



Primo piano:

• Riforma dei porti

(Il Sole 24 Ore, La Repubblica, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, L'Informatore Navale, Il Nautilus, Ansa, La Nazione, Il Mattino, Italia Oggi, La provincia, Civonline, TempoStretto, Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud,)

Dai Porti:

Trieste:

"...Apertura 4° varco ferroviario..."

(Il Nautilus, L'Informatore Navale, Il Piccolo)

"...Gli USA puntano su Trieste..." (Il Mattino)

Venezia:

"...40mln di investimenti..." (Informazioni Marittime)

Marina di Carrara:

"...Banchina Fiorilli, via libera alla Porto spa..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...La scommessa per il rilancio è la Darsena da 800mln..." (Il Tirreno)

"...La protesta del Lucarelli terminal..." (Il Tirreno)

Piombino:

"...General Electric a Piombino..." (Il Tirreno, La Nazione)

"...Nuovo Pignone (Ge) vuole investire nel porto..."

(MF, Corriere Fiorentino)

Napoli:

"...Fondi Ue, Napoli riparte da 148mln..."

(Il Mattino, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime)

"...Rischio incendio in sala macchine nave turca fermata dalla Guardia Costiera..." (L'Informatore Navale, Informazioni Marittime)

Gioia Tauro:

"...Sindacati, raggiunto accordo porti su Gioia Tauro e Taranto..."

(Adnkronos, Il Secolo XIX, Informazioni Marittime)

Taranto:

"...Ilva, porto e Marta, Renzi a Taranto..." (La Repubblica Bari)

"...Riqualificazione degli ex dipendenti Tct..."

(La Gazzetta del mezzogiorno, Nuovo Quotidiano di Puglia, La Gazzetta di Taranto)



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Il decreto Delrio. La riforma della governance riduce i procedimenti amministrativi - Sono 57 gli scali coinvolti dal riordino

Ridotte da 24 a 15 le Autorità portuali Commissariamenti verso la chiusura

Raoul de Forcade

■ Via libera definitivo al decreto legislativo di riorganizzazione delle Autorità portuali, la norma che sancisce la riforma della governance dei porti italiani riducendo il numero delle [] da 24 a 15. Il documento è stato approvato ieri dal Cdm e comprende alcune delle modifiche proposte da Consiglio di Stato, Regioni e commissioni competenti di Camera e Senato. Non appena il decreto sarà pubblicato in Gazzetta ufficiale, il Governo potrà procedere alla nomina dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale, chiudendo così i numerosi commissariamenti in atto nei porti. È prevedibile però che gran parte delle nomine arrivi a settembre. E il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, potrebbe fare un interpellato per vagliare candidature.

Sempre in ambito marittimo, il Cdm ha anche approvato il riordino delle disposizioni legislative in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi alle imprese marittime. Statuendo che i

traghetto merci e passeggeri iscritti nel registro internazionale italiano e impegnati su rotte che

toccano porti esteri oltre a quelli nazionali, per godere dei benefici concessi dall'iscrizione debbano imbarcare solo personale italiano o comunitario. Le compagnie avranno 18 mesi per adeguarsi.

In tema di governance dei porti, il dlgs, nell'ottica di semplificazione del sistema, riduce le attuali 24 Autorità portuali (che coordinavano 30 porti) a 15 Autorità di sistema portuale (Adsp); a queste faranno capo, peraltro, non solo gli scali delle [] ma complessivamente 57 porti italiani. «Abbiamo approvato - ha detto Delrio - un provvedimento molto importante. Dai 57 porti di interesse nazionale si passa a 15 Autorità di sistema. Il cda del porto (chiamato comitato di gestione, ndr) viene ridotto a poche unità, 3 o 5, rispetto ai 22 membri dei comitati portuali che determinavano conflitti d'interesse, perché tutti erano seduti a quel tavolo. Soprattutto si crea, sul modello dei porti nordeuropei, un cda con

ampia facoltà di decisione. Viene sottolineata una forte centralizzazione del coordinamento. Noi vogliamo, ad esempio, che il porto di Genova e Savona diventi il porto della Svizzera e quelli del Nord Adriatico siano il porto merci dell'Austria e del Nord Europa». Inoltre, ha proseguito, «rispetto agli attuali 13 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, si prevede l'istituzione di due soli sportelli»: quello doganale e quello amministrativo. Il testo oltre a creare un nuovo sistema con le Adsp, semplifica l'iter di approvazione dei piani regolatori portuali, graduando la pianificazione su tre livelli: piano regolatore di sistema portuale, variante a stralcio e adeguamento tecnico funzionale. Si introduce, inoltre, la redazione di un documento di sostenibilità energetica e ambientale dei porti.

Il dlgs prevede che il comitato di gestione delle Adsp sia guidato da un presidente manager, scelto dal ministro delle Infrastrutture, d'intesa con le Regioni interessate. Si passa da 336 membri dei comitati portuali, a livello naziona-

le, a circa 70 persone. I rappresentanti degli operatori e delle imprese faranno parte, invece, degli «organismi di partenariato della risorsa mare», con funzioni consultive. Ogni porto manterrà inoltre una commissione consultiva, con i rappresentanti dei lavoratori e delle imprese. Viene istituita anche una «conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp», presieduta dal ministro, che programmerà le scelte strategiche dei porti, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale. Si lascia infine la possibilità alle attuali Autorità portuali, previa richiesta motivata, di mantenere, fino a 36 mesi, l'autonomia amministrativa e finanziaria.

La norma, inoltre, riduce la possibilità di partecipazione societaria delle Adsp ai soli ambiti dell'intermodalità e della logistica e con quote di minoranza. Estingue anche i dipendenti delle Adsp avranno un contratto di lavoro privatistico. La riforma ha ottenuto subito il placet di Assoporti, Federagenti e dei sindacati.

© RIPRODUTTO DAL SOLE 24 ORE

LE NOVITÀ

Il testo favorisce il processo di semplificazione dei piani regolatori portuali e introduce la pianificazione a livello nazionale

La nuova mappa

Il riordino delle autorità portuali

LEGENDA

- Porto sede di Autorità di Sistema Portuale
- Altro porto già sede di
- Altro porto di rilevanza economica
- Altro porto incluso nel Sistema Portuale

LIGURIA

- Genova
- Savona
- Vado Ligure
- La Spezia
- Marina di Carrara

TOSCANA

- Livorno
- Capraia
- Piombino
- Portoferraio
- Rio Marina
- Cavo

SARDEGNA

- Cagliari
- Olbia
- Porto Torres
- Golfo Aranci
- Oristano
- Portofino-Portovesme
- Santa Teresa di Gallura

LAZIO

- Civitavecchia
- Fiumicino
- Gaeta

CAMPANIA

- Napoli
- Salerno
- Castellammare di Stabia

SICILIA

- Palermo
- Termini Imerese
- Porto Empedocle
- Trapani
- Catania
- Porti di Augusta

VENETO

- Venezia
- Chioggia

FRIULI VENEZIA GIULIA

- Trieste

EMILIA ROMAGNA

- Ravenna

ITALIA

Le nuove autorità

15

MARCHE

- Ancona
- Falconara
- Pescara
- Pesaro
- San Benedetto del Tronto
- Ortona

PUGLIA

- Bari
- Brindisi
- Manfredonia
- Barletta
- Monopoli
- Taranto

CALABRIA

- Gioia Tauro
- Crotone
- Sorigliano Calabro
- Taureana di Palmi
- Villa San Giovanni
- Messina
- Milazzo
- Tremestieri
- Vibo Valentia
- Reggio Calabria

Fonte: ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il governo ha approvato il decreto taglia-tempi - Ridotti i porti da 24 a 15 - Il premier: più risorse al contratto Pa

Infrastrutture, via ai poteri sostitutivi

Renzi: una follia l'austerità Ue, ha cancellato 20 miliardi di investimenti

Il Consiglio dei ministri ha approvato un regolamento che affida al Governo poteri sostitutivi rispetto agli enti locali per ridurre i tempi di realizzazione di infrastrutture e insediamenti produttivi strategici. Ridotte da 24 a 15 le autorità portuali. Renzi ha promesso più risorse per il contratto degli statali e ha criticato il rigore comunitario sui conti che avrebbe impedito 20 miliardi di investimenti. Servizi pagina 7.

L'ECONOMIA DEL MARE/VIA LITTEA ALLA LEGGE VOLUTA DA DELRIO

Porto, ora la riforma è servita

MASSIMO MINELLA



Una immagine del porto di Genova che attende il nuovo presidente

VENTIDUE anni. Tanto è durata la transizione fra vecchia e nuova portualità siglata ieri dal consiglio dei ministri all'interno della più ampia riforma della Pubblica Amministrazione voluta dal ministro Marianna Madia. Faceva freddo in quel gennaio del 1994 quando venne approvata la legge numero 84 che cancellava il governo pubblico dei porti e affidava ai privati il controllo di "tutti i fattori della produzione". È una fine di luglio torrida quella in cui si approva la legge di riforma della governance delle [redacted] che cambia le regole di governo degli sca- li.

SEGUE A PAGINA IV

Porti, la riforma è legge Il nodo della deroga per Genova-Savona

Dopo ventidue anni cambiano le regole degli scali
La fusione è pronta, ma potrebbe slittare di tre anni

«SEGUE DALLA PRIMA DI CHIONACA»
MASSIMO MINELLA

ISTITUISCE nuove criteri di nomina dei presidenti, azzeri i comitati portuali (spesso fonte di conflitti d'interesse), fa nascere i tavoli di partenariato, riporta al centro il tema della portualità con un organo di coordinamento che punta a recuperare tutti i poteri che un tempo detenova il ministero della Marina Mercantile. Non che questa legge sia la soluzione di tutti i problemi, non è nemmeno cominciata la discussione sull'organizzazione del lavoro, l'asse governo-regioni è tutta da verificare e va sperimentata questa co-gestione Roma-periferie che non deve penalizzare i territori e affidare le regole d'ingaggio solo al potere centralizzato. Ma sarebbe ingiusto non sottolineare la forza innovatrice di una riforma voluta dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che ha ereditato il dicastero da Maurizio Lupi, rimettendo al centro i temi dell'economia del mare. Questa legge, però, è figlia anche del lavoro condotto dallo scorso novembre al ministero dall'ex presidente [redacted] di Genova Luigi Merlo, che dopo un tour fra i porti della Penisola ha cercato di tirare le somme di un lavoro collettivo che ora il consiglio dei ministri

approva. Non è un caso che, rispetto alla prima versione del testo se ne siano succedute altre, modificate dopo le varie fasi di lettura, la conferenza Stato-regioni, la sentenza del Consiglio di Stato, i pareri delle commissioni di Camera e Senato. Non è cambiato invece il concetto di fondo, la fine delle autorità portuali che erano nate nel 1994, e che nel corso degli anni erano arrivate all'imbarazzante numero di 24, con altrettanti presidenti, segretarie e comitati portuali (oltre cinquecento poltrone), e la nascita delle nuove autorità di sistema. Saranno 15 in tutto, con un vertice snello, presidente, segretario generale e board di tre-cinque persone scelte dai comuni di riferimento delle aree portuali. Privati e rappresentanti dei lavoratori resteranno confinati nel tavolo di partenariato (e questa rappresenta un'incognita tutta da verificare, per farne uno strumento di vera consultazione e non un soprammobile da ufficio), il presidente lo sceglieranno il ministro o il presidente della Regione. Spazzata via la complicata nomina affidata alle urne degli enti locali, poi scelta da ministro e approvata dopo l'intesa con la regione. Quel modello è finito, vedremo se il nuovo sarà migliore. Il banco di prova immediato sarà proprio la Liguria, con la scelta del presidente dell'autorità Genova-Savo-

na e di quella La Spezia-Marina di Carrara (qui Toti dovrà dividere l'intesa con il collega della Toscana). Nella legge è previsto che la Regione possa chiedere una deroga di tre anni all'aggregazione fra porti limitrofi. Potrebbe farlo per Savona che, si sa, non brama dalla voglia di unirsi a Genova. Se però il presidente fosse gradito a Toti (Paolo Emilio Signorini, segretario generale della Regione), allora le cose potrebbero anche cambiare e incassare il gradimento anche della sindaco di Savona Caprioglio, rappresentante di quel centrodestra che dopo Regione e comune di Savona ora coltiva l'ambizione di conquistare anche Palazzo Tursi nel 2017. Nel dettaglio della legge, emergono comunque le novità di un testo che farà discutere a lungo. Il tavolo di coordinamento pensato nella prima versione, infatti, diventa la conferenza nazionale della portualità e sarà formato dai 15 presidenti delle autorità di sistema, più un rappresentante dei comuni e uno delle regioni. A presiederlo sarà il ministro Delrio che potrà comunque nominare un esperto per il supporto tecnico (e più d'uno spara sia lo stesso Merlo, consigliere del ministro dallo scorso novembre). Con questo organismo, come si diceva all'inizio, potrebbe nascere una politica nazionale della portualità che di fatto era

- segue

venuta meno alla scomparsa del ministero della Marina Mercantile. Molto dettagliata, poi, la norma sui piani regolatori portuali di sistema, con un ruolo attivo delle regioni e tempistiche definite. Viene poi inserita una norma che spinge le nuove autorità alla riduzione delle emissioni inquinanti o all'utilizzo delle energie alternative. Le autorità potranno infine detenere partecipazioni societarie di minoranza, solo se finalizzate e iniziative di logistica e di intermodalità.

Il nuovo presidente sarà scelto a breve dal governo d'intesa con la Regione, che insiste sul suo "cavallo", il segretario Signorini



IL MINISTRO
Graziano Delrio
regista della riforma

I PUNTI

COMITATI AZZERATI

La nuova legge di fatto azzerava i comitati portuali e individua un sistema di gestione degli scali molto più snello, obiettivo diminuire il ruolo dei potentati locali

LE FUSIONI

La legge prevede anche l'accorpamento tra autorità portuali: il caso più eclatante è quello che riguarda Genova e Savona, fusione che non convince la città della Torretta

GLI ESPERTI

L'ex presidente [redacted] di Genova Luigi Merlo potrebbe avere un ruolo nella costituente conferenza nazionale della portualità



FOTO: G.

Porto, ora la riforma è servita

L' ECONOMIA DEL MARE/ VIA LIBERA ALLA LEGGE VOLUTA DA DELRIO MASSIMO MINELLA VENTIDUE anni. Tanto è durata la transizione fra vecchia e nuova portualità sigillata ieri dal consiglio dei ministri all' interno della più ampia riforma della Pubblica Amministrazione voluta dal ministro Marianna Madia. Faceva freddo in quel gennaio del 1994 quando venne approvata la legge numero 84 che cancellava il governo pubblico dei porti e affidava ai privati il controllo di "tutti i fattori della produzione". È una fine di luglio torrida quella in cui si approva la legge di riforma della governance delle authority che cambia le regole di governo degli scali.

ISTITUISCE nuove criteri di nomina dei presidenti, azzerà i comitati portuali (spesso fonte di conflitti d' interesse), fa nascere i tavoli di partenariato, riporta al centro il tema della portualità con un organo di coordinamento che punta a recuperare tutti i poteri che un tempo deteneva il ministero della Marina Mercantile. Non che questa legge sia la soluzione di tutti i problemi, non è nemmeno cominciata la discussione sull' organizzazione del lavoro, l' asse governo-regioni è tutta da verificare e va sperimentata questa cogestione Roma-periferie che non deve penalizzare i territori e affidare le regole d' ingaggio solo al potere centralizzato. Ma sarebbe ingiusto non sottolineare la forza innovatrice di una riforma voluta dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che ha ereditato il dicastero da Maurizio Lupi, rimettendo al centro i temi dell' economia del mare. Questa legge, però, è figlia anche del lavoro condotto dallo scorso novembre al ministero dall' ex presidente dell' authority di Genova Luigi Merlo, che dopo un tour fra i porti della Penisola ha cercato di tirare le somme di un lavoro collettivo che ora il consiglio dei ministri approva. Non è un caso che, rispetto alla prima versione del testo se ne siano succedute altre, modificate dopo le varie fasi di lettura, la conferenza Stato-regioni, la sentenza del Consiglio di Stato, i pareri delle commissioni di Camera e Senato. Non è cambiato invece il concetto di fondo, la fine delle autorità portuali che erano nate nel 1994, e che nel corso degli anni erano arrivate all' imbarazzante numero di 24, con altrettanti presidenti, segretari e comitati portuali (oltre cinquecento poltrone), e la nascita delle nuove autorità di sistema. Saranno 15 in tutto, con un vertice snello, presidente, segretario generale e board di tre-cinque persone scelte dai comuni di riferimento delle aree portuali. Privati e rappresentanti dei lavoratori resteranno confinati nel tavolo di partenariato (e questa rappresenta un' incognita tutta da verificare, per farne uno strumento di vera consultazione e non un soprammobile da ufficio), il presidente lo sceglieranno il ministro e il presidente della Regione.

- segue

Spazzata via la complicata nomina affidata alle terne degli enti locali, poi scelta da ministro e approvata dopo l'intesa con la regione. Quel modello è finito, vedremo se il nuovo sarà migliore. Il banco di prova immediato sarà proprio la Liguria, con la scelta del presidente dell'autorità Genova-Savona e di quella La Spezia-Marina di Carrara (qui Toti dovrà dividere l'intesa con il collega della Toscana). Nella legge è previsto che la Regione possa chiedere una deroga di tre anni all'aggregazione fra porti limitrofi. Potrebbe farlo per Savona che, si sa, non brama dalla voglia di unirsi a Genova. Se però il presidente fosse gradito a Toti (Paolo Emilio Signorini, segretario generale della Regione), allora le cose potrebbero anche cambiare e incassare il gradimento anche della sindaca di Savona Caprioglio, rappresentante di quel centrodestra che dopo Regione e comune di Savona ora coltiva l'ambizione di conquistare anche Palazzo Tursi nel 2017. Nel dettaglio della legge, emergono comunque le novità di un testo che farà discutere a lungo. Il tavolo di coordinamento pensato nella prima versione, infatti, diventa la conferenza nazionale della portualità e sarà formato dai 15 presidenti delle autorità di sistema, più un rappresentante dei comuni e uno delle regioni. A presiederlo sarà il ministro Delrio che potrà comunque nominare un esperto per il supporto tecnico (e più d'uno spera sia lo stesso Merlo, consigliere del ministro dallo scorso novembre). Con questo organismo, come si diceva all'inizio, potrebbe rinascere una politica nazionale della portualità che di fatto era venuta meno alla scomparsa del ministero della Marina Mercantile. Molto dettagliata, poi, la norma sui piani regolatori portuali di sistema, con un ruolo attivo delle regioni e tempistiche definite. Viene poi inserita una norma che spinge le nuove autorità alla riduzione delle emissioni inquinanti e all'utilizzo delle energie alternative. Le autorità potranno infine detenere partecipazioni societarie di minoranza, solo se finalizzate e iniziative di logistica e di intermodalità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA Il nuovo presidente sarà scelto a breve dal governo d'intesa con la Regione, che insiste sul suo "cavallo", il segretario Signorini IL MINISTRO Graziano Delrio regista della riforma IL FUTURO È ADESSO Per il porto di Genova si apre una nuova stagione. Agli sgoccioli la lunga fase del commissariamento FOTO: ©

MASSIMO MINELLA



Quattro passi nella direzione dell'Europa / IL COMMENTO

Genova - Di riforma della legge 84, che nel 1994 istituì le Autorità portuali sottraendo le banchine al monopolio statale, si iniziò a parlare pochi anni dopo la sua entrata in vigore. È sufficiente questa premessa per comprendere il valore, politico e normativo, del via libera ottenuto ieri dal "decreto Delrio"

Genova - Di riforma della legge 84, che nel 1994 istituì le Autorità portuali sottraendo le banchine al monopolio statale, si iniziò a parlare pochi anni dopo la sua entrata in vigore. È sufficiente questa premessa per comprendere il valore, politico e normativo, del via libera ottenuto ieri dal "decreto Delrio". Ci avevano provato in molti, prima dell'attuale ministro dei Trasporti, a mettere mano a una legge i cui meriti superano abbondantemente i difetti, ma che ormai rischiava di relegare l'Italia a una posizione di retrovia nel panorama portuale. Non sorprende il fatto che a portare a casa il risultato sia un politico espressione di una città lontana dal mare e, pertanto, da quell'infinita serie di interessi, potentati di media e bassa lega, ambizioni personali che per lungo tempo hanno impedito la rivisitazione del testo attorno al quale ruota più del 2% del Pil italiano.

- segue

La riforma varata questa sera è frutto, come sempre accade quando una legge tocca interessi così diffusi, di non pochi compromessi. Ma consente al Paese di fare un importante passo verso quella dimensione europea alla quale, a parole, tutti ambiscono. Sono almeno quattro, in questo senso, gli elementi di innovazione introdotti dalla riforma Delrio. Il primo riguarda la razionalizzazione delle Autorità portuali, con la promessa salvaguardia delle singole realtà territoriali. Sì agli accorpamenti, insomma, ma senza cannibalizzazioni fra porti. Il secondo elemento, forse il più importante, riguarda la riallocazione "romanocentrica" dei grandi progetti infrastrutturali: d'ora in poi nessuno potrà svegliarsi al mattino e progettare un porto o una piattaforma logistica da centinaia di milioni di euro senza il via libera del ministero. Terzo risultato previsto dalla riforma: la definitiva realizzazione dello sportello unico doganale, obiettivo vitale per consentire alla merce di scegliere l'Italia anziché i grandi porti del Nord Europa. Il quarto elemento di rottura col passato (o meglio: col presente) è relativo al ruolo degli operatori privati, che saranno sì estromessi dal comitato portuale (organismo abolito) ma la cui voce sarà comunque decisiva nella progettazione dei singoli scali e, soprattutto, nella programmazione della portualità nazionale.

Si tratta, in gran parte, di obiettivi al momento virtuali, contro i quali è ragionevole immaginare che l'ostruzionismo bipartisan non cesserà di muoversi. Ma dal cui raggiungimento dipende la sopravvivenza del sistema portuale italiano. Secondo una recente analisi di Drewry nessun porto italiano, oggi, può definirsi competitivo rispetto ad Anversa, Amburgo e Rotterdam per un operatore che voglia importare o esportare un container dalla Baviera. È da questa drammatica considerazione che dobbiamo partire se vogliamo realmente affrontare la sfida del mercato.



Ok dal governo, la riforma Delrio è realtà

Genova - Dopo oltre 10 anni di discussioni, il Consiglio dei ministri ieri ha approvato la riforma della *governance* portuale. Il sistema delle banchine (da cui entra e esce l'85% della merce prodotta e consumata in Italia) è riformato nella geografia e nella testa pensante, improntato - nelle intenzioni - a snellire le procedure le burocratiche

Genova - Dopo oltre 10 anni di discussioni, il Consiglio dei ministri ieri ha approvato la riforma della *governance* portuale. *Il sistema delle banchine (da cui entra e esce l'85% della merce prodotta e consumata in Italia) è riformato nella geografia e nella testa pensante, improntato - nelle intenzioni - a snellire le procedure burocratiche e limitare l'ingerenza della politica locale sui porti, aumentando il coordinamento nazionale. Questo dopo che specie nel decennio pre-crisi negli scali italiani vennero avviate grandi opere a carico del pubblico, in concorrenza tra un porto e l'altro, senza un disegno organico comune e con spreco di risorse.*

La modifica più evidente che si nota tra i 20 articoli del decreto è la riduzione degli enti di governo sul territorio, che passano da 24 a 15, non più Autorità portuali (codificate con la prima riforma del '94) bensì Autorità portuali di sistema, la cui sede sarà nei porti ritenuti strategici (*core*) a livello europeo, e che raccoglieranno anche, oltre ai porti con *Authority* soppressa (o meglio quelli considerati *comprehensive* a livello europeo) gli scali minori, sinora sotto diretto controllo delle Capitanerie.

- segue

A livello di gestione, le Adsp saranno più verticali: la figura del ministro assume un'importanza chiave, in quanto - coadiuvato da un esperto, che secondo tutti i toto-nomine sarà l'ex numero uno del porto di Genova, Luigi Merlo - deciderà la strategia nazionale, avendo l'ultima parola su investimenti, pianificazione, organizzazione. I rappresentanti dei porti si confronteranno con il ministro in sede di "conferenza nazionale" a Roma, mentre scendendo a livello locale l'Authority di sistema sarà guidata come oggi da un presidente (con un segretario generale), che però non sarà nominato dalla vecchia terna Comune, Camera di Commercio, ex Provincia con il parere vincolante della Regione, bensì con nomina diretta del ministro d'intesa con la Regione.

A fianco dei presidenti non ci sarà più il comitato portuale, espressione di tutte le categorie con interessi nello scalo - privati compresi, che quando si discuteva di un tema avevano facoltà di uscire per evitare il conflitto di interessi - ma solo un "consiglio d'amministrazione" a carattere pubblico, con un rappresentante della o delle regioni su cui insiste la nuova Authority, un rappresentante del Comune o dei Comuni dei porti ex Authority, insieme una figura della Capitaneria di porto.

I privati (terminalisti, agenti marittimi, spedizionieri ecc...) saranno chiamati in sede nazionale quando si discuterà un tema che li riguarda, e poi a livello locale nel cosiddetto "organismo di partenariato" di confronto con la Adsp. Rimane in vita invece la commissione consultiva, per richiesta del Parlamento, ma solo per discutere temi legati al lavoro: anche organismi e commissioni saranno rispettivamente 15, perché l'intenzione del governo è fondere anche le categorie portuali locali, spesso in conflitto tra uno e l'altro porto.

Viene previsto il completamento dello Sportello unico doganale, con l'accorpamento di tutte le procedure di controllo sotto il controllo dell'Agenzia delle dogane, e procedure più semplici per dragaggi e piani regolatori. Le piante organiche degli enti saranno vincolate alla legge 165 solo sugli obblighi di trasparenza, mentre le Authority potranno chiederne la modifica in base alle loro esigenze.

Commenti positivi dai sindacati, che però chiedono l'apertura del capitolo più scottante, ossia la riforma del lavoro. Pasqualino Monti, presidente dell'Associazione delle (quasi ex) Autorità portuali, Assoporti, dice che è stato smosso un macigno, ma bisogna perseverare, mentre Gian Enzo Duci, presidente dell'associazione nazionale Agenti marittimi (Federagenti) chiede al più presto la nomina dei presidenti.

DECRETO VARATO IN CONSIGLIO DEI MINISTRI

La rivoluzione dei porti diventa legge

Renzi: aumenti per gli statali, ma chi fa il furbo va punito

DOPO anni di attesa la riforma delle Autorità portuali vede finalmente la luce con l'approvazione del decreto in Consiglio dei ministri. Rispetto al testo messo a punto nei mesi scorsi, non ci sono grosse novità. I nodi salienti: l'accorpamento delle autorità portuali, che passano da 24 a 15 con un'impostazione più centrali-

sta. L'obiettivo è quello di tagliare sprechi e dare un'unica regia al frammentato sistema dei porti, che movimentano circa l'85% delle merci da e per l'Italia. Tra le altre decisioni del Consiglio dei ministri, l'investimento di nuove risorse per il contratto degli statali. «Ma i furbetti saranno puniti» ha affermato Renzi.

GIOVANNINI e QUARATI >> 2 e 3

SI CHIUDE UN DIBATTITO INIZIATO OLTRE DIECI ANNI FA

Dal governo c'è l'ok, la "rivoluzione" dei porti diventa realtà

Le Autorità scendono a 15. Più poteri al ministro

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Dopo oltre 10 anni di discussioni, il Consiglio dei ministri ieri ha approvato la riforma della governance portuale.

Il sistema delle banchine (da cui entra e esce l'85% della merce prodotta e consumata in Italia) è riformato nella geografia e nella testa pensante, improntato - nelle intenzioni - a snellire le procedure burocratiche e

limitare l'ingerenza della politica locale sui porti, aumentando il coordinamento nazionale. Questo dopo che specie nel decennio pre-crisi negli scali italiani vennero avviate grandi

opere a carico del pubblico, in concorrenza tra un porto e l'altro, senza un disegno organico comune e con spreco di risorse.

La modifica più evidente che si nota tra i 20 articoli del decreto è la riduzione degli enti di governo sul territorio, che passano da 24 a 15, non più Autorità portuali (codificate con la prima riforma del '94) bensì Autorità portuali di sistema, la cui sede sarà nei porti ritenuti strategici (core) a livello europeo, e che raccoglieranno an-

sarà più il comitato portuale, espressione di tutte le categorie con interessi nello scalo - privati compresi, che quando si discuteva di un tema avevano facoltà di uscire per evitare il conflitto di interessi - ma solo un "consiglio d'amministrazione" a carattere pubblico, con un rappresentante della o delle regioni su cui insiste la nuova [] un rappresentante del Comune o dei Comuni dei porti ex [] insieme una figura della Capitaneria di porto.

dacati, che però chiedono l'apertura del capitolo più scottante, ossia la riforma del lavoro. Pasqualino Monti, presidente dell'Associazione delle (quasi ex) Autorità portuali, Assoporti, dice che è stato smosso un macigno, ma bisogna perseverare, mentre Gian Enzo Duci, presidente dell'associazione nazionale Agenti marittimi (Federagenti) chiede al più presto la nomina dei presidenti.

quarati@ilsecoloxix.it

«BY NO AL CLIN (DRIT) RESERVA»

che, oltre ai porti con [] soppressa (o meglio quelli considerati *comprehensive* a livello europeo) gli scali minori, sino a sotto diretto controllo delle Capitanerie.

A livello di gestione, le Adsp saranno più verticali: la figura del ministro assume un'importanza chiave, in quanto - coadiuvato da un esperto, che secondotutti i toto-nomine sarà l'ex numero uno del porto di Genova, Luigi Merlo - deciderà la strategia nazionale, avendo l'ultima parola su investimenti, pianificazione, organizzazione. I rappresentanti dei porti si confronteranno con il ministro in sede di "conferenza nazionale" a Roma, mentre scendendo a

livello locale [] di sistema sarà guidata come oggi da un presidente (con un segretario generale), che però non sarà nominato dalla vecchia terna Comune, Camera di Commercio, ex Provincia con il parere vincolante della Regione, bensì con nomina diretta del ministro d'intesa con la Regione.

A fianco dei presidenti non ci

I privati (terminalisti, agenti marittimi, spedizionieri ecc...) saranno chiamati in sede nazionale quando si discuterà un tema che li riguarda, e poi a livello locale nel cosiddetto "organismo di partenariato" di confronto con la Adsp. Rimane in vita invece la commissione consultiva, per richiesta del Parlamento, ma solo per discutere temi legati al lavoro: anche organismi e commissioni saranno rispettivamente 15, perché l'intenzione del governo è fondere anche le categorie portuali locali, spesso in conflitto tra uno e l'altro porto.

Viene previsto il completamento dello Sportello Unico doganale, con l'accorpamento di tutte le procedure di controllo sotto il controllo dell'Agenzia delle dogane, e procedure più semplici per dragaggi e piani regolatori. Le piante organiche degli enti saranno vincolate alla legge 165 solo sugli obblighi di trasparenza, mentre le Authority potranno chiederne la modifica in base alle loro

COMPETENZE

Dentro gli enti andranno anche i 57 scali minori presenti lungo la Penisola

DALLE BANCHINE

Operatori e sindacati: «Andare avanti con nomine e capitolo lavoro»

esigenze.

Commenti positivi dai sin-



SERVONO 45 GIORNI, POI I NUOVI ENTI SARANNO PRONTI A PARTIRE

Appetiti locali e tensioni politiche sulla nomina dei super-presidenti

Pioggia di candidature su Roma, Delrio pensa al bando
Per il matrimonio Genova-Savona ci sono 36 mesi di tempo

IL RETROSCENA

GENOVA. Ora che il decreto di riforma della *governance* portuale è passato al Consiglio dei ministri, si apre la fase più critica, cioè la nomina dei presidenti delle nuove [redacted] esposta a tensioni politiche e appetiti locali: già da quando il dicastero ha licenziato la prima bozza del testo, in tutti i porti italiani avevano cominciato a ronzare nomi su nomi di papabili presidenti. Ma a differenza delle vecchie "terne", cioè i tre nomi proposti dagli enti locali e poi decisi tra ministero e Regioni (che per la verità in alcuni casi erano anche ambi o quaterne, a seconda del livello di conflittualità locale), da oggi il potere è decisamente sbilanciato su Roma, su cui da mesi piovono suggerimenti, avvisi, mezze minacce e auto-candidature da tutta Italia.

Per essere effettiva, la riforma (che ancora si dovrà completare di decreti attuativi ministeriali e inter-ministeriali) va pubblicata sulla Gazzetta ufficiale, e i tempi tecnici raramente sono inferiori alle due settimane. Poi il ministro inviterà le Regioni a una concertazione sul nome dei presidenti:



Il ministro Delrio LA PRESSE

tempo 45 giorni, e se non si trova l'intesa Delrio porterà la questione di nuovo in consiglio dei ministri, mentre nel frattempo rimarranno in vigore i commissari straordinari già presenti oggi nelle [redacted]

Nel decreto è poi presente la clausola in base alla quale, nei 36 mesi successivi all'uscita della norma, le [redacted] destinate alla fusione - è il caso di

A LEVANTE

**Più sereno
l'accorpamento
tra La Spezia
e Marina
di Carrara**

Genova e Savona, che si scambiano occhiate sospettose da una parte all'altra del Mar Ligure - si possono prendere appunto 36 mesi di fidanzamento e mettere giù al meglio le carte per il matrimonio definitivo. Genova sarà il porto core, meno problematica l'unione La Spezia-Marina di Carrara, ma rimane il quesito su chi si accollerà l'onere di guidare il porto "soccumbente".

Tomando ai presidenti, il ministro sta anche valutando in queste ore un'altra strada, cioè l'interpello: aprire un bando, dove raccogliere tutte le candidature possibili, e poi valutarne l'idoneità caso per caso.

Nell'aria densa che si respira sulle banchine, entrambe le procedure raccolgono mugugni: nel primo caso, c'è il timore che il governo punterà a superare il referendum di autunno, e in caso di vittoria, con le Regioni "depotenziante" rivedere i propri rapporti di forza in tema di nomine. D'altro canto, se l'interpello sembra uno strumento di trasparenza, fonti critiche ritengono che questo non sia altro che un metodo per ripristinare occultamente le vecchie terne. Quasi a dire: cari enti, mettetevi d'accordo e salviamo la faccia...

di [redacted] e [redacted]

■ IL COMMENTO

QUATTRO PASSI NELLA DIREZIONE DELL'EUROPA

FRANCESCO FERRARI >> 3

■ IL COMMENTO

QUATTRO PASSI NELLA DIREZIONE DELL'EUROPA

FRANCESCO FERRARI

Di riforma della legge 84, che nel 1994 istituì le Autorità portuali sottraendo le banchine al monopolio statale, si iniziò a parlare pochi anni dopo la sua entrata in vigore. È sufficiente questa premessa per comprendere il valore, politico e normativo, del via libera ottenuto ieri dal "decreto Delrio". Ci avevano provato in molti, prima dell'attuale ministro dei Trasporti, a mettere mano a una legge i cui meriti superano abbondantemente i difetti, ma che ormai rischiava di relegare l'Italia a una posizione di retrovia nel panorama portuale. Non sorprende il fatto che a portare a casa il risultato sia un politico espressione di una città lontana dal mare e, pertanto, da quell'infinita serie di interessi, potentati di media e bassa lega, ambizioni personali che per lungo tempo hanno impedito la rivisitazione del testo attorno al quale ruota più del 2% del Pil italiano. La riforma varata ieri sera è

frutto, come sempre accade quando una legge tocca interessi così diffusi, di non pochi compromessi. Ma consente al Paese di fare un importante passo verso quella dimensione europea alla quale, a parole, tutti ambiscono. Sono almeno quattro, in questo senso, gli elementi di innovazione introdotti dalla riforma Delrio. Il primo riguarda la razionalizzazione delle Autorità portuali, con la promessa salvaguardia delle singole realtà territoriali. Si agli accorpamenti, insomma, ma senza cannibalizzazioni fra porti. Il secondo elemento, forse il più importante, riguarda la riallocazione "romanocentrica" dei grandi progetti infrastrutturali: d'ora in poi nessuno potrà svegliarsi al mattino e progettare un porto o una piattaforma logistica da centinaia di milioni di euro senza il via libera del ministro. Terzo risultato previsto dalla riforma: la definitiva realizzazione dello sportello unico doganale, obiettivo vitale per consentire alla merce

di scegliere l'Italia anziché i grandi porti del Nord Europa. Il quarto elemento di rottura col passato (o meglio: col presente) è relativo al ruolo degli operatori privati, che saranno sì estromessi dal comitato portuale (organismo abolito) ma la cui voce sarà comunque decisiva nella progettazione dei singoli scali e, soprattutto, nella programmazione della portualità nazionale.

Si tratta, in gran parte, di obiettivi al momento virtuali, contro i quali è ragionevole immaginare che l'ostruzionismo bipartisan non cesserà di muoversi. Ma dal cui raggiungimento dipende la sopravvivenza del sistema portuale italiano. Secondo una recente analisi di Drewry nessun porto italiano, oggi, può definirsi competitivo rispetto ad Anversa, Amburgo e Rotterdam per un operatore che voglia importare o esportare un container dalla Baviera. È da questa drammatica considerazione che dobbiamo partire se vogliamo realmente affrontare la sfida del mercato.

Il Secolo XIX

SI CHIUDE UN DIBATTITO INIZIATO OLTRE DIECI ANNI FA

Dal governo c'è l'ok, la "rivoluzione" dei porti diventa realtà

Le **Autorità** scendono a 15. Più poteri al ministro

AdSP, nominato dal ministro d'intesa con la Regione GENOVA. Dopo oltre 10 anni di discussioni, il Consiglio dei ministri ieri ha approvato la riforma della governance portuale.

Il sistema delle banchine (da cui entra e esce l'85% della merce prodotta e consumata in Italia) è riformato nella geografia e nella testa pensante, improntato - nelle intenzioni - a snellire le procedure burocratiche e limitare l'ingerenza della politica locale sui porti, aumentando il coordinamento nazionale. Questo dopo che specie nel decennio pre-crisi negli scali italiani vennero avviate grandi opere a carico del pubblico, in concorrenza tra un porto e l'altro, senza un disegno organico comune e con spreco di risorse.

La modifica più evidente che si nota tra i 20 articoli del decreto è la riduzione degli enti di governo sul territorio, che passano da 24 a 15, non più **Autorità portuali** (codificate con la prima riforma del '94) bensì **Autorità portuali** di sistema, la cui sede sarà nei porti ritenuti strategici (core) a livello europeo, e che raccoglieranno an.

Il Secolo XIX

DECRETO VARATO IN CONSIGLIO DEI MINISTRI

La rivoluzione dei porti diventa legge

Renzi: aumenti per gli statali, ma chi fa il furbo va punito

DOPO anni di attesa la riforma delle Autorità portuali vede finalmente la luce con l'approvazione del decreto in Consiglio dei ministri. Rispetto al testo messo a punto nei mesi scorsi, non ci sono grosse novità. I nodi salienti: l'accorpamento delle autorità portuali, che passano da 24 a 15 con un'impostazione più centralista. L'obiettivo è quello di tagliare sprechi e dare un'unica regia al frammentato sistema dei porti, che movimentano circa l'85% delle merci da e per l'Italia. Tra le altre decisioni del Consiglio dei ministri, l'investimento di nuove risorse per il contratto degli statali. «Ma i furbetti saranno puniti» ha affermato Renzi.

Federagenti, Duci: "Ok il via alla riforma... ma ora acceleriamo sui presidenti"

Roma, 28 luglio 2016 - Soddisfazione per l'approvazione del decreto che segna l'avvio della riforma dei porti; forte preoccupazione per le voci insistenti riguardo a un rinvio nella scelta dei presidenti che dovranno essere posti alla guida delle nascenti autorità di sistema portuale e quindi per il rischio di prolungare il commissariamento delle vecchie AP e generare situazioni di stallo operativo e decisionale.

Questo il commento a caldo del presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, dopo l'approvazione da parte del Consiglio di ministri del decreto legge sulla riforma della portualità italiana.

"Il primo passo - ha affermato Duci - è stato compiuto, ma ora le scelte dei nuovi presidenti dovranno essere coerenti con l'attribuzione di grandi poteri a questa figura dalla cui capacità professionale deriverà una importante percentuale di successo futuro del porto e del sistema logistico che sul porto insiste. E auspichiamo che queste scelte possano essere anticipate già nel momento di nomina dei commissari"

Assoporti, Monti: “La riforma è partita, ma ora ci vuole uno sforzo comune per impedire che il processo di innovazione si fermi”

Roma, 28 luglio 2016 - Il primo fondamentale passo di una riforma della portualità è stato compiuto. Ed è questa di per sé una notizia di enorme significato politico e di grandi prospettive. Muovere una macchina amministrativa e normativa ferma da oltre vent'anni, equivale a smuovere un macigno. Ora spetterà a tutti noi, amministratori e operatori, impedire che il progetto si fermi alle prime difficoltà e traguardi invece quei risultati di efficienza e produttività che sono essenziali non solo per il sistema logistico e portuale italiano, ma per l'intera economia del paese. I porti italiani e Assoporti sono chiamati quindi a uno sforzo senza precedenti di sostegno e di supporto intelligente all'azione del governo e del Parlamento.

Approvato il decreto per semplificazione, razionalizzazione e riorganizzazione dei porti



ROMA – Il Consiglio dei Ministri, sotto la presidenza del Presidente del Consiglio Matteo Renzi, ha approvato oggi in via definitiva il decreto di “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali”, presentato dal Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, Marianna Madia. Il provvedimento si inserisce nelle politiche e nelle azioni intraprese dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio con Piano strategico nazionale per il rilancio della portualità e della logistica ed è al traguardo dopo il recepimento delle osservazioni del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari e le proposte emendative della Conferenza Unificata.

“Le azioni previste dal decreto – ha commentato il Ministro Delrio al termine del consiglio, in conferenza stampa – consentiranno ai porti italiani di diventare un sistema più capace di creare occupazione e sviluppo economico. Azioni nel segno di una forte semplificazione ed efficienza, con gli sportelli unici amministrativo e doganale, e nel segno di una nuova governance con 57 porti di rilievo nazionale coordinati da 15 Autorità di sistema portuale che, sul modello dei maggiori porti europei, verranno guidati da un board snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale”. Prevista inoltre, ha continuato il Ministro Delrio, “una forte centralizzazione delle scelte strategiche, che eviti la competizione tra porti vicini, e stimoli invece la cooperazione affinché i porti italiani si collochino in un asse europeo”. Quindi una riorganizzazione che porterà “efficacia al Sistema Paese, con l’Italia che interpreta pienamente la sua geografia come molo a Sud dell’Europa, al centro del Mediterraneo”.

Il decreto, che si sposa ad altre azioni in corso del Piano strategico, punta sulla competitività dei nostri porti e sostiene il ruolo dell’Italia, attraversata da quattro corridoi ferroviari Ten-t e con 8 mila chilometri di coste, come porto europeo nel Mediterraneo.

La 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.

Semplificazione burocratica

Rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, il decreto prevede l’istituzione di due sportelli che abbasseranno drasticamente i tempi di attesa, lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce, che già si avvale delle semplificazioni attuate dall’Agenzia delle Dogane, e lo Sportello Unico Amministrativo per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali. Inoltre semplificazioni sulle modalità di imbarco e sbarco passeggeri e misure di snellimento delle procedure e innovazione amministrativa per l’adozione dei Piani Regolatori Portuali.

Razionalizzazione con le Autorità di Sistema portuale

Sono 57 i porti di rilevanza nazionale che vengono riorganizzati nelle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti ‘core’ dalla Comunità Europea.

Le Autorità di sistema portuale sono relative agli ambiti: Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centrale, Mar Tirreno Meridionale Jonio e dello Stretto, Mare di Sardegna, Mare di Sicilia Occidentale, Mare di Sicilia Orientale, Mare Adriatico Meridionale, Mar Jonio, Mare Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro Settentrionale, Mare Adriatico Settentrionale, Mare Adriatico Orientale.

Alle 15 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. L'Autorità di Sistema Portuale avrà al suo interno due sportelli unici. 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. Le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale.

La riorganizzazione della governance

L'Autorità di Sistema Portuale sarà guidata da un board snello, ristretto a poche persone, da 3 a 5, il "Comitato di gestione" con il ruolo di decisore pubblico istituzionale. Il Comitato di gestione è guidato da un presidente manager, di comprovata esperienza nell'economia dei trasporti e portuale e con ampi poteri decisionali. Viene scelto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con la Regione o le Regioni interessate dall'Autorità di sistema.

Rispetto ai precedenti Comitati Portuali, con limitata capacità decisionale, si passa da circa 336 membri a livello nazionale si passa a circa 70 persone a livello nazionale che agiranno con più efficacia.

I rappresentanti degli operatori e delle imprese faranno parte, invece, degli "Organismi di partenariato della Risorsa Mare con funzioni consultive: potranno partecipare al processo decisionale, non potranno più votare atti amministrativi.

Per garantire la coerenza con la strategia nazionale verrà istituita una "Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale", istituzionalizzata e presieduta dal Ministro, vi sarà una programmazione nazionale delle scelte strategiche e infrastrutturali, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale.

Dall'ultimo miglio ai fast corridor, una riforma a 360°

Il Piano strategico della portualità e della logistica, approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 7 agosto 2015, fissa dieci obiettivi: misure per semplificazione e snellimento, competitività e concorrenza, accessibilità, integrazione del sistema logistico, potenziamento delle infrastrutture, innovazione, sostenibilità, certezza delle risorse, coordinamento nazionale, nuova governance.

Molte le azioni già realizzate in quest'anno. Tra queste, l'innovazione nella logistica, con l'opera di coordinamento unico dei provvedimenti tra Agenzia e Mit, il potenziamento dello sdoganamento in mare, con l'Agenzia delle Dogane, oggi attivo in 17 porti, l'incremento dei "fast corridor", 16 attualmente in funzione per oltre 1.400 container. Nel Pon Infrastrutture e Reti 2014-2020 inoltre 63 milioni di euro sono destinati alla realizzazione della Catena Logistica Digitale e i progetti pervenuti per implementare l'intero sistema sono in valutazione.

Sull'ultimo miglio ferroviario continua la attuazione del Contratto di Programma RFI, capitolo "Ultimo Miglio Porti". Sono state insediate le Cabine di Regia territoriale in tutte le 5 Regioni Obiettivo Coesione per le Aree Logistiche Integrate, tra porti, aeroporti, interporti e infrastrutture, e si stanno firmando i Protocolli di Intesa con tutte le Regioni del Sud beneficiarie del Pon, mentre si sta avviando la selezione concertata degli interventi prioritari.

- segue

LE 15 AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE

1)Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Porti di Genova, Savona e Vado Ligure

2)Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Porti di La Spezia e Marina di Carrara

3)Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, e Rio Marina e Cavo

4)Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale

Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

5)Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia

6)Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto

Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria

7)Autorità di Sistema Portuale del Mare Di Sardegna

Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)

8)Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani

9)Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Porti di Augusta e Catania

10)Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli

11)Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Porto di Taranto

12)Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona

13)Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale

Porto di Ravenna

14)Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

Porti di Venezia e Chioggia

15)Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

Porto di Trieste

Porti: le 15 autorità di sistema portuale

Secondo la riforma approvata dal Consiglio dei ministri

29 luglio, 00:16



(ANSA) - GENOVA, 28 LUG - Queste le 15 autori di sistema portuale.

- 1) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: Porti di Genova, Savona e Vado Ligure.
- 2) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale: Porti di La Spezia e Marina di Carrara.
- 3) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale: Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo. 4) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale: Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.
- 5) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale: Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.
- 6) Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto: Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria.
- 7) Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna: Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale). 8) Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale: Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani.
- 9) Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: Porti di Augusta e Catania.
- 10) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale: Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. 11) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: Porto di Taranto.

- segue

12) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona.

13) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale: Porto di Ravenna. 14) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale: Porti di Venezia e Chioggia.

15) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: Porto di Trieste.

Porti: riforma, competitività e razionalizzazione

15 Autorità e presidenti manager

29 luglio, 00:22



(ANSA) - GENOVA, 28 LUG - Il Consiglio dei Ministri ha approvato la riforma dei porti. Il decreto punta sulla competitività dei porti e sostiene il ruolo dell'Italia, attraversata da quattro corridoi ferroviari Ten-t e con 8 mila km di coste, come porto europeo nel Mediterraneo. La 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.

Semplificazione burocratica Rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, il decreto prevede l'istituzione di due sportelli che abbasseranno i tempi di attesa, lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce, che già si avvale delle semplificazioni attuate dall'Agenzia delle Dogane, e lo Sportello Unico Amministrativo per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali. Inoltre semplificazioni sulle modalità di imbarco e sbarco passeggeri e misure di snellimento delle procedure e innovazione amministrativa per l'adozione dei Piani Regolatori Portuali.

Razionalizzazione con le Autorità di Sistema portuale Sono 57 i porti di rilevanza nazionale che vengono riorganizzati nelle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti 'core' dalla Comunità Europea. Le Autorità di sistema portuale sono relative agli ambiti: Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centrale, Mar Tirreno Meridionale Jonio e dello Stretto, Mare di Sardegna, Mare di Sicilia Occidentale, Mare di Sicilia Orientale, Mare Adriatico Meridionale, Mar Jonio, Mare Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro Settentrionale, Mare Adriatico Settentrionale, Mare Adriatico Orientale. Alle 15 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. Le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale.

- segue

La riorganizzazione della governance L'Autorità di Sistema Portuale sarà guidata da un board snello, 3-5 persone, il "Comitato di gestione" con il ruolo di decisore pubblico istituzionale. Il Comitato di gestione è guidato da un presidente manager. Viene scelto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con la Regione o le Regioni interessate dall'Autorità di sistema. Rispetto ai precedenti Comitati Portuali, con limitata capacità decisionale, si passa da circa 336 membri a livello nazionale a circa 70 persone. I rappresentanti degli operatori e delle imprese faranno parte, invece, degli "Organismi di partenariato della Risorsa Mare con funzioni consultive: potranno partecipare al processo decisionale, non potranno più votare atti amministrativi. Per garantire la coerenza con la strategia nazionale verrà istituita una "Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale", istituzionalizzata e presieduta dal Ministro, vi sarà una programmazione nazionale delle scelte strategiche e infrastrutturali, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale.

Dall'ultimo miglio ai fast corridor, una riforma a 360° Il Piano strategico della portualità e della logistica fissa dieci obiettivi: misure per semplificazione e snellimento, competitività e concorrenza, accessibilità, integrazione del sistema logistico, potenziamento delle infrastrutture, innovazione, sostenibilità, certezza delle risorse, coordinamento nazionale, nuova governance.



Al via riforma porti, rivoluzione vecchie Autorità

Fusioni, restano i 3 anni. Delrio, si promuove sviluppo e lavoro >

29 luglio, 00:22

(ANSA) - GENOVA, 28 LUG - La riforma della portualità, passato l'ultimo esame, fra 15 giorni sarà operativa e a settembre si giocherà la partita dei presidenti. Si rivoluziona la struttura delle 'vecchie' Autorità portuali che si trasformano in Autorità di sistema portuale e scendono di numero, passando da 24 a 15, con un respiro più ampio e una governance più snella che cancella i vecchi Comitati portuali e li sostituisce con Comitati di gestione ristretti composti oltre che dal presidente dell'Authority dai soli rappresentanti della Regione, del Comune, della Città metropolitana e dell'Autorità marittima. Mentre la voce delle categorie che operano in porto sarà rappresentata negli Organismi di partenariato della risorsa mare e, rispetto al testo originario, oggi sono 'rientrate' anche le vecchie Commissioni consultive in ogni porto, composte però solo dai rappresentanti dei lavoratori delle imprese che vi lavorano. "Le azioni previste dal decreto &ndash ha commentato il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio &ndash consentiranno ai porti italiani di diventare un sistema più capace di creare occupazione e sviluppo economico. Creiamo un sistema mare più capace di promuovere sviluppo e occupazione. Vogliamo che il porto di Genova e Savona diventi il porto della Svizzera, quelli del nord adriatico siano il porto merci dell'Austria e del nord Europa". I 57 porti di rilievo nazionale coordinati da 15 autorità di sistema, aggiunge, "sul modello dei maggiori porti europei verranno guidati da un board snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale". Nel testo licenziato dal Consiglio dei ministri è confermata la possibilità dei presidenti delle Regioni di chiedere il rinvio degli accorpamenti, motivato, fino a tre anni, ma sarà il ministro a decidere. Il decreto semplifica anche le procedure per l'approvazione dei Piani regolatori portuali e introduce la novità della sostenibilità energetica e ambientale dei porti. Le Autorità portuali di sistema saranno chiamate a ridurre il Co2 e promuovere l'uso delle rinnovabili. A coordinare le azioni a livello nazionale sarà la Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp presieduta dal ministro, con tutti i presidenti delle Autorità portuali di sistema e due rappresentanti degli enti locali.

I SERVIZI

L'ASSENSO POLITICO

GUERRIERI, GIÀ DUE VOLTE PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI PIOMBINO, DOVE ATTUALMENTE È COMMISSARIO, AVREBBE AVUTO L'ASSENSO ANCHE DEL PD REGIONALE E DI QUELLO LIVORNESE

Guerrieri «in pole» per Pollice alzato del governatore Rossi

L'ex sindaco è oggi commissario a Piombino. Pronti per la riforma

- LIVORNO -

CONTO alla rovescia per la riforma portuale. L'ennesimo, per essere precisi. Perché il consiglio dei ministri ha approvato ieri il relativo decreto dopo i rinvii nelle ultime tre sedute ma non ha sciolto la quadra sul tema della «governance». Cioè, per dirla in italiano, sulla scelta dei quindici presidenti delle altrettante Autorità «di sistema» che dovranno uscire dalla riforma. Ridurre quasi alla metà le Autorità (e le relative poltrone) per la politica è stato un atto di coraggio quasi incredibile. Non per questo sono mancati i patteggiamenti, gli sgambetti, le imposizioni. Il manuale Cancelli forse non si chiama più così, ma nella sua sostanza rimane attuale.

LA VERIFICA, o almeno la prima parte della verifica, c'è stata ieri nel consiglio dei ministri che riporta (ancora una volta) tra i temi il varo del decreto sulla «governance» delle Autorità di sistema. Per la nostra, quella cioè che ormai è assodato sarà Livorno-Piombino, ieri erano salite le quotazioni di Luciano Guerrieri per la presidenza, dopo che sul suo nome ci sarebbe stato l'assenso del governatore della Toscana Enrico Rossi. Guerrieri, già due volte presidente dell'Autorità di Piombino, dove attualmente è commissario per il secondo mandato, avrebbe avuto l'assenso anche del Pd regionale e di quello livornese (il che non è sempre accordo scontato).

GUERRIERI l'avrebbe spuntata

su [redacted] considerato unanimemente di alta levatura e di altrettanta valida esperienza, principalmente per motivi anagrafici: senza niente togliere alla grande esperienza e alla altrettanta capacità dimostrate da Guerrieri sia come presidente che come commissario. Niente è scontato in questo campo e le sorprese non sarebbero sorpresa. Comune se la decisione non sarà presa troppo tardi i tempi di insediamento dei nuovi presidenti non saranno immediati. Si andrà certamente a settembre e forse anche dopo perché è stato ripetutamente chiesto anche dalle commissioni parlamentari di prendere in esame la possibilità di una specie di «rodaggio» dei nuovi nominati. E perché per la riforma completa dovranno venire anche i decreti attuativi, che non saranno nemmeno loro semplici.

A.F.



IL RUOLO Luciano Guerrieri commissario [redacted]

Il decreto Quindici per 57 porti varata la riforma

Antonino Pane

Ecco la riforma dei porti. Il consiglio dei ministri ha approvato la nascita del sistema della portualità e della logistica. Dopo 22 anni e svariati tentativi mai portati a termine, il ministro Graziano Delrio ha mantenuto l'impegno assunto appena un anno fa: si passerà da 24 a 15 autorità portuali con lo snellimento dei cda. Ora Delrio dovrà designare il 15 presidenti delle «Autorità portuali di sistema». Un compito certo non facile ma che certamente rappresenta il primo passo, tanto atteso, soprattutto in quelle realtà - come in Campania - ove i commissariamenti dello scalo perdurano da oltre mille giorni.

» A pag. 4

Antonino Pane

Tanto tuono che piovve. Ecco la riforma dei porti. Il consiglio dei ministri ha approvato la nascita del sistema della portualità e della logistica. Dopo 22 anni e svariati tentativi mai portati a termine, il ministro Graziano Delrio ha mantenuto l'impegno assunto appena un anno fa. Una riforma quella della L.81/91 che non soltanto è invocata dai grandi competitori nazionali ed internazionali per dare maggiore vivacità e slancio al sistema logistico del Paese (che incide sul 15% del Pil nazionale) ma è irrovata, se non in parte, dall'Europa per un recepimento di un assetto normativo ben più ampio.

Con l'approvazione del decreto legislativo sui porti arriva una «semplificazione molto rilevante» attraverso l'introduzione di uno sportello unico dei controlli, che «riduce tutti i provvedimenti amministrativi e li semplifica». Insomma, spiega Delrio, «più semplicità per le imprese e più possibilità per i nostri porti di diventare un motore di sviluppo. Abbiamo approvato un provvedimento molto importante con l'agenzia delle dogane che dentro i porti diventerà uno sportello che riduce gli altri. Creiamo un sistema mare più capace di promuovere sviluppo e occupazione agendo su una semplificazione delle procedure e

Salerno
Lo scalo
finirà
accorpato
a Napoli
solo dopo
una fase
transitoria

La sfida, le riforme



I trasporti

Quindici per 57 porti e sportello unico

Delrio: la Liguria e il Nord Adriatico saranno gli hub d'ingresso all'Europa

della governance: si passerà da 24 a 15 autorità portuali con lo snellimento dei cda. Vogliamo che il porto di Genova e Savona diventi il porto della Svizzera e che quelli del Nord adriatico siano il porto merci dell'Austria e del Nord Europa». Nessuna parola sul Sud, dove le spine sono ancora diverse e vanno estirpate una a una.

Ora Delrio dovrà designare il 15 presidenti delle «Autorità portuali di sistema». Un compito certo non facile ma che certamente rappresenta il primo passo, tanto atteso, soprattutto in quelle realtà - come in Campania - ove i commissariamenti dello scalo perdurano da oltre mille giorni. Resta scelto lo schema già anticipato dal Piano nazionale per la logistica e la portualità approvato dal Cdm il 6 ago-

sto 2015, con una ridefinizione complessiva dell'assetto dei 57 porti di interesse nazionale presenti sugli oltre 8 mila chilometri di costa del nostro Paese. Scompaiono dunque le 24 Autorità Portuali per dar luogo a 15 Autorità Portuali di Sistema, con accorpamenti e governance territorialmente più ampie. Il tutto in una logica di «sistema paese», valorizzando ogni forma di «coordinamento strategico» rafforzato da un controllo verticistico del ministero dei Trasporti. Cambiano le regole di governance, si semplifica la nomina dei presidenti sostanzialmente scelta dal governo in accordo con le Regioni territorialmente competenti. Scompaiono i comitati portuali (oggi di 24/26 componenti) per

far posto a comitati di gestione molto più snelli, ovvero con soli 4/6 componenti (uno indicato dalla Regione, uno dall'Area metropolitana, uno per ciascun Comune ed uno dalla Capitaneria di Porto oltre al Presidente). Niente più incompatibilità, nessun componente dei rappresentanti degli industriali, degli operatori economici del porto, dei concessionari e degli armatori e delle forze sociali.

E poi spazio alle semplificazioni. In tutti i porti, sia quelli principali (sede delle APS) che in quelli secondari (Autorità di Scalo) saranno istituiti tre distinti sportelli unici, rispettivamente dedicati a siti amministrativi (concessioni e autorizzazioni demaniali), ai controlli doganali ed alle formalità in arrivo ed in partenza per le navi. Anche i Piani Regolatori Portuali ampliano la portata per diventare piani regolatori di sistema. Ricepite anche le modifiche richieste dalle Commissioni referenti di Camera e Senato e della Conferenza Stato-regioni. Diciotto mesi per chiedere l'autonomia degli scali in attesa del definitivo accorpamento. In Campania dunque il porto di Salerno sarà accorpato, dopo il regime di prorogato, con quello di Napoli insieme agli scali minori (oggi di competenza regionale) che il presidente della regione Campania proporrà di mettere a sistema nelle competenze dell'Autorità di Sistema.

GIORGIO DI NIZIA/ANSA



Dal cdm via libera definitivo a un poker di decreti attuativi della riforma Madia

Asl, politica fuori dalle nomine

Procedimenti rilevanti, tempi dimezzati. Forestali addio

Nomina e revoca dei vertici delle Asl sulla base di criteri meritocratici e non politici. Anche se le regioni continueranno ad avere voce in capitolo nella scelta dei direttori generali. Corsia preferenziale per i procedimenti amministrativi riguardanti rilevanti insediamenti produttivi, opere di interesse generale o avvio di attività suscettibili di avere ricadute positive sull'economia. Per tutti questi progetti, di rilevante impatto sul territorio, palazzo Chigi potrà ridurre i tempi della burocrazia fino al 50%. Le forze di polizia si riducono da 5 a 4, con l'assorbimento dei forestali all'interno dei carabinieri. E le autorità portuali vengono riorganizzate per renderle più competitive e «agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone». Dai 57 porti di interesse nazionale si passa a 15 autorità portuali con cda snelli (tre o cinque componenti). Il consiglio dei ministri ha approvato in via definitiva altri quattro tasselli attuativi della riforma del ministro Marianna Madia.

È invece slittato al prossimo cdm il via libera finale al Testo unico sulle partecipate.

Nomina vertici delle Asl. Che l'obiettivo del dlgs sia ambizioso, lo si capisce dall'incipit della relazione illustrativa: «Slegare la nomina

dei direttori generali dalla fiducia politica per agganciarla a una valutazione di profilo tecnico finalizzata alla selezione delle professionalità maggiormente competenti». Per realizzare questo scopo viene creato un elenco nazionale, tenuto dal ministero della salute, in cui saranno inseriti i soggetti che per formazione accademica e esperienza professionale riterranno di avere i numeri giusti per entrare a farne parte, partecipando all'apposito avviso pubblico di selezione per titoli che verrà pubblicato in G.U. L'elenco verrà aggiornato ogni due anni e chi vi ha trovato posto vi resterà iscritto per quattro anni.

Da questo elenco le regioni dovranno scegliere i papabili a ricoprire il ruolo di direttore generale. Tuttavia, la decisione finale spetterà a una commissione in cui continuerà a sedere un esperto designato dalla regione. Con il rischio, paventato anche dal Consiglio di stato, «di riproporre logiche politiche in grado di influenzare la scelta». Il richiamo di palazzo Spada è però rimasto inascoltato nel testo del decreto approvato dal cdm. L'unica modifica sostanziale è rappresentata dall'ampliamento della rosa all'interno della quale sarà scelto il candidato da proporre al governatore regionale per la nomina. Non sarà più una terna, ma una rosa di nomi non inferiore a tre e non superiore a cinque.

- segue

Una volta scelto dal presidente regionale, il direttore generale delle Asl resterà in carica per un periodo compreso tra i tre e i cinque anni. Ma i suoi risultati saranno monitorati a distanza di 24 mesi dalla nomina. In caso di mancato raggiungimento degli obiettivi o in presenza di una situazione di grave disavanzo, o ancora, in caso di manifesta violazione di legge o regolamenti o degli obblighi di trasparenza, la regione dichiarerà l'immediata decadenza dall'incarico con risoluzione del contratto. In caso di valutazione positiva, il rapporto proseguirà.

Procedimenti amministrativi.

I principali provvedimenti amministrativi potranno contare su una corsia preferenziale che porterà fino al dimezzamento dei tempi. È quello che il premier Matteo Renzi, in conferenza stampa ha orgogliosamente ribattezzato «projet du président», visto che l'istituto è stato mutuato dall'esperienza francese.

La procedura, disegnata dal dpr approvato ieri, prevede che entro il 31 gennaio di ogni anno ciascun ente territoriale possa individuare un elenco di progetti di rilevante impatto sul territorio, tra quelli già inseriti nel programma triennale dei lavori pubblici, e chiedere a palazzo Chigi di applicare ad essi la riduzione dei termini fino al 50%. Entro il 28 febbraio la presidenza del consiglio potrà individuare anche ulteriori progetti da velocizzare. Entro il 31 marzo con dpcm saranno individuati i progetti, tra quelli proposti, che beneficeranno della accelerazione dei termini.

FRANCESCO CERISANO

Il testo potrebbe approdare domani in Consiglio dei Ministri

Riforma portuale in dirittura d'arrivo

Fine dei commissariamenti e nomine dei presidenti entro la fine dell'estate

Potrebbe arrivare anche domani in Consiglio dei Ministri la tanto attesa e dibattuta riforma delle Autorità Portuali per la trasformazione in decreto come emendamento alla "legge Madia" (124/2015) sulla Pubblica amministrazione.

I tempi stringono ed il Governo accelera. Il documento è stato approvato dal Consiglio dei ministri, come bozza, a gennaio. Sullo schema del decreto legislativo sono arrivati i pareri della Commissione VIII del Senato, relatore il senatore Filippi e della Commissione IX della Camera, relatore l'onorevole Tullio. Una riforma della legge 84/94 che punta allo snellimento burocratico e alla semplificazione. Lo ha detto più volte il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio: "Il sistema italiano portuale attualmente è debole. Dobbiamo cambiare immediatamente organizzazione o perderemo sempre più traffici. Basta farci guerra tra poveri. Le innovazioni non sono solo per il gusto di fare una riforma, ma per rispondere a una classifica che vede l'Italia perdere posizioni".

I porti italiani vengono riorganizzati in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori. 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 che alle nuove Autorità di sistema portuale faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale.

Se il Consiglio dei Ministri, così come sembra, si riunirà e approverà come previsto il tutto entro questa settimana, si calcola che saranno 45 i giorni necessari per la nomina dei presidenti delle autorità di sistema, e con essa la fine dei commissariamenti della maggioranza delle autorità portuali. Un mese e mezzo è il tempo che ci vuole per permettere a mini-

steri dei Trasporti e Regioni di competenza di mettersi d'accordo.

La nomina del "Comitato di gestione", la nuova realtà che va di fatto a sostituire il Comitato portuale, avverrà nello stesso periodo con l'indicazione degli enti locali. La 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.

Il consiglio dei Ministri approva la riforma dei porti

Dopo oltre vent'anni si cambia. Il decreto punta sulla competitività e sulla semplificazione burocratica. Il presidente di Assoporti Pasqualino Monti: "Il primo passo fondamentale è stato compiuto"

CIVITAVECCHIA - Ci sono voluti vent'anni ma alla fine la riforma è andata in porto. Ieri sera infatti il Consiglio dei Ministri ha approvato la riforma dei porti sulla quale ha lavorato il ministro Graziano Delrio.

Il piano strategico della portualità e della logistica fissa dieci obiettivi: misure per semplificazione e snellimento, competitività e concorrenza, accessibilità, integrazione del sistema logistico, potenziamento delle infrastrutture, innovazione, sostenibilità, certezza delle risorse, coordinamento nazionale, nuova governance.

Sono 57 i porti di rilevanza nazionale che vengono riorganizzati nelle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti 'core' dalla Comunità Europea. Le Autorità di sistema portuale sono relative agli ambiti: Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centrale, Mar Tirreno Meridionale Jonio e dello Stretto, Mare di Sardegna, Mare di Sicilia Occidentale, Mare di Sicilia Orientale, Mare Adriatico Meridionale, Mar Jonio, Mare Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro Settentrionale, Mare Adriatico Settentrionale, Mare Adriatico Orientale. Alle 15 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. Le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale.

La riorganizzazione della governance L'Autorità di Sistema Portuale sarà guidata da un board snello, 3-5 persone, il "Comitato di gestione" con il ruolo di decisore pubblico istituzionale. Il Comitato di gestione è guidato da un presidente manager. Viene scelto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con la Regione o le Regioni interessate dall'Autorità di sistema. Rispetto ai precedenti Comitati Portuali, con limitata capacità decisionale, si passa da circa 336 membri a livello nazionale a circa 70 persone. I rappresentanti degli operatori e delle imprese faranno parte, invece, degli "Organismi di partenariato della Risorsa Mare con funzioni consultive": potranno partecipare al processo decisionale, non potranno più votare atti amministrativi. Per garantire la coerenza con la strategia nazionale verrà istituita una "Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale", istituzionalizzata e presieduta dal Ministro, vi sarà una programmazione nazionale delle scelte strategiche e infrastrutturali, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale.

- segue

"Il primo fondamentale passo di una riforma della portualità è stato compiuto. Ed è questa di per sé una notizia di enorme significato politico e di grandi prospettive". È questo il primo commento del presidente di Assoporti Pasqualino Monti. "Muovere una macchina amministrativa e normativa ferma da oltre vent'anni, equivale a smuovere un macigno. Ora spetterà a tutti noi - ha aggiunto - amministratori e operatori, impedire che il progetto si fermi alle prime difficoltà e traguardi invece quei risultati di efficienza e produttività che sono essenziali non solo per il sistema logistico e portuale italiano, ma per l'intera economia del paese. I porti italiani e Assoporti sono chiamati quindi a uno sforzo senza precedenti di sostegno e di supporto intelligente all'azione del governo e del Parlamento".

politica

Varata la riforma delle Autorità Portuali. Crocetta potrà chiedere una proroga di 18 mesi

Se ne parla da due anni, adesso è ufficiale: il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto legge sulla riforma delle Autorità Portuali. Le nuove sedi saranno 15, non più 24, e, come spesso accade, tra le "tagliate" c'è Messina, stavolta in compagnia di Catania, Brindisi, Manfredonia, Salerno, Olbia, Piombino, Carrara e Savona. Tutto come previsto, nello schema di decreto legislativo recante "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali". I porti di Taranto e Ravenna riescono persino a restare da soli, mentre i due porti di Messina e quello di Milazzo finiscono in un "calderone" con dieci porti, nessuno dei quali era sede di Authority, tranne ovviamente la nuova capofila Gioia Tauro. Confermata la possibilità di una proroga, ma solo di 18 mesi e non di 36 come si pensava inizialmente. "Su richiesta motivata del presidente della Regione - si legge nel decreto - da presentarsi entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente comma, può essere altresì disposta, con decreto del presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il mantenimento, per un periodo non superiore a diciotto mesi, dell'autonomia finanziaria e amministrativa di Autorità Portuali già costituite". Il decreto entrerà in vigore nel momento in cui verrà pubblicato in Gazzetta Ufficiale, presumibilmente tra una ventina di giorni. Da allora scatteranno i 15 giorni entro i quali Crocetta dovrà chiedere la proroga per Messina e Catania, le due città siciliane che hanno perso la sede. Cosa resterà a Messina e nelle altre 8 ex sedi di Autorità Portuale lo chiarisce l'articolo 6, che "istituisce presso ciascun porto già sede di Autorità portuale un ufficio territoriale, cui è preposto il segretario generale o un suo delegato, scelto tra il personale in servizio presso le AdSP o le sopresse Autorità, con qualifica dirigenziale con i seguenti compiti: a) istruttori, ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'AdSP; b) di proposta, con riferimento a materie di rilievo locale in relazione alle quali la competenza appartiene all'AdSP; c) amministrativi propri e con potere deliberativo, con riferimento a materie di rilievo non strategico funzioni delegate dal Comitato di gestione, al di coordinamento delle operazioni in porto, al di rilascio delle concessioni per periodi fino a durata di quattro anni anche determinando i rispettivi canoni, nonché conclude la nota- lasciamo alla politica e a chi se ne occupa le valutazioni del caso».

Governo, più soldi per il rinnovo dei contratti

Il Consiglio dei ministri vara lo «sblocca opere»: corsie preferenziali per i progetti che creano molta occupazione

I sindacati apprezzano l'uscita del premier e soprattutto il passaggio sulle risorse: «La cifra nella legge di stabilità è poco più che simbolica», ammette Renzi (sono 300 i milioni stanziati).

000 È venuto il momento di «sanare un'ingiustizia» e il Governo è pronto a «mettere più denari» per i rinnovi contrattuali nella Pubblica amministrazione, dopo «sette anni senza aumenti di stipendio». Ad annunciarlo il premier Matteo Renzi, al termine di un Consiglio dei ministri che ha approvato in via definitiva un nutrito «pacchetto» di decreti attuativi della riforma Madia, tra cui anche lo Sblocca opere. Dal Cdm è arrivato anche il sì all'accorpamento della Forestale nell'Arma dei carabinieri e a nuovi meccanismi per slegare le nomine dei dirigenti sanitari dall'influenza del politico di turno.

L'apertura di Renzi sui rinnovi dà forza a una trattativa appena iniziata: «Deve aprire una stagione nuova nei rapporti con i dipendenti della pubblica amministrazione» annuncia ma avverte: «sia chiaro che chi lavora in uffici pubblici deve essere premiato e chi fa il furbo va punito». I sindacati apprezzano l'uscita del premier e soprattutto il passaggio sulle risorse:

«La cifra nella legge di stabilità è poco più che simbolica», ammette Renzi (sono 300 i milioni stanziati nell'ultima manovra). Cgil, Cisl e Uil in corso esprimono soddisfazione per le parole del premier. Per il leader della Uil, Carmelo Barbagallo, «se a un impegno così forte seguiranno i fatti, quella odierna sarà una svolta significativa». Secondo il segretario generale della Fp Cgil, Serena Sorrentino, arriva finalmente «una risposta alla rivendicazione dei lavoratori pubblici». Un plauso giunge anche dal numero uno della Cisl Fp, Giovanni Faverin, che sottolinea: ora «vogliamo contratti dignitosi».

Sempre sul fronte P.a. diventano legge quattro provvedimenti targati Madia. Dall'esperienza francese l'Italia riprende l'acceleratore di procedimenti, spiega Renzi. «Una corsia preferenziale» per le opere e gli insediamenti destinati ad esercitare un forte impatto sull'economia o l'occupazione: tempi dimezzati per le pratiche burocratiche e in caso di stallo intervento del premier. Quindi pratiche che oggi hanno scadenze fissate mediamente tra i 30 e i 180 giorni potranno ridursi a 15-90.

In caso di inutile decorso del termine può scattare il potere sostitutivo del premier. L'iter sprint sarà riconosciuto solo a determinati progetti, la lista sarà messa a punto con un decreto del presidente del Consiglio, ogni anno allo scadere del 31 marzo. L'obiettivo è attrarre, e non perdere, investimenti.

- segue

Diventa inoltre legge un altro provvedimento «figlio» della riforma della P.a, il decreto che si propone di limitare la discrezionalità delle nomine dei manager delle Asl.

Per la scelta dei medici si dovrà pescare da un elenco ad hoc. «Mai più la sanità in mano della politica peggiore», sottolinea Renzi illustrando il provvedimento. L'altro provvedimento incassato è quello sul riordino delle forze di polizia che passano da 5 a 4, con l'accorpamento della Forestale nell'arma dei carabinieri. Operazione che non determinerà una diminuzione dei «poliziotti» nelle «strade» tiene a precisare il premier, mentre il ministro delle Politiche agricole, Maurizio Martina, assicura che verrà «salvaguardata la professionalità» della forestale, con la creazione di «un comando specifico».

Tocca la meta anche un altro tassello della delega Madia: il riordino dei porti. Una nuova mappa degli scali, si passa «da 57 si passa a 15 autorità portuali» sottolinea il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio.

Governo, più soldi per il rinnovo dei contratti

Il Consiglio dei ministri vara lo «sblocca opere»: corsie preferenziali per i progetti che creano molta occupazione

I sindacati apprezzano l'uscita del premier e soprattutto il passaggio sulle risorse: «La cifra nella legge di stabilità è poco più che simbolica», ammette Renzi (sono 300 i milioni stanziati).

000 È venuto il momento di «sanare un'ingiustizia» e il Governo è pronto a «mettere più denari» per i rinnovi contrattuali nella Pubblica amministrazione, dopo «sette anni senza aumenti di stipendio». Ad annunciarlo il premier Matteo Renzi, al termine di un Consiglio dei ministri che ha approvato in via definitiva un nutrito «pacchetto» di decreti attuativi della riforma Madia, tra cui anche lo Sblocca opere. Dal Cdm è arrivato anche il sì all'accorpamento della Forestale nell'Arma dei carabinieri e a nuovi meccanismi per slegare le nomine dei dirigenti sanitari dall'influenza del politico di turno.

L'apertura di Renzi sui rinnovi dà forza a una trattativa appena iniziata: «Deve aprire una stagione nuova nei rapporti con i dipendenti della pubblica amministrazione» annuncia ma avverte: «sia chiaro che chi lavora in uffici pubblici deve essere premiato e chi fa il furbo va punito». I sindacati apprezzano l'uscita del premier e soprattutto il passaggio sulle risorse:

«La cifra nella legge di stabilità è poco più che simbolica», ammette Renzi (sono 300 i milioni stanziati nell'ultima manovra). Cgil, Cisl e Uil in corso esprimono soddisfazione per le parole del premier. Per il leader della Uil, Carmelo Barbagallo, «se a un impegno così forte seguiranno i fatti, quella odierna sarà una svolta significativa». Secondo il segretario generale della Fp Cgil, Serena Sorrentino, arriva finalmente «una risposta alla rivendicazione dei lavoratori pubblici». Un plauso giunge anche dal numero uno della Cisl Fp, Giovanni Faverin, che sottolinea: ora «vogliamo contratti dignitosi».

Sempre sul fronte P.a. diventano legge quattro provvedimenti targati Madia. Dall'esperienza francese l'Italia riprende l'acceleratore di procedimenti, spiega Renzi. «Una corsia preferenziale» per le opere e gli insediamenti destinati ad esercitare un forte impatto sull'economia o l'occupazione: tempi dimezzati per le pratiche burocratiche e in caso di stallo intervento del premier. Quindi pratiche che oggi hanno scadenze fissate mediamente tra i 30 e i 180 giorni potranno ridursi a 15-90.

In caso di inutile decorso del termine può scattare il potere sostitutivo del premier. L'iter sprint sarà riconosciuto solo a determinati progetti, la lista sarà messa a punto con un decreto del presidente del Consiglio, ogni anno allo scadere del 31 marzo. L'obiettivo è attrarre, e non perdere, investimenti.

- segue

Diventa inoltre legge un altro provvedimento «figlio» della riforma della P.a, il decreto che si propone di limitare la discrezionalità delle nomine del manager della Asl.

Per la scelta dei medici si dovrà pescare da un elenco ad hoc. «Mai più la sanità in mano della politica peggiore», sottolinea Renzi illustrando il provvedimento. L'altro provvedimento incassato è quello sul riordino delle forze di polizia che passano da 5 a 4, con l'accorpamento della Forestale nell'arma dei carabinieri. Operazione che non determinerà una diminuzione dei «poliziotti» nelle «strade» tiene a precisare il premier, mentre il ministro delle Politiche agricole, Maurizio Martina, assicura che verrà «salvaguardata la professionalità» della forestale, con la creazione di «un comando specifico».

Tocca la meta anche un altro tassello della delega Madia: il riordino dei porti. Una nuova mappa degli scali, si passa «da 57 si passa a 15 autorità portuali» sottolinea il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio.

Ecco i contenuti della riforma

La riforma della portualità, passato l'ultimo esame, fra 15 giorni sarà operativa e a settembre si giocherà la partita dei presidenti. Si rivoluziona la struttura delle vecchie Autorità portuali che si trasformano in Autorità di sistema e scendono di numero, passando da 24 a 15, con un respiro più ampio e una governance più snella che cancella i vecchi Comitati portuali e li sostituisce con Comitati di gestione ristretti.

I Comitati di gestione saranno composti oltre che dal presidente dell' Authority dai soli rappresentanti della Regione, del Comune, della Città metropolitana e dell' Autorità marittima. È confermata la possibilità dei presidenti delle Regioni di chiedere il rinvio degli accorpamenti, motivato, fino a tre anni. E la deroga riguarderà i porti di Messina - Milazzo (accorpati a Gioia Tauro), di Savona e di Salerno.

Lo ha assicurato da Taormina il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri Luca Lotti

I porti di Messina -Milazzo restano autonomi

Ieri il Governo ha approvato la riforma. E per la Sicilia «in campo uno sforzo senza precedenti»

Lucio D' Amico TAORMINA In perfetta sintonia di templi, vedute e annunci. Mentre Matteo Renzi da Foligno avvia la sua "campagna d'estate" incentrata sul rilancio delle grandi opere pubbliche e degli investimenti al Sud, da Taormina il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri Luca Lotti, uno dei componenti del "Giglio magico" (anche se empoiese di nascita e, per tifo calcistico, milanista), amico d' un vita e consigliere fidatissimo del premier, lancia messaggi dello stesso tenore. Il Governo nazionale - sottolinea Lotti - è pronto ad una mobilitazione senza precedenti per il Meridione e in particolare per la Sicilia e la Calabria. E non si tratta solo di annunci - precisa il sottosegretario - ma di risorse concrete stanziare nell' ambito dei Patti stipulati con le varie Regioni. «Abbiamo messo in campo per il Patto per la Sicilia un miliardo duecentomila euro - afferma -, più di questo non potevamo fare. Ora questo Patto va attuato e la Regione deve fare la sua parte. Abbiamo anche salvato, come Crocetta sa bene, il bilancio siciliano, altrimenti sarebbe stato il disastro. E il nostro Piano delle grandi opere pubbliche sarà dedicato in massima parte all' infrastrutturazione tra Sicilia e Calabria». Le indiscrezioni trapelate farebbero pensare a un annuncio clamoroso, nei prossimi giorni, riguardante il Ponte ma il sottosegretario non conferma né smentisce.

Lotti ha seguito fin dall' inizio anche la riforma dei porti, targata Delrio, che adesso, con un gioco di parole, si può dire sia andata in porto, dopo che ieri il Consiglio dei ministri ha esitato il testo, confermando la possibilità dei presidenti delle Regioni Interessate di chiedere il rinvio degli accorpamenti delle Autorità portuali fino a un periodo di tre anni. E la proroga riguarderà essenzialmente le Autorità portuali di Savona (accorpata a Genova), di Salerno (che va con Napoli) e di Messina -Milazzo, che dovrebbe far sistema unico con i porti calabresi, con Gioia Tauro capofila. Nella splendida cornice della perla dello Jonio Lotti ha di fatto preannunziato quanto sarebbe accaduto nel pomeriggio: «La riforma dei porti era indispensabile, abbiamo ridotto le Autorità ma questo non vuol dire che il Governo non abbia seguito sempre con attenzione le vicende relative a quei porti come

- segue

Salerno o Messina-Milazzo che godono di ottima salute e che vanno difesi nelle loro prerogative e nell'autonomia gestionale e finanziaria». Da qui la possibilità della deroga - che ora il presidente Crocetta dovrà chiedere ufficialmente al ministro dei Trasporti - che consentirà di mantenere tale autonomia per i prossimi tre anni. Ma c'è di più. Se nell'arco dei 12 mesi che verranno Messina e Milazzo confermeranno la loro vitalità e i trend di crescita, nel 2017 si potrebbe pensare alla creazione di una nuova **Autorità** di sistema che, pur interfacciandosi con i porti della Calabria, conserverebbe per intero le proprie funzioni, i propri organismi e la sede di rappresentanza. «Basta un emendamento», sorride Lotti lasciando intendere che l'eco delle reazioni registratesi sulla sponda siciliana dello Stretto sono arrivate a Roma. «Le esigenze dei territori sono le nostre priorità», ribadisce il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri, pur confermando che la "ratio" del provvedimento va nella direzione giusta. «Era insostenibile mantenere in vita 24 **Autorità portuali**», insiste Lotti, anticipando le successive dichiarazioni del ministro Delrio il quale ha sottolineato come «le azioni previste dal decreto consentiranno ai porti italiani di diventare un sistema più capace di creare occupazione e sviluppo economico».

Altro tema "caldo" quello della sicurezza e dell'immigrazione. Lotti si dice convinto che la Sicilia non può e non deve essere lasciata sola, che la questione degli sbarchi va ulteriormente riveduta e corretta, che bisogna ascoltare le istanze che arrivano dalle popolazioni locali. Ma il sottosegretario tiene a precisare che «l'Italia è, comunque, fatti i debiti scontri, un Paese più sicuro rispetto alla Francia e alla stessa Germania per quel che riguarda l'allarme terrorismo, perché da noi non ci sono le banlieu parigini o i sobborghi del Belgio, qui gli immigrati sono meno integrati ma più controllati, e inoltre quanto accaduto a Parigi con la strage di Charlie Hebdo non sarebbe mai stato possibile qui da noi, dove il presidio delle forze dell'ordine è molto più diffuso sul territorio. Questo non vuol dire che non esistano forti criticità o che si devva cadere in errori.

Messina -Milazzo Ieri il Consiglio dei ministri ha approvato la riforma, sarà accordata la proroga

Salva l' autonomia dei porti

Da Taormina Luca Lotti annuncia: «Il Patto per la Sicilia è pronto» Messina | Per 7 giorni si potranno superare i limiti

In perfetta sintonia di tempi, vedute e annunci. Mentre Matteo Renzi da Foligno avvia la sua "campagna d' estate" incentrata sul rilancio delle grandi opere pubbliche e degli investimenti al Sud, da Taormina il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri Luca Lotti lancia messaggi dello stesso tenore. Il Governo nazionale è pronto ad una mobilitazione senza precedenti per la Sicilia e la Calabria.

«Abbiamo messo in campo per il Patto per la Sicilia un miliardo duecentomila euro - afferma -, ora questo Patto va attuato e la Regione deve fare la sua parte».

Lotti ha seguito fin dall' inizio anche la riforma dei porti, targata Delrio, che proprio ieri è stata approvata dal Consiglio dei ministri. Il testo esitato conferma la possibilità dei presidenti delle Regioni interessate di chiedere il rinvio degli accorpamenti delle Autorità fino a un periodo di tre anni. E la proroga riguarderà i porti di Messina e Milazzo che rimarranno autonomi per tre anni. Ma Lotti non esclude l' eventualità che proprio Messina -Milazzo già dall' anno prossimo possa diventare la sedicesima nuova Autorità di sistema portuale. Pag. 17.

Il Nautilus

Porto di Trieste: apertura del Varco 4 ferroviario



TRIESTE – Domani, venerdì 29 luglio, alle ore 12.30, presso l'ormeggio 57 del Porto Nuovo di Trieste, avrà luogo l'inaugurazione dell'apertura del Varco 4 ferroviario. L'intervento infrastrutturale complessivo sostenuto dall'Autorità Portuale e da RFI, sarà in grado di aumentare fortemente la capacità ferroviaria dello scalo giuliano, portandola dagli attuali 140 treni a circa 200 treni settimanali.

Interverranno:

Zeno D'AGOSTINO, Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Trieste

Carlo DE GIUSEPPE, Direttore territoriale produzione Trieste di RFI

Debora SERRACCHIANI, Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia

TRIESTE, FINE LAVORI E APERTURA DEL VARCO 4 FERROVIARIO

Aumenta la capacità ferroviaria del porto di Trieste Porto Nuovo, presso Ormeggio 57* | 29 luglio 2016 ore 12.30

Trieste 28 luglio 2016 - Domani, venerdì 29 luglio, alle ore 12.30, presso l'ormeggio 57 del Porto Nuovo di Trieste, avrà luogo l'inaugurazione dell'apertura del Varco 4 ferroviario.

L'intervento infrastrutturale complessivo sostenuto dall'Autorità Portuale e da RFI, sarà in grado di aumentare fortemente la capacità ferroviaria dello scalo giuliano, portandola dagli attuali 140 treni a circa 200 treni settimanali.

Interverranno:

Zeno D'AGOSTINO, Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Trieste

Carlo DE GIUSEPPE, Direttore territoriale produzione Trieste di RFI

Debora SERRACCHIANI, Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia



Il Piccolo

INAUGURAZIONE

Nuovo varco ferroviario all'ormeggio 57 in porto

■ ■ Oggi alle 12.30 all'ormeggio 57 del porto nuovo avrà luogo l'inaugurazione dell'apertura del Varco 4 ferroviario. L'intervento infrastrutturale sostenuto da Apt e Rfi, aumenterà la capacità ferroviaria dello scalo portandola da 140 a circa 200 treni settimanali.

D'Agostino «Gli Usa puntano su Trieste»

«Un interesse molto forte da parte statunitense sui flussi di traffico del Porto di Trieste, già vicini al milione di tonnellate, e sulla capacità del nostro scalo di diventare catalizzatore di investimenti collegati alla logistica e ad attività di trasformazione industriale: io ho registrato il commissario straordinario

[REDACTED] di Trieste
Zeno D'Agostino
al termine
dell'Innovation
Forum che si è
tenuto nella città
giuliana.

Informazioni Marittime

Porto di Venezia, previsti 40 milioni di investimenti



Il Comitato Portuale di **Venezia** ha approvato ieri all'unanimità l'assestamento di bilancio con il primo elenco di variazioni e una previsione di più di 40 milioni di investimenti. È stato inoltre deciso di destinare parte dell'avanzo di gestione, 5 milioni di euro, per iniziare a ridurre il debito legato all'accensione dei mutui contratti tra il 2009 e il 2010 per la realizzazione degli escavi.

Allo stesso modo, il comitato ha valutato l'opportunità di destinare alla riduzione del debito anche parte dei 24 milioni di euro provenienti dalla vendita delle quote di Apvs (terminal passeggeri di Venezia) a Veneto Sviluppo, permettendo per il futuro nuovi impegni finanziari dell'Apv a fronte di nuove esigenze.

L'Autorità portuale ha deciso di avviare ingenti investimenti anticiclici per sostenere il porto nel corso della crisi e soprattutto per restituire efficienza allo scalo tramite oltre 150 milioni di euro investiti in escavi per raggiungere la quota massima di meno 12 metri. Si è garantito così a Venezia, si legge in una nota dell'Ap, di avere collegamenti internazionali all'altezza delle esigenze delle imprese e del territorio tramite investimenti che si sono tradotti in una crescita del traffico container del 47% dal 2008 ad oggi.

"Il Comitato Portuale - continua il comunicato dell'ente - ha anche approvato la concessione pluriennale per nuovi investimenti alla società San Marco Petroli che opera da anni a Porto Marghera nel settore energetico e che, anche grazie ad un rapporto virtuoso fra pubblico e privato, potrà contribuire ad ulteriore sviluppo del territorio facendo di Venezia uno scalo all'avanguardia per lo stoccaggio, logistica e rifornimento del Gnl (gas naturale liquefatto), il carburante del futuro".

Banchina Fiorillo, via libera alla Porto Spa

Il Comitato (con l'astensione della Capitaneria) dice sì alla concessione. Ma c'è l'incognita accorpamento

► CARRARA

Via libera del Comitato portuale alla concessione della banchina Fiorillo alla Porto di Carrara Spa. La riunione di ieri pomeriggio ha sciolto il nodo che aveva fatto infiammare i rapporti fra gli enti che "governano" e operano al porto di Marina di Carrara e appianato una situazione abbastanza tesa. Ma resta un problema: l'accorpamento delle Autorità portuali sta per diventare realtà, il presidente dell'Authority di Marina di Carrara Francesco Messina è in regime di proroga e il suo mandato scade tra pochissimo: il 2 ago-

sto. E non è chiaro se rientri fra le sue competenze di presidente la proroga (il quale, di solito, firma solo gli atti di ordinaria amministrazione), quella di firmare gli atti che dovranno dare concretezza all'indirizzo del Comitato portuale, ossia la concessione delle aree richieste dalla Porto Spa. In altre parole: adesso c'è la volontà "politica" di assegnare quelle concessioni, ma si prospetta il rischio che a firmare quella concessione sia la "nuova" [redacted] [redacted] quelle che vedrà accorpate Marina di Carrara e La Spezia, con immaginabili allungamenti dei tempi.

La decisione del Comitato

portuale è stata comunque importante. A sbloccare l'impasse è stato un altro parere richiesto alla Direzione generale per la vigilanza sulle attività portuali, i porti e la navigazione che fa capo al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un parere così sintetizzabile: per la assegnazione delle aree portuali non era necessaria una pubblicità di livello europeo: le procedure seguite [redacted] sono corrette. Ed è sulla base di questo pronunciamento che il Comitato portuale ha approvato lo schema di concessione della banchina alla Porto di Carrara. Con una significativa astensione: quella del comandante

della Capitaneria di porto, cioè di colpiuì che aveva sollevato la questione della legittimità della procedura seguita dalla [redacted]

« Nella stesura della delibera che risale al 26 aprile scorso - commenta il presidente [redacted]

Messineo - , abbiamo seguito le forme di pubblicazione dettate dal Codice della navigazione, le stesse, peraltro, seguite quando si trattò della concessione della banchina al gruppo Grendi. Non vi era alcun obbligo di adottare una procedura ad evidenza europea e questo ennesimo parere l'ha confermato ».

Claudio Figala



Una veduta della banchina Fiorillo

QUI LIVORNO

La scommessa per il rilancio è la Darsena da 800 milioni

di LIVORNO

L'aut aut è semplice e brutale: o il porto di Livorno si dota di una banchina con fondali ad almeno 16 metri di profondità o nel giro di pochissimo tempo verrà tagliata definitivamente fuori dai traffici marittimi. Colpa del fatto che l'infrastruttura attuale ha i fondali a 13 metri e non si può andare più giù perché è a quella stessa profondità che sono usate le banchine esistenti. Ma già una portacontainer con 8 mila teu non riesce a entrare, per motivi di pescaggio, in un porto con fondali a meno 13. I conti in tasca li ha fatti il dossier di Ocean Shipping Consultants, un big del settore: se tutto resta così com'è, nel giro di vent'anni Livorno finirà per essere un piccolo porto strapasciano, con meno di metà della metà dei traffici container attuali.

La svolta c'è stata, la Regione ha messo sul tavolo 12,5 milioni annui per vent'anni per pagare

un mutuo da 200 milioni, il governo altri 50 e [redacted] il resto della parte pubblica. Ma adesso è in ballo il bando con cui andare a caccia dell'investitore privato (oltre 300 milioni di euro) che avrà il terminal in concessione per 50 anni.

Siamo a livello di uno dei più grossi project financing del nostro Paese. [redacted] ha messo sulla rampa di lancio praticamente insieme alla privatizzazione della Porto 2000, la società che gestisce il porto crociere e traghetti. A inizio autunno si tireranno le somme. Ma intanto si sconta un paradosso: il doppio bando che segnerà la storia del prossimo mezzo secolo nel porto di Livorno, nel frattempo però i vertici [redacted]

[redacted] sono in fase commissariale con proroghe di sei mesi in sei mesi. Ma dietro l'angolo c'è la riforma dei porti ormai alle battute finali che potrebbe accorciare ulteriormente la durata degli incarichi. (m.z.)



STRISCIONI IN COMUNE E ALL'AUTHORITY

La protesta del Lucarelli terminal



■ ■ I lavoratori del Lucarelli terminal, accompagnati da Cristiano Lucarelli, ieri hanno esposto uno striscione [redacted] e in consiglio comunale, e incontrato il sindaco Nogarini. Che poi ha commentato così via Twitter: «Lucarelli Terminal da 6 anni fa utili e crea occupazione, ma rischia di chiudere per la miopia [redacted]»

ECONOMIA toscana

General Electric a Piombino

Con la controllata Nuova Pignone porterà 250 posti di lavoro sul porto

Il colosso della componentistica per l'energia vuole insediare proprie attività entro il 2018 su 200mila metri quadrati di banchine

PIOMBINO

Dopo Piombino Industrie Marittime, anche la Nuova Pignone Srl, società appartenente al Gruppo General Electric ed alla sua divisione Oil & Gas, ha richiesto la concessione di circa 200.000 metri quadri di aree portuali per operazioni di logistica industriale.

Un investimento che porterà a Piombino, dal 2018, circa 250 posti di lavoro.

La Nuova Pignone, sul nuovo porto, insiederà un impianto che farà assemblaggio, montaggio e collaudo di apparecchiature meccaniche, elettriche, strumentali alla fabbricazione di macchine rotanti (turbine a gas, compressori) e di soluzioni modulari per la compressione del gas e per la produzione di energia elettrica. L'insediamento, quando realizzato ed attivato (le previsioni sono per l'inizio del 2018) sarà in grado di fornire un ottimo contributo alle esigenze di rilancio industriale di Piombino. L'attività industriale/logistica di General Electric Oil & Gas potrà infatti garantire la crescita e lo sviluppo di realtà dall'alto profilo tecnologico ed il coinvolgimento delle imprese specializzate del territorio dei servizi portuali e di logistica, di carpenteria in fer-

ro e legno, manutenzione meccaniche, elettriche e strumentali, sollevamento.

Per il commissario straordinario [redacted] di Piombino, Luciano Guerni, è una conferma del buon lavoro svolto e sottolinea come l'ente «sia fortemente impegnato a garantire il completamento delle infrastrutture previste nei tempi, peraltro molto stretti, necessari all'investimento ed alle commesse già acquisite dal proponente. Abbiamo un anno per finire la banchina, ma ce la faremo».

Anche il sindaco di Piombino Massimo Giuliani interviene sulla vicenda e sottolinea «l'importanza del lavoro di coordinamento istituzionale a sostegno del rilancio economico ed occupazionale previsto dagli Accordi di programma a fronte del quale si iniziano a vedere rilevanti risultati in termini di insediamento di nuove attività produttive».

Sul porto di Piombino si presenta dunque un'altra sfida ed un'altra opportunità che scaturisce dalle intense istituzioni e dai lavori eseguiti in tempi assai rapidi [redacted].

Quanto previsto dall'Accordo di programma del 12 agosto 2013 in termini di infrastrutture portuali è stato già interamente realizzato e consentirà, da un lato, di accogliere a breve le nuove attività di "ship recycling" (quindi demolizioni ma anche costruzioni e refitting) e, dall'altro, di completare le banchine finali in due fasi, entro l'inizio e la fine del 2018, al fine di poter insediare le attività previste da General Electric.

Tutto questo non sarebbe stato possibile senza il rilevante contributo, anche finanziario, fornito dalla Regione che, afferma il presidente Enrico Rossi: «Ha sempre creduto nella qualità del lavoro locale, nella collaborazione con le istituzioni ter-

ritoriali, nelle potenzialità di rilancio di Piombino e, quindi, ha investito molto sull'ammmodernamento del porto: 11,4 milioni nell'accordo di programma del 2013, a cui poi si aggiungono ulteriori 70 milioni a supporto della reindustrializzazione con l'accordo di programma del 2014. Dopo l'arrivo iniziale di Cevital e la creazione di Afer-

pi, che stiamo seguendo con il Governo, la domanda per le attività di smontaggio navale e di cantieristica nautica presentata da parte dei soggetti che nel frattempo hanno assunto la denominazione di Piombino Industrie Marittime, oggi registriamo l'interesse del leader di mercato nell'Oil & Gas».

[redacted] potrà finanziare i lavori di completamento dell'area e delle banchine per la Nuova Pignone Srl, oltre che con risorse proprie, anche con un mutuo assistito da un contributo regionale di 3 milioni per 20 anni con cui far fronte alle rate di ammortamento.

Comune di Piombino, Provincia di Livorno, [redacted]

[redacted] e Regione, convergono che a Piombino sono state di fatto coniugate politiche industriali - interagendo con il Governo - con politiche portuali ed i primi risultati sono molto incoraggianti.

«È un'ottima notizia - commenta il consigliere regionale Gianni Anselmi - la richiesta in concessione di spazi da parte del colosso mondiale della componentistica per la produzione di energia. Stiamo parlando di 20 ettari per 20 anni e di 20 milioni di investimento che si aggiungeranno agli oltre 60 deliberati a dicembre dalla Regione per consentire [redacted]

[redacted] di completare l'infrastruttura. Aver puntato sul porto è stata la scelta giusta». (g.f.)

- segue



PIOMBINO IL COLOSSO VUOLE 20 ETTARI DI AREE PORTUALI PER LOGISTICA INDUSTRIALE. L'INVESTIMENTO

«Un'ottima notizia la richiesta di General Electric»

- PIOMBINO -
IL GRUPPO General Electric Oil & Gas (co Nuovo Pignone) formalizza la richiesta di concessione delle aree nel porto di Piombino. Duecentomila metri quadrati di aree portuali per operazioni di logistica industriale - assemblaggio, montaggio e collaudo di apparecchiature meccaniche, elettriche, strumentali alla fabbricazione di macchine rotanti (turbine a gas, compressori) e di soluzioni modulari per la compressione del gas e per la produzione di energia elettrica.

IL COMMISSARIO straordinario **PORT** Luciano Guerrieri si è detto molto soddisfatto di questa richiesta ed al tempo stesso ha sottolineato come

l'Ente sia fortemente impegnato a garantire «il completamento delle infrastrutture previste nei tempi peraltro molto stretti necessari all'investimento».

ANCHE il sindaco di Piombino Massimo Giuliani è intervenuto sulla vicenda sottolineando «l'importanza del lavoro di coordinamento istituzionale a sostegno del rilancio economico ed occupazionale previsto dagli Accordi di programma a fronte del quale si iniziano a vedere rilevanti risultati in termini di insediamento di nuove attività produttive come quella proposta da GE». Sul porto di Piombino si presenta dunque un'altra sfida ed un'altra opportunità che scaturisce dalle intese istituzionali e dai lavori previsti ed

eseguiti in tempi assai rapidi

«un'ottima notizia» - afferma il consigliere regionale Gianni Anselmi - la richiesta in concessione di spazi da parte del colosso mondiale della componentistica per la produzione di energia. Siamo parlando di 20 ettari per 20 anni e di 20 milioni di investimento che si aggiungerebbero agli oltre 60 deliberati a dicembre dalla Regione per consentire

di completare l'infrastruttura. L'insediamento di un importante polo produttivo e lavorativo costituisce una valida prospettiva di sviluppo della nostra area oltre che significative potenzialità competitive. Aver puntato sul porto è stata la scelta giusta».

Altro servizio nell'economia



PORT
Il commissario Luciano Guerrieri

PIOMBINO

«General Electric:
buona notizia
ma serve un accordo
per fissare impegni
con il territorio»

- PIOMBINO -

I SINDACATI Fim, Fiom e Uilm nazionali esprimono rammarico «per non essere stati informati prima della stampa, della richiesta avanzata da General Electric, attraverso Nuovo Pignone, [redacted] per la concessione di aree nel porto di Piombino». I sindacati chiedono la sottoscrizione di un accordo sindacale per ribadire gli annunci fatti ieri, in termini di tempi, occupazione ed investimenti. «Naturalmente abbiamo appreso con soddisfazione la notizia, ma siamo costretti a stigmatizzare il fatto che né la Regione né l'azienda abbiano pensato di informare preventivamente i lavoratori attraverso il sindacato. Pare che valga più l'impatto mediatico di un confronto fra le parti nelle sedi preposte.

QUESTO non può essere considerato un sistema di relazioni sindacali corrette, come quello che invece vige e caratterizza da sempre Nuovo Pignone, basato sull'informazione e sulla condivisione. In ragione di ciò, ribadendo comunque che quella appresa è una novità assolutamente positiva, come segreterie nazionali di Fim, Fiom, Uilm chiederemo alla Direzione aziendale e alla Regione Toscana di normare i contenuti presentati per accordo sindacale, ivi compresi i tempi, i numeri delle assunzioni

annunciate alla stampa e il volume complessivo degli investimenti che Nuovo Pignone intende fare, con la verifica temporale degli stessi».

Nuovo Pignone (Ge) vuole investire nel porto di Piombino

General Electric, tramite la controllata Nuova Pignone, conferma l'interesse a voler sbarcare nel porto di Piombino. La società ha infatti presentato richiesta per ricevere in concessione per 20 anni una superficie pari a 200 mila metri quadrati di aree portuali destinate alla logistica industriale a fronte di investimenti previsti per circa 20 milioni di euro. Secondo quanto previsto dalle norme nazionali e comunitarie, questa formale richiesta dovrà innescare una procedura pubblica di gara per l'assegnazione delle aree che consenta di poter valutare eventuali altre manifestazioni d'interesse su quell'area da parte di altri operatori. Nuovo Pignone, che mira a creare nello scalo

circa 300 nuovi posti di lavoro, prevede di svolgere nell'area attività di «assemblaggio, montaggio e collaudo di apparecchiature meccaniche, elettriche, strumentali» così come la «fabbricazione di macchine rotanti (turbine a gas, compressori) e di soluzioni modulari per la compressione del gas e per la produzione di energia elettrica». Oltre a ciò l'area con affaccio sul mare consentirà di sfruttare il terminal anche e soprattutto per l'imbarco e la spedizione via mare dei manufatti verso le destinazioni finali. Fino ad oggi Nuova Pignone ha svolto queste attività in un'area retro portuale ad Avenza poco distante dallo scalo di Marina di Carrara. (riproduzione riservata)

Piombino, il Pignone prenota mezzo porto

Ge vuole realizzare un centro logistico di 200 mila metri quadri. L'investimento porterà 300 posti di lavoro

PIOMBINO Un investimento da venti milioni di euro che potrebbe portare alla creazione di duecento-trecento posti di lavoro, basandosi su un progetto che riguarda ben duecentomila metri quadrati di area portuale. La General Electric sbarca con intenzioni importanti a Piombino: il colosso statunitense, attraverso la società Nuova Pignone srl che rientra nella divisione Oil & Gas del gruppo americano, ha richiesto la concessione di una buona fetta del porto in costruzione in città, pronto a mettere in piedi sia operazioni di logistica industriale per la produzione di turbine e compressori sia soluzioni modulari per la compressione del gas e la produzione di energia elettrica.

Una notizia, ventilata da tempo, accolta con molta soddisfazione da tutte le autorità, che ora porta ad una corsa contro il tempo per poter realizzare tutte le opere necessarie all'interno del porto per dare le basi a questo progetto di Piombino — dice il commissario straordinario dell'ente Luciano Guerrieri — è fortemente impegnata a garantire il completamento delle infrastrutture previste nei tempi, peraltro molto stretti, necessari all'investimento ed alle commesse già acquisite dal proponente.



La sfida comunque non spaventa né Guerrieri né il Comune né la Regione Toscana, perché l'arrivo del gruppo General Electric rappresenta un'ulteriore opportunità per il rilancio di Piombino.

«La Regione ha sempre creduto nelle potenzialità di rilancio di Piombino e ha investito molto sull'ammodernamento del porto (ovvero 114 milioni circa nell'accordo di programma del 2013) a cui poi si aggiungono ulteriori 70 milioni a supporto della reindustrializzazione con l'accordo di programma del 2014 — dice il governatore Enrico Rossa — Dopo l'arrivo la creazione di Aferpi e la domanda per le attività di smon-

Una delle massicce turbine di General Electric uscite dal polo di Avenza e caricate in porto per la spedizione»

taggio navale e di cantieristica nautica oggi registriamo l'interesse del leader di mercato nell'Oil & Gas che, a sua volta, attirerà probabilmente ulteriori suoi partner in grado di aumentare le ricadute economiche ed occupazionali locali». L'idea del gruppo statunitense, che nella sua richiesta parla di una concessione di vent'anni, è quella di creare un sistema di fornitura energetica che sarà utile anche per il rilancio industriale piombinese: l'attività industriale-logistica di Oil & Gas potrebbe infatti garantire la crescita e lo sviluppo di realtà dall'alto profilo tecnologico ed il coinvolgimento delle imprese specializzate del territorio operanti nei settori dei servizi portuali, logistica, carpenteria in ferro e così via. «Quanto previsto dall'Accordo di Programma del 2013 in termini di infrastrutturare portuali è stato già interamente realizzato — dice il sindaco Massimo Giuffrè — e consentirà, da un lato, di accogliere a breve le nuove attività di Ship Recycling (quindi demolizioni ma anche costruzioni e refitting) e, dall'altro, di completare le banchine finali in due fasi, entro l'inizio e la fine del 2018, al fine di poter insediare le attività previste da General Electric».

Alfredo Faetti
IL QUOTIDIANO DI PIOMBINO

Lavori in corso

rispetteremo i tempi
Il sindaco: pronti
a fine del 2018

Il piano



● Nuovo Pignone, braccio italiano di General Electric Oil & Gas, ha chiesto la concessione di 200 mila metri quadri del nuovo porto di Piombino per la logistica

● Il porto di Piombino è al centro di un piano di investimenti da quasi 200 milioni di euro tra fondi statali e regionali

Fondi Ue, Napoli riparte da 148 milioni

Finanziato il Grande Progetto dopo il flop della programmazione 2007-13

Il Grande progetto porto di Napoli può ripartire. L'Unione Europea, infatti, su richiesta del giunta regionale, ha riammesso il finanziamento di 148 milioni di euro per la realizzazione di opere infrastrutturali nello scalo partenopeo. Un atto formale che ha consentito al governatore Vincenzo De Luca di portare in giunta e deliberare l'assegnazione di 148 milioni

per la realizzazione del Grande Progetto. Una promessa mantenuta, quella di De Luca, ufficializzata dal presidente della Commissione trasporti, Luca Cascone, durante la riunione del Comitato portuale di ieri mattina. Una conferenza prevista e giunta al termine di un fitto scambio di pareri e di documentazione tra

la Regione.

Dragaggio
La gara
verrà
assegnata
a inizio
2017 ma
c'è il nodo
della vasca

mi dei tanti commissari che si sono succeduti negli ultimi anni, è riuscita a spendere solo 6 milioni di euro. E questo è un tema su cui De Luca ha insistito molto. Basta con la incapacità di spesa, basta

con le inefficienze. Ora i soldi ci sono e vanno finalizzati presto e bene. «Gli interventi riguarderanno - ha tenuto a precisare il Commissario Straordinario Antonio Basile - la gara per il dragaggio dei

fondali del porto, il completamento del sistema fognario e i lavori per il rifacimento del sistema viario interno allo scalo. Per il dragaggio continuano ad aggiudicare i lavori tra la fine di quest'anno e i primi mesi del nuovo. Molto dipenderà dalla commissione di gara e dalla capacità di esaminare in tempi rapidi la documentazione che i vari

concorrenti presenteranno».

Nessun accenno sui ritardi accumulati sul fronte lavori di costruzione della vasca di colmata della nuova darsena di levante. È vero, i fondi per i dragaggi - 50 milioni di euro - sono stati restituiti all'Europa; ma è anche vero che se si fossero voluti spendere, probabilmente non era possibile per

ché la vasca di colmata non era pronta. E ora? Per gli scavi il commissario parla di fine 2016. Per allora sarà la vasca sarà pronta ad accogliere la sabbia inquinatissima proveniente dai fondali del porto? Qualche dubbio permane, visto come sono andate le cose fino a oggi e visti soprattutto i costi di un progetto lievitati in maniera spaventosa tant'è che è già attivo un altro fronte di indagine in questo settore.

Ma torniamo al Comitato por-

tuale. I componenti hanno approvato all'unanimità la delibera di variazione del bilancio di previsione 2016 che alla voce «avanzo di cassa» inserisce i 148 milioni del Grande Progetto. Una procedura, questa, dovuta al fatto che i revisori dei conti non si fidarono della promessa della giunta regionale e fecero togliere dagli avanzi di cassa i fondi del grande progetto. Hanno voluto prima ottenere la formale riammissione del finanziamento. In apertura dei lavori, Basile ha informato il Comitato che prederà parte ai primi di agosto alla riunione del cda del Terminal Napoli

per discutere della prevista diminuzione di attracchi di navi da crociera nel 2017. È evidente - ha osservato - che molto dipende dalla mutata situazione geopolitica nel Nord Africa, ma

vogliamo valutare insieme al gestore della Stazione Marittima le azioni da intraprendere per arginare la annunciata riduzione. Per questo abbiamo aperto un tavolo di confronto anche con il Comune di Napoli». La problematica relativa a «costi e tariffe» del porto sarà oggetto di una delibera che sarà prima sottoposta alle valutazioni del ministero delle Infrastrutture.

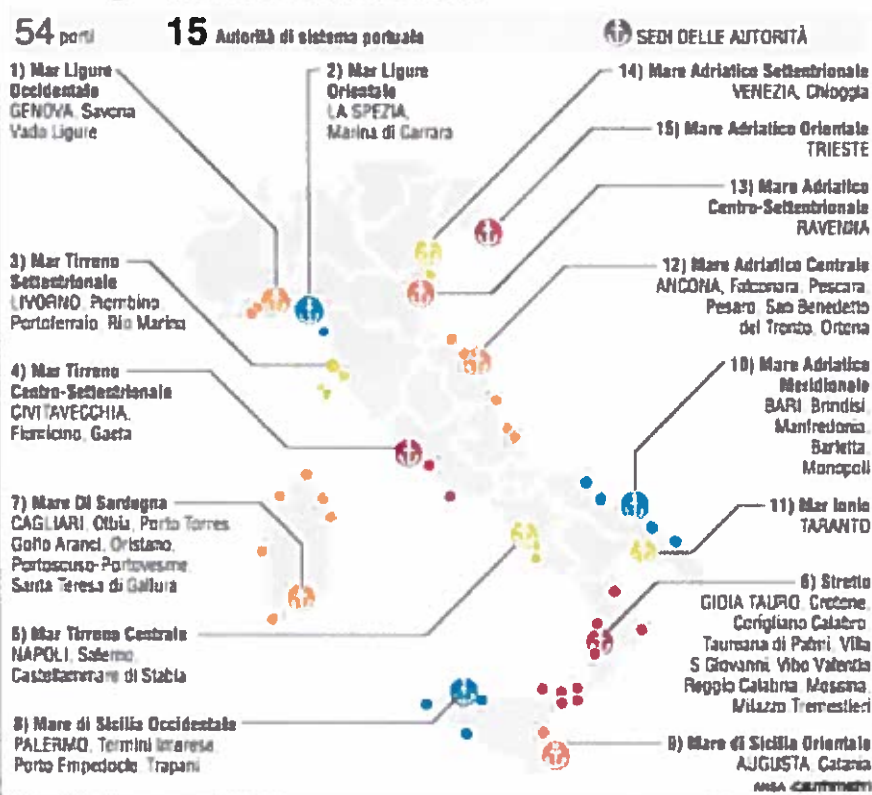
a.p.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Crociera
Un piano
con
il Comune
di fronte
al calo
di attracchi
di navi

- segue

La riorganizzazione delle coste



Strade
Sarà
completato
il sistema
viario
all'interno
dello scalo
partenopeo



Delrio

«Sarà un sistema mare:
i porti italiani creeranno
occupazione e sviluppo»



De Luca

Il governatore si è battuto
per rinviare la fusione
tra gli scali della Campania



Serracchiani

«Il nuovo assetto va
incontro alle esigenze
di semplificazione»

I fondi L' 8 o il 10 agosto il Cipe suddividerà gli 11,4 miliardi di risorse

Il «tesoro» La maxi zona franca potrebbe ritrovarsi circa 600 milioni

Francesco Pacifico Bagnoli, il porto Napoli e quello di Salerno (con i loro retroporti) unite in un' unica Zes, la zona economica speciale, lo stesso strumento che in passato ha segnato il successo di città come Barcellona o Singapore. Il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, sarebbe riuscito a convincere Matteo Renzi (che si era impegnate finora soltanto sulla nascita di due zone franche a Bagnoli e nell' ex area Expo di Milano) e il sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega alla coesione, Claudio De Vincenti a seguire questa linea.

Quel che è certo è che il premier e il suo braccio operativo a Palazzo Chigi vogliono chiudere prima dell' estate il dossier Sud.

La prossima settimana si riunirà la cabina di regia per il Mezzogiorno guidata dallo stesso De Vincenti per limare e approvare definitivamente i patti territoriali che il governo ha firmato con i governatori meridionali. Accordi che delineano una programmazione di risorse pari a 13,4 miliardi. Una settimana dopo (l' 8 o il 10 agosto) sarà convocato il Cipe, che dovrebbe approvare, da un lato, la ripartizione degli 11,4 miliardi del monte di risorse che fanno capo al Fondo sociale di coesione, e dall' altro le prime vere due Zes mai nate in Italia, dopo la sperimentazione a

Cagliari di una zona franca doganale: quella per l' ex area Expo a RhoPero e, per l' appunto, per le zone di Bagnoli e i porti di Napoli e Bagnoli.

Il condizionale è d' obbligo, ma intervenendo alla presentazione ieri a Roma delle anticipazioni del rapporto Svimez sul Mezzogiorno, De Vincenti ha plaudito agli sforzi che la giunta De Luca sta facendo in questa direzione.

Ma la delibera Cipe è soltanto il primo atto ufficiale che porterà il governo nella persona del ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda a trattare con l' Europa l' istituzione della zona. Proprio la scelta di ampliare un' area tanto omogenea va letta anche con la volontà di superare resistenze a livello comunitarie. In quest' ottica si studia anche uno strumento legislativo - il decreto o l' accordo di programma quelli più gettonati per evitare le secche parlamentari nelle quali è finita la legge per l' istituzione della Zes per il porto di Gioia Tauro, che giace in Senato. Non a caso ieri il governatore

- segue

calabrese, Mario Olivero faceva sapere proprio dopo aver firmato a Palazzo Chigi un accordo di programma per lo scalo reggino: «È necessario avviare celermente la zona economica speciale a Gioia Tauro dando seguito operativo al principio concordato con il premier Renzi nel Patto per la Calabria».

Riccardo Padovani, direttore dello Svimez, ha ricordato che «in Polonia, dove sono state attivate quattordici zone economiche speciali, in vent'anni ha creato 287mila posti di lavoro. A Tangeri hanno seguito la stessa strada e in pochi anni hanno visto l'industria automobilistica francese trasferirsi lì». Le Zes infatti garantiscono tre importanti condizioni: zero tasse sui prodotti importati e lavorati in quell'area; la possibilità di attrarre aziende che proprio sfruttando i benefici fiscali trasformano merci e materie prime in beni finali a costi inferiori; facilitazioni per la riqualificazione dell'area. Uno schema molto favorevole se applicato a Bagnoli, a Napoli est o nella zona industriale di Salerno.

Senza contare che questa maxi-zona franca potrebbe ritrovarsi senza colpo ferire con una dotazione vicina ai 600 milioni. Nel Patto per la Campania sono stati allocati 200 milioni per la riqualificazione di Bagnoli, altri 200 per le aree retroportuali di Napoli e Salerno, oltre ai 147 milioni destinate solamente al porto del capoluogo campano. Questo schema poi piacerebbe anche al Comune. Due settimane ne avrebbero parlato nel loro vertice i capigabinetto di Palazzo San Giacomo (Attilio Auricchio) e di Palazzo Santa Lucia (Sergio De Felice). Un incontro che, almeno dal punto di vista operativo, avrebbe appianato le distanze tra i due enti.

C'è infatti chi spera che dopo la Zes, Luigi De Magistris, De Luca e Renzi possano trovare un'intesa (o una tregua) su altre partite importanti come la bonifica di Bagnoli o l'autorità portuale. De Vincenti, non a caso ha lanciato segnali di fumo: «Noi andiamo avanti su Bagnoli, ma aspettiamo di farlo anche con il sindaco di Napoli».

La Zes campana è un pezzo importante del dossier Sud per il governo Renzi. Con il premier che vuole chiudere questo capitolo prima del referendum costituzionale di novembre, anche perché nel Mezzogiorno - memore di quanto accaduto sulla consultazione sulle trivelle la maggioranza dei governatori non è certamente iscritta al giglio magico. Ieri De Vincenti ha prima annunciato la riunione della cabina di regia sul fondo di sviluppo per «dare coerenza sull'uso del fondo di sviluppo e coesione e dei fondi strutturali. Definiremo l'insieme delle allocazioni sui vari settori e sui vari territori».

Quindi, prima della pausa estiva il Cipe si occuperà di sbloccare tutti gli stanziamenti del fondo di sviluppo e coesione». Dopo i 13,4 miliardi dei Patti territoriali, ci saranno «altri 11 e passa miliardi che verranno allocati su interventi di tipo principalmente interregionale».

Questi soldi sono doppiamente importanti: da un lato fanno parte della cosiddetta flessibilità (0,8 per cento di Pil) concessa dalla Ue all'Italia per finanziare la ripresa in deficit; dall'altro aiuteranno il completamento di opere strategiche come il raddoppio ferroviario della Napoli Bari o la banda larga nelle aree senza ricaduta economica.

Soltanto in Campania dovrebbero piovere 2,7 miliardi di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

FRANCESCO PACIFICO

Napoli: Comitato Portuale, la Regione assegna al porto 148 milioni per opere. Dragaggio, San Gennaro ha fatto il miracolo

Approvata la variazione del bilancio di previsione 2016

Napoli, 28 luglio 2016 - La Giunta Regionale della Campania ha, infine, deliberato l'assegnazione di 148 milioni all'Autorità Portuale per la realizzazione di interventi infrastrutturali previsti nel Grande Progetto. A confermarlo, questa mattina, durante la seduta del Comitato Portuale il Presidente della Commissione Trasporti, Luca Cascone.

L'Unione Europea ha dunque riammesso per la programmazione 2015-2020 i fondi destinati nella precedente programmazione alla realizzazione di opere infrastrutturali nello scalo partenopeo. Una conferma prevista e giunta al termine di un fitto scambio di pareri, documentazione, tra gli uffici dell'Autorità Portuale e quelli della Regione Campania.

"Gli interventi riguarderanno- ha tenuto subito a precisare il Commissario Straordinario Antonio Basile- la gara per il dragaggio dei fondali del porto, il completamento del sistema fognario e i lavori per il rifacimento del sistema viario interno allo scalo. Per il dragaggio contiamo di aggiudicare i lavori tra la fine di quest'anno e i primi mesi del nuovo. Molto dipenderà dalla commissione di gara e dalla capacità di esaminare in tempi rapidi la documentazione che i vari concorrenti presenteranno."

I componenti del Comitato Portuale hanno quindi proceduto ad approvare all'unanimità la delibera di variazione del bilancio di previsione 2016 che alla voce "avanzo di cassa" inserisce i 148 milioni del Grande Progetto.

In apertura dei lavori il Commissario Antonio Basile ha informato il Comitato che l'Autorità Portuale prenderà parte ai primi di agosto alla riunione del Consiglio di Amministrazione del Terminal Napoli per discutere della prevista diminuzione di attracchi di navi da crociera nel 2017.

"E' evidente- ha osservato- che molto dipende dalla mutata situazione geopolitica nei Paesi del Nord Africa, ma vogliamo valutare insieme al gestore della Stazione

Marittima le azioni da intraprendere per arginare la annunciata riduzione. Per questo abbiamo aperto un tavolo di confronto anche con il Comune di Napoli"

La problematica relativa a "costi e tariffe" del porto di Napoli, oggetto del lavoro di un'apposita commissione, è stata affrontata nel corso della seduta odierna del Comitato Portuale. La relativa delibera sarà sottoposta alle valutazioni del Ministero delle Infrastrutture.

Informazioni Marittime

Porto di Napoli, Regione riassegna il "Grande progetto"



La giunta regionale della Campania ha deliberato l'assegnazione di 148 milioni all'Autorità portuale di Napoli per la realizzazione di interventi infrastrutturali previsti nel "Grande progetto". A confermarlo, questa mattina durante la seduta del Comitato portuale, il presidente della Commissione Trasporti dell'autorità Luca Cascone.

L'Unione europea ha dunque riammesso per la programmazione 2015-2020 i fondi destinati originariamente nella precedente programmazione. Serviranno a realizzare le opere infrastrutturali dello scalo partenopeo. Una conferma prevista e giunta, riferisce una nota dell'autorità portuale, al termine di un fitto scambio di pareri, documentazione, tra gli uffici dell'Autorità portuale e quelli della Regione Campania.

«Gli interventi riguarderanno - precisa il commissario dell'ente portuale Antonio Basile - la gara per il dragaggio dei fondali del porto, il completamento del sistema fognario e i lavori per il rifacimento del sistema viario interno allo scalo. Per il dragaggio contiamo di aggiudicare i lavori tra la fine di quest'anno e i primi mesi del nuovo. Molto dipenderà dalla commissione di gara e dalla capacità di esaminare in tempi rapidi la documentazione che i vari concorrenti presenteranno». I componenti del Comitato portuale hanno quindi proceduto ad approvare all'unanimità la delibera di variazione del bilancio di previsione 2016 che alla voce "avanzo di cassa" inserisce ora i 148 milioni del Grande progetto.

In apertura dei lavori Basile ha informato il Comitato che l'Autorità portuale prenderà parte ai primi di agosto alla riunione del Consiglio di amministrazione della Terminal Napoli, la società che gestisce la stazione marittima, per discutere della **prevista diminuzione di attracchi di navi da crociera nel 2017**. Secondo Basile le cause di questo calo sono evidentemente legate alla «mutata situazione geopolitica nei paesi del Nord Africa, ma vogliamo valutare insieme al gestore della stazione marittima le azioni da intraprendere per arginare l'annunciata riduzione. Per questo abbiamo aperto un tavolo di confronto anche con il Comune di Napoli». **La problematica relativa a "costi e tariffe"** del porto di Napoli, oggetto del lavoro di un'apposita commissione, è stata affrontata nel corso della seduta odierna del Comitato portuale. La relativa delibera sarà sottoposta alle valutazioni del ministero dei Trasporti.

Il piano del Governo condiviso anche con la Regione Campania e il Comune di Napoli

Bagnoli e porto zone franche

Delibera del Cipe entro il 10 agosto, poi via alla trattativa con Bruxelles

Francesco Pacifico

Bagnoli, il porto di Napoli e quello di Salerno unite in un'unica Zes, la zona economica speciale, lo stesso strumento che

in passato ha segnato il successo di città come Barcellona o Singapore. Il governatore De Luca sarebbe riuscito a convincere Renzi (che si era impegnato finora soltanto sulla nascita di due zone franche a Bagnoli e nell'ex area Expo di Milano) e il sottosegretario

De Vincenti a seguire questa linea. Quel che è certo è che il premier vuole chiudere prima dell'estate il dossier Sud. La prossima settimana si riunirà la cabina di regia. Una settimana dopo sarà convocato il Cipe, che dovrebbe approvare, da un lato, la ripartizione degli 11,4

miliardi del monte di risorse che fanno capo al Fondo sociale di coesione, e dall'altro le prime vere due Zes mai nate in Italia, dopo la sperimentazione a Cagliari di una zona franca doganale: quella per l'ex area Expo a Rho-Pero e, per l'appunto, per le zone di Bagnoli e i porti di Napoli e Salerno.

» A pag. 2

Lo sviluppo

Zes, mossa su Bagnoli e porti zona speciale per lo sviluppo

Palazzo Chigi ora è pronto ad avviare la trattativa con Bruxelles

Francesco Pacifico

Bagnoli, il porto di Napoli e quello di Salerno (con i loro retroporti) unite in un'unica Zes, la zona economica speciale, lo stesso strumento che in passato ha segnato il successo di città come Barcellona o Singapore. Il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, sarebbe riuscito a convincere Matteo Renzi (che si era impegnato finora soltanto sulla nascita di due zone franche a Bagnoli e nell'ex area Expo di Milano) e il sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega alla coesione, Claudio De Vincenti a seguire questa linea. Quel che è certo è che il premier e il suo braccio operativo a Palazzo Chigi vogliono chiudere prima dell'estate il dossier Sud.

La prossima settimana si riunirà la cabina di regia per il Mezzogiorno guidata dallo stesso De Vincenti per linare e approvare definitivamente i piani territoriali che il governo ha firmato con i governatori meridionali. Accordi che delineano una programmazione di risorse pari a 13,4 miliardi. Una settimana dopo (l'8 o il 10 agosto) sarà convocato il Cipe, che dovrebbe approvare, da un lato, la ripartizione degli 11,4 miliardi del monte di risorse che fanno capo al Fondo sociale di coesione, e dall'altro le prime vere due Zes mai nate in Italia, dopo la sperimentazione a Cagliari di una zona franca doganale: quella per l'ex area Expo a Rho-Pero e, per

l'appunto, per le zone di Bagnoli e i porti di Napoli e Salerno.

Il costituzionale è d'obbligo, ma intervenendo alla presentazione ieri a Roma delle anticipazioni del rapporto Svimez sul Mezzogiorno, De Vincenti ha plaudito agli sforzi che la giunta De Luca sta facendo in questa direzione. Ma la delibera Cipe è soltanto il primo atto ufficiale che porterà il governo - nella persona del ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda - a trattare con l'Europa l'istituzione

della zona. Proprio la scelta di ampliare un'area tanto omogenea va letta anche con la volontà di superare resistenze a livello comunitarie. In quest'ottica si studia anche uno strumento legislativo - il decreto o l'accordo di programma - quelli più gettonati - per evitare le seccate parlamentari nelle quali è finita la legge per l'istituzione della Zes per il porto di Gioia Tauro, che giace in Senato. Non a caso ieri il governatore calabrese, Mario Olivero faceva sapere proprio dopo aver firmato a Palazzo Chigi un accordo di programma per lo scalo reggino: «È necessario avviare celermente la zona economica speciale a Gioia Tauro dando seguito operativo al

principio concordato con il premier Renzi nel Patto per la Calabria».

Riccardo Padovani, direttore dello Svimez, ha ricordato che «in Polonia, dove sono state attivate quattordici zone economiche speciali, in vent'anni ha creato 287 mila posti di lavoro. A Tangeri hanno seguito la stessa strada e in pochi anni hanno visto l'industria auto-

mobilitaria francese trasferirsi lì». Le Zes infatti garantiscono tre importanti condizioni: zero tasse sui prodotti importati e lavorati in quell'area; la possibilità di attirare aziende che proprio sfruttando i benefici fiscali «trasformano» merci e materie prime in beni finali a costi inferiori; facilitazioni per la riqualificazione dell'area. Uno schema molto favorevole se applicato a Bagnoli, a Napoli e/o nella zona industriale di Salerno.

Senza contare che questa maxi zona franca potrebbe ritrovarsi senza colpo ferire con una dotazione vicina ai 600 milioni. Nel Patto per la Campania sono stati allocati 200 milioni per la riqualificazione di Bagnoli, altri 200 per l'area retroportuali di Napoli e Salerno, oltre ai 47 milioni destinati solamente

al porto del capoluogo campano. Questo schema poi piacerebbe anche al Comune. Due settimane ne avrebbero parlato nel loro vertice i capigabinetto di Palazzo San Giacomo (Attilio Auricchio) e di Palazzo Santa Lucia (Sergio

- segue

De Felice). Un incontro che, almeno dal punto di vista operativo, avrebbe appianato le distanze tra i due enti.

C'è infatti chi spera che dopo la Zes, Luigi De Magistris, De Luca e Renzi possano trovare un'intesa (o una tregua) su altre partite importanti come la bonifica di Bagnoli o **De Vincenti**, non a caso ha lanciato segnali di fumo: «Noi andiamo avanti su Bagnoli, ma aspettiamo di farlo anche con il sindaco di Napoli».

La Zes campana è un pezzo importante del dossier Sud per il governo Ren-

zi. Con il premier che vuole chiudere questo capitolo prima del referendum costituzionale di novembre, anche per

ché nel Mezzogiorno - migliore di quanto accaduto sulla consultazione sulle trivelle - la maggioranza del governo non è certamente iscritta al giglio magico. Ieri De Vincenti ha prima annunciato la riunione della cabina di regia sul fondo di sviluppo per dare coerenza sull'uso del fondo di sviluppo e coesione e dei fondi strutturali. Definiremo l'insieme delle allocazio-

ni sui vari settori e sui vari territori. Quindi, prima della pausa estiva il Cipe

si occuperà di sbloccare tutti gli stanziamenti del fondo di sviluppo e coesione». Dopo i 13,4 miliardi del Fart territoriali, ci saranno «altri 11 e passa miliardi che verranno allocati su interventi di tipo principalmente interregionale».

Questi soldi sono doppiamente importanti: da un lato fanno parte della cosiddetta flessibilità (0,8 per cento di Pil) concessa dalla Ue all'Italia per finanziare la ripresa in deficit; dall'altro aiuteranno il completamento di opere strategiche come il raddoppio ferroviario della Napoli Bari o la banda larga nelle aree senza ricaduta economica. Soltanto in Campania dovrebbero piovere 2,7 miliardi di euro.

di RAPPACOLONE PIZZAROLI

Il «tesoro»

La maxi zona franca potrebbe ritrovarsi circa 600 milioni

I fondi

L'8 o il 10 agosto il Cipe suddividerà gli 11,4 miliardi di risorse

L'eterna promessa

Una veduta dell'alto dell'area industriale di Bagnoli dove da vent'anni si attende l'avvio del piano di bonifica e riconversione



NAPOLI: RISCHIO INCENDIO IN SALA MACCHINA NAVE TURCA FERMATA DALLA GUARDIA COSTIERA

Napoli, 28 luglio 2016 - Nel quadro del più ampio progetto di tutela della vita umana in mare e dell'ambiente marino e costiero che vede fortemente impegnato il Corpo delle Capitanerie di Porto, gli uomini della Guardia Costiera di Napoli - Nucleo Port State Control, hanno emanato nei giorni scorsi il provvedimento di fermo ai sensi della Direttiva 2013/38 della Comunità Europea recepita dall'ordinamento legislativo italiano con il D.Lgs 67 del 2015 a carico della nave carico generale denominata "NAZLIKIZ" in quanto l'unità presentava gravi carenze al sistema di propulsione.

[cliccare per ingrandire](#)



Il provvedimento di fermo emanato in data 26.07.2016 è stato adottato in quanto l'unità, successivamente ad una ispezione approfondita effettuata dagli Ispettori PSC guidati dal Capitano di Fregata Gennaro Fusco risultava essere in condizioni sub-standard secondo le normative internazionali per la sicurezza della navigazione.

L'unità battente bandiera turca, carica di grano, è stata infatti sottoposta a fermo a causa delle gravissime condizioni in cui versava la sala macchine, in particolare gli ispettori hanno appurato che tutti gli impianti principali di propulsione ed ausiliari erano in uno stato di manutenzione estremamente carente con un elevato rischio di incendio

- segue

a causa delle numerose perdite di olio combustibile.

Al momento l'unità risulta ancora ferma nel porto di Napoli, in attesa che vengano ripristinati gli standard minimi per poter essere nuovamente autorizzati a navigare. L'unità dovrà essere sottoposta ai controlli da parte degli ispettori del Registro di Classifica Turco, responsabile del rilascio della certificazione di sicurezza.

Giova ricordare che il Nucleo PSC della Capitaneria di Porto di Napoli, guidata dall'ammiraglio Arturo FARAONE ha da sempre profuso notevoli sforzi nella lotta al fenomeno delle "carrette" del mare, ovvero navi sub-standard che, in difformità delle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino nonché per la sicurezza e per le condizioni di vita delle persone che sulle navi vivono e lavorano.

Infatti dopo i brillanti risultati ottenuti nell'anno 2015, che hanno fatto registrare il vivo apprezzamento da parte del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, i dati dell'anno in corso sembrano confermare la stessa linea con oltre 40 navi sottoposte ad ispezione e ben 4 detenzioni.

Rischio incendio, Capitaneria Napoli ferma Nazlikiz



Sala macchine in pessime condizioni e a rischio incendio. È questo l'esito del sopralluogo delle Capitanerie di porto di Napoli del nucleo "Port State Control" (Psc) che hanno emanato il 26 luglio un provvedimento di fermo (ai sensi della direttiva 2013/38 della Comunità europea recepita dall'ordinamento legislativo italiano con il D.Lgs 67 del 2015) nei confronti della nave *Nazlikiz*, battente bandiera turca e con un carico di grano.

Il fermo è stato emanato a seguito di un'ispezione effettuata dagli ispettori del Psc, guidati dal capitano di fregata Gennaro Fusco, che hanno rilevato condizioni "sub-standard" secondo le normative internazionali per la sicurezza della navigazione: sala macchine in cattive condizioni, tutti gli impianti principali di propulsione ed ausiliari erano in uno stato di manutenzione «estremamente carente» con perdite di olio combustibile a rischio incendio. Al momento l'unità risulta ancora ferma nel porto di Napoli, in attesa che vengano ripristinati gli standard minimi per poter essere nuovamente autorizzati a navigare. L'unità dovrà essere sottoposta ai controlli da parte degli ispettori del registro di classifica turco, responsabile del rilascio della certificazione di sicurezza.

Il nucleo Psc della Capitaneria di Porto di Napoli, guidata dall'ammiraglio Arturo Faraone, l'anno scorso hanno sottoposto oltre 40 navi ad ispezione, di cui 4 risultate positive e fermate.

Sindacati, raggiunto accordo porti su Gioia Tauro e Taranto

Firmati presso la presidenza del Consiglio dei ministri, l'accordo di programma per il porto di Gioia Tauro e l'intesa istituzionale per il porto di Taranto, inserita nel contratto istituzionale di sviluppo. "Tali accordi introducono impegni e programmi di investimenti per rilanciare lo sviluppo di queste due importanti aree portuali, che da oltre 5 anni subiscono gli effetti drammatici della crisi del transhipment, che ha messo in ginocchio circa 1.000 lavoratori portuali e le loro famiglie", commentano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. "Gli impegni assunti dalle istituzioni sono di realizzare la strutturazione di nuovi insediamenti produttivi a beneficio non solo dei porti di Gioia Tauro e Taranto, ma anche del loro indotto, delle economie regionali e di quella del Paese. Il nostro impegno unitario resta immutato. Il sindacato è chiamato a verificare e controllare un percorso che, per la prima volta nella storia della portualità italiana, prevede la rioccupazione come obiettivo finale. Vigileremo che tutto avvenga entro i termini e i tempi stabiliti", fanno sapere Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Nel ringraziare la presidenza del Consiglio e i ministeri competenti per aver dato una soluzione alle problematiche poste congiuntamente dal sindacato, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti concludono: "Esprimiamo intanto grande soddisfazione per gli strumenti individuati, che si inseriscono in una logica di politiche attive del lavoro di mantenimento dei livelli occupazionali e di riqualificazione professionale dei lavoratori".

SCALI IN CRISI

Lavoro, accordo per Taranto e Gioia Tauro

ROMA. Sono stati firmati alla presidenza del Consiglio l'accordo di programma per il porto di Gioia Tauro e l'intesa istituzionale per il porto di Taranto. Il governo prende così l'impegno per rilanciare lo sviluppo dei due scali. Nell'accordo c'è l'impegno a realizzare la strutturazione di nuovi insediamenti produttivi a beneficio non solo dei porti di Gioia Tauro e Taranto, ma anche del loro indotto. A Taranto l'urgenza principale riguarda la cassa integrazione per 520 dipendenti del terminal ex Tct. L'esecutivo ha concesso la proroga sino a fine anno - era in scadenza a settembre - e annunciato che i lavoratori dal 1 gennaio saranno presi in carico per 36 mesi dalla nuova agenzia nazionale di somministrazione che dovrà ricollocarli, dopo un periodo di formazione.

Informazioni Marittime

Taranto-Gioia Tauro, accordo su cig e bacino



a cura di **Paolo Bosso**

Cassa integrazione in deroga da 3,3 milioni di euro da parte della Regione Puglia e del governo per garantire fino a fine anno gli ammortizzatori sociali ai 520 lavoratori del Taranto Container Terminal (Tct). È l'accordo siglato ieri a Roma al ministero del Lavoro tra la sottosegretaria del dicastero Franca Biondelli, sindacati, liquidatori di Tct e Autorità portuale di Taranto.

A Gioia Tauro si potenziano le ferrovieUn vertice che ha interessato separatamente il porto pugliese e quello di Gioia Tauro e che ha visto la presenza, tra gli altri e oltre a Biondelli, del ministro dei Trasporti Graziano Delrio, del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri Claudio De Vincenti e del viceministro allo Sviluppo economico Teresa Bellanova. Sullo scalo calabrese la Regione ha reso noto la conferma entro inizio 2017 del potenziamento della linea ferroviaria che consentirà di far transitare treni lunghi 750 metri con carri standard (sagoma PC45), mentre dal 2018 sarà disponibile la sagoma per gli autotreni (PC80). Sul **bacino di carenaggio da realizzare con Msc** non ci sono al momento particolari dettagli, se non una generica rassicurazione sul cronoprogramma per la realizzazione di un "nuovo insediamento produttivo".

Agenzia del lavoroPer Taranto è stata quindi prorogata fino a fine anno la cassa integrazione, in scadenza l'11 settembre. Terminata la cassa, il governo si è impegnato ad attivare con il nuovo anno una nuova agenzia del lavoro per gli insediamenti portuali di entrambe le regioni, come stabilito in un incontro a Roma **di qualche settimana fa**. Si chiamerà "Agenzia nazionale di somministrazione", sarà in vigore dal primo gennaio 2017 con lo scopo di formare, riqualificare e ricollocare in 36 mesi il mezzo migliaio di lavoratori del terminal container di Taranto e un altro mezzo migliaio circa sommando i porti di Gioia Tauro e Reggio Calabria.

«Vigileremo che tutto avvenga entro i termini e i tempi stabiliti», commentano in una nota Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. «Gli impegni assunti dalle istituzioni – continuano – sono di realizzare la strutturazione di nuovi insediamenti produttivi a beneficio non solo dei porti di Gioia Tauro e Taranto, ma anche del loro indotto, delle economie regionali e di quella del Paese». Introducono «impegni e programmi di investimenti per rilanciare lo sviluppo di queste due importanti aree portuali, che da oltre 5 anni – conclude la nota – subiscono gli effetti drammatici della crisi del transhipment, che ha messo in ginocchio circa 1000 lavoratori portuali e le loro famiglie».

Ilva, porto e Marta Renzi a Taranto torna da salvatore

- > Le mosse per affrontare la città dove monta la rabbia
- > Legge sull'acciaieria e cig prorogata agli addetti Tct
- > Stefano: salute e lavoro le piaghe, il premier ci aiuti

A quasi due anni dalla precedente visita, Matteo Renzi torna a Taranto per inaugurare il secondo piano del museo archeologico Mar Ta, dopo aver incassato la fiducia al Senato sulla conversione in legge del decimo decreto per l'Ilva e l'accordo, siglato a Palazzo Chigi, sulla proroga della cassa integrazione per i 521 lavoratori portuali di Taranto container terminal, che con l'anno nuovo saranno presi in carico dall'Agenzia nazionale di somministrazione. Il premier aveva annunciato la sua seconda visita in città con una E-news, «andiamo a inaugurare il museo archeologico di Taranto e naturalmente affronteremo anche le questioni legate a Ilva oltre che al porto». Tanti i temi caldi nella città simbolo del difficile compromesso salute-lavoro ma domani, come a settembre 2014, il premier dovrà fare i conti anche con le contestazioni. Un gruppo di cittadini ha organizzato su Facebook un sit-in in piazza Garibaldi davanti al museo e un corteo dal titolo "Taranto sfida il governo Renzi". Dopo il taglio del nastro al museo, il premier parteciperà alla Summer School dei giovani del Pd ma dovrebbe anche incontrare i sindacati in Ilva per parlare del futuro della fabbrica, che nei prossimi mesi sarà caduta ai privati.

VITTORIO RICAPITO A PAGNA H

I nodi della politica

Le decisioni del governo

Proroga della cassa integrazione per i lavoratori Tct
Meno oneri per chi acquisirà la fabbrica dell'acciaio

Taranto, fronte del porto e nuova legge sull'Ilva Renzi torna da salvatore

Non solo il nuovo Marta. Le ultime due mosse per lo sbarco di domani nella città dove monta la rabbia. Nel 2014 le promesse sul siderurgico

VITTORIO ACCIOTTO

A quasi due anni dalla precedente visita, il premier Matteo Renzi torna a Taranto per inaugurare il secondo piano del museo archeologico MarTa, dopo aver incassato la fiducia al Senato sulla conversione in legge del decimo decreto per l'Iva e l'accordo, siglato a Palazzo Chigi, sulla proroga della cassa integrazione per i 520 ex lavoratori portuali di Taranto container terminal, che con l'anno nuovo saranno presi in carico dall'Agenzia nazionale di somministrazione. Il presidente del Consiglio aveva annunciato la sua seconda visita in città con una E-news, «andiamo a inaugurare il museo archeologico di Taranto e naturalmente affronteremo anche le questioni legate a Iva oltre che al porto».

Tanti i temi caldi nella città simbolo del difficile compromesso salute-lavoro ma domani, come a settembre 2014, il premier dovrà fare i conti anche con le contestazioni. Un gruppo di cittadini ha organizzato su Facebook un sit-in in piazza Garibaldi davanti al museo e un corteo dal titolo "Taranto sfiducia il governo Renzi". Dopo il taglio del nastro al museo, il premier parteciperà alla Summer School dei giovani del Pd ma dovrebbe anche incontrare i sindacati in Iva per parlare del futuro della fabbrica, che nei prossimi mesi sarà ceduta al privato. In città la disoccupazione giovanile supera il 60 per cento e dodicimila lavoratori diretti e altre migliaia di indotte e appalto attendono risposte sul proprio futuro lavorativo.

I tarantini, intanto, chiedono certezze su risanamento ambientale e inquinamento industriale. La legge sulla cessione degli impianti appena convertita prevede il potenziamento dell'Arpa Puglia con nuove assunzioni e il completamento del piano ambientale entro dicembre 2018, che è anche la data di scadenza dello scudo giudiziario garantito anche agli acquirenti, oltre che ai commissari e loro delegati. Sulle tante vertenze aper-

roga della cassa integrazione e poi da gennaio 2017, per tre anni, il collocamento nell'agenzia di lavoro per le aree demaniali e i porti in crisi.

«Comincia una nuova fase per far sapere al mondo che il porto commerciale di Taranto esiste», commenta il parlamentare ionico del Pd Ludovico Vico. Non c'è solo industria nell'agenda del governo. Il ministro per i Beni culturali Dario Franceschini ha voluto il MarTa tra i 20 musei ad autonomia speciale. Da domani saranno finalmente esposti tesori inestimabili rimasti per decenni negli scantinati come le Veneri di Parabita (statuette del paleolitico), lo Zeus di Ugento (statua bronzea del 530 a.C.) e la tomba dell'atleta olimpico di Taranto.

COPIA DI UN DOCUMENTO

te a Taranto il premier può contare sull'impegno della salentina Teresa Bellanova, viceministro allo Sviluppo economico, che al termine dell'incontro sul porto di ieri ha detto «anche oggi abbiamo lavorato per Taranto». Salvati in extremis i 520 ex Tcx, che a settembre rischiavano il licenziamento. Per loro de-

IL PROVVEDIMENTO LA NORMA INSERITA NELLA LEGGE DI BILANCIO

Il porto del capoluogo ionico in carico all'agenzia pubblica

Prevista la riqualificazione degli ex dipendenti Tct

● ROMA. Nella legge di Bilancio verrà inserita una apposita norma che prevederà l'istituzione e i fondi per l'Agenzia pubblica di somministrazione lavoro per i porti di Transshipment in crisi: Taranto, Gioia Tauro e Cagliari. Lo prevede l'intesa istituzionale raggiunta ieri a Palazzo Chigi, siglata dai ministeri del Lavoro, delle Infrastrutture e dello Sviluppo Economico con la Regione Puglia, alla presenza del ministro Dirio, del sottosegretario Bellanova e dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio De Vincenti. L'Agenzia nascerà il 1 gennaio 2017, durerà 3 anni, durante i quali accompagnerà i 520 ex dipendenti della Tct, attualmente in cassa integrazione in deroga, verso percorsi di formazione e riqualificazione in vista della loro ricollocazione nelle imprese già operanti nell'area portuale e retro portuale o che si localizzeranno ex novo, grazie ai bandi di gara avviati.

«L'Agenzia pubblica - spiegano i rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil - attraver-

so le risorse che saranno individuate nella legge di Stabilità, si farà carico di assumere i lavoratori attualmente in Cassa, mentre riprenderanno le attività portuali e in 36 mesi i lavoratori verranno ricollocati». L'intesa è accolta con grande soddisfazione dai sindacati. «Insieme al completamento delle opere infrastrutturali, lo consideriamo un passo decisivo verso il rilancio del porto di Taranto come Hub strategico e più in generale per lo sviluppo economico, produttivo ed occupazionale del territorio», spiegano Giuseppe Massafra della Cgil, Giancarlo Turi della Uil e Antonio Castellucci della Cisl, insieme ai colleghi della categoria dei Trasporti. Questi ultimi, con il presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, Sergio Prete, hanno passato la mattina al Ministero del Lavoro, con il Sottosegretario Blondelli, per definire una proroga della cassa integrazione in deroga regionale, che scade a settembre, fino a dicembre, eventualmente riaprendo il mancato

accordo con Tct.

In questo modo, infatti, i lavoratori non andrebbero in mobilità per tre mesi, con le indennità previste, e sarebbero subito riassunti dall'Agenzia. «L'intesa istituzionale - spiega il viceministro Bellanova - è dentro il Cisl Taranto e oltre alla nascita dell'Agenzia di lavoro nel demanio portuale, prevede la proroga della cassa integrazione in deroga fino alla fine dell'anno. Nella legge di Stabilità il governo prevederà una norma per istituire l'Agenzia che prenderà in carico i lavoratori portuali e per tre anni le aziende saranno obbligate ad assumere il personale dall'Agenzia». Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente dell'Autorità Portuale, che ha ringraziato tutte le istituzioni che hanno collaborato all'intesa, che conferma anche i programmi per l'offerta agli investitori che vogliono collocarsi sul molo Polisetoriale. Plauda anche il deputato tarantino Ludovico Vico (Pd), per l'impegno del governo, dei sindacati e dell'Autorità portuale.

fabio Ravei

Tct, intesa per i lavoratori Sì agli ammortizzatori e dal 2017 la ricollocazione

Da Roma buone notizie: salvi i 529 posti del Porto jonico

di Alessio PIGNATELLI

L'ennesimo summit - anzi, duplice appuntamento - porta buone notizie. Sintetizzabili così: l'Agenzia governativa per il reimpiego dei lavoratori sarà realtà da gennaio e per il periodo da settembre a fine dicembre si va verso la cassa integrazione in deroga. Per la definizione di questo ammortizzatore sociale per i 529 lavoratori ex Tct si dovranno sgruzzolare i dettagli con la Regione per accordarsi sulle risorse.

Da istituzioni e sindacati, però, il messaggio è univoco. Se quei tre mesi di copertura sono importanti, i tre anni per la realizzazione dell'Agenzia governativa sono un fattore fondamentale per il futuro degli operai.

I due scenari sono stati oggetto di altrettanti incontri con location diverse. Il primo al Ministero del Lavoro a Roma. Dalla mattina al primo pomeriggio e questo rende l'idea del percorso accidentato tra mobilità e cassa prima di giungere a una conclusione. Il secondo a Palazzo Chigi per formalizzare i particolari dell'incubatore che servirà a smaltire nel giro di tre anni i lavoratori in cerca di un'occupazione al Porto.

Alla firma di ieri oltre ai sindacati e all'Autorità Portuale di Taranto c'erano il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, il ministro dei Trasporti e Infrastrutture, Graziano Delrio, il vice ministro allo Sviluppo economico, Teresa Bellanova, il sottosegretario al Lavoro, Franca Biondelli.

Dal 12 settembre, giorno di scadenza dell'ammortizzatore sociale, a dicembre quindi sarà prorogata la cassa integrazione

in deroga. Non era scontato, anzi. Negli ultimi giorni serpeggiava nervosismo perché era tornata concretamente l'idea della mobilità. Si era disegnato allora questo scenario: riaprire i termini per la mobilità trovando un accordo con Cgil, Cisl e Uil. A quel punto l'azienda invece di versare nelle casse dell'Inps le sei mensilità per ciascun lavoratore, ne avrebbe versate solo tre. Parte di quel risparmio sarebbe andata nelle tasche dei dipendenti.

La stabilità di un futuro era però appesa all'Agenzia del governo. Era il nodo fondamentale e il governo ha confermato l'impegno di assorbire i lavoratori. Accordo che replica il modello per Gioia Tauro: impegni e programmi di investimenti per rilanciare lo sviluppo di queste due importanti aree portuali del Mezzogiorno che da diversi anni subiscono gli effetti drammatici della crisi del

nero Lavoro (Biondelli) che hanno voluto confermare l'impegno del Governo per Taranto. Ma un plauso va reso ai segretari generali di Cgil, Cisl e Uil e delle categorie dei trasporti di Taranto che hanno operato per realizzare il risultato della difesa occupazionale e della prospettiva del porto. Infine l'impegno del commissario dell'Autorità Portuale di Taranto che ha accelerato tutte quelle procedure indispensabili perché il Molo Polisettoriale riparta. Comincia una nuova fase che dovrà concentrarsi sulla ripresa della attività portuali, affinché nel mondo si sappia che il porto commerciale di Taranto esiste».

LE TAPPE

Scadenza
Era fissata all'11 settembre la fine della cassa integrazione

transhipment. Tra le due realtà, infatti, in ginocchio ci sono circa mille lavoratori portuali con le loro famiglie.

Al termine della fumata bianca, il parlamentare jonico Ludovico Vico ha espresso soddisfazione: «Assicurati gli ammortizzatori per i lavoratori ex Tct fino a fine anno e attraverso la costituzione della Agenzia per successivi tre anni fino alla ricollocazione degli stessi nelle attività portuali. Confermati i programmi per l'offerta agli investitori sul Molo Polisettoriale. Un risultato molto importante costruito dalla Presidenza del Consiglio (sottosegretario De Vincenti) dal Ministro delle Infrastrutture (Delrio), dal viceministro

● La proroga della cassa permetterà al personale Tct di continuare nell'Agenzia di somministrazione una volta conclusa la vigenza dell'ammortizzatore.

I tempi
L'Agenzia governativa partirà da gennaio

● Da gennaio i compiti di questa Agenzia saranno di riqualificare, formare e ricollocare in nuove attività il personale del Taranto container terminal.

Tre anni
È il periodo di tempo in cui sarà attivo il bacino

Mise (Bellanova) e dal Mini- ● Trentasei mesi per smaltire

il personale che lavorava con Tct: tra le possibili mete, Molo Polisettoriale, Piastra logistica e Centro polivalente.

Doppio accordo per i 520 Tct a settembre niente licenziamenti

Prorogata la «cassa», poi subentrerà l'Agenzia nazionale

● Un doppio accordo raggiunto ieri prima al ministero del Lavoro e poi a Palazzo Chigi apre una schiarita per il porto di Taranto. Tutele con gli ammortizzatori sociali i 520 ex addetti di Taranto container terminal. La tutela si esplicherà in due fasi: cassa integrazione sino a fine anno e poi passaggio all'Agenzia per la fornitura di lavoro in ambito portuale demaniale.

Con la proroga della cassa, saranno revocati i licenziamenti che sarebbero scattati dopo l'11 settembre prossimo, alla scadenza della stessa cassa. L'accordo è stato raggiunto in tarda mattinata al ministero del Lavoro, su coordinamento del sottosegretario Franca Biondelli, e sarà perfezionato nei prossimi giorni alla Regione Puglia. Questo perché si attiverà lo strumento della cassa integrazione in deroga col concorso finanziario della stessa Regione Puglia che però, rispetto all'importo necessario (circa 3,3 milioni di euro), sarà limitato. La restante parte sarà coperta dal Governo e l'incontro al ministero non solo è servito a trovare l'intesa tra le parti - Autorità portuale di Taranto, liquidatori di Tct, sindacati e Governo - ma anche a definire la parte della copertura finanziaria.

La cassa per i 520 di Tct sino a fine anno permetterà a questi lavoratori di passare, in modo continuativo, dagli ammortizzatori sociali alla presa in carico da parte dell'Agenzia nazionale. Quest'ultima è un'Agenzia pubblica che vedrà la luce dall'1 gennaio 2017 con il compito di formare, riqualificare e ricollocare i lavoratori dei bacini portuali di crisi di Taranto, Gioia Tauro e Reggio Calabria nell'arco di 36 mesi.

Sull'Agenzia è intervenuto un secondo accordo raggiunto a Palazzo Chigi poche ore dopo il primo. L'Agenzia opererà anche per i porti di Gioia Tauro e Cagliari dove ci sono situazioni analoghe a Taranto. Questi due scali hanno firmato intese a parte. Alla firma di ieri, oltre ai sindacati e all'Autorità portuale di Taranto, c'erano il sottosegretario alla

presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, il ministro dei Trasporti e Infrastrutture, Graziano Delrio, il vice ministro allo Sviluppo economico, Teresa Bellanova, il sottosegretario al Lavoro, Franca Biondelli. «Le imprese che operano o che opereranno in ambito portuale - si legge nell'intesa istituzionale - si dovranno impegnare, nell'ambito del rispettivo fabbisogno di addetti, a procedere, previa verifica della sussistenza dei requisiti professionali, prioritariamente all'assunzione del personale dell'Agenzia». Ma la copertura ulteriore assicurata agli ex Tct permetterà anche un loro più agevole travaso nei progetti che il consorzio Ulisse, candidato a prendere in concessione in modo polisettoriale dopo il disimpegno di Ewigreen, ha presentato all'Authority. Proprio domani, anzi, il consorzio Ulisse formalizzerà la sua offerta definitiva.

Sugli accordi di ieri, Cgil, Cisl e Uil di Taranto dichiarano: è il «frutto di un lavoro lungo e complesso, finalizzato a ricostruire

una prospettiva occupazionale ai lavoratori dello scalo jonico» e «costituisce un traguardo importante nella definizione di una strategia che, nel giro di pochi anni, potrà accompagnare il processo di ripartenza delle attività di un hub che ha rilevanza strategica per l'intero Paese». «Esprimiamo grande soddisfazione per il risultato raggiunto - dicono i sindacati - che, con il completamento delle opere infrastrutturali, consideriamo un passo decisivo verso il rilancio del porto di Taranto e più in generale per lo sviluppo economico, produttivo ed occupazionale del territorio».

(domenico palmucci)

Passaggi tribolati e diversi tira e molla A giugno 2015 sancito l'addio definitivo

Più di un anno dalla decisione dell'assemblea dei soci: poi a settembre arrivò la cassa integrazione

● La vertenza dei lavoratori Tct, Taranto container terminal, è segnata da diverse tappe. L'ultima era la scadenza della cassa integrazione straordinaria ottenuta dopo l'addio del terminalista. Ai 529 lavoratori portuali infatti le lettere di preavviso di risoluzione del contratto erano già partite. Adesso la copertura fino a fine anno sarà perfezionata a breve ma la storia di questi lavoratori ha radici ben lontane. Sin da quando due grandi operatori internazionali mettono i propri occhi sullo scalo di Taranto considerato appetibile per la posizione strategica nel Mediterraneo.

Evergreen e Hutchinson Whampoa sono i principali protagonisti di questa storia incominciata quindici anni fa.

I due giganti orientali investono nello scalo tarantino in tempi diversi. A fiutare affari per il Molo Polisettoriale è dapprima Evergreen, colosso della logistica con base in Taiwan. Viene costituita appunto Taranto container terminal e la banchina del molo è data in concessione unica per 60 anni a partire dal 2001. Una scelta che, a posteriori, istituzioni e sindacati vogliono evitare nell'attuale bando. Torniamo però alla cronologia. Passano un po' di anni ed è tempo di cinesi. Hutchinson sbarca a fine 2009. L'ingresso in Tct è con metà delle quote. Hutchinson è un operatore del settore portuale con attività in Europa, Americhe, Asia, Medio Oriente e Africa. Gestisce

il 13% del traffico mondiale di container. La costituzione sociale finale sarà composta da Hutchinson Whampoa (50%), Evergreen (40%) e Gai (gruppo Maneschi, 10%).

Non tutto fila liscio. Tra burocrazia, carte e ricorsi, la media sui lavori del genere si aggira intorno ai sei anni. Un'infinità per chi è abituato a ragionare con altre modalità.

Lo sguardo si rivolge allora su realtà più fluide. Per esempio il Pireo, lo scalo greco che diventa a pieno titolo concorrente dello stesso capoluogo jonico.

E si arriva al finale quasi scontato: liquidazione della Taranto Container Terminal. La decisione arriva dopo l'assemblea dei soci azionisti tenutasi a Roma il giorno 11 giu-

gno 2015. Il comitato portuale delibera successivamente la revoca della concessione a Tct e la decadenza della stessa.

A settembre 2015, firma al ministero del Lavoro del rinnovo della cassa integrazione straordinaria per cessazione di attività per i lavoratori di Tct. Durata di dodici mesi, scadenza 11 settembre 2016 appunto.

I sindacati provano a chiedere una proroga almeno di sei mesi dell'ammortizzatore sociale ma il 9 maggio si ufficializza il mancato accordo. Poi però la decisione del governo è il vero grimaldello per sbloccare la situazione: con l'Agenzia, infatti, oltre alla formazione sarà garantita la ricollocazione nelle aree portuali nel giro di trentasei mesi.

A.Pig.

Diportismo, mercato in espansione

Porti turistici, i privati avanzano altri due progetti al Demanio

Forte interesse per gli "specchi" di Acqueviola e via Colombo. Già a disposizione 500 posti

Qualche anno di crisi ma mercato della nautica nuovamente in espansione e località turistiche che puntano a realizzare nuovi approdi sfruttando magari le risorse europee. Non c'è solo il Comune di Milazzo che è impegnato a farsi finanziare un ecoporto di fronte al Municipio, nell'area antistante il complesso Diana, ma ci sono tanti privati che vedendo evidentemente i "numeri" degli ultimi anni di Milazzo hanno deciso di attrezzarsi con la politica dei pontili galleggianti, che presuppone la presenza di una baia pronta ad accoglierli.

È l'esempio di Vaccarella, dove alla realtà esistente, è prossima ad aggiungersene un'altra, verosimilmente nella prossima stagione, ma altre due richieste sono state presentate al Demanio per realizzare un porticciolo nello specchio acqueo antistante la via Cristoforo Colombo e un altro addirittura nella zona di Acqueviola. Un porticciolo in grado di garantire anche servizio di supporto alle imbarcazioni.

Un'altra richiesta di porticciolo turistico in prossimità del ristorante "Il Covo del Pirata" sarebbe stata rigettata per il mancato rispetto degli spazi di sicurezza.

È chiaro che sui tempi nessuno si pronuncia

anche perché ci sono i vari pareri da ricevere, ma questo interesse conferma che la risorsa mare viene considerata decisiva per lo sviluppo del turismo. Peccato che il Comune di Milazzo abbia perso tutti questi anni per poter realizzare quel porto hub, che con un colpo di fortuna, o meglio con una lungimirante programmazione dell'allora assessore regionale Pino Merlino, era stato assegnato e che alla fine è stato inopinatamente ceduto a Sant'Agata di Militello.

Ma inutile guardare al passato. Il presente dice che gli attuali tre porticcioli presenti nella riviera di Levante - tra il porto storico e Vaccarella - sono molto considerati dai diportisti e i circa 500 posti barca complessivi sono affollati da natanti. Certo occorrerebbe potenziare la permanenza ma, è noto che chi si muove in barca, predilige, spostarsi con continuità. In tutti i casi si tratta dell'ulteriore conferma che quello del diportismo è un fenomeno che può dare molto all'economia. E anche alcuni esercizi

- segue

commerciali (generi alimentari, ristoranti, bar) hanno tratto giovamento da queste presenze. In atto in questo territorio c'è una disponibilità di circa 2400 posti barca. In questo calcolo, va inserita la grossa realtà del porto turistico di Marina di Portofino con 700 posti barca, utilizzato in larga misura come porto -ricovero, quindi 560 a Milazzo, 121 a Oliveri, 50 a Patti, 240 a Gioiosa, compreso San Giorgio, 25 a Piraino, 180 a Capo d' Orlando, 143 a S. Agata, 25 a Caronia. Un quadro comunque in espansione (g.p.)

Porti: E-R, 400mila euro lavori in 7 approdi anche fluviali

Corsini, presto altri 350mila euro e piano organico nel 2017

28 luglio, 15:18



(ANSA) - BOLOGNA, 28 LUG - Arrivano dalla Regione Emilia-Romagna 400.000 euro per i porti di Goro, Gorino e Porto Garibaldi nel Ferrarese; Cattolica e Riccione nel Riminese; Boretto e Torricella sul Po rispettivamente nel Reggiano e nel Parmense. La commissione regionale Territorio Ambiente Mobilità ha infatti licenziato a maggioranza Pd-Sel (astenuti Ln, M5s e Fdi-An) il programma 2016 per alcuni interventi nei porti regionali e comunali e negli approdi fluviali.

"Risorse esigue", critica Alan Fabbri della Lega Nord, "briciole" rispetto alle necessità, opere "ambiziose" per "strutture obsolete". L'assessore al turismo e commercio Andrea Corsini gli ha replicato evidenziando che "nei prossimi mesi verranno stanziati altri 350.000 euro. E' in programma anche un piano organico di tutti i porti per il 2017. L'obiettivo è ottenere, nei prossimi anni, più risorse".

Il programma licenziato ora prevede per Goro 50.000 euro di contributi su 200.000 euro di costo totale per lo scavo dei fondali del canale; per Porto Garibaldi di Comacchio sono 70.000 euro su 337.000 per il dragaggio del porto canale; per Cattolica lo stanziamento è di 80.000 euro su 150.000 per il primo stralcio del dragaggio dei fondali; per Gorino 40.000 euro su 50.000 per lo scavo dei fondali; per Riccione 30.000 euro su 85.000 per il dragaggio dei fondali della darsena di levante; per Boretto 40.000 euro sono a copertura dell'intero intervento di dragaggio e manutenzione; per Torricella di Sissa Trecasali 90.000 euro su 142.618 euro per lo scavo dei fondali e la risagomatura di sezione dell'alveo del fiume.

Trasporti. Il consigliere comunale d'opposizione ha chiesto chiarimenti al primo cittadino: «I residenti sono costretti a pagare la tariffa piena sulle navi della Ngi»

Milazzo, Russo critico: «Per le Eolie eliminato il biglietto ridotto»

«Da oltre un mese non viene applicata la convenzione»

Il consigliere comunale Russo ha chiesto spiegazioni al sindaco Formica sulla mancata applicazione della convenzione con Ngi per i collegamenti con le Eolie: «I milazzesi costretti a pagare la tariffa intera».

Sono stati nuovamente "declassati" i milazzesi diretti alle Isole Eolie. Per raggiungere l'arcipelago eoliano, i residenti nella città del Capo dovranno pagare il biglietto intero e non più quello residente, così come era avvenuto fino a qualche mese fa. L'anno scorso, subito dopo il rinnovo del consiglio comunale e l'elezione del sindaco Giovanni Formica, la società che collega la terra ferma alle Isole Eolie, la "Navigazione generale italiana", aveva sottoscritto con l'amministrazione comunale, una convenzione con la quale veniva accordato il biglietto residente ai milazzesi che, in pratica, venivano parzialmente ripagati dei disagi che subivano per il forte afflusso di mezzi diretti alle Eolie. Convenzione che, però, dal mese scorso non viene più applicata in quanto i responsabili della biglietteria hanno fatto sapere che i milazzesi dovranno pagare il biglietto per intero.

Sulla vicenda, è intervenuto ieri il consigliere d'opposizione Franco Russo il quale, con una circostanziata interrogazione, chiede al sindaco di conoscere le motivazioni di questo dietrofront della compagnia di navigazione. «Lo scorso anno, - scrive il politico milazzese - il sindaco Giovanni Formica, con grande soddisfazione annunciava in aula consiliare di aver ottenuto, per sua intercessione, dalla "NGI" il biglietto a tariffa ridotta per i cittadini milazzesi, alla pari dei cittadini eoliani. In particolare il primo cittadino, nel corso del suo intervento aveva sottolineato che si trattava "di un piccolo passo" che avrebbe permesso l'apertura di un nuovo dialogo con le altre compagnie di navigazione, la Siremar e l'Ustica Lines, per ottenere anche da loro la tariffa ridotta. Ieri mattina - precisa Russo - mi sono recato alla biglietteria della Navigazione Generale Italiana per fare un biglietto per uno scooter più passeggero e con enorme sorpresa mi è stato comunicato che la convenzione il sindaco di Milazzo l'aveva stipulata solo per i due mesi estivi dello scorso anno e che per il 2016 non è più in vigore». A conclusione, Russo con un pizzico d'ironia scrive:

- segue

«Bravo sindaco, un bel colpo da maestro per la sua elezione. Un modo per dire: "Avete visto appena insediato cosa ho fatto? Come mai non ha chiesto la tariffa resi denti per i milazzesi anche per il 2016? Probabilmente non serve più? Visto che rimarrà sindaco per i prossimi quattro anni, anziché criticare i consiglieri comunali come me, che hanno l'ardire di presentare interrogazioni, si ricordi dei suoi concittadini anche ora che è passata l'euforia della sua elezione». In effetti si trattava solo di un piccolo "cadeau" elargito ai milazzesi per "ripagarli" degli enormi disagi che i cittadini sono costretti a subire sia per l'occupazione dei parcheggi da parte dei turisti diretti alle Eolie nel territorio mamertino, sia per il caos viario che si crea in prossimità delle aree portuali, sia anche per la maggiore presenza dei rifiuti prodotti in prossimità degli imbarcaderi e non ultima la presenza costante dei vigili urbani costretti a gestire il maggior traffico veicolare prodotto dai vacanzieri diretti alle Eolie.

Dopo questa interrogazione, probabilmente, l'amministrazione tornerà alla carica per far rivedere la posizione della Ngi e, perché no, anche per far sì che tutte le compagnie di navi ed aliscafi equiparino i milazzesi ai residenti eoliani.

Angelo Laquidara