativa delle presidenze dell'Ars e del Consiglio Regionale della Calabria, la conferenza permanente interregionale per le politiche di coordinamento per lo sviluppo dell'Area dello Stretto, organismo che sia in questa che in altre occasioni potrebbe avere un ruolo di supporto importante".

politica

## Crocetta: "Non volevo offendere i calabresi. Ma evitiamo il rischio di un business delle mafie"

Come si dice in gergo giornalistico "era un fiume in piena". Il governatore Rosario Crocetta, dopo le polemiche seguite alle sue dichiarazioni sulla 'ndrangheta a Gioia Tauro ed in Calabria è un diluvio di parole. Al telefono con TempoStretto in esclusiva Vuol chiarire la sua posizione "non volevo offendere nessuno, ci mancherebbe" ma al tempo stesso vuol spiegare meglio il suo pensiero e la sua determinazione nel portare avanti "gli interessi della Sicilia e di Messina senza sposare nessuna tesi, perché io sono il Presidente e non sto né da una parte né dall'altra". Le scintille con D'Alia e Ardizzone sono frutto di un equivoco ma non torna indietro sulla necessità di un percorso condiviso. "Sono esterrefatto- dichiara Crocetta- forse qualcuno mi vuol dire che in Calabria la 'ndrangheta non c'è e che me la sono inventata io? Ho denunciato che il territorio è controllato dalla mafia ma non ho offeso i calabresi, ho fatto riferimento ad un pericolo reale e concreto legato a quella che sarà una maxioperazione economica. Le prefetture questi rischi li denunciano, sto parlando della possibilità di collegare e creare collegamenti tra la 'ndrangheta e la mafia dei Santapaola, dei corleonesi, e dei barcellonesi. Ma quando

parlo di mafia dei barcellonesi mica intendo dire che gli abitanti di Barcellona sono mafiosi, è ovvio. È un'interpretazione allucinante che si dà di queste mie frasi. Non voglio minimizzare il problema né criminalizzare niente e nessuno. Ma voglio fare alcune considerazioni: gli imprenditori devono poter operare in regime di libera concorrenza. Siamo sicuri che in questo modo garantiamo le condizioni di un libero mercato, libero da infiltrazioni o condizionamenti? Non dico il falso quando dico che la 'ndrangheta è più potente nel territorio rispetto alla mafia. In Sicilia la battaglia dura da anni, ci sono centinaia di associazioni antimafia, il numero dei testimoni di giustizia è altissimo, decine di imprenditori, commercianti coraggiosi. Invitiamo quindi anche il popolo calabrese a questa condivisione e battaglia comune. Fino a prova contraria Messina è una città della Sicilia ed io voglio battermi perché non sia discriminata. Perché non deve essere Messina la sede dell'Autorità portuale? Non è un discorso di campanile, io stimo il popolo calabrese che come quello siciliano subisce angherie dalla mafia, ma i siciliani sono più avanti temporalmente in questa lotta. Il prefetto di Reggio Calabria ha dato

The screenshot shows the website interface for 'tempostretto'. At the top right, there are links for 'LOGIN/REGISTRATI'. Below the site logo, there's a navigation bar with 'L.S. Minuto!' and 'L'ORSO'. The main article headline is 'Crocetta: "Non volevo offendere i calabresi. Ma evitiamo il rischio di un business delle mafie"'. Below the headline is a small photo of Rosario Crocetta and a snippet of the article text. To the right of the article is a sidebar containing an advertisement for 'L'ORSO NUOVE FARINE PER PIZZE E BRUSCHETTE'. The ad features a yellow background with the brand name 'L'ORSO' in a red box and the product name 'NUOVE FARINE' in large white letters. Below the ad is a 'HIGHLIGHTS' section.

## - segue

---

interno dell' Authority della Sicilia Orientale, "sottoposti" ad Augusta . Dal punto di vista dei fondi, ed è questo che fa sorgere più di qualche dubbio, il quadro sarebbe sicuramente migliore. Catania non produce grandi redditi ma Augusta sì, anche più di Messina e, dunque, la fusione dei bilanci non sarebbe così svantaggiosa. Qui il rischio è politico più che economico e in molti si son fatti prendere dalla paura che Catania, seppur porto più debole, possa rappresentare un baricentro forte dal punto di vista imprenditoriale e non lasciare spazi. Anche in questo caso, tranne Messina, tutti contenti: Augusta mantiene la sede, Catania si prende la presidenza, Messina, il terzo incomodo, è fuori dai giochi. L' unica âncora di salvezza sarebbe stata mantenere l' autonomia, inglobando i porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Quella sì l' Authority dello Stretto , mentre quella varata rischia di restare l' Authority di Gioia Tauro. "Da sempre abbiamo fatto di tutto per l' autonomia dell' area dello Stretto - ci ha detto il sindaco Accorinti, quando abbiamo chiesto del rischio economico sotto Gioia Tauro -, dicendolo a Renzi e Delrio in tutti i modi possibili. Ma se proprio ci obbllgano all' accorpamento, preferiamo fare squadra col porto di Gioia Tauro, che è più importante e non in concorrenza con il nostro. Dall' altro lato, invece, c' è una forte spinta politica da parte di Bianco, che giustamente difende la sua città". Posizione anche condivisibile, da questo punto di vista, ma ben diversa dai toni trionfalistici per la realizzazione di un "ponte immaginario" sullo Stretto ( VEDI QUI ) . Una soluzione di ripiego per Messina che, come spesso accade, perde i suoi enti più importanti, persino nel caso di un' Autorità **Portuale** col bilanci in attivo e radicata sul territorio. Sono riuscite nell' impresa di mantenere l' autonomia ed evitare l' accorpamento tra loro Trieste e Venezia, Ravenna e Ancona, Genova e La Spezia, e, da ultimo, anche Taranto e Bari. La vera Authority autonoma dello Stretto, solo con i porti di Messina, Milazzo, Villa e Reggio, poteva e doveva rappresentare la sedicesima Autorità di Sistema **Portuale** italiana. Che invece restano 15 e segnano l' ennesima sconfitta di tutta la politica messinese. (Marco Ipsale)

MARCO IPSALE

politica

## La riforma delle Authority, le parole di Crocetta e il rischio di perdere 60 milioni

Il brutto vizio di concentrarsi sulle parole e non sui fatti. Forti, sicuramente, quelle del presidente Crocetta ma è altrettanto forte il collegamento tra la 'ndrangheta e ogni cittadino calabrese, idea talmente al di fuori da ogni ragionamento logico da non dover essere neppure presa in considerazione. Ed invece ci si concentra sulle parole, tanto da dover persino chiedere scusa ai calabresi, come se l'attinenza tra la 'ndrangheta e il porto di Gioia Tauro fosse un'accusa a tutti loro. Secondo D'Alia, Crocetta "fa da megafono a operatori privati". Può darsi ma è bene anche fare un passo avanti: ciò che dice è corretto o è una stupidaggine? Questo è quello che interessa. Che al porto di Gioia Tauro ci siano infiltrazioni della 'ndrangheta non lo dice certo Crocetta per la prima volta. Lo dice, anzitutto, la Commissione parlamentare antimafia che, in una relazione del febbraio 2008, scrive che la 'ndrangheta "controlla o influenza gran parte dell'attività economica intorno al porto e utilizza l'impianto come base per il traffico illegale". Se queste influenze possano estendersi fino a Messina, come paventa Crocetta, o se sia un allarme infondato non lo sappiamo ma la preoccupazione può anche essere legittima. Ciò che invece sappiamo per certo è che l'unione potrebbe rivelarsi "tragica" dal punto di vista economico. Sugli altri aspetti si può discutere ma un dato non è in dubbio: dal 1. gennaio 2017 i bilanci si fonderanno. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Meridionale comprenderà la bellezza di nove porti: i due porti di Messina - Storico e Tremestieri -, Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Gioia Tauro, Taureana di Palmi, Crotone e Corigliano. Tutti hanno da guadagnare perché Gioia Tauro mantiene la leadership coi suoi tre porti periferici, mentre Villa e Reggio non erano sede di Autorità Portuale. L'unica che ha da perdere è l'Authority di Messina, non solo la sede e la governance ma, soprattutto, i fondi perché gli unici porti a produrre reddito sono quelli di Messina e Milazzo. Un bilancio in attivo di circa 60 milioni (i soldi di cui va spesso ripetendo Crocetta), che non ci sarà più il tempo di spendere per la Zona Falcata o il Quartiere Fieristico di Messina, ma che serviranno prioritariamente alle manutenzioni delle banchine dei porti, ai dragaggi, alle videosorveglianze, agli uffici, di Messina e Milazzo così come di Gioia Tauro o di Reggio o persino delle lontane Crotone e Corigliano. La situazione non sarebbe idilliaca neppure all'



## - segue

---

via all' iter per l' accesso agli atti per verificare infiltrazioni della 'ndrangheta nel porto di Gioia Tauro. E se viene commissariata l' Autorità portuale rischiamo che la nuova Authority nasca commissariata? Ed anche il porto di Messina? Io devo tutelare gli interessi del porto di Messina. Non sono stato interpellato dal governo in nessuna fase, e non sono affezionato a nessuna tesi, ma la scelta finale deve essere una scelta antimafia e che garantisca il libero mercato. Poi non potrò mai dire che la 'ndrangheta non c' è in Calabria, non posso dirlo, non faccio parte dei silenziosi. Anche quando a Gela dicevo che c' era la mafia c' era chi si arrabbiava. Ma la mafia esiste, dobbiamo evitare che in questa operazione si possano intersecare altri interessi. La mia domanda è: siamo in condizioni di garantire alcuni criteri? A Messina ci sono 100 milioni di euro non spesi, che fine faranno? Non voglio inasprire le polemiche ma questa è una decisione che deve essere condivisa con il governo regionale e con Messina. Poi, come militante antimafia ho il dovere di pretendere che ci siano le garanzie a non trasformare questa operazione in un business delle mafie, tutte, e nessuno si offenda. Il rischio è mettere la cappa definitiva sulla città che già è stata depredata di tutto. Il porto di Messina che ruolo avrà? Mi si dice che sto facendo il megafono di alcuni imprenditori. Ma perché non dovrei supportare gli imprenditori siciliani? O messinesi? Abbiamo garanzie che l' imprenditoria siciliana potrà avere spazi oppure accadrà solo il contrario? Il discorso deve vedere sinergie tra tutti, compresi i Ministri dell' Interno e della Giustizia, ci deve essere la giusta tensione antimafia per evitare che la vicenda diventi un "traghetto" per la 'ndrangheta. Se non ci saranno garanzie su questi punti io non posso dare parere positivo e non lo darò. E' una questione importante, è stato violato lo Statuto speciale, non sono stato ascoltato. Non c' è stata alcuna intesa, né un protocollo. Io devo chiedere queste garanzie non perché sono innamorato di una tesi o di un' altra ma perché sono il presidente della Regione. E se domani commissariano Gioia Tauro noi che facciamo? Non mi si dica poi che faccio gli interessi di un imprenditore privato messinese, perché non mi si può dire che sono vicino a Francantonio Genovese. Discutiamone e condividiamo le decisioni. Voglio che Messina sia sede dell' Autorità portuale, e non venga discriminata. Questo non vuol dire offendere nessuno, ma non posso negare che la mafia e la 'ndrangheta esistano. E dobbiamo combatterle".Rosaria Brancato foto di Giovanni Isolino.

*ROSARIA BRANCATO*

La guerra non è finita: Messina e Milazzo con Gioia Tauro, scoppia la rabbia dei peloritani. Ci si poteva pensare anche prima

## Porti, adesso investimenti e sviluppo

Sostenere il ruolo dell' Italia per diventare hub nel Mediterraneo e piattaforma logistica europea

**PALERMO** - Negli ultimi mesi si è combattuta, a colpi di cifre, una battaglia navale che si è provvisoriamente conclusa la scorsa settimana con l' approvazione da parte del Consiglio dei ministri del decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", presentato da Marianna Madia, ministro per la Semplificazione e la pubblica amministrazione. Autorità portuali ridotte a 15 (prima erano 24) e Palermo e Augusta porti "core" rispettivamente per la Sicilia occidentale (Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani) e orientale (Catania). Messina e Milazzo, invece, sono stati inseriti nell' area del mar Tirreno Meridionale con Gioia Tauro come riferimento "core" e sede dell' Autorità. Da questo provvedimento dipenderà molto del futuro degli scali isolani e degli investimenti dei prossimi anni.

È tutto nel nome dell' Europa. La riorganizzazione del sistema portuale italiano, in vista degli investimenti relativi ai quattro corridoio ferroviari Ten - t che l' attraverseranno (lo Scandinavo -Mediterraneo riguarderà anche la Sicilia), è una priorità del trasporto multimodale e una necessità, scrivono dal ministero, per diventare "hub nel Mediterraneo e piattaforma logistica europea". Il ministero ha voluto puntare sulla "semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all' attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del Ministero sono i principi centrali del decreto".

Non tutti l' hanno presa benissimo.

In Sicilia è rimasta la classificazione definita lo scorso luglio dal governo in occasione dell' approvazione preliminare del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

L' Autorità portuale di Messina, lo scorso dicembre, aveva dato cifre per determinare la propria rilevanza in termini di traffico, che non sono evidentemente serviti per scongiurare l' apparentamento non voluto con i vicini calabresi. Nemmeno la presenza dell' importante scalo di Milazzo (nel 2013 con Messina 23,2 milioni di tonnellate movimentate) ha agevolato creazione di un' autorità peloritana.

QdS **Trasporto e Attività produttive** Settimanale di studi e analisi di settore

### Porti, adesso investimenti e sviluppo

Sostenere il ruolo dell' Italia per diventare hub nel Mediterraneo e piattaforma logistica europea



**Palermo, 15 milioni di euro per modernizzare illuminazione**

Il governo si è mosso con una disposizione per modernizzare l'illuminazione delle autorità portuali. Il decreto, firmato dal ministro Marianna Madia, prevede l'assegnazione di 15 milioni di euro per la modernizzazione dell'illuminazione delle autorità portuali. Le opere saranno realizzate in 15 mesi e riguarderanno le autorità portuali di Palermo, Augusta, Catania, Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle, Messina e Milazzo.

**Avvisi di impatto ambientale**

**PUBBLICATE GLI AVVISI DI IMPATTO AMBIENTALE**

Il miglior mezzo al miglior prezzo

QdS QUOTIDIANO DI SICILIA

Direzione: Via del Teatro, 10 - 90133 Palermo - Tel. 091/2344444 - Fax 091/2344444 - E-mail: redazione@qdssicilia.it

## - segue

---

inceneritore, con l' assegnazione alla ditta prima classificata, è dell' 11 ottobre 2014 ma il ricorso dell' impresa arrivata seconda ha bloccato tutto. Il contenzioso è stato superato, dicono da Palermo, ma dall' affidamento dei lavori all' apertura dei cantieri potrebbe passare ancora un mese. Dopo l' accordo interistituzionale firmato nell' aprile 2014 a Palazzo Zanca tra Authority ed Ente Porto, con l' uscita di scena, non ancora compiuta, di quest' ultimo, sembrava che fosse stata fatta chiarezza su contese e competenze e si potesse finalmente affrontare seriamente il problema dell' inquinamento in quelle aree dove fino a qualche decennio fa insistevano insediamenti industriali.

Per la bonifica dell' ex degassifica erano stati stanziati circa 970 mila euro e "le procedure per l' affidamento della progettazione definitiva, insieme alle attività di caratterizzazione dei rifiuti" avviate dall' Ente porto, dovevano essere proseguite, secondo lo stesso accordo, dall' Authority mentre la Regione si impegnava al reperimento di ulteriori finanziamenti. "Non possiamo fare bonifiche - ha dichiarato recentemente il segretario generale dell' Autorità portuale, Francesco Di Sarcina - se viene contestata in giudizio la nostra titolarità rispondiamo al Ministero".

Da Palazzo Zanca sembra esserci tutta la disponibilità ad arrivare a un accordo così come dall' Autorità portuale. Il sindaco Renato Accorinti e l' assessore Sebastiano Pino hanno dichiarato di essere disposti a rinunciare al contenzioso in cambio di alcuni aggiustamenti nel Prgp nella parte in cui si prevede un'eccessiva cementificazione a ridosso della Real Cittadella, dalla Lanterna del Montorsoli alla ex degassifica. "Qui non ci devono essere grattaceli o porticcioli - hanno detto ma insediamenti compatibili con la valorizzazione del patrimonio artistico e ambientale".

## Porti e criminalità , bufera su Crocetta

*Stigmatizzate le dichiarazioni "gravi e infelici" su Gioia Tauro. Riprende oggi l'attività parlamentare a Palazzo dei Normanni*

Non sono piaciute al presidente dell'Assemblea regionale siciliana, Giovanni Ardizzone, le dichiarazioni rese da Rosario Crocetta in merito alla attribuzione dell'**autorità portuale** del Mar Tirreno meridionale a Gioia Tauro. Ieri Ardizzone si è recato in visita al presidente del Consiglio regionale della Calabria, Nicola Irto e nel corso dell'incontro è stata ribadita la comunanza dell'impegno delle istituzioni calabresi e siciliane contro la criminalità organizzata e sono state stigmatizzate le affermazioni, definite "gravi e infelici", di Crocetta secondo cui l'attribuzione dell'**autorità portuale** del Mare Tirreno meridionale a Gioia Tauro favorirebbe la criminalità organizzata. "Rifiutiamo i luoghi comuni e le etichette che troppo a lungo hanno caratterizzato le nostre due regioni - ha detto Irto -. I calabresi, così come i siciliani, per la stragrande maggioranza non sono mafiosi e anzi sono impegnati contro quella minoranza che con la propria forza di intimidazione vorrebbe tenere sotto scacco la collettività. La creazione di un presidio istituzionale come la sede della Port Authority - ha aggiunto Irto - non può che agevolare l'opera di bonifica del territorio dalla presenza della criminalità, tenacemente ed efficacemente contrastata dalla magistratura e dalle forze dell'ordine".

"La sinergia istituzionale tra Calabria e Sicilia - ha concluso Irto - è fondamentale per dare sostanza al sogno, a lungo accarezzato, della nascita di un'area integrata dello Stretto. Ma per far questo occorre vincere le diffidenze, i localismi e gli atteggiamenti di chiusura che certo non giovano alla crescita del nostro territorio e allo sviluppo della nostra comunità". Duro il commento di Ardizzone: "Da messinese e da siciliano, che si sente lesa ogni qual volta si parla della nostra Isola come terra dove è impossibile fare investimenti a causa della mafia, voglio chiedere scusa ai cittadini calabresi per le improvide e inopportune dichiarazioni del presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta sull'accorpamento dei porti di Messina e Gioia Tauro". Ardizzone ha sottolineato come "al presidente Crocetta sfugge che la creazione dell'**autorità** di 'Sistema Portuale dello Stretto', la più grande del Sud Italia, deliberata dal Consiglio dei ministri mercoledì scorso, rappresenta un volano per il rilancio dell'economia a Messina. La politica, nelle proprie scelte, deve propendere verso gli interessi della collettività e non dei singoli, anche se legittimi. Il presidente della Regione, evidentemente, sottovaluta che si tratta di una grande occasione per avviare un progetto



## - segue

---

condiviso, che possa rilanciare l' Area dello Stretto quale territorio di grande potenzialità, in tema di attrazione di risorse, nel panorama del Mezzogiorno d' Italia". Intanto, oggi ricomincia l' attività parlamentare a Palazzo dei Normanni con la conferenza dei capigruppo che si dovrebbe svolgere nella mattinata e la seduta d' Aula fissata per le 16. In commissione Affari istituzionali infine è stata bocciata la norma del ddl di stabilità regionale con cui il Governo Crocetta prevedeva l' assunzione a termine dei 7 giornalisti per il nuovo ufficio stampa. Come si ricorderà, all' inizio del proprio mandato il Governatore aveva azzerato l' ufficio stampa esistente, senza provvedere alla sua ricostituzione. In commissione sono stati sollevati dubbi in merito alla creazione del nuovo ufficio stampa. Il governo ha proposto di impegnare una somma pari a 600 mila euro fino alla fine della legislatura senza però specificare come effettuare tale copertura finanziaria né i profili professionali. La norma comunque potrebbe essere riproposta in commissione Bilancio questa settimana, dove il ddl verrà esaminato nella sua interezza e, una volta approvato, transitare per l' Aula per l' approvazione definitiva. Infine, la Regione potrebbe ricorrere alla Corte europea contro la decisione della Commissione europea di tagliare 367 milioni di euro a valere sul Fse 2000/2006 ( Fondo sociale europeo), e risalente allo scorso 17 dicembre. Le motivazioni del ricorso si articolerebbero sul fatto che la misura da cui scaturisce il taglio non vada applicata a tutto il programma, e che la Commissione stessa non avrebbe rispettato i tempi di comunicazione non avendo rappresentato per tempo allo Stato, governo nazionale, le risultanze dei controlli che si erano svolti in Sicilia. La Regione fa inoltre presente che i progetti erano dotati di singola copertura finanziaria, pagati con fondi regionali.

*RAFFAELLA PESSINA*



# Ernst & Young advisor per l'Authority di Trieste

Trieste - La scelta funzionale alla realizzazione del Piano strategico di valorizzazione del Porto vecchio.

Trieste - È stato scelto l'advisor che affiancherà il Comune e l'Autorità portuale per la realizzazione del Piano strategico di valorizzazione del Porto vecchio. Ha vinto **Ernst & Young financial business advisor Milano**, uno dei colossi che a livello mondiale si spartisce la gran parte del mercato internazionale nel settore transaction and advisory (oltre che in quello dei servizi di revisione) assieme alla PricewaterhouseCoopers. L'incarico è previsto per un periodo complessivo di almeno sei mesi e **l'importo posto a base della procedura è di 170 mila euro più Iva di cui 100 mila saranno liquidati dal Comune e 70 mila dall'Autorità portuale**. L'incarico dell'advisor è stato suddiviso in tre fasi, ognuna per un tempo stimato di 60 giorni. La prima riguarderà le indagini conoscitive. La seconda comprenderà l'indicazione delle zone di modificazione fisica dell'area del Porto vecchio secondo aree omogenee di conservazione o restauro, riqualificazione, sviluppo economico per i singoli settori (marittimo, turistico, ricettivo, culturale, portuale, diportistico, residenziale) degli interventi da realizzare secondo ambiti di competenza delle istituzioni e degli investitori privati con l'adeguata attrazione del capitale umano e del capitale finanziario. La terza il supporto nell'illustrazione, comunicazione, condivisione e approvazione del Piano.

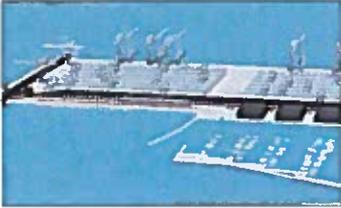
## Porti: Vecchio Trieste, Ernst&Young advisor per il piano strategico

Sindaco Cosolini, obiettivo mettere area sul mercato



(ANSA) - TRIESTE, 25 GEN - E' la società Ernst&Young l'advisor vincitore del bando di gara per la redazione delle linee guida del piano strategico per il Porto Vecchio di Trieste. Lo ha annunciato oggi il sindaco, Roberto Cosolini, al termine dei lavori della Commissione di valutazione, presieduta dal responsabile dell'Ufficio Progetti Strategici del Comune e composta dal Segretario generale dell'Autorità Portuale, Mario Sommariva, e dal docente universitario Vittorio Torbianelli.

"Questo bando - ha commentato Cosolini - è uno strumento che ci consentirà una puntuale valutazione di elementi utili per il piano strategico sul riuso di Porto Vecchio. La compagnia che ha vinto la gara è una delle più prestigiose al mondo in ambito di progettazioni. L'obiettivo era mettere l'area di Porto Vecchio sul mercato per generare un processo di trasformazione che possa portare ricchezza, vale a dire equilibrio tra interesse pubblico e investimento redditizio per gli investitori. Deve cioè ispirare scelte di destinazioni e superare le criticità affinché l'area sia appetibile sul mercato, individuando modelli funzionali e operativi più idonei per raggiungere gli obiettivi. In definitiva, una progettazione strategica 'a tutto campo' in un porto 'grande' sia a livello regionale che internazionale". Il lavoro di progettazione, ha concluso Cosolini, "inizierà il prima possibile in varie fasi nelle quali poi diversi operatori, cittadini e rappresentanti di interesse diffusi, possono essere chiamati a esprimersi, in un'ottica di altissima trasparenza e forte partecipazione da parte di tutti".(ANSA).



## I cinesi di Tianjin visitano il porto di Savona

Savona - In Italia anche la presidente del Tianjin Group.

Savona - Questa mattina cinque operatori del Porto di Tianjin (Cina) sono arrivati per visitare il Porto di Savona -Vado. **Nella prima parte della mattinata il presidente del Porto di Tianjin Group, la signora Zhang Li Li, ha avuto modo di visitare il Terminal Crociere, le due stazioni marittime gestite da Costa Crociere e i servizi connessi alle operazioni portuali, come quelle di imbarco e sbarco dei bagagli e di car valé.**

La visita è quindi proseguita all'interno dell'area portuale di Savona dove la delegazione ha potuto vedere da vicino l'attività alle banchine degli Alti fondali cui è seguita anche **una visita presso i terminal operator che operano nel bacino savonese.**

Infine nella tarda mattinata la delegazione ospite ha incontrato, presso gli uffici di Vado Ligure, i rappresentanti di **APM Terminals** con l'obiettivo di approfondire il progetto della Piattaforma Multipurpose e il suo stato di avanzamento.



## Apm in pole position per Tanger Med 3

Genova - Il ritorno sul mercato del progetto per il terzo e il quarto terminal di Tanger Med è un segnale di ripresa del settore container nella portualità del Mediterraneo Occidentale.

Genova - Apm Terminals, che aveva rinunciato nel 2009 alla concessione del terminal 3 di Tanger Med, sta per tornare alla carica per ottenere lo stesso terminal, che l'Authority intende adesso mettere in funzione. L'offerta del terminalista danese, secondo quanto riferisce la stampa spagnola, è data per scontata da Manuel Morón, presidente dell'Autorità portuale di Algeciras, dove Apm ha già in concessione un altro terminal.

Il ritorno sul mercato del progetto per il terzo e il quarto terminal di Tanger Med è un segnale di ripresa del settore container nella portualità del Mediterraneo Occidentale, che ha dovuto leccarsi a lungo le ferite causate dalla crisi del 2008. Proprio in seguito alla crisi, attualmente è operativa soltanto la prima fase del progetto Tanger Med, l'avveniristico porto vicino a Tangeri che il regno marocchino considera un fiore all'occhiello del paese. **Questa prima fase ha una capacità di 3 milioni di teu, suddivisa fra i primi due terminal diventati operativi, gestiti rispettivamente dalla stessa Apm e da Eurogate.** La seconda fase porterà lo scalo a 8,5 milioni di teu di capacità (3 milioni il terminal 3, che ha 1.600 metri di banchina, e 2,2 milioni il 4, che si allunga sul mare per 1.200 metri).

La ripartenza avviene dopo una stasi di otto anni. Nel 2008 Apm, assieme al gruppo Akwa, aveva vinto la gara per la concessione del terminal 3, che avrebbe dovuto diventare operativo nel 2012 e affiancare il primo già ottenuto e quello nel porto di Algeciras, dall'altra parte dello stretto di Gibilterra. Invece il crollo di Lehman Brothers ha rimescolato le carte della finanza e poi dell'economia internazionale. Nel 2009 Apm ha preso la clamorosa decisione di rivedere i suoi progetti sullo scalo africano e ha rinunciato alla gara vinta.

## - segue

---

Negli anni successivi le società terminalistiche si sono mosse con molta prudenza, ridimensionando gli investimenti. Recentemente però si registra un ritorno di interesse per il Mediterraneo occidentale. La Cina, molto attiva anche a est dove Cosco ha acquisito il Pireo e ha mandato un'offerta per il porto cipriota di Limassol, vuole investire in un nuovo grande porto in Algeria. **Apm ha acquisito la società terminalistica spagnola Grup Tcb con cui intende radicarsi anche nel porto di Valencia, proprio per porre un freno all'avanzata cinese in quest'area.** La compagnia ginevrina Msc sta portando avanti il rafforzamento del proprio terminal container di Las Palmas, alle Canarie, e ha confermato nei giorni scorsi il proprio interesse per la penisola iberica, concludendo l'acquisto dell'operatore ferroviario portoghese Cp Carga, con l'obiettivo di farlo diventare il principale vettore ferroviario merci di questa regione. Anche l'Autorità portuale di Algeciras si sta muovendo, portando avanti la fase B del terminal Isla Verde, che porterà la capacità dell'intero scalo dagli attuali 8 milioni fino a 15,2 milioni di teu.

A Tangeri, nel 2013 è stata assegnata la concessione del Terminal 4 alla società Marsa Maroc, che dovrebbe cominciare l'attività quest'anno. Sempre quest'anno è imminente l'aggiudicazione del terminal 3. **L'assegnazione a Apm(unico concorrente sarebbe Hanjin) cambierebbe gli equilibri del transhipment sullo Stretto.** Ad Algeciras, si stanno già cominciando a preoccupare. Il presidente Moron ha parlato dei progetti di Apm con un rappresentante dei lavoratori dello scalo.

## Torre Piloti inchiesta bis, più di due gli indagati

Nel mirino degli inquirenti la collocazione a filo d'acqua della struttura a Molo Gianò

**N**ON uno, ma due o forse più indagati. L'inchiesta bis sul crollo della Torre Piloti, quello stralcio riguardante la costruzione e il posizionamento della struttura, non vede indagato soltanto Bruno Ballerini, l'ingegnere progettista, ma anche un suo collega. E stando a quanto fa intuire il procuratore capo (facente funzioni) Francesco Cozzi, nel fascicolo potrebbero esserci altri soggetti. Anche se non fa il nome del secondo indagato e si limita a dire che "le nuove iscrizioni sono consequen-

za delle nuove perizie", effettuate negli ultimi tempi.

I sospetti del pm Walter Cotugno, titolare dell'inchiesta riguardante la morte di 9 marittimi avvenuta il 7 maggio del 2013 ad opera della nave Jolly Nero del gruppo Messina, si basano sia sulla collocazione della struttura che sulla qualità della progettazione e l'utilizzo dei materiali.

Ballerini, oggi di 78 anni, fu capo dell'ufficio tecnico dell'allora Ente Porto di Genova, fino al 1984. Da libero professionista, negli anni '90 ricevette l'incarico di "strutturista" dalla società che costruì la torre, cioè il compito di effettuare i calcoli per la struttura di cemento armato.

L'indagine bis deve approfondire diversi aspetti: la qualità

della struttura e della progettazione, la fase di collaudo, gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione. Quest'ultimo un settore che rientra quasi interamente tra i compiti della Capitaneria di Porto. Proprio per evitare un possibile conflitto di interessi, visto che proprio la Guardia Costiera ha svolto le indagini che hanno portato al processo i primi imputati, il pm Cotugno ha affidato questo filone alla polizia giudiziaria (aliquota Polizia di Stato).

Inoltre, la Procura della Repubblica ha affiancato in veste di consulenti all'ammiraglio Claudio Boccalatte due "civili", il professor Giovanni Resio, docente all'università di Genova e il collega spagnolo Carlos Sanchezidrian.

Ballerini (difeso dall'avvocato Carlo Biondi) dovrà chiarire anche il contenuto di alcune dichiarazioni rilasciate al "Sole 24 Ore". Dopo la tragedia, sulla collocazione della torre, disse: «Un luogo totalmente sbagliato... Quando mi dissero che sarebbe sorta in quel punto, non ci volevo credere; ma com'è possibile, mi chiedevo?». Lo ripeté da quasi tre anni l'avvocato Goffredo D'Antona e il suo consulente Leopoldo Franco, incaricati da Adele Chiello (la madre di Giuseppe Tusa, militare della Capitaneria, una delle nove vittime). E la caparbia di della "mamma coraggio" avrebbe spinto il gip Alessia Solombrino a respingere la richiesta di archiviazione avanzata dalla Procura.

(g. fil.)

IMMAGINE ASSOCIATI



### TORRE PILOTI

La torre prima del crollo del 2013 quando venne urtata dalla nave Jolly Nero



## «No alle demolizioni nell’Arsenale di Spezia»

La Spezia - Secondo Graziana Gianfranchi, presidente della Confesercenti spezzina, «le demolizioni navali all’Arsenale sono un errore. Il turismo - spiega Gianfranchi - è senza dubbio l’asset principale per lo sviluppo della città»

**La Spezia - Secondo Graziana Gianfranchi**, presidente della Confesercenti spezzina, «le demolizioni navali all’Arsenale sono un errore. Il turismo - spiega Gianfranchi - è senza dubbio l’asset principale per lo sviluppo della città. Le demolizioni sono attività altamente inquinanti - spiega la numero uno di Confesercenti alla Nazione - tanto più se seguite a poche centinaia di metri dal centro città».



## Porti: Ravenna, ancora segno più per la movimentazione delle merci

Per il terzo anno consecutivo. Sesto risultato di sempre  
25 gennaio, 20:39

(ANSA) - RAVENNA, 25 GEN - Per il Porto di Ravenna anche il 2015, dopo il 2013 e 2014, si chiude con un segno positivo (+1.14% sul 2014), con una movimentazione pari a 24.738.989 tonnellate. Lo annuncia una nota dell'Autorità portuale della città romagnola.

Gli sbarchi - si specifica - hanno avuto una crescita, rispetto al 2014, del 3,2% a 21.062.433 tonnellate, mentre gli imbarchi ammontano a 3.676.556 tonnellate (-9%) in linea con il trend sia italiano sia regionale sull'export. In termini di traffico complessivo è il sesto risultato nella storia del Porto ed il migliore dalla crisi del 2009. Il dato è ancora più significativo se si considera quanto detto dalla Banca d'Italia sull'economia regionale, cresciuta meno del previsto, come prova il calo delle merci (-4%) che si è registrato all'Aeroporto di Bologna a fronte di un boom di passeggeri. Si è registrato il nuovo record storico per il traffico container con 244.813 TEUs, 22.265 in più del 2014 (+10%), superando il record precedente del 2013 di circa 226.000 TEUs. La crescita si è registrata sia al Terminal TCR che a quello Setramar, dove evidentemente il management è riuscito a trovare il modo di superare il problema dei fondali. Il 2015 è stato trainato dai metallurgici, passati da 5,4 a 6,2 milioni di tonnellate +14.4%: i dati mostrano che si tratta soprattutto di coils provenienti per quasi metà da Cina, Italia (Taranto), Iran e Russia. Molto positivo anche il dato dei materiali da costruzione, con 4,6 milioni di tonnellate movimentate (+9,6%), ed in particolare delle materie prime per le ceramiche, passate da 3,4 a 3,9 milioni di tonnellate con un incremento del 13,6%.

Il comparto agroalimentare (derrate alimentari solide e prodotti agricoli) ha registrato 3,9 milioni di tonnellate, 400 mila tonnellate in meno (-9,2%). Tra le rinfuse liquide spicca ancora una volta il calo dei prodotti petroliferi (- 4,0%) e dei prodotti alimentari liquidi (- 8,6%), soprattutto olii e melassa.

Il numero dei trailer è stato pari a 70.109 unità (-7,8%), comunque superiore alle previsioni 2015 di 65.000 pezzi. (ANSA).

## IN BREVE

**Merci/1** Piccola crescita per Ravenna Il porto di Ravenna ha chiuso il 2015 con un totale di 24,7 milioni di tonnellate di merci movimentate e una crescita del +1,1% rispetto all'anno precedente.

L'incremento è stato generato dal progressivo rialzo dei volumi trattati nel corso dell'anno: dopo un primo trimestre concluso con un calo del 5,2% è seguito un aumento del 2,1% nei due trimestri successivi e da +5,2% tra ottobre e dicembre. Il traffico container ha segnato un record con una movimentazione pari alla quota record di 244.813 teu (contenitori da 20 piedi), cioè +10%.

**merci/2** Movimenti in calo per Contship I terminal container marittimi del gruppo Contship Italia (che fa capo alla tedesca Eurogate) hanno movimentato un totale di 6,3 milioni di teu, con una leggera diminuzione rispetto al 2014 (6,6 milioni) dovuta principalmente, spiega una nota, agli aggiustamenti effettuati dalle compagnie di navigazione sui network che coinvolgono gli hub nel Mediterraneo.

Ciononostante, quattro dei cinque terminal italiani del gruppo hanno registrato un aumento dei volumi (Cagliari, La Spezia, Ravenna, Salerno). I servizi di intermodalità e logistica, prosegue la nota, «hanno fatto registrare un aumento dei volumi trasportati», al quale ha «contribuito Rail Hub Milano», che gestisce il terminal ferroviario di Melzo.

Non a caso, Stefano Bonaccini, a capo della Conferenza delle Regioni, ha già contattato Delrio per un incontro sulla questione.



# Ro/ro e bacini di carenaggio: due patate bollenti per l'

*Gallanti convoca i terminalisti, ma la lotta a banchina è già iniziata*

**- LIVORNO -** PARTITA la gara per la piattaforma Europa, avviata quella per la privatizzazione della Porto 2000, rimangono sul tappeto delle problematiche ancora aperte per il nostro scalo due temi non secondari: il riordino del comparto dei ro/ro, per il quale Gallanti e Di Marco - rispettivamente commissario [ ] e direttore dell'Autorità marittima - hanno convocato per domani i tre terminalisti più coinvolti; e la concessione del comparto bacini di carenaggio, bloccata dal mortale incidente di quest'estate al Mediterraneo. L'incontro convocato per tentare una armonizzazione del comparto ro/ro è forse una delle mosse più importanti tentate da Gallanti nel corso del suo mandato di commissario. Una mossa che forse ha un unico limite: quello di arrivare quando il tema si è incancrenito, con la lotta senza quartiere (e spesso a colpi di ribassi di tariffa, fino a vanificare o quasi i margini di ricavo) tra terminalisti. Non bisogna lasciarsi fuorviare dall'apparenza, secondo la

quale Livorno è il primo porto del Tirreno per traffici ro/ro; né dall'altra apparenza, secondo la quale l'unica vittima ad oggi è stata la Seatrag, «fagocitata» di fatto dalla Sintermar. Sono apparenze che hanno alle spalle una realtà molto più complessa: quella di un porto che le Autostrade del mare appetiscono per la sua posizione geografica e anche per una consolidata tradizione, ma che non è in grado di rispondere alla crescente domanda dei traghetti ro/ro perché non ha spazi. O meglio: avrebbe anche spazi, ma non è in grado di utilizzarli tutti.

[ ] - ma non solo essa - sa bene che esistono banchine potenzialmente adatte ai ro/ro, che però non possono essere utilizzate per vari motivi, primo dei quali i ritardi nei lavori di riassetto. E' il caso della calata Bengasi, un vero e proprio tormentone nella storia della ricostruzione del porto. Sono dieci anni che si tenta di togliere l'antico zoccolo duro che limita il pescaggio a 8 metri, ma per anni non ci si è riusciti.

**LA BENGASI** potrebbe final-

mente tornare ai ro/ro entro quest'estate potendo poi spostare il povero bacino Salvadori nella darsenetta di fianco al suo cantiere, anch'essa in fase finalmente di dragaggio. Ma per il bacino, si è verificato un pericolo: che nell'area dove è destinato si cerchi di ricavare un altro attracco (di punta?) per ro/ro, che impedirebbe di fatto di movimentare per il bacino navicelle compatibili con la sua portata massima. Ed è un effetto collaterale che non andrà trascurato: dando ai Salvadori le risposte che stanno chiedendo. Altro giro, altro problema: l'ultimo modulo della sponda est della Darsena Toscana. Non se ne parla, perché regna l'imbarazzo: con un ritardo iniziale, la banchina è stata ricostruita ed è pronta da mesi. Solo che non c'è fondale perché ci si è dimenticati il dragaggio. In più la banchina ha un cordolo incompatibile con il traffico ro/ro. E non si è ancora capito bene se in quella banchina andrà davvero il Terminal calata Orlando dei rinfusi, se sarà confermata la fantomatica Masol degli oli vegetali, oppure... Oppure?

A.F.

### SPONDA EST DARSENA EUROPA

LA BANCHINA È STATA RICOSTRUITA MA CON GRANDE RITARDO INIZIALE. È PRONTA DA MESI MA NON C'È IL FONDALE ADATTO PERCHÉ NON È STATO FATTO IL DRAGAGGIO...



**LO SCALO** Il presidente

ha riunito tre terminalisti

### CALATA BENGASI

Da 10 anni si tenta di togliere lo zoccolo che limita il fondale a 8 metri

**LO SCONTRO** L'ONOREVOLE: «SE I LAVORATORI CHIAMANO, IO CI SONO»

# E la Velo risponde per le rime a Nogarin

**IL BOTTA** e risposta su Facebook – pubblicato ieri da La Nazione – tra il sindaco Filippo Nogarin e l'onorevole sottosegretario Silvia Velo (*nella foto*) continua a suscitare polemica. Il grillino ha attaccato la Velo sempre più presente a Livorno nella battaglia su Aamps: «La Velo intende piazzare Guerrieri [redacted] di Livorno, Ci mostri il curriculum...». E ieri l'onorevole ha subito risposto sul suo profilo, incassando molti «mi piace» da iscritti e simpatizzanti Pd. «Il Sindaco Nogarin – scrive il sottosegretario all'ambiente – si rassegni: venerdì ero a Livorno solo ed esclusivamente per ascoltare i lavoratori di [redacted] #Aamps» le azien-

de dell'indotto». Nel mirino infatti è finito l'incontro organizzato dal Pd – al quale ha partecipato anche il consigliere ex grillino Marco Valiani – con i lavoratori di Aamps.

«SE NE FACCIA una ragione – continua il post della Velo – perché ogni volta che un lavoratore chiederà di essere ascoltato, io sarò presente. Piuttosto vorrei ricordare al Sindaco, neo smemorato di Collegno, che se fosse stato per lui oggi non avremmo il PRG portuale e non avremmo l'accordo di programma per lo sviluppo della Darsena Europa, con [redacted] #Livorno [redacted] relegata nella serie B della portualità italiana. Quanto alle no-

mine per [redacted] ricordo a Nogarin che sono competenza del Ministro delle Infrastrutture. Ma stia comunque sereno il Sindaco, perché provvederò a segnalare al Ministro Delrio di rapportarsi con l'avvocato Luca Lanzalone, così come è avvenuto venerdì scorso in Aamps, e non con lui».



## Non più solo crociere la sfida di Civitavecchia del porto industriale

### Lo scalo è la base dell'export Fca in America e ora nuovi accordi con Ford e Hyundai

STEFANO CARLI

Solo a passarci attraverso non ci si rende conto perché girano attorno a una collina. Sono serviti i droni e le loro foto aeree (più recenti anche di Google Earth). Solo allora si riesce a vedere che i grandi piazzali stipati di auto di Fca, Jeep Renegade o Fiat 500X, in attesa di essere imbarcate verso gli Stati Uniti a bordo delle navi della Grimaldi sono una superficie che a occhio è grande ormai quanto lo stesso centro abitato di Civitavecchia. Sono 5 distinte strutture per un totale di 1,25 milioni di metri quadrati, in grado di ospitare 500 mila autovetture. Ma, come ribadisce il commissario dell'Autorità dei Porti di Roma Pasquale Monti, l'avanzata dei parcheggi non è ancora finita. L'Autorità è infatti in trattative avanzate per occupare nuove e ulteriori aree (tutte demaniali) per realizzare tre nuovi piazzali. È l'ennesima conferma della scommessa vinta da Civitavecchia, che ha siglato l'accordo con il ceo di Fca Sergio Marchionne a fine 2014, quindi quando la decisa ripartenza del mercato mondiale dell'auto era ancora di là da venire, o ha concluso l'accordo con Grimaldi per le nuove linee dirette con il nord America giusto un anno fa.

È la pietra miliare della definitiva trasformazione del porto di Civitavecchia da scalo eminentemente passeggeri (traghetti e crociere) a scalo merci. Non è un caso che già il solo indotto auto ha fatto in pochi mesi della Cdp, la società di logistica che si occupa della movimentazione delle auto, la maggiore azienda dell'infrastruttura marittima, con 250 assunti negli ultimi mesi. Basta pensare che le auto sono scaricate dai treni bisarca (c'è un fascio di 11 binari in grado di accogliere convogli merci lunghi fino a 860 metri proprio alle spalle della banchina 27, dove attraccano le navi Grimaldi) vanno nei piazzali e da lì si imbarcano imbarcate nelle pance dei grandi car carrier oceanici, giocate una a una

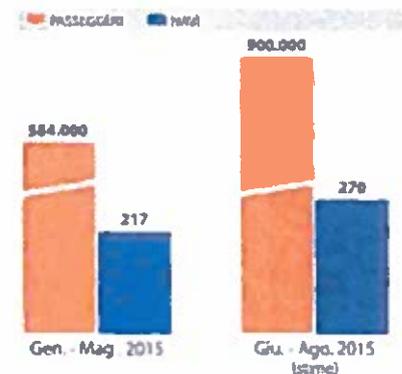
da una squadra di 300 persone al giorno divise in tre turni. E il lavoro è organizzato in modo serrato, tanto che c'è una navetta che accoglie gli autisti in banchina, dopo che hanno parcheggiato ogni veicolo in stiva, e li riaccompagna in gruppo al piazzale di prelievo.

Ma la riuscita della scommessa è anche nei numeri: l'operazione è stata pensata per arrivare a break even con 80 mila vetture trasportate, si è toccata quota 110 mila. Ma non c'è solo Fca. Da Civitavecchia nel 2015 sono partite 201 mila auto (+258%). E questo con il solo export. Ora la novità è che la struttura può iniziare ad ospitare anche le auto in ingresso in Italia e per il mercato italiano. E in tal senso sono già in via di definizione accordi con Renault, Hyundai e Ford, oltre che con la stessa Fca che farà arrivare a Civitavecchia anche la produzione serba delle 500 Fiat per il mercato italiano. A tutto questo si aggiunge ora il progetto terminal container, con il maxi investimento da 508 milioni per il nuovo terminal container che lancerà definitivamente lo scalo nel settore, con una previsione di traffico minimo di 100 mila "pezzi" l'anno (ma con la speranza di valori più che doppio) cambierà radicalmente le prospettive dello scalo. Anche se la riforma dei porti varata la scorsa settimana dal governo non ha riconosciuto ai Porti di Roma di estendersi fino al porto abruzzese di Ortona, in potenzialità della nuova piattaforma restano intatte. Il grosso dei volumi verrà intercettando quote - si spera - crescenti dei rifornimenti merci del grande mercato al consumo di Roma, che oggi arrivano nella capitale via gomma dai porti olandesi. La parte più difficile di questa scommessa è far decollare la zona franca: convincere imprese a portare attorno al terminal lavorazioni di finitura e smistamento di merci che arrivano via container per poi prendere di nuovo il mare per altre destinazioni europee. Il vantaggio è nel fatto che la lavorazione franco dogana può essere fatta a costi più competitivi. È un progetto su cui punta molto anche la Unindustria Lazio che tra

qualche settimana presenterà i risultati di uno studio commissionato a Kpmg che stimerà il valore economico che le diverse imprese dei vari settori interessati potranno ricavare da un insediamento nella zona franca.

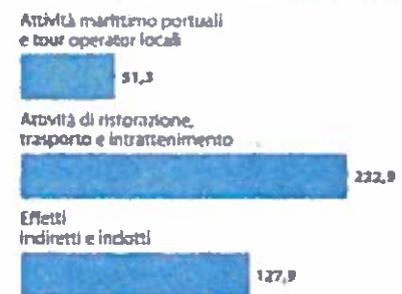
#### Il porto di Civitavecchia

##### TRANSITO PASSEGGERI



##### IL FATTURATO

IN MILIONI DI EURO



- segue



PRATICA  
Migliore di ieri:  
in attesa di  
nuove norme sul  
gestire il Porto  
di Civitavecchia



**COMMISSARIO**  
Pasqualino  
Monti,  
commissario  
del Porto  
di Civitavecchia

## Campania: Metrò mare collegherà città centro-nord a Cilento

Rete treni-aliscafi per mobilità integrata

25 gennaio, 18:58



(ANSA) - NAPOLI, 25 GEN - In treno dalle grandi città a Napoli e poi in aliscafo verso la costa del Cilento. Così la Regione Campania rilancia il "metrò del mare" attraverso il progetto Cilento Blu Club, finanziato con risorse regionali e fondi provenienti dal Mibact. Parte, si legge in una nota, un sistema integrato di trasporto con la mobilità su ferro, per collegare le città del Centro-Nord Italia (Milano, Bologna, Firenze, Roma) con il Cilento, e con la mobilità via mare, mettendo in relazione la fascia costiera cilentana con le città di Napoli e Salerno, la Costa Amalfitana e l'Isola di Capri. L'Ente Provinciale del Turismo di Salerno, soggetto attuatore del progetto su designazione della Regione Campania, ha avviato le procedure amministrative per l'affidamento dei servizi. A tal proposito sono state chieste le manifestazioni di interesse al Gruppo Ferrovie dello Stato e alla Società Italo NTV per il prolungamento dei treni ad alta velocità da Salerno a Sapri.

Già pronto il cronoprogramma. Agli inizi di febbraio sarà indetta la gara per individuare la compagnia di navigazione che dovrà effettuare i collegamenti marittimi. Nei mesi di aprile e maggio saranno realizzate le azioni di comunicazione nelle città di Milano, Bologna, Firenze e Roma.

Dal punto di vista strutturale, il progetto si articola su due linee principali: la mobilità su ferro che potrebbe portare al prolungamento di treni ad Alta Velocità fino a Sapri e al potenziamento dei treni regionali sulla tratta Salerno - Sapri; la mobilità alternativa via mare che prevede l'implementazione dei collegamenti marittimi mettendo in relazione la fascia costiera cilentana con le città di Napoli e Salerno, la Costa Amalfitana e l'Isola di Capri.

L'obiettivo finale - conclude la nota della Regione - è quello di incrementare i flussi turistici provenienti dal Centro-Nord Italia rendendo più agevole i trasferimenti sia su ferro che via mare e nel contempo rendere più competitiva l'offerta turistica degli operatori della filiera ricettiva su scala nazionale. Nell'ambito delle azioni promozionali riguardanti la mobilità via mare, sono state individuate, a conclusione degli incontri con i Sindaci dei Comuni interessati al progetto, tre linee marittime, attive dal 1° luglio al 31 agosto 2016, utilizzando le risorse previste per questo intervento pari a 800.000,00 euro.

## - segue

---

Le linee previste saranno: Linea 1, Salerno - Costa del Cilento (collegamenti andata e ritorno da Salerno per Agropoli, San Marco, Acciaroli, Casal Velino, Pisciotta, Palinuro Camerota; linea attiva il sabato e la domenica); linea 2, Cilento-Costa d'Amalfi (Collegamenti A/R da Salerno per Agropoli, San Marco, Amalfi, Positano, (coincidenza per Capri); linea attiva dal lunedì al venerdì); linea 3/A, Cilento (Sapri- Capri - Napoli), con collegamenti A/R da Sapri per Camerota, Pisciotta, Casal Velino, Capri e Napoli; linea attiva il martedì, mercoledì e giovedì; Linea 3/B, Cilento (Sapri - Capri - Napoli) con collegamenti A/R da Sapri per Palinuro, Acciaroli, San Marco, Capri e Napoli; collegamenti attivi il lunedì e venerdì. (ANSA).

Il patto fra le varie istituzioni coinvolte non ha chiarito alcune contraddizioni ancora evidenti

## Zona Falcata, prima del rilancio occorre superare molti ostacoli

Stando a quanto riferito dalla Regione, sono 30 i milioni di euro disponibili

MESSINA - La regia è dell' Università, ma chissà se gli attori saranno all' altezza delle tante aspettative che la città ha riposto, ormai tempo, nella riqualificazione della Zona Falcata e della Real Cittadella. Si vedranno nelle prossime settimane i primi effetti dell' azione programmatica presentata nei giorni scorsi nell' aula magna dell' Ateneo e che vede coinvolte tutte le istituzioni che hanno un ruolo nel recupero di uno dei posti forse più belli al mondo, ma che neppure i messinesi conoscono.

A prendere impegni precisi, oltre al presidente della Regione Rosario Crocetta, che ha parlato di 30 mln di euro disponibili, gli assessori regionali ai Beni culturali, Carlo Vermiglio, al Territorio e all' Ambiente, Maurizio Croce, all' Energia e ai Servizi di Pubblica utilità, Vania Contrafatto. "Abbiamo raccolto l' invito delle istituzioni - ha sottolineato il rettore Pietro Navarra - che hanno chiesto all' Ateneo di rendersi promotore di un' azione di 'pungolo' che spingesse in direzione di una progettualità congiunta dedicata alla Zona Falcata. La cabina di regia che assume l' Ateneo ha il solo obiettivo di promuovere la crescita della città nell' interesse del territorio in cui il nostro ente opera".

Con gli impegni assunti dai rappresentanti delle varie istituzioni è stato stilato una sorta di "Patto per la Falce", che dovrà avere un seguito con un cro noprogramma degli interventi preciso.

Ma sullo sfondo della vicenda ci sono una serie di contraddizioni nati dalla mancanza di sinergia tra Enti che finora ha portato ognuno a lavorare sulle proprie prerogative invece che su una comune visione d' insieme. Nodo centrale resta il Piano regolatore del porto, non ancora approvato dopo nove anni di trafale burocratiche, impantanato con la Valutazione ambientale strategica, e il contenzioso del Comune con l' **Autorità portuale** sulla titolarità di alcune porzioni di territorio all' interno della Falce e in mezzo ci sono le boni fiche promesse e mai avviate.

Emblematica la vicenda dell' inceneritore e dell' ex degassifica Smeb, i due ecomostri le cui demolizioni periodicamente annunciate non hanno mai visto un epilogo. L' appalto per la demolizione dell'

**Zona Falcata, prima del rilancio occorre superare molti ostacoli**  
Stando a quanto riferito dalla Regione, sono 30 i milioni di euro disponibili

**Pulizia e fruizione delle spiagge**  
Passi: gli interventi, che toccano i programmi Anas, Mares e Mares

**Falce decelerare il tuo business**

## - segue

---

Molti politici locali hanno attaccato il governo, Crocetta ha addirittura espresso preoccupazioni per l'eventualità che le infiltrazioni della 'ndrangheta possano estendersi fino a Messina.

Clima diverso ad Augusta, sede dell' Autorità portuale che comprenderà anche Catania, e che, secondo quanto riportato da Vincenzo Vinciullo, presidente commissione Bilancio e programmazione dell' Ars, avrebbe ottenuto anche un rifinanziamento da 67 milioni di euro per una serie di "opere infrastrutturali all' interno del porto commerciale". Augusta, anche a fronte della recente crisi dei prodotti petroliferi e della raffinazione isolana (25,3 milioni di rinfuse liquide nel 2013), resta comunque uno dei principali scali nazionali.

Catania gestisce un traffico minore, ma è in crescita. Tra il 2013 e il 2014 il traffico totale di merci è passato da 5,8 a 6,7 milioni di tonnellate. Anche Palermo riprende una tendenza positiva, avendo ottenuto dal 2013 al 2015 un passaggio da 6,5 a 6,8 milioni di tonnellate che superano i 7 milioni considerando anche Termini Imerese.

Superata anche una contrazione registrata nel 2014 quando si erano registrate 6,2 milioni di tonnellate.

politica

## Accordo per la zona Falcata. La Regione convoca tutti martedì pomeriggio

Si era detto martedì o mercoledì, poi Crocetta aveva chiesto di rinviare tutto a giovedì. Alla fine si è riusciti ad organizzare gli impegni e a fare più in fretta possibile. L'assessore Maurizio Croce non vuole perdere tempo ed ha convocato tutti per domani pomeriggio, alle 16.30, nella sala della Presidenza di Palazzo d' Orleans. L'obiettivo è la stipula di un accordo di programma per la Zona Falcata, propedeutico all' approvazione del Piano regolatore **portuale**. La notizia arriva dal deputato regionale Beppe Picciolo, che evidenzia il fondamentale ruolo avuto dall' Università nello sciogliere le tante riserve e la buona volontà messa in campo da chi ama la città: "Sarà un accordo di svolta per la città - dice -, che ci auguriamo possa ricominciare a sognare. Non possiamo più permetterci pause di riflessione. Massima fiducia quindi con l' impegno di esporre al pubblico ludibrio coloro che in futuro tenteranno di opporsi alla ricostruzione ambientale ed economica della nostra amata Messina".

The screenshot shows the website **tempostretto** with a navigation bar at the top right containing "LOGIN/REGISTRATI" and a date "11.8. Martedì". The main headline reads "Accordo per la zona Falcata. La Regione convoca tutti martedì pomeriggio". Below the headline is a sub-headline "GIORNATA DECISIVA" and a small image of a coastal landscape. To the right of the article is a vertical advertisement for "L'ORSO" flour, featuring the text "NUOVE FARINE" and "PER PIZZE E BRUSCHETTE". At the bottom right of the page, there is a "HIGHLIGHTS" section.

Oggi a Palazzo d' Orleans vertice di Regione, Comune, Authority e Università

## L' Accordo per la Falce è pronto

I punti chiave: valorizzazione di ambiente e cultura, sblocco del Prg del porto

Alessandro Tumino "L' Accordo per la Falce" è quasi pronto per la firma. Dopo il sopralluogo istituzionale congiunto nella Real Cittadella e tra i tesori sprecati di San Raineri e dopo la pace "scoppiata", negli intenti, tra il Comune e l' **Autorità portuale**, la Giunta Crocetta imprime un' ulteriore accelerazione al percorso e lo fa con l' assessore regionale al Territorio e Ambiente, Maurizio Croce.

Questi ha convocato per oggi pomeriggio alle 16.30, a Palazzo d' Orleans, tutti i soggetti istituzionali interessati alla stipula dell' Accordo di programma, vincolante per porre fine ai folli contenziosi storici ma anche propedeutico all' approvazione del Piano regolatore del porto di Messina (oggi in vigore quello del 1955) ed all' avvio di una nuova stagione: prima le bonifiche e le demolizioni degli eco mostri, poi la riqualificazione e rinascita socio-economica da costruire insieme. Responsabilmente e costruttivamente, senza ombre di speculazioni di qualunque tipo.

Al tavolo con il governatore Rosario Crocetta, e con gli assessori Maurizio Croce, Carlo Vermiglio, titolare delle deleghe ai Beni culturali e all' Identità siciliana, e Vania Contraffatto, delegata all' Energia e ai Servizi di pubblica utilità, siederanno dunque il

sindaco Renato Accorinti con gli assessori comunali competenti Sergio De Cola (Urbanistica) e Sebastiano Pino (Waterfront), i vertici dell' **Autorità portuale**, il presidente Antonino De Simone ed il segretario Francesco Di Sarcina nonché il rettore dell' Università di Messina, Pietro Navarra.

Punto chiave dell' accordo, una cui bozza è stata già approntata ma che potrebbe essere in tegrata in modo significativo, è quello di attivare un coordinamento istituzionale tra Regione, Authority, Comune ed Università, finalizzato a far ripartire l' iter, congelato da oltre 6 anni, per dotare Messina del Prp, ed al contempo d' attivare un tavolo tecnico, con un ruolo di coordinamento affidato all' Università, per programmare e finanziare il recupero e la valorizzazione degli straordinari tesori culturali ed ambientali della Falce. Tanto per esser chiari quei beni immensi come la Real Cittadella di Carlos Von Grunembergh e la Torre Lanterna di Giovanangelo Montorsoli che la più insensata delle politiche siciliane e messinesi, dagli anni 70-80, sfregiò e accerchiò con una degassifica, un inceneritore, enormi cisterne e bunker, invece di farli godere come i tesori del porto antico.

Amnesso, com' è logico, che tutti concorderanno sul binomio Cultura -Ambiente, l' altro punto chiave

dell'«Accordo per la Falce» è quello relativo allo sblocco delle procedure del Prg.

Per l' Amministrazione Accorinti, essenziale sarà una drastica riduzione della cubatura prevista per il versante esterno della Falce, capacità costruttiva che era stata dimensionata al massimo intorno ai 60.000 metri cubi, in chiave di riconversione dell' esistente. Ciò è senz' altro possibile, senza azzerare l' iter già abbastanza avanzato. Il dimensionamento delle costruzioni può essere dettagliato liberamente, e quindi al ribasso, con un patto vincolante delle Istituzioni.3.



# Interporto, la Filt sollecita un tavolo di confronto

*Il sindacato preoccupato per gli effetti di un'eventuale revoca della concessione da parte del Comune*



CIVITAVECCHIA - "Attivare al più presto un tavolo di confronto con le istituzioni e le parti sociali ed imprenditoriali per programmare al meglio lo sviluppo di un sito ormai indispensabile per la crescita del porto e della città". A chiederlo a gran voce il segretario generale della Filt Cgil Alessandro Borgioni, alla luce dei problemi che si starebbero registrando all'interno dell'interporto.

Il sindacato esprime preoccupazione per gli effetti di un'eventuale revoca della concessione ad Icpl da parte del Comune, come suggerito invece qualche giorno fa dall'Ugl. "Cosa accadrebbe con una revoca - si chiede Borgioni - al personale impiegato? Cosa accadrebbe alle poche attività tutt'ora svolte? Quanto tempo durerebbe la gara necessaria a far subentrare un nuovo imprenditore? Quali garanzie avrebbero i lavoratori "tutti" di avere un posto di lavoro anche in futuro con o senza revoca? L'occupazione - ha aggiunto il segretario della Filt Cgil - si crea e si mantiene se c'è il lavoro oggi è questo il vero quesito che tutti ci dovremmo porre, un'attività che dovrebbe essere un volano di sviluppo per l'intera area è in realtà un elemento di polemiche e ripicche e niente più, come ci possiamo adoperare perché il lavoro arrivi, quali sono le cause della sua assenza? Le parti sociali non hanno mai visionato piani industriali né tantomeno hanno mai discusso sulle ragioni che impediscono lo sviluppo dell'area".

Secondo Borgioni è quindi arrivato il momento, nonostante il ritardo, di scendere in campo per l'Interporto, "una grande area a ridosso del porto - ha aggiunto - da sempre sottoutilizzata nonostante le indiscusse potenzialità logistiche che porta in dote".

# In piena crisi Schengen, l' Hotspot di Trapani aumenta la sua capienza

26/01/2016 07:07:00 In piena crisi Schengen, l' Hotspot di Trapani aumenta la sua capienza. La notizia è di qualche giorno fa e ad annunciarla è stato lo stesso prefetto Leopoldo Falco, presente domenica durante lo sbarco di 723 migranti, giunti a Trapani a bordo della Siem Pilot del dispositivo Triton. Nell' immediato per 400 di loro è stato disposto il trasferimento all' Hotspot, mentre la restante parte sono stati smistati nelle altre regioni di Italia. «In pochi giorni abbiamo portato la capienza dell' Hotspot di Trapani da 200 a 400 posti. Siamo nelle condizioni di lavorare con il personale Frontex, Easo ed Eurojust per snellire le procedure in due, tre giorni. Abbiamo fatto un piccolo miracolo, ma adesso c' è bisogno di uno sforzo comune, due o tre strutture non possono farsi carico dell' arrivo di migliaia di persone». Al momento, all' interno dell' Hotspot di Milo, sono trattenuti 13 migranti di nazionalità marocchina - ai quali, in attesa di essere rimpatriati, è stata dedicata una sezione apposita - ed è recente l' episodio di 120 migranti respinti, poi riaccolti nell' Hotspot ed assegnati alle strutture d' accoglienza. «Siamo intervenuti rapidamente - prosegue

Falco - il problema è stato sul porto di Palermo e c' è stato un difetto di informazione ai migranti. Finora non era mai accaduta una cosa analoga. Prima dell' apertura degli Hotspot, di queste operazioni, se ne occupava la Questura di Trapani. Adesso è lavoro dell' Easo, per quanto riguarda i migranti siriani, e dell' Unhcr per tutti gli altri». In settimana poi si era scritto dell' apertura di un Hub. «Con i grandi numeri rischiamo di andare in difficoltà - continua il prefetto Falco - ed è per questo che con il Ministero si sta cercando di individuare una soluzione per realizzare un Hub nel quale, coloro i quali hanno diritto alla protezione internazionale, possono sostare per 3-4 settimane prima di essere trasferiti nei centri. L' Hub dovrebbe avere sui 150 posti e potrebbe essere pure uno degli attuali Cas. Questa soluzione ci permetterebbe di evitare l' affanno degli autobus e degli spostamenti decisi in pochi minuti». Una scelta che, nei piani dell' Unione Europea, dovrebbe prevedere l' avvio del piano di relocation. Si tratta della ricollocazione - nei restanti paesi d' Europa - dei migranti che arriveranno nei prossimi mesi. Infine c' è la questione accoglienza, che la scorsa settimana ha visto la pubblicazione del nuovo bando di gara per la gestione dei centri. «Il bando era necessario per adeguarsi alle indicazioni dell' Anticorruzione di Cantone - prosegue Falco - e spero che possa essere utile per colmare alcune lacune. Sarà un bando imponente, è composto da 19 pagine, ci sono decine di allegati. La commissione si baserà su più criteri, abbiamo inserito il monte ore e abbiamo tolto l' assegnazione al minimo ribasso». Una sfida al business delle coop. Marco Bova.



## Traghetti, nuova nave per la tratta Porto Empedocle-Lampedusa

AGRIGENTO. Oltre un migliaio di persone ha applaudito la seconda nave della tratta Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa ieri sul piazzale del porto dopo l'arrivo di Nave Lampedusa della compagnia Traghetti delle Isole. All'apertura del portellone si è presentato sulla banchina l'armatore Franco Fontana. A riceverlo anche il sindaco Giusi Nicolini. I due hanno «aperto» la nave alla gente. Lampedusa è stata benedetta dal viceparroco dell'isola e, a loro modo, dalla cittadinanza che adesso vede risolvere decenni di difficoltà con i trasporti marittimi. «Una grande conquista - ha detto Nicolini - da cui ripartire anche con quel turismo via mare al quale avevamo purtroppo quasi rinunciato».

The screenshot shows a news article on the website giornaledisicilia.it. The main headline is "Traghetti, nuova nave per la tratta Porto Empedocle-Lampedusa". Below the headline is a photograph of a ferry boat docked at a pier. To the right of the photo is a small map of Sicily with a red pin indicating the location of Lampedusa. The article text is partially visible and discusses the arrival of the "Nave Lampedusa" and the significance for the island's maritime transport. The article is dated 26/1/2016. At the bottom of the screenshot, there is a comment section with the text "Commenta per primo l'articolo".

**Le opportunità.** Per l'export tre miliardi di dollari in più

## L'Italia riparte da energia e infrastrutture

di **Alberto Negri**

**L**e previsioni sono brillanti: liberato dalle sanzioni l'Iran potrebbe raddoppiare il suo Pil entro dieci anni, superando Turchia e Arabia Saudita. Il valore stimato del mercato iraniano sarà allora di 80 miliardi di dollari. Il presidente Hassan Rohani, in visita in Italia da ieri, ha lanciato la campagna per le parlamentari del 16 febbraio promettendo di far impennare la crescita fino all'8% ma per questo ambizioso obiettivo ha bisogno di investimenti stranieri per 30-50 miliardi di dollari l'anno e di un'impennata del prezzo dell'oro nero.

Quali sono le chance per l'Italia? Secondo la Sacre c'è la possibilità di aumentare l'export verso l'Iran di tre miliardi di dollari in tre-quattro anni. Prima delle sanzioni europee l'Italia era uno dei maggiori partner di Teheran ed esportava per oltre due miliardi di euro: le sanzioni sono costate circa 17 miliardi di mancate esportazioni a partire dal 2006, di cui oltre il 60% negli ultimi quattro anni. La composizione dell'export verso il Paese rimane stabile con la meccanica strumentale che resta il settore più rilevante, con un peso di circa il 58% nel 2014.

Ma rigagnolare le quote di mercato perse in Iran non sarà facile, considerando che concorrenti come Cina, India, Russia e Brasile hanno subito molti meno vincoli guadagnando posizioni importanti. Per recuperare il tempo perduto e consolidare la partnership, la Confindustria ha già organizzato con i ministri degli Esteri e dell'Economia diverse missioni a Teheran: una specifica, dedicata ai settori infrastrutture ed energetico, è già in programma per l'8-10 febbraio.

### Gas e petrolio

La riapertura con Teheran pro-

duce un vantaggio immediato sul settore petrolifero, dove l'Iran ha una presenza storica dai tempi di Mattei. È il comparto più colpito dalle sanzioni internazionali e quello che necessita maggiori investimenti. Dal 2011 oggi il petrolio esportato dall'Iran si è dimezzato (da 2,6 a 1,3 mln b/p). La riapertura degli scambi potrebbe ridare fiato alle finanze ma la sovrabbondanza di offerta dovuta alla guerra del petrolio scatenata dai sauditi non consente previsioni. Secondo il capo dell'Iri Claudio Descalzi l'Iran avrà bisogno di 150 miliardi di dollari di investimenti nei prossimi quattro-cinque anni e per attirare le grandi compagnie straniere sta modificando le condizioni dei contratti che saranno presentati in forma definitiva a Londra a fine febbraio. Il Paese comunque dovrà dotarsi subito di infrastrutture adeguate con l'apporto di nuova tecnologia.

Un discorso a parte è quello del gas: South Pars, che interessa anche il Qatar, è il giacimento più grande del mondo che, se messo a regime, potrebbe fornire il consumo annuale dell'Europa. Ma esportare il gas è più difficile del petrolio: servono pipeline e impianti di liquefazione. Sull'evoluzione del settore incidono le valutazioni economiche ma soprattutto la geopolitica.

### Automotive

Il secondo settore di opportunità, dopo quello petrolifero, è l'automotive. L'Iran era un mercato da 15 milioni di immatricolazioni di veicoli all'anno nel periodo pre sanzioni, ora ci si attende un ritorno sopra i 2 milioni di unità. L'Iran è il maggiore produttore di auto del Medio Oriente, come del resto di acciaio, comparto nel quale la Danesi costruì ancora molti anni fa l'impianto di Mobarakeh. La maggiore fabbrica è l'Iran Khodro che produceva camion in partnership con la Daim-

ler e auto con la Peugeot-Citroen. Anche la Renault ha già annunciato il suo ritorno su un mercato che fa gola anche a Volkswagen.

Bmw e Audi: le auto di lusso costituiscono poco più dell'1% delle vendite ma il 10% del valore complessivo del mercato. Anche l' Iveco è tempo a tempo presente nel settore dei trasporti industriali così come la New Holland per i trattori e le macchine agricole; se il gruppo Fiat avesse difficoltà a tornare direttamente sul mercato - le società Usa sono ancora sanzionabili - potrebbe farlo con l'export dalla Turchia.

### Trasporti

Anche i trasporti offrono buone prospettive. Le sanzioni, che vietavano di acquistare aerei occidentali fin dagli anni 70, hanno contribuito a creare una flotta antiquata e di scarsa qualità. L'Iran ha annunciato che una volta tolte le sanzioni comincerà il rinnovo della flotta con l'acquisto di 400 aerei, di cui oltre un centinaio sono Airbus ma anche la Boeing fa-

### L'AGENDA

Confindustria ha già organizzato diverse missioni a Teheran, la prima è programmata tra l'8 e il 10 febbraio

rà affari, perché anche le grandi compagnie americane non vogliono stare fuori dal mercato. Lo stesso discorso vale per i treni e le ferrovie. Numerosi costruttori inglesi e francesi sono alla porta per l'ampliamento e il rinnovo della rete ferroviaria iraniana.

### Immobiliare, infrastrutture e trasporti

La decisa crescita demografica (attualmente si contano 77 milioni di abitanti ma si prevede raggiungeranno i 100 milioni entro il 2050) innescerà una domanda abitativa sia di alloggi popolari che di lusso, oltre che di strutture commerciali, alberghiere e uffici. I centri in forte sviluppo sono numerosi, alla capitale Teheran si aggiungono città quali Isfahan, Shiraz, Mashad, Tabriz, Yazd e Hamadan. Ottime performance sono attese anche dal settore dei materiali da costruzione e dei macchinari per la lavorazione di

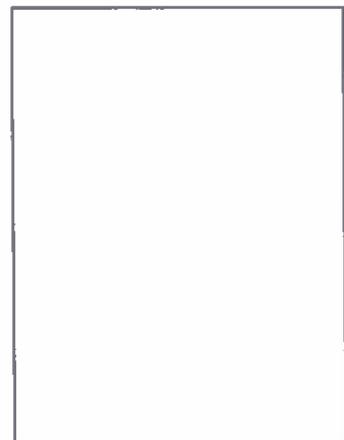
marmo e granito, materie prime di cui il Paese è molto ricca. Oltre alla richiesta di alloggi vi è anche una crescente sensibilità verso le nuove tendenze di design, soprattutto da parte delle élite iraniane. Si delineano buone opportunità per il settore del mobile, per gli articoli di illuminazione, gli accessori per il bagno e la cucina, i laminati in legno, i rivestimenti in vetro, le scale, gli infissi per porte e finestre, i materiali antisismici e le caldaie.

### Pro e contro del mercato

Tra i vantaggi una forza lavoro competitiva in termini di qualifiche e di costi, un livello medio di istruzione nel Paese elevato, le agevolazioni fiscali (il Paese ha 14 zone economiche speciali e 7 free trade zone), le potenzialità demografiche. L'Iran ha circa la metà della popolazione sotto i 30 anni e un Pil pro capite pari alla metà di quello italiano. Tra gli svantaggi il "business climate" che presenta ancora qualche limite nonostante i miglioramenti, in particolare per l'avvio delle attività produttive, le pratiche di registrazione, di proprietà e i permessi edilizi; poi la diffusa corruzione e l'eccessivo peso che lo Stato riveste nei diversi comparti produttivi, infine le elevate barriere doganali per proteggere la produzione locale dalla concorrenza.

Ma c'è anche un vantaggio più difficile da descrivere e quantificare che però qualunque uomo d'affari e viaggiatore italiano afferra al volo in pochi giorni: gli iraniani, pur essendo musulmani che devono osservare le leggi severe della repubblica islamica, ci somigliano molto, anche troppo. *Khodafiz* quindi, arrividerci in Iran.

di STEFANO MARIANI



## Da Ferrovie a Saipem, stretti con Teheran diciassette accordi commerciali miliardari

### L'INTERSCAMBIO

ROMA Obiettivo: 3 miliardi di euro. È l'ammontare di esportazioni verso l'Iran cui l'Italia punta di arrivare, nel giro di due anni, grazie all'eliminazione delle sanzioni statunitensi.

Una cifra importante che spiega perché la questione economica rivesta un ruolo chiave nella visita a Roma del presidente iraniano Hassan Rohani. L'occasione ha permesso a molte aziende italiane di siglare nuovi accordi commerciali con il paese. Senza contare che questa mattina Rohani prenderà parte al forum economico alla presenza, tra gli altri, del numero uno di Confindustria, Giorgio Napolitano.

Licia Mattioli, presidente del comitato tecnico per l'internazionalizzazione e gli investitori esteri di Confindustria, spiega che per le imprese la principale novità «è che il nostro paese sarà nuovamente in grado di esportare verso l'Iran, come accadeva prima del 2006. Puntiamo a 3 miliardi di esportazioni in due anni, rispetto al miliardo circa di oggi e ai 2 miliardi prima dell'introduzione delle sanzioni».

Come sottolinea Mattioli, tra i settori che più beneficeranno della ripresa degli scambi commerciali con Teheran c'è quello del petrolio e del gas (oil and gas), «perché, oltre alla tradizionale produzione di greggio, l'Iran necessita anche delle infrastrutture legate alla filiera, come tubi e valvole. Solo per l'oil and gas - aggiunge Mattioli - il paese prevede investimenti per 250 miliardi di dollari in un arco di sei anni».

### SETTORE PETROLIFERO

Non a caso, Eni, il gruppo petrolifero italiano controllato dal Tesoro attraverso la Cassa depositi e prestiti, non soltanto vanta una presenza massiccia nel paese che dovrebbe avvantaggiarla ma lo scorso dicembre ha raggiunto un accordo sul rimborso di vecchi crediti commerciali da 800 milioni di dollari nei confronti del gruppo statale iraniano Nioc.

A muoversi è stata anche Saipem, società dei servizi petroliferi controllata da Eni, che ieri ha annunciato la firma di due intese con National gas company e Persian

oil & gas company per circa 5 miliardi di dollari.

Ma quello petrolifero non è l'unico settore che beneficerà dell'eliminazione delle sanzioni. «Un ruolo importante - nota Mattioli - lo avrà anche il comparto immobiliare, in particolare le infrastrutture legate alle case. Il paese, infatti, prevede di costruire da zero 4 milioni di nuove unità abitative, senza contare gli edifici gravemente danneggiati negli ultimi anni ora da ristrutturare. Non va dimenticato - aggiunge Mattioli - il settore automobilistico, perché l'Iran punta a raggiungere una produzione di 2 milioni di veicoli, processo che coinvolgerà anche le filiere». Anche le Ferrovie dello Stato, stando all'intesa firmata ieri tra il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, e il suo omologo iraniano, Abbas Akhoundi, saranno coinvolte nel rilancio economico del paese, in particolare nello sviluppo della rete ferroviaria dell'Iran. C'è poi Sace, la società della Cdp che si occupa di credito all'esportazione, che ieri in serata ha firmato un accordo che prevede il rimborso del debito da 564 milioni, entro ottobre, da parte della Banca centrale dell'Iran.

Oltre alle aziende statali, si sono mosse anche quelle private. Il gruppo dell'acciaio quotato in Borsa Danelli ha annunciato accordi per circa 5,7 miliardi. Mentre Itinera, la società di costruzioni del gruppo Gavio, ha firmato intese per lo sviluppo di progetti infrastrutturali per 4 miliardi. La settimana scorsa, invece, il gruppo Pessina ha sottoscritto un'intesa per la costruzione e la gestione di cinque ospedali in Iran.

Carlotta Scozzari

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LICIA MATTIOLI (CONFINDUSTRIA):**  
«IN DUE ANNI L'EXPORT VERSO IL PAESE TOCCHERÀ QUOTA 3 MILIARDI DI EURO»

### Italia-Iran: gli affari



**7**  
miliardi di euro

il giro d'affari con l'Italia nel 2010



**SAIPEM**  
costruzione di un gasdotto di duemila chilometri

**4,5**

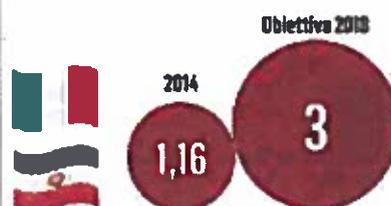
**ENI**  
recupero sull'acquisto del petrolio negli anni tra il 2001 e il 2009

**2,0**

**ALITALIA**  
Collegamenti aerei Roma-Teheran rafforzati

**PESSINA COSTRUZIONI**  
costruzione e gestione di cinque strutture ospedaliere

### ESPORTAZIONI DELL'ITALIA (miliardi/euro 2010)



### LE AZIENDE (valore in miliardi di euro)

**DANELLI**  
cooperazione nel ramo siderurgico settore medico e alimentare

**2,0**      **2,0**

**FERROVIE DELLO STATO**  
modernizzazione linee ferroviarie e costruzione linea ad alta velocità Teheran-Qom

**GAVIO**  
costruzione di infrastrutture nel settore dei trasporti e delle ferrovie

**4,0**

CONFINDUSTRIA



# Commercio estero extra Ue: a dicembre +0,9%, import -2,9%

Roma - L'avanzo commerciale è pari a 5,9 miliardi di euro, il livello più alto da gennaio 1993.

Roma - Bene il commercio estero con i paesi extra Ue a dicembre scorso. Rispetto a novembre, si registra un aumento dell'export (+0,9%) e una flessione dell'import (-2,9%). L'avanzo commerciale è pari a 5,9 miliardi di euro (il livello più alto da gennaio 1993). L'incremento congiunturale delle esportazioni risulta diffuso a quasi tutti i raggruppamenti di beni. **Energia (+8,9%), beni di consumo durevoli (+4,4%) e beni strumentali (+2,1%) sono in forte crescita.** Dal lato dell'import, gli acquisti di prodotti intermedi (-6,5%) e di energia (-4,1%) sono in marcata contrazione.