

Primo piano:

- **Riforma dei porti** (L'Informatore Navale, Bolina, La Gazzetta Marittima, Ansa, La Repubblica, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Gazzetta del Sud, Trapani Oggi, Giornale di Sicilia, TP24, Social TP, TempoStretto)

Dai porti

Trieste:

- "...**Il Pd pensi ai suoi flop...**..." (Il Piccolo)
- "...**Prorogato D'Agostino...**" (La Gazzetta Marittima)

Venezia:

- "...**Porto: se vince l'offshore torna anche Costa...**"
(Il Gazzettino Venezia Mestre)
- "...**A luglio calano i traffici...**"
(L'Avvisatore Marittimo, Il Gazzettino Venezia Mestre)

Genova:

- "...**Concessioni in porto, bocciata la proroga...**" (Il Secolo XIX)
- "...**Passeggeri in crescita +10%...**" (L'Avvisatore Marittimo)
- "...**Assomarinas farà la sua Assemblea al Salone Nautico...**"
(Travelnostop, Guida Viaggi Portale)

Ravenna:

- "...**Semestre +7%...**" (The Medi Telegraph)
- "...**Imponente incendio in porto...**" (Il Resto del Carlino)

Livorno:

- "...**Negri punta alla Piattaforma Europa...**" (La Gazzetta Marittima)
- "...**L'ultimo atto della prefetta Tiziana...**" (Il Tirreno)
- "...**Sos Lucarelli, pontone al Molo Italia...**" (Il Tirreno)
- "... **Rossi a Nogarin: binari pronti...**" (Corriere Fiorentino, Il Tirreno)
- "...**Aree fantasma, nel cuore del porto...**" (Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)
- "...**Maremma & Tirreno la nuova CCIAA...**" (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

- "...**Rischio caos in porto...**" (L'Avvisatore Marittimo, Informazioni Marittime)

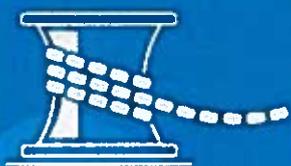
Bari:

- "...**Lunedì presentazione di un nuovo itinerario Costa...**" (Il Nautilus)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 3, 4 e 5/9/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Palermo:

"...Via Crispi, doppio senso ma per gli imbarchi controlli nel porto..."

(La Repubblica)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Avvisatore Marittimo - 1 settembre 2016

Sistemi di Logistica - settembre 2016

Lloyd's List

Riordino dei porti in Gazzetta Ufficiale. Azzera le aspettative del settore: numero dei porti, nomine e tipo di gestione

In Gazzetta ufficiale il decreto Madia sul riordino dei porti

Roma, 3 settembre 2016 - Il decreto Madia sul riordino della autorità portuali e' stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale: le attuali 24 saranno assorbite da 15 autorità di sistema, che coordineranno 57 porti di rilevanza nazionale. Il provvedimento era stato approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri del 28 luglio scorso. Le nuove regole entreranno in vigore a partire dal 15 settembre, si legge nella Gazzetta datata 31 agosto. Ora la partita è sulle nomine dei presidenti.

Per questo il ministero ha aperto un bando per raccogliere le candidature che scade il 4 settembre. Ne sono arrivate molte. La riforma 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 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. La voce delle categorie che operano in porto sarà rappresentata negli Organismi di partenariato della risorsa mare e dalle vecchie Commissioni consultive, composte però solo dai rappresentanti dei lavoratori delle imprese che vi lavorano. La riforma punta a creare un 'sistema mare' in grado di generare sviluppo.

La riforma unisce i porti di Genova e Savona uniti per essere il porto della Svizzera, mentre quelli del nord adriatico saranno il porto merci dell'Austria e del nord Europa. I 57 porti di rilievo nazionale coordinati da 15 autorità di sistema verranno guidati da un board snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale. Prevista la possibilità dei presidenti delle Regioni di chiedere il rinvio degli accorpamenti, motivato, fino a tre anni, ma sarà il ministro a decidere.

Semplificate anche le procedure per l'approvazione dei Piani regolatori portuali e prevista la scelta della sostenibilità energetica e ambientale dei porti. Le Autorità potranno avere soltanto partecipazioni e di minoranza in iniziative legate alla logistica funzionale allo sviluppo del sistema portuale. Prevista anche la semplificazione burocratica con l'istituzione di due sportelli: quello unico doganale per le merci e quello unico amministrativo per tutti gli altri procedimenti. 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.

La riforma dei porti diventa legge

*È stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la nuova disciplina sulla riorganizzazione delle **Autorità Portuali**; da 24 passano a 15.*

Le nuove norme sulla riorganizzazione e semplificazioni delle **Autorità Portuali** sono arrivate al traguardo. Il Decreto Legislativo approvato il 4 agosto dal Consiglio dei Ministri è stato infatti pubblicato il 31 agosto sulla Gazzetta Ufficiale ed entrerà in vigore il 15 settembre. La riforma, attesa da oltre 20 anni, introduce importanti novità che riguardano soprattutto la riorganizzazione del sistema di gestione dei più grandi porti nazionali. Il principale provvedimento è infatti la riduzione delle **Autorità Portuali**, che vengono accorpate passando dalle attuali 24 a 15 nuove strutture chiamate "**Autorità di Sistema Portuali**" (Adsp). All'interno di quest'ultime sono raggruppati 57 scali di interesse nazionale. La norma cancella gli attuali comitati portuali che verranno sostituiti da comitati di gestione, con conseguente riduzione dei membri da 336 a 70. Viene istituita poi una Conferenza Nazionale di coordinamento tra le 15 Adsp che sarà presieduta dal ministro dei Trasporti con il compito di programmare le scelte strategiche e di definire un Piano Regolatore portuale nazionale. Infine sono stati semplificati l'iter per l'approvazione dei piani regolatori dei moli e quello per la compilazione delle pratiche doganali. Le Regioni avranno adesso 15 giorni per chiedere un rinvio "motivato" dell'accorpamento delle **Autorità**, facendolo slittare fino a un massimo di 3 anni, che deve essere però accettato dal ministro. Ecco la lista delle nuove 15 **Autorità di Sistema Portuali**. 1) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE** Porti di Genova, Savona e Vado Ligure. 2) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE ORIENTALE** Porti di La Spezia e Marina di Carrara. 3) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE** Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferrato, Rio Marina e Cavo. 4) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO - CENTRO-SETTENTRIONALE** Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. 5) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE** Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia. 6) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E 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) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA** Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo

- segue

Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale). 8) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE** Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani. 9) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE** Porti di Augusta e Catania. 10) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE** Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. 11) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO** Porto di Taranto. 12) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE** Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona. 13) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE** Porto di Ravenna. 14) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE** Porti di Venezia e Chioggia. 15) **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE** - Porto di Trieste.

La Riforma secondo Gionfriddo

Il dibattito sulla Riforma portuale si allarga all'intervento di un altro "storico" esperto, l'avvocato Gionfriddo Gionfriddo già segretario generale dell'A.P. livornese. Eccone il testo.

Gentile direttore, ho letto con attenzione il qualificato intervento del dottor Ruffini con riguardo alla riforma, da molto tempo attesa, dell'ordinamento portuale ed ora entrata in dirittura di arrivo con l'approvazione del testo, come noto, esaminato dal Consiglio dei Ministri il 28 luglio scorso. L'argomento è stimoiante, avendo vissuto nella prima parte del mio percorso lavorativo l'esperienza delle vecchie Aziende dei Mezzi Meccanici e successivamente la stagione ultraventennale delle Autorità Portuali di cui alla legge 84/1994. Le interessanti osservazioni del dottor Ruffini mi inducono a pensare a qualche breve nota aggiuntiva. Alla lettura del testo approvato che circola nei vari siti, debbo dire che mi ha suscitato qualche perplessità il fatto che per una riforma così importante che ridisegna ab origine competenze, strutture, organi, territorialità degli enti di gestione portuale, sul piano della tecnica redazionale legislativa non si sia trovato di meglio che fare una operazione di innesto della nuova disciplina sul tronco e l'apparato radicale del testo della precedente legge 28.01.1994 n. 84, istitutiva della autorità portuali. Si sono cioè introdotte modifiche, integrazioni, soppressioni, sostituzioni ed abrogazioni di singole disposizioni della L. 84 che, da un lato non facilitano la lettura e, quindi, la comprensione e la portata della nuova innovativa disciplina; e d'altro canto, viene data sensazione, spero errata, di una frettolosità di confezione del testo che mal si concilia con l'importanza delle scelte operate di lunga prospettiva. Vi sarà tempo e disponibilità per riletture sulla materia, perché ho trovato che vi sono spunti e rilievi interessanti. In questa sede preliminare, e per forza di cose con ogni riserva di necessari approfondimenti, mi sembra utile sottolineare, fra i molti, alcuni ulteriori aspetti secondo me degni di nota. Mi pare di preminente attenzione la complessiva riformulazione dell'impianto gestionale delle nuove Autorità di sistema portuale. E' da tempo noto e fuor di discussione l'intento governativo di dare centralità e snellezza alla nuova governance degli enti di gestione portuale. Il presidente dell'AdSP, la cui nomina non più scaturisce da una pur complessa, in alcuni casi problematica, procedura che prendeva avvio da terne di nominativi indicate localmente, oggi discende da una pressoché diretta nomina del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti "d'intesa con il presidente della Regione o regioni interessate". Mi spiego meglio: nemmeno è stata prevista una potestà propositiva della Regione, quale ente portatore di interessi locali (sia pur allargati), peraltro con garanzia costituzionale. Ciò mi pare ancor più strano poiché la c.d. legge Madia (L. del 7.08.2015 n. 124, art. 8,1° co. lett. f) per la riorganizzazione della disciplina delle autorità portuali, con riguardo alla governance, prevede che si tenga conto del ruolo non solo delle regioni, ma anche degli enti locali. L'avviso di manifestazione di interesse alla candidatura emanato dal Capo di gabinetto del Ministero (scadente proprio domani) comprova, se ve ne fosse bisogno, siffatto intento verticistico di designazione, ricordando peraltro che il presidente di ciascuna autorità di sistema portuale può essere scelto, in un ventaglio abbastanza allargato, fra cittadini dei paesi membri dell'Unione Europea. Tale nuovo presidente dell'AdSP, a parte sue importanti specifiche competenze istituzionali, governa il porto (meglio i porti) della circoscrizione territoriale, supportato da un ristretto Comitato di gestione, composto non da legali rappresentanti degli enti locali e organismi pubblici (cioè, come oggi avviene, il sindaco, comandante del porto, ecc.), ma da "componenti designati" dalle rispettive entità. Ciò avviene, come risaputo, con l'esclusione della partecipazione di rappresentanti delle categorie imprenditoriali e sociali operanti nel porto, relegate in un organismo consultivo (Tavolo di partenariato della risorsa mare) la cui portata deve ancora essere ben compresa. Ne esce, in breve, una figura di presidente notevolmente rafforzata sul piano pratico, anche con poteri (non solo di ordinaria, ma anche) di straordinaria amministrazione, con funzioni (da non trascurare) di "coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni". Da un altro punto di vista il presidente, maggiormente svincolato per nomina da indicazioni locali, rimane in maggior misura connesso a indicazioni centrali, tra l'altro anche attraverso la partecipazione al nuovo organismo del "Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP", ove vengono armonizzate a livello nazionale le scelte strategiche, specie di grandi investimenti infrastrutturali e di pianificazione urbanistica, a cui ovviamente è d'obbligo attenersi. Da non trascurare è anche la prevista partecipazione del Presidente alle sedute del CIPE aventi ad oggetto decisioni strategiche per il sistema portuale di riferimento.

- segue

Significativa è, a questo riguardo, la modifica introdotta all'art. 12 della L. 84/1994, ove la rubrica "Vigilanza sull'autorità portuale" è sostituita da "Indirizzo e vigilanza sulle autorità di sistema portuali": dato per assodato che le rubriche degli atti normativi, per consolidata interpretazione dottrina e giurisprudenziale formano parte integrante della norma, appare innegabile che si sia inteso in qualche modo confermare la potestà di incidenza del Ministero sull'azione dell'AdSP, al di là dei poteri di vigilanza che, come risaputo, inducono verifica limitatamente alla legittimità degli atti.

In tale quadro, sommariamente delineato, appare complessa la scelta che verrà avviata dopo la faticosa breve scadenza di domani domenica, considerando da un lato il breve termine, in pratica solo "agostano" concesso per le manifestazioni di interesse e d'altro canto i tempi ristretti auto-imposti dal governo per chiudere la partita della istituzione delle nuove Autorità di sistema (ma il ministro, purtroppo, non è impegnato anche in attuali problematiche di dare strutture ed abitazioni a popolazioni colpite da disastri sismici?).

La ringrazio, gentile direttore, per la attenzione che vorrà dare a queste brevi note su argomento importante non solo per chi si interessa di portualità, nella consapevolezza di non aver esaurito lo specifico argomento trattato e nella ulteriore che le nuove disposizioni introducono ulteriori e innovative tematiche che meritano calibrate riflessioni.

Giorgio Gionfriddo

La Gazzetta Marittima

In Adriatico per “passà a nuttata”...

LIVORNO – Era scontato, ma fa ugualmente male constatare che gli annunci della prossima Riforma, e la relativa decisione di un coordinamento centrale dei progetti di nuove infrastrutture portuali per evitare concorrenze suicide tra scali, non hanno fermato né le fughe in avanti – vedi Venezia con la sua megapiattaforma offshore – né le promesse dei politici a sostenerle. Nel sito web di Decio Lucano, che è sempre molto puntuale sulle problematiche del mare, abbiamo letto di recente un’analisi seria e documentata sulla rissa tra Venezia e Trieste per la nuova “via della seta” a firma di Tobia Costagliola, con citazioni di un altrettanto documentato saggio del professor Antonio Selvatici. Pare che l’Adriatico ribolla dalla pioggia – promessa o quasi – di renminbi dalla Cina. Con tutte le speranze di forti investimenti stranieri ma anche le preoccupazioni di una “cinesizzazione” dei nostri scali. Con un ulteriore piccolo dettaglio: il megaoffshore di Venezia costerebbe al pubblico erario “solo” 950 milioni su un costo previsto di 2 miliardi. Non siamo certo in grado di dare valutazioni economiche né di elencare quanto si potrebbe fare di più e probabilmente meglio nei porti più specializzati con quel miliardetto scarso chiesto da Venezia: ma in difesa del nostro campanile non possiamo dimenticare che per la piattaforma Europa di Livorno il contributo dello Stato si aggira sui 50 milioni soltanto, e per ora solo promessi. Qualcosa non torna nella programmazione nazionale tanto decantata? O anche i ministri chiacchierano al vento solo per fare propaganda a se stessi, tanto “per passà a nuttata” come si dice in quella culla di saggezza che è la vecchia Napoli? Siamo ormai al 4 settembre, data di chiusura della presentazione dei curricula per le presidenze delle Autorità di sistema. Forse qualche risposta potrà arrivare proprio da qui. Aspettando con fede.

Antonio Fulvi

Renzi, bene la Nuova via della Seta, ma penso anche ai porti italiani

Premier a Cctv, obiettivo 2020 per 50 anni rapporti Roma-Pechino

04 settembre, 21:30



(ANSA) - HANGZHOU (CINA), 4 SET - La "Nuova via della Seta", l'iniziativa della Cina per sviluppare i legami economici tra Pechino ed Europa, offre molte possibilità, ma il premier Matteo Renzi pensa a quelle del cambio di regolamentazione dei porti. "Penso che abbiamo molte possibilità se seguiamo l'iniziativa 'One Belt One Road', ma nella mia mente la priorità è la decisione raggiunta dal governo italiano di cambiare la regolamentazione dei porti: questa è un'opportunità davvero grande, perché l'Italia è una terra bagnata dal mare e la conclusione della strada tra la Cina e l'Europa possono essere proprio i porti italiani", afferma Renzi in un'intervista alla tv pubblica cinese, Cctv, rilasciata a margine del G20. "La priorità in questo momento è decidere gli investimenti comuni, ma oggi si può considerare la 'One Belt, One Road', come una grande opportunità, proprio in questo senso. Allo stesso tempo penso che abbiamo un obiettivo comune, il 2020, l'ultimo anno del tredicesimo piano quinquennale del governo cinese e anche il 50/mo anniversario delle relazioni Cina-Italia".

Lo stop di Toti frena la corsa dei porti liguri

- > La deroga allunga i tempi delle scelte
- > Possibile a Genova un altro commissario
- > Delrio riflette sul nodo delle presidenze

MASSIMO MINELLA

Si stoppa il cammino della riforma nei porti della Liguria. Giuridicamente ineccepibile (la legge lo consente), lo stop imposto dal presidente della Regione Giovanni Toti all'aggregazione fra Genova e Savona (e fra La Spezia e Marina di Carrara)

rischia di allungare ulteriormente il commissariamento di Palazzo San Giorgio. Vediamo meglio.

La legge. La pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della legge di riforma della governance delle autorità portuali sigilla un percorso riformista intrapreso non senza difficoltà dal ministro dei Trasporti e delle Infra-

strutture Graziano Delrio. Titolare di un dicastero dalle smisurate competenze, Delrio ha condotto in porto una riforma che si tentava da almeno una decina d'anni. Il grimaldello per scardinare un meccanismo ormai cristallizzato è stato probabilmente rappresentato da una strategia "a tappo".

SEGUE A PAGINA 11

Porti, rischio caos dopo la frenata di Toti tempi più lunghi per la riforma in Liguria

Chiesta la deroga alle integrazioni così come prevede la legge
Senza certezze sui tempi si ferma anche la composizione del board

«DALLA PRIMA DI CRONACA»
MASSIMO MINELLA

NEL 2015, infatti, Delrio ha varato il piano della Logistica e della Portualità, con quella linde guida ri-

formiste che poi si sono compatate nel 2016, con la nuova legge sulle

La deroga. In sede di trattati-

va fra Stato e Regioni, anche sulla base di un pronunciamento del Consiglio di Stato, ha però preso corpo una evon-

tualità che Delrio non aveva inizialmente previsto. Su pressione in particolare della Liguria e della Campania, contrarie all'integrazione immediata dei propri scali (in Campania, Napoli con Salerno) Delrio aveva inserito una norma di deroga, fino a un limite massimo di tre anni. Questo non ferma il percorso della legge, ma di fatto frena l'integrazione.

Lo scenario. Già nei mesi scorsi, Toti aveva parlato della possibilità di chiedere una deroga all'integrazione fra Genova e Savona. È stato di parola, aggiungendo a questa (l'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale) anche quella relativa alla nuova del Mar Ligure Orientale (La Spezia con Marina di Carrara, dove le regioni coinvolte sono due). Per quanto tempo? Solo sciogliendo l'interrogativo, lo scenario sarà chiaro. Fino ad allora bisognerà attendere. Il governatore aveva inizialmente parlato di un periodo breve. Potrebbe essere tanto breve da indurre gli enti locali ad attendere per la composizione degli organi di governo degli sca-

li. **La governance.** Capire se Genova e Savona, ma anche La Spezia e Marina di Carrara inizieranno rapidamente la loro nuova avventura insieme oppure se si dovrà attendere di più non è affatto influente. Anzi, proprio questa indeterminazione rischia di bloccare il percorso riformista, spingendo ancora più in là il mandato del commissario di Palazzo San Giorgio Giovanni Pettorino. Ricordato? Includendo il capo della direzione marittima della Liguria, l'ammiraglio Pettorino, il ministro Delrio aveva palesato ottimismo. «Non più di due mesi» aveva detto il 20 novembre 2015, dopo l'addio anticipato di Luigi Merlo a San Giorgio. A questo punto non è affatto da scartare l'ipotesi che Pettorino possa tagliare il traguardo del primo anno da commissario. I nuovi organi di governo dell' di sistema, infatti, sono il board e il tavolo di partenariato. Quali sono i confini geografici di questi soggetti? Sono circoscritti all'ambito genovese o si allargano fino a Savona? In questo secondo caso, se la deroga savonese fosse breve si starebbe attendendo ancora

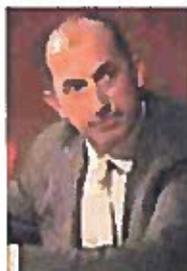
un po' per formare organi operativi in via definitiva. Procedere col con Genova e trovarsi dopo pochi mesi a integrare anche Savona creerebbe un problema non certo di poco conto.

Il vertice. Non può sfuggire che, in tutto questo, va ancora risolto l'aspetto più delicato, quello della scelta del presidente e del segretario generale. Le due figure-chiave della nuova portualità sono ancora da assegnare, anche se in proposito Toti ha parlato chiaro: bisogna scegliere persone espressioni di una regione che lo scorso anno si è espressa a favore del centrodestra o che nell'ultima tornata di primavera ha visto nuovamente vincere la stessa coalizione anche nel comune di Savona. Avanti quindi con l'ex presidente della Regione, parlamentare di Forza Italia ed ex operatore della logistica Sandro Biasotti o, ancor più, con l'attuale segretario generale della Regione Liguria Paolo Emilio Signorini, che arriva dal ministero dei Trasporti ed è comunque indicato come figura tecnica. Ipotesi quest'ultima che pareva gradita a Delrio. Ma il ministro la pensa allo stesso modo?

FRANCESCO RUSSO

Gli enti devono indicare i propri rappresentanti, ma i confini geografici non sono ancora certi

I VOLTI



MERLO
Ex presidente del porto di Genova, da fine novembre è consulente del ministro Delrio



PETTORINO
Alla guida della Direzione Marittima della Liguria Giovanni Pettorino è commissario



FORCIERI
Lorenzo Forcieri è il presidente de della Spezia



Rischio limbo dopo le mancate nozze tra i moli liguri

Genova - La richiesta da parte della Regione Liguria di rinviare l'accorpamento amministrativo tra i porti di Genova-Savona e La Spezia-Marina di Carrara, scritta ieri dal governatore Giovanni Toti, potrebbe non avere risposta immediata da parte del governo

Genova - La richiesta da parte della Regione Liguria di rinviare l'accorpamento amministrativo tra i porti di Genova-Savona e La Spezia-Marina di Carrara, scritta ieri dal governatore Giovanni Toti, potrebbe non avere risposta immediata da parte del governo.

In effetti, se le disposizioni transitorie del decreto di Riorganizzazione dei porti chiedono tempi stretti alle Regioni per formulare la domanda di rinvio (entro il 15 settembre), la risposta - positiva come no - arriverà attraverso Dpcm, emesso quindi da Palazzo Chigi su proposta del ministro dei Trasporti, in occasione di un futuro Consiglio dei ministri. Dalle pieghe del decreto insomma emerge che alle Regioni che si oppongono all'accorpamento il governo potrebbe rispondere con l'arma più tipica della pubblica amministrazione: i tempi lunghi. Il 4 settembre scadrà l'interpello del ministero per raccogliere *il curriculum dei candidati presidenti, dal giorno successivo cominceranno le selezioni, il 15 settembre entrerà in vigore la legge e il ministro Graziano Delrio, comincerà a inviare ai presidenti delle Regioni le proprie proposte, che se approvate saranno poi vagliate dalle commissioni parlamentari. I primi presidenti di Autorità di sistema portuale potranno così sedere alla Conferenza nazionale di coordinamento - vero nuovo nucleo del potere portuale italiano - mentre al tavolo non ci saranno i presidenti (o commissari) dei porti in regime di proroga, ai quali saranno limitati anche i finanziamenti ai porti, peraltro già esigui. La Regione Liguria non ha specificato i tempi della proroga, lasciandoli al giudizio del ministero: i tecnici di Delrio potrebbero però chiedere un'integrazione della domanda, rimettendo la questione dei tempi nuovamente a Toti.*

NIENTE ACCESSO ALLA CONFERENZA NAZIONALE E MENO FINANZIAMENTI

Rischio limbo dopo le mancate nozze tra i moli liguri

Il decreto prevede tempi lunghi sul via libera all'allungamento del regime attuale

GENOVA. La richiesta da parte della Regione Liguria di rinviare l'accorpamento amministrativo tra i porti di Genova-Savona e La Spezia-Marina di Carrara, scritta ieri dal governatore Giovanni Toti, potrebbe non avere risposta immediata da parte del governo.

In effetti, se le disposizioni transitorie del decreto di Riorganizzazione dei porti chiedono tempi stretti alle Regioni per formulare la domanda di rinvio (entro il 15 settembre),

la risposta - positiva come non arriverà attraverso Dpcm, emesso quindi da Palazzo Chigi su proposta del ministro dei Trasporti, in occasione di un futuro Consiglio dei ministri. Dalle pieghe del decreto insomma emerge che alle Regioni che si oppongono all'accorpamento il governo potrebbe rispondere con l'arma più tipica della pubblica amministrazione: i tempi lunghi. Il 4 settembre scadrà l'interpello del ministero per raccogliere i cur-

ricula dei candidati presidenti, dal giorno successivo cominceranno le selezioni. Il 15 settembre entrerà in vigore la legge e il ministro Graziano Delrio, comincerà a inviare ai presidenti delle Regioni le proprie proposte, che se approvate saranno poi vagliate dalle commissioni parlamentari. I primi presidenti di Autorità di sistema portuale potranno così sedere alla Conferenza nazionale di coordinamento - vero nuovo nucleo del potere

portuale italiano - mentre altavolo non ci saranno i presidenti (o commissari) dei porti in regime di proroga, ai quali saranno limitati anche i finanziamenti ai porti, peraltro già esigui. La Regione Liguria non ha specificato i tempi della proroga, lasciandoli al giudizio del ministro: i tecnici di Delrio potrebbero però chiedere un'integrazione della domanda, rimettendola questione dei tempi nuovamente a Toti.

A. OUA.

L'INTERVISTA AL DEPUTATO PD: «A DEIRIO SONO GIÀ ARRIVATE PIÙ DI CENTO CANDIDATURE»

Tullo: «In porto una scelta di qualità»

Per la presidenza del porto di Genova serve una scelta "di alto profilo", dice il parlamentare Pd Mario Tullo. E se lo dice è perché il politico genovese fiuta un'aria strana attorno a Palazzo San Giorgio.

Che cosa non la convince, onorevole Tullo?

«La richiesta di proroga per Savona e La Spezia chiesta dal presidente della Regione Giovanni Toti».

La legge glielo consente...

«Nulla da eccepire, ma pareva che non la volesse chiedere...»

Avrà cambiato idea.

«Non giriamoci attorno, questo tentennamento è preoccupante».

E perché?

«Perché in un momento in cui la riforma ha necessità di partire speditamente, lui tira il freno e di fatto blocca la nascita del porto d'Italia, per usare le parole del ministro Diario, l'autorità di si-

stoma del Mar Ligure Occidentale, che nasce cioè dall'aggregazione fra Genova o Savona».

Genova potrebbe partire da sola, quindi.

«Non sarebbe un bel segnale, perché si allontanerebbe dalla logica della riforma, che punta a dar vita a pochi sistemi portuali, altamente competitivi».

La comunità di Savona ha però manifestato perplessità sulla fusione. Lei che ne pensa?

«Che a Savona bisogna dare garanzie precise, peraltro previste dalla stessa legge: mantenimento di tutti i contratti e di tutti gli investimenti in essere. Inoltre una direzione di scalo che possa operare in autonomia. A que-

sto condizioni, non ci sono motivi per chiedere deroghe, come ha fatto Toti che, a mio avviso, ha un deficit di riformismo».

Questo stop può creare anche problemi alla nomina del nuovo presidente?

«Se Savona opta per la deroga, cambia il perimetro della nomina o, meglio, delle nomine, visto che si tratta di scegliere anche il segretario generale».

Ma lei chi vorrebbe a Palazzo San Giorgio? Si dà ormai per certo l'arrivo di Paolo Emilio Signorini, magari in ticket con una figura gradita al Pd...

«Nomi non ne faccio, ci penserò il ministro che sta raccogliendo i curriculum. Mi pare che per tutta Italia ne siano già arrivati più di cento. Di certo, serve una scelta di alto profilo da parte del governo. Vediamo, ma non diamo nulla per scontato».

(massimo minella)

Dopo Pettorino, possibile un altro commissario

LA riforma dei porti è arrivata in Gazzetta ufficiale all'interno del decreto Madia (Pubblica Amministrazione) e riguarda il riordino delle autorità portuali che dalle attuali 24 diventeranno 15 che andranno a coordinare 57 porti di rilevanza nazionale. Il provvedimento era stato approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri il 28 luglio. Le nuove regole entreranno in vigore a partire dal 15 settembre, si legge nella Gazzetta datata 31 agosto.

Ora la partita è sulle nomine dei presidenti. Per questo il ministero ha aperto un bando per raccogliere le candidature che scade il 4 settembre. Ne sarebbero già arrivate parecchie.

La riforma rivoluziona la struttura dello "vecchio" Autorità portuali che si trasformano in Autorità di sistema portuale e scendono di numero, con una governance più snella che cancella i vecchi Comitati portuali e li sostituisce con Comitati di gestione ristretti composti oltre che dal presidente

dai soli rappresentanti della Regione, del Comune, della Città metropolitana e dell'Autorità marittima. La voce delle categorie che operano in porto sarà rappresentata negli Organismi di partenariato della risorsa mare e dalle vecchie Commissioni consultive, composte però solo dai rappresentanti dei lavoratori delle imprese che vi lavorano.

La riforma punta a creare un "sistema mare" in grado di generare sviluppo. I 57 porti di rilievo nazionale coordinati da 15 autorità di sistema verranno guidati da un board snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale.

Prevista, ed esercitata come si è visto, la possibilità dei presidenti delle Regioni di chiedere il rinvio degli accorpamenti, motivato, fino a tre anni, ma sarà il ministro a decidere. Semplificato anche il procedimento per l'approvazione dei Piani regolatori portuali e prevista la scelta della sostenibilità energetica e ambientale dei porti. Le Autorità potranno avere soltanto partecipazioni e di minoranza in iniziative legate alla logistica funzionale allo sviluppo del sistema portuale. Prevista anche la semplificazione burocratica con l'istituzione di due

sportelli: quello unico doganale per le merci e quello unico amministrativo per tutti gli altri procedimenti.

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 porti che ritengono sia necessario più tempo sono quelli di Messina Gioia Tauro, Napoli-Salerno, Genova-Savona, La Spezia Carrara e forse anche Brindisi che in Puglia dovrebbe accorparsi a Bari mentre Taranto resterebbe da sola come Autorità di sistema. Per quanto riguarda la guida dei porti, a metà mese potrebbero essere nominati i commissari straordinari che subentreranno agli attuali commissari. Da commissario a commissario, sia puro con ruolo diverso, per due motivi: perché è cambiata la "geografia" delle Autorità portuali — da 24 a 15 — e perché i nuovi presidenti potranno essere nominati solo dopo il parere consuntivo delle commissioni Trasporti di Camera e Senato. Impossibile, però, che da qui a 15 giorni sui nuovi presidenti ci sia nomina o placet del Parlamento, ed ecco perché potrebbe esserci una nuova fase commissariale straordinaria. Che potrebbe essere affidata, laddove la strada è praticabile, anche a chi sarà il futuro presidente.

www.repubblica.it



IL MINISTRO
dei Trasporti e delle Infrastrutture
Graziano Delrio



Federici accusa il governatore "Grave errore fermare Spezia"

A PAGINA 111

L'affondo di Federici "Incomprensibile fermare La Spezia"

Il sindaco: "La richiesta del governatore al ministro va contro l'esigenza di accelerare il rilancio dei moli"

VISTA da Savona, l'integrazione con Genova presenta dubbi e chiede certezze. Vista dalla Spezia il rinvio risulta incomprensibile. Dipende dai punti di vista e, ovviamente, dai soggetti. Ma la nuova legge di riforma dei porti va discutere la politica. Durissimo, al proposito, il commento del sindaco della Spezia Massimo Federici in merito al rinvio dell'integrazione con Marina di Carrara. «Trovo davvero incomprensibile la richiesta fatta da Toti al ministro Delrio per rinviare la messa a sistema dei porti di Spezia e Carrara — spiega Federici — La nuova governance che prevede l'istituzione delle Autorità di Sistema Portuale è legge. Per quale ragione allora traocchiare? Non avrei condono, ma avrei potuto almeno comprenderne le ragioni, se una richiesta di questo tipo fosse provenuta dal presidente della Toscana, Enrico Rossì, che avrebbe potuto legittimamente chiedere garanzia sul destino di un porto della propria regione più piccolo e oggetto di un processo di unificazione che vedrà Spezia sede dell' [] di sistema».

Nel mirino finisce proprio l'atteggiamento adottato dal governatore e le parole usate per adottare questa soluzione transitoria. «L'unica motivazione adottata da Toti per giustifi-

cure la sua richiesta — armonizzare preventivamente le norme urbanistiche dei due porti — è priva di costrutto. Infatti Spezia ha un proprio Piano regolatore portuale, approvato da anni, che è in gran parte ancora da realizzare. Ciò che in questo momento urge sarebbe piuttosto una accelerazione della riforma per mettere al più presto gli operatori nelle condizioni di affrontare, anche con i nuovi strumenti offerti dalla norma, un momento nero per lo shipping. La tendenza dei traffici internazionali non sono per niente rassicuranti e la vicenda Hanjin è una evidente manifestazione della brutta aria che tira. Inoltre il porto spezzino è fermo nelle movimentazioni e negli occupati ormai da troppo tempo. Tutto, insomma, indurrebbe a cogliere senza esitazione le opportunità che con la dimensione di sistema si potranno aprire per gli sviluppi infrastrutturali — a partire dal rilancio della pontremolese — ma anche per rendere più efficiente il sistema organizzativo e per assumere un peso più significativo nel panorama generale. Tutto insomma porta a far presto per dare piena operatività al sistema portuale e cortezze agli operatori. Per questo chiedo a Toti di riconsiderare nell'interesse generale e della Liguria la sua strana richiesta, riser-

vandomi comunque di scrivere a Delrio per rendergli noto il mio punto di vista».

Altrettanto puntuale l'analisi della parlamentare del Pd Anna Giacobbe che riflette sul tema dell'integrazione possibile fra Genova e Savona.

«Avevamo puntato, più che sulla proroga, su regole che affidassero non ad un "Ufficio" burocratico, ma ad una vera Direzione portuale di Savona Vado, il compito di tenere le fila dei rapporti tra Istituzioni, operatori, forze del lavoro nel nostro scalo — spiega Giacobbe — Non è stato possibile, non tutti hanno creduto in questa necessità ed opportunità. Ma ci sono ancora margini per non disperdere un patrimonio positivo, per dare valore, nel nuovo assetto, alle potenzialità delle banchine di Savona e Vado e soprattutto al sistema logistico che in questi anni è stato costruito, con la valorizzazione del trasposto su ferro e un interporto di rango "core" nella rete europea. Per questo è utile avere un tempo a disposizione per governare il passaggio al nuovo assetto, non compromettere investimenti e procedure in corso, e non disperdere le pratiche virtuose realizzate nel nostro porto; ma certo guardando oltre il periodo transitorio il decreto prevede che all'Ufficio Territoriale sia

- segue

“preposto il Segretario Generale” della APDS o qualcuno delegato da lui. La figura del Segretario Generale assume quindi una valenza molto forte per il futuro del porto di Savona-Vado: deve avere caratteristiche adeguate e una vera sensibilità per le questioni che riguardano questa parte della nuova **APDS** di Sistema».

(mas.m.)

CONTRASTO/AGF

Giacobbe: “Serve una vera direzione di Savona Vado che tenga le fila dei rapporti tra istituzioni, operatori e lavoro”



L' Authority In settimana la richiesta a tutela (temporanea) dell' asse Messina -Milazzo

Porti, proroga per tre anni?

*Il governo starebbe valutando se accogliere la proposta di Crocetta Proclamata santa I
Ha ridato speranza agli emarginati*

Sarà presentata in settimana al ministero dei Trasporti, da parte del governatore siciliano Rosario Crocetta, la richiesta di mantenimento dell' autonomia, per tre anni, dei porti di Messina e Milazzo che la riforma Delrio ha accorpato all' Autorità di Sistema del Tirreno meridionale e dello Stretto. Il presidente della Regione Siciliana è fermamente intenzionato a esercitare la prerogativa, che la stessa Delrio assegna ai governatori, proprio per consentire ad alcuni sistemi portuali (e quindi città) di portare a compimento programmi e progetti che rischierebbero di essere pregiudicati. La stessa richiesta verrà formulata dalla Giunta regionale, a beneficio dell' autonomia del porto di Catania da quello di Augusta a cui è stato accorpato. Al di là dei rilevantissimi "numeri" dell' Authority messinese (oltre 8 milioni di passeggeri all' anno) la posta in gioco per Messina e Milazzo è davvero alta: nel capoluogo di straordinaria importanza è il percorso intrapreso per la bonifica e il rilancio della Zona falcata; nella città del Capo, l' accorpamento immediato potrebbe pregiudicare l' iter del nuovo Prg del porto. Pag. 14.

L' autonomia per 3 anni dal grande scalo di Gioia Tauro verrà probabilmente concessa dal Governo

Authority, a giorni l' istanza di Crocetta

Punta a salvaguardare i percorsi intrapresi per la Falce di Messina e per il Prg portuale di Milazzo

Alessandro Tumino In settimana, sul tavolo del ministro Delrio arriveranno le richieste di proroga dell' autonomia, per tre anni, per tutti quei porti italiani "accorpati" dalla riforma, le cui città di riferimento - istituzioni, mondo politico, società civile - ritengono che l' immediata fusione, nelle Authority di sistema, determinerebbe gravi conseguenze in danno dei processi e dei progetti in corso. In una parola, dei cittadini.

È la settimana, insomma, in cui saranno i presidenti delle Regioni, come prevede la stessa legge Delrio, a rappresentare le rispettive città portuali ed a presentare al ministero dei Trasporti l' apposita istanza di moratoria. Che sarà tanto più convincente quanto più ricca di dati e numeri ma soprattutto corposa di programmi avanzati e progetti di vitale importanza. Programmi e progetti per i quali spezzare il filo della continuità avrebbe davvero effetti deleteri. Come perdere un treno che non passerà più. Ebbene, da Palermo, già preannunciata dalle ripetute dichiarazioni di Crocetta e ora confermata dalla fervida collaborazione in corso tra gli uffici dell' assessorato regionale ai Trasporti e quelli delle Autorità portuali interessate, arriva la conferma. Nei prossimi

giorni scatterà per i porti di Messina -Milazzo e di Catania la doppia richiesta. L' obiettivo è mantenere i 3 anni d' autonomia amministrativa e finanziaria, rispettivamente nei confronti del grande porto di Gioia Tauro, specializzato nel trasbordo dei container, il transhipment, e del porto di Augusta collegato al petrolchimico, ben classificato a livello europeo ma in via di sviluppo sotto il profilo strutturale. Non vi è dubbio che la duplice richiesta, se integralmente accolta, congelerebbe in buona parte, in Sicilia, la logica internazionale delle "Autorità di Sistema". Ma certo è che l' asse portuale ed urbano di Messina e Milazzo, molto più di quello di Catania (fortissima... politicamente) ha bisogno di completare presto e bene alcuni percorsi virtuosi.

Immaginate per un attimo quante... decine di milioni potrebbe decidere di spendere per disinquinare la Zona falcata di Messina l' Autorità di Sistema con sede a Gioia Tauro. Non è certo parlar male ricordare che quello straordinario porto ha le sue difficoltà, sta cercando di rilanciarsi alla grande con un terminal

- segue

ferroviario che lo faccia uscire dall' unica risorsa -ossessione del transhipment (calo del 13%, e 450 lavoratori del gestore in cassa integrazione su un totale di 1900). Immaginate anche se l' iter del Prg di Milazzo, in corso, a seguito dell' accorpamento immediato, dovesse ripartire da zero in base alle nuove normative.

Per questo non solo tre anni di autonomia hanno un senso ma ai 3 anni dovrà poi seguire, come prevede la stessa Delrio, il punto sulla riforma e probabilmente allora l' ingresso nell' **Autorità di Sistema** avverrà nelle migliori condizioni possibili.3.

Oltre i numeri le ragioni autentiche della proroga

Otto milioni e 677.041 passeggeri sono transitati dai porti di Messina e Milazzo nell'ultimo anno considerato dal Piano nazionale della portualità e della logistica varato nel 2015 dal Governo Renzi.

I numeri stanno nel documento fondamentale di programmazione, da cui è derivata la riforma Delrio per la riduzione delle 24 Autorità portuali. La loro trasformazione in 15 Autorità di sistema, tra cui appunto quella del Tirreno meridionale e dello Stretto. Da essi può partire una riflessione sulle sorti dei porti di Messina e Milazzo. E sul futuro dell' Authority che li amministra e che dovrebbe rimanere autonoma per altri 36 mesi.

Mala "forza dei numeri" giustifica solo in parte l' aspirazione delle comunità locali al mantenimento dell' autonomia dei porti. Se ci si limitasse ai numeri opponendoli alla logica più alta delle autorità di sistema, si farebbe municipalismo, si peccherebbe di miopia.

C' è di più.

A cosa deve servire l' autonomia? A Messina, soprattutto, a imprimere un' accelerazione potente all' attuazione delle bonifiche e dei progetti del "Patto Per la Falce" appena inseriti nel nuovo Piano regolatore, e che potrebbero vacillare se il polo decisionale e le casse

stessero a Gioia. A Milazzo serve altrettanto: per l' adozione del nuovo prg del porto, un iter che rischia l' azzeramento, come le prospettive collegate a nuove funzioni turistiche - passeggeri, crocieristi, diportisti - che, se non decollano, resteranno come l' ultima beffa a un territorio meraviglio consegnato in esclusiva alla morsa delle industrie pesanti.3(a.t.

)

«Si perderà solo tempo prezioso»

Il presidente dell' Ars: l' invocata autonomia è per l' interesse di pochi

Non ha cambiato idea di una virgola sul valore dell' accorpamento dei porti di Messina - Milazzo con quello di Gioia Tauro, ovvero sull' importanza della nuova **Autorità portuale** di Sistema, e non ha timore di dirlo apertamente mentre tutti invocano l' autonomia per 3 anni, il presidente dell' Ars, Giovanni Ardizzone. «Non m' importa di essere rimasto solo, tra quanti firmammo un documento e dichiarammo soddisfazione sull' accorpamento Messina - Milazzo - Gioia nel solco della grande area integrata dello Stretto. Oggi è più forte la voce di chi vuole mantenere lo "status quo", l' attuale sistema **portuale** con i soliti interessi privati. Ma la grande maggioranza dei messinesi non la pensa così. Lo ripeto: per il porto di Messina, non essendo un doppio concorrente con quello di Gioia Tauro, dall' accorpamento non deriverà alcuna ripercussione negativa mentre il porto di Milazzo-Giammoro diventerà, interfacciato con Gioia Tauro, la porta delle merci della Sicilia. Questo è l' interesse generale, tutto il resto è solo uno scacchiere di poltrone che non mi interessa».

La coerenza va riconosciuta tutta: «L' accorpamento del porto di Messina con la Calabria - scriveva a gennaio Ardizzone - va nella direzione di una vera e propria integrazione delle due Aree metropolitane dello Stretto, oltre a gettare le basi perché la nuova Authority diventi la più competitiva del Mediterraneo, vero porto del Sud Europa». Ma la possibile autonomia fino a 3 anni, concessa dalla stessa legge ad alcuni porti? «È solo una perdita di tempo, rispetto al cammino che le **Autorità** di Sistema italiane avvieranno subito nel nuovo assetto, quella europea, rispetto alle quali con la moratoria si resta indietro». 3(a.l.)

)

Accorpamento porto a Palermo, il presidente di Confindustria chiede moratoria

Il presidente di Confindustria Trapani, Gregory Bongiorno, interviene sulla riforma delle Autorità portuali secondo la quale il porto di Trapani sarà accorpato a quello di Palermo. Dopo gli appelli in tal senso del sindaco Damiano e del deputato regionale trapanese Girolamo Fazlo, anche Bongiorno ha inviato una nota al presidente della Regione Rosario Crocetta perchè si attivi per ottenere, come previsto dalla legge, una moratoria di 36 mesi prima che il provvedimento diventi esecutivo. Il decreto legislativo sulla riforma delle Autorità portuali, infatti, prevede che "su richiesta motivata del Presidente della Regione, da presentarsi entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente comma, può essere altresì disposto, 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 trentasei mesi, dell' autonomia finanziaria e amministrativa di Autorità portuali già costituite ai sensi della citata legge n. 84 del 1994". A Trapani l' Autorità portuale è stata attiva dal 2003 al 2007. Secondo il presidente di Confindustria c' è "poca chiarezza sui nuovi modelli di governance" e "il processo di accorpamento potrebbe rallentare o addirittura bloccare lo sviluppo dei traffici marittimi, sia commerciali che turistici, gli investimenti di operatori privati nonché alcune opere pubbliche ancora in fase di completamento". "La nostra sollecitazione - conclude Bongiorno - nasce dalla consapevolezza che il porto di Trapani è stato e continua ad essere volano di sviluppo per l' intera provincia e che, pertanto, una affrettata applicazione della riforma rischierebbe di compromettere le prospettive di crescita del nostro territorio, che in questi anni ha fatto registrare significativi risultati".

Porto, Bongiorno «spinge» per la moratoria

«L' iniziativa nasce dalla consapevolezza che lo scalo Trapani, già sede di **Autorità portuale**, è volano di sviluppo» IN BREVE

Si spinge per l' avvio della richiesta di moratoria per l' attuazione della riforma dei porti che porrebbe il porto di Trapani in una posizione di vassallaggio rispetto a quello di **Palermo** Giacomo Di Girolamo O OO «Uniamo la nostra richiesta a quella già formulata da una parte della deputazione regionale trapanese oltre che dal Consiglio Comunale e dal Sindaco di Trapani e siamo fiduciosi in un positivo accoglimento».

Così scrive il presidente di Confindustria Trapani, Gregory Bongiorno al Governatore della Regione Rosario Crocetta, sollecitandogli l' avvio della richiesta di moratoria per l' attuazione della riforma dei porti che porrebbe il porto di Trapani in una posizione di vassallaggio rispetto a quello di **Palermo**.

Il presidente Bongiorno, che si affida alla "sensibilità" di Crocetta "nella difesa dei diritti e dell' autonomia della nostra Regione", dichiara di avere assunto l' iniziativa "a nome di Confindustria Trapani e nell' interesse di tutti gli operatori **portuali**, industriali, commerciali e turistici" e ricorda che è lo stesso Decreto Legislativo numero 169/2016 avente ad oggetto "Riorganizzazione,

razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le **Autorità portuali**" che prevede la possibilità di presentare, da parte della Regione, la richiesta di moratoria di 36 mesi.

"Un periodo transitorio che ci pare indispensabile al fine di attuare una tal complessa e articolata riforma, che tutti auspichiamo possa essere oltre che effetti va anche efficace al raggiungimento degli obiettivi che il Governo Nazionale ha posto alla base del provvedimento", aggiunge il presidente di Confindustria che non manca di rilevare la complessità giuridica, tecnica ed economico-finanziaria della riorganizzazione prevista dal decreto legge, le difficoltà e la poca chiarezza sui nuovi modelli di governante e che il processo di accorpamento dei porti potrebbe rallentare o addirittura bloccare lo sviluppo dei traffici marittimi, sia commerciali che turistici, gli investimenti di operatori privati nonché alcune opere pubbliche ancora in fase di completamento nello scalo di Trapani.

"La nostra sollecitazione - ribadisce, quindi, Gregory Bongiorno - nasce dalla consapevolezza che il Porto di Trapani, già sede di **Autorità Portuale** dal 2003 al 2007, è stato e continua ad essere volano di sviluppo per l' intera provincia e che, pertanto, una affrettata applicazione della riforma rischierebbe di compromettere le prospettive di crescita del nostro territorio, che in questi anni ha fatto registrare

significativi risultati".

IN BREVE.

Porto di Trapani. In campo anche Confindustria. "Posticipare l' accorpamento a Palermo"

Il presidente di Confindustria Trapani, Gregory Bongiorno, interviene sulla riforma delle autorità portuali che vede il porto di Trapani, adesso, accorpato all' autorità di Palermo. Una riorganizzazione che è diventata legge nelle scorse settimane, e che a Trapani non è piaciuta molto. Adesso il capo degli Industriali trapanesi chiede al Presidente della Regione Rosario Crocetta una moratoria di 36 mesi per un periodo di transizione. Il decreto legislativo sulla riforma delle Autorità portuali prevede che "Su richiesta motivata del Presidente della Regione, da presentarsi entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente comma, può essere altresì disposto, 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 trentasei mesi, dell' autonomia finanziaria e amministrativa di Autorità portuali già costituite ai sensi della citata legge n. 84 del 1994". Il porto di Trapani è stato Autorità Portuale dal 2003 al 20017. La materia è molto complessa, giuridicamente, e per il presidente di confindustria c' è "poca chiarezza sui nuovi modelli di governance". Inoltre, sottolinea Bongiorno, "il processo di accorpamento potrebbe rallentare o addirittura bloccare lo sviluppo dei traffici marittimi, sia commerciali che turistici, gli investimenti di operatori privati nonché alcune opere pubbliche ancora in fase di completamento". Il presidente di Confindustria allora presenta a Crocetta, a nome di tutti gli operatori, la "richiesta di moratoria di 36 mesi per un periodo transitorio che ci pare indispensabile al fine di attuare una tal complessa e articolata riforma, che tutti auspichiamo possa essere oltre che effettiva anche efficace al raggiungimento degli obiettivi che il Governo Nazionale ha posto alla base del provvedimento". "La nostra sollecitazione - continua Bongiorno - nasce dalla consapevolezza che il Porto di Trapani è stato e continua ad essere volano di sviluppo per l' intera provincia e che, pertanto, una affrettata applicazione della riforma rischierebbe di compromettere le prospettive di crescita del nostro territorio, che in questi anni ha fatto registrare significativi risultati". Nelle scorse settimane sono scesi in campo anche i deputati regionali di Trapani, il Consiglio Comunale e il sindaco Vito Damiano a cui adesso si unisce Confindustria.

TRAPANI, CONFINDUSTRIA: "MORATORIA PER IL PORTO". BONGIORNO SCRIVE A CROCETTA

E' già conto alla rovescia. Il decreto Delrio con la riforma dei porti è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale lo scorso 31 agosto. C'è un suo articolo, ed in particolare un comma, che interessa il porto di Trapani. O meglio che viene considerato da istituzioni, buona parte della politica locale ed operatori di settore, uno strumento per mettere ordine su una riforma che non convince. E' una deroga. All' articolo 22, comma 2, del decreto legislativo in questione si legge che "su richiesta motivata del Presidente della Regione, da presentarsi entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore del presente comma, può essere altresì disposto, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il mantenimento, per un periodo non superiore a 36 mesi, dell' autonomia finanziaria ed amministrativa di **Autorità portuali** già costituite ai sensi della legge n.84 del 1994". Trapani è stata sede di **Autorità Portuale** dal 2003 al 2007. Il Presidente Rosario Crocetta ha dunque ancora 13 giorni per presentare la richiesta di moratoria al governo nazionale. Sul suo tavolo, da oggi, c'è anche la richiesta formale di Confindustria Trapani. Una lettera del suo presidente Gregory Bongiorno pone la questione, lancia l' allarme sui rischi che potrebbe correre il porto del capoluogo, ed invita Crocetta a procedere. Richiesta già arrivata da Forza Italia con il senatore Antonio D' All, da sempre contrario alla riforma, con l' istituzione delle **Autorità di Sistema** e con l' accorpamento del porto trapanese all' **Autorità** che avrà come capofila **Palermo** e che comprenderà anche i porti di Porto Empedocle e Termini Imerese. Sul tavolo di Crocetta c'è una richiesta ufficiale di moratoria anche da parte dell' onorevole Mimmo Fazio. Il consiglio comunale ha approvato una mozione ed il sindaco Vito Damiano ha scritto una nota ufficiale. Gli operatori **portuali**, in tempi non sospetti, si sono schierati per l' autonomia del porto, considerando lo status quo attuale - gestione affidata a Capitaneria di Porto e Genio Civile Opere Marittime - ottimale e con garanzie per lo sviluppo delle sue attività. C'è da dire che di recente l' onorevole Nino Oddo ha assicurato - dopo avere parlato con Crocetta - che la Regione chiederà la moratoria di 3 anni. Ma ora è arrivato il momento di passare dalle parole e dalle dichiarazioni d' intenti ai fatti concreti, con atti concreti. "La nostra sollecitazione - ha sottolineato il presidente Bongiorno - nasce dalla consapevolezza che il porto di Trapani è stato e continua ad essere volano di sviluppo per l' intera provincia e che, pertanto, una affrettata applicazione della riforma rischierebbe di compromettere le prospettive di crescita del nostro territorio, che in questi anni ha fatto registrare significativi risultati".

politica

Pubblicata la riforma delle Autorità Portuali. Crocetta dovrà chiedere la proroga entro il 15 settembre

Il decreto legge sulla riforma delle Autorità Portuali era stato approvato dal Consiglio dei ministri lo scorso 28 luglio. Due giorni fa, il 31 agosto, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale e ora è in vigore. 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. 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. Messina, però, può mantenere l'autonomia finanziaria e decisionale sulle aree più importanti della città (porto di Tremestieri, Zona Falcata, quartiere fieristico ecc.) per altri 18 mesi. "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".

La pubblicazione è del 31 agosto, quindi la scadenza è il 15 settembre. Una richiesta importante anche perché Messina attende da decenni l'ok al Piano regolatore portuale. L'Authority l'ha inviato alla Regione lo scorso 23 giugno e, da Palermo, era stata promessa l'approvazione entro 60 giorni. Il termine è trascorso ma il via libera potrebbe arrivare a brevissimo. Nella nuova riforma è, invece, previsto che "il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, entro il 30 novembre 2016, predisponesse apposite linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali".

PORTO VECCHIO » LA POLEMICA

«Il Pd pensi ai suoi flop e lasci lavorare Dipiazza»

Forza Italia ribatte alle accuse di immobilismo mosse dal democratico Russo Cosolini: «Le critiche di Francesco? Non ha esperienza come amministratore»

di **Silvio Maranzana**

«Come si può dar credito sul Porto vecchio a un senatore come Francesco Russo che voleva portare la sabbia a Barcola per creare una megaspagella o a un partito di governo come il Pd che non ha ancora bocciato il porto offshore di Venezia che sarebbe la morte di Trieste e che non ha nemmeno messo la parola fine al rigassificatore di Zaule?». Il centrodestra affida alla coordinatrice regionale di Forza Italia Sandra Savino, persona che mai si sottrae al confronto, la replica alle dure accuse di Russo che dopo aver rilevato che a oltre 20 mesi dalla sua legge l'immobilismo regna sovrano ha concluso che se entro un anno Porto vecchio non sarà alla svolta, Dipiazza dovrà dimettersi. Lo stesso sindaco non risponde alle telefonate che vorrebbero chiedergli una replica e così nemmeno il suo portavoce. «Una polemica strumentale che non merita nemmeno la lettura dell'intervista», ha bollato il vicesindaco Pierpaolo Roberti.

«Il Porto Vecchio non è una partita che si risolve in due minuti come vuol far credere il senatore Russo - sottolinea Savino - serve lungimiranza e visione di insieme, dato che è una sfida a lungo termine e non uno sprint da campagna elettorale. L'attuale giunta, che è al lavoro da neanche due mesi, ha ereditato una situazione difficile con problemi da risolvere nell'immediato, penso alla pulizia della città, al mercato ittico e all'occupazione, questioni che hanno la priorità assoluta». Secondo la parlamentare forzista anche la questione Porto vecchio «sarà influenzata dalle scelte del governo sul progetto dell'offshore di Venezia. Mi chiedo cosa stia facendo Russo all'interno del Pd - afferma - visto che rischiamo di azzarare lo scalo giuliano con ripercussioni drammatiche. Chieda conto a Delrio di qual è la strategia del governo per l'alto Adriatico, ov-

vero se proseguirà questo dualismo o se una volta per tutte si punterà su Trieste, che richiede pochissimi investimenti, come hub principale».

Anziché addentrarsi nell'argomento, Savino ricorda «il tema del rigassificatore sul quale il Pd ha fatto cadere un velo di silenzio dopo le parole del Ministro Calenda, casualmente in campagna elettorale, alle quali non sono seguiti atti ufficiali. Invece di parlare di Dipiazza - prosegue - Russo farebbe bene a parlare delle politiche drammatiche della presidente Seracchiani, più interessata a fare la vicesegretaria dei democratici che gli interessi dei cittadini. I 50 milioni di Franceschini - sostiene - erano una mossa elettorale esattamente come le promesse di aumenti nel pubblico impiego, quest'ultima questione arenatasi dopo la sconfitta elettorale e davanti alle indisponibilità economiche. Russo, che ricorderemo perché voleva portare la sabbia a Barcola, farebbe bene a chiedere conto alla sua presidente. Ricordiamo - aggiunge la parlamentare azzurra - che i 50 milioni annunciati dal Governo con la sfilata del premier sempre in campagna elettorale, servono a ben poco considerato che 5 sono già impegnati per l'Ursus, che con il massimo rispetto sembra una cifra completamente fuori da ogni logica».

A detta dell'esponente berlusconiano, bisogna infine considerare «anche la quantità di lavori che richiede l'area dove non ci sono le opere infrastrutturali che in ogni caso graverebbero sulle casse comunali. Come centrodestra abbiamo presentato un programma chiaro per il rilancio della città e sulla base di questo i cittadini ci hanno premiato. Ora sul Porto Vecchio - conclude - serve la giusta cura nella ricerca degli investitori che devono dimostrarsi affidabili e che potranno arrivare grazie alle mosse dell'attuale

amministrazione comunale, dopo 5 anni di buio Pd come ha ammesso lo stesso senatore durante le primarie».

Ma Russo aveva dato una bocchettata anche all'ex amministrazione di centrosinistra che non aveva dato vita a una società pubblica per gestire la questione come indicato dal commissario dell'Anticorruzione Cantone. «Russo non ha esperienza di amministrazione locale - controbatte l'ex sindaco Roberto Cosolini - e forse non sa che era l'advisor nell'ultima fase del suo lavoro a dover suggerire lo strumento operativo. Detto questo, condivido la sua preoccupazione per i due mesi di silenzio dell'attuale giunta dato che già a fine giugno Ernst&Young ha consegnato il proprio rapporto. L'intavolazione dei Magazzini al Comune era prevista tra settembre e ottobre, ma non credo che questa giunta la stia sollecitando come mi pare insostenibile la collocazione del Mercato ittico nei Magazzini identificati, accanto al megayacht di Fincantieri».



Sandra Savino



Roberto Cosolini

IL PECCATO "ORIGINALE"

Non possiamo prendere sul serio chi voleva la sabbia a Barcola

IL MERCATO ITTICO

Improprio pescherecci e camion accanto ai megayacht

A oltre 20 mesi dalla ratifica della sua **legge** il senatore ha denunciato i **ritardi** che tengono ancora **paralizzata** l'intera area

La Gazzetta Marittima

Prorogato D'Agostino a Trieste

ROMA - Il ministro delle infrastrutture e trasporti Graziano Delrio ha emesso il decreto di proroga a commissario straordinario per l'Authority portuale triestina di Zeno D'Agostino, già nella stessa carica da sei mesi. Si è subito aperto il dibattito sul significato della nuova proroga - che ha scadenza di 6 mesi o "in coincidenza con la Riforma", come tutte le altre nomine commissariali di questi ultimi tempi - poiché la comunità portuale è praticamente unanime nel sostenere D'Agostino alla futura presidenza dell'Autorità di sistema.

Il curriculum dell'attuale commissario del porto fa comunque parte del lungo elenco già pervenuto alla segreteria del ministro Delrio entro il quale il ministro stesso ha dichiarato che sceglierà i nuovi presidenti non oltre le fine di settembre.

Significativa anche la notizia, molto amplificata nei media sia triestini che genovesi, che Mario Sommariva, segretario generale dell'Authority triestina, ha declinato l'offerta dei genovesi di candidarsi per il grande porto ligure. Una conferma indiretta - si dice a Trieste - della quasi certezza di poter mantenere a Trieste l'abbinata D'Agostino-Sommariva che pare funzioni molto bene?

● VENEZIA



Potrebbe tornare
anche Costa
a guidare il Porto

Trevisan a pagina X

NOMINE Autorità veneziana, scaduti i termini per le candidature, Vianello e Boraso allo scoperto

Porto, se vince l'offshore torna anche Paolo Costa

Elisio Trevisan

MESTRE

Scaduti l'altro ieri i termini, per candidarsi alla presidenza di Venezia e Chioggia. Potrebbe esserci, però, anche una via alternativa che vedrebbe tornare in psta l'attuale presidente Paolo Costa. Solo che non si chiamerebbe più presidente (è già al terzo mandato e non ne può più fare) ma commissario legato al porto offshore. Le persone vicine ai ministri scesi in laguna nei giorni scorsi per l'inaugurazione della Biennale Cinema ne hanno parlato in disparte dal red carpet, lontano dai fari che illuminavano i vip. Quei fari che hanno illuminato, inve-

ce, il presidente Paolo Costa di solito schivo. Gli osservatori pensano che sarebbe una soluzione diplomatica per non far sfigurare nessuno nella disputa tra i poteri in laguna e quelli a Roma. E non a caso a fianco del nome di Costa gira quello di un alto funzionario del ministero dei Trasporti.

Il ministro Delrio cerca un tecnico, Renzi lo vuole dalla parte del Governo, il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro lo vuole dalla parte della città. In mezzo c'è il porto offshore che divide anche i molti esperti: c'è chi lo giudica enormemente costoso e poco efficace perché le vie del traffico di container stanno tornando a spostarsi verso gli Stati Uniti e il capo di Buona Speranza in Sudafrica, snobbando il canale

di Suez appena allargato e quindi il Mediterraneo; c'è invece chi, come Paolo Costa e molti imprenditori veneziani, lo ritiene la soluzione per l'intero Alto Adriatico.

Il fatto che il governatore del Veneto Luca Zaia negli ultimi giorni abbia cambiato idea e non sostenga più lo scavo del canale delle Tresse per far arrivare le navi da crociera alla Marittima e ora propugni lo spostamento dei passeggeri a Porto Marghera, lasciando così soli il sindaco Brugnaro e Costa, è un altro elemento che giocherebbe a favore di una soluzione terza che non tenga conto delle candidature richieste dal ministero dei Trasporti.

Bisogna vedere chi vince a Roma: tra i difensori dell'offshore e quelli del porto così com'è,

anche perché soldi pubblici per il nuovo scalo al largo di Malamocco non ce ne sono. E dopo si capirà se qualcuno prenderà in considerazione le candidature già note, quella dell'avvocato ed ex assessore alle Attività produttive Alessio Vianello e quella provocatoria dell'attuale assessore Renato Boraso, oltre alle proposte ancora nell'ombra tra le quali potrebbero esserci il parlamentare del Pd Andrea Martella, l'europarlamentare di centrodestra Antonio Cancian, il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta (che, però, potrebbe essere lo sponsor di Vianello assieme al collega Enrico Zanetti), il vice presidente di Confindustria Venezia e Rovigo Gian Michele Gambato, e l'imprenditore della logistica Damaso Zannardo.

© riproduzione riservata



IL PRESIDENTE

Il mandato di
Paolo Costa

veneziana
scade il 30
settembre

FLESSIONE DEL 7%

Venezia, a luglio calano i traffici

Lo scorso mese il porto di Venezia ha movimentato 2 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -7,3% rispetto al luglio 2015. I carichi allo sbarco sono stati pari a 1,5 milioni di tonnellate (-10,6%) e quelli all'imbarco a 501 mila tonnellate (+4,3%). La diminuzione complessiva del traffico è stata determinata dalla riduzione del -30,9% delle rinfuse secche, che sono ammontate a 390 mila tonnellate. Stabili le rinfuse liquide con 841 mila tonnellate (+0,1%). Le merci varie sono aumentate del +2,0% a 770 mila tonnellate, di cui 494 mila tonnellate di carichi containerizzati (-2,5%), 88 mila tonnellate di rotabili (+110,7%) e 188 mila tonnellate di altre merci varie (-8,7%). Lo scorso luglio il traffico dei crocieristi è stato di 256 mila passeggeri (+10,1%). Nei primi sette mesi del 2016 il traffico complessivo è stato pari a 15,1 milioni di tonnellate, con un incremento del +3,4% rispetto a 14,6 milioni di tonnellate nel corrispondente periodo dello scorso anno. I carichi in importazione si sono attestati a 11,9 milioni di tonnellate (+3,9%) e quelli in esportazione a 3,2 milioni di tonnellate (+1,9%). Nei primi sette mesi di quest'anno il traffico crocieristico è stato di 806 mila passeggeri (+5,6%).

LA CRISI

Calano i passeggeri e se ne vanno due navi



Dal 1997 al 2015 per la Marittima di Venezia sono passati 27 milioni di crocieristi, in continua e costante crescita. Dal 2014, però, con la limitazione di 96 mila tonnellate alla stazza delle navi (prima imposta dalla Capitaneria di porto e poi attuata autonomamente dalle compagnie da crociera), i numeri hanno cominciato a calare: più di 1,8 milioni di passeggeri nel 2013, un milione e mezzo previsto per il 2016, 1,4 milioni per il 2017. Due settimane fa già due navi hanno annunciato di abbandonare Venezia: la Costa Neoclassica e la Oosterdam della Holland America Line entrambe del gruppo Carnival, tra le compagnie entrate come soci nella Venezia Terminal. Passeggeri: totale 88 mila passeggeri in meno. (e.t.)

LE BANCHINE DI GENOVA

Concessioni in porto bocciate dai revisori

DELL'ANTICO >> 11

MA [REDACTED] DI GENOVA CONTESTA IL VERBALE. SI VOTA LUNEDÌ: IL COMITATO PORTUALE TIRA DRITTO

Concessioni in porto, i revisori bocciano la proroga

Nel mirino i rinnovi dei terminal Sech, San Giorgio e Spinelli: «Non c'è urgenza, scadono nel 2020»

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Il collegio dei revisori dei conti di Palazzo San Giorgio boccia il rinnovo delle concessioni ai terminalisti in porto. Lo stesso identico procedimento che, va ricordato, in altri porti d'Italia - per fare tre esempi Livorno, Savona e Trieste - non ha sollevato dubbi, nel porto di Genova finisce impallinato. Nel mirino tre terminal: Sech, San Giorgio e Spinelli. L'opposizione verrà formalizzata lunedì mattina in comitato portuale, ma i revisori hanno già comunicato le proprie motivazioni, in forma scritta, al commissario Giovanni Pettorino.

[REDACTED] di Genova, si legge, non ha chiarito i «motivi di necessità e di urgenza che hanno portato all'esame di istanze relative a concessioni scadenti il 31 dicembre 2020; come pure non viene dato conto dello stato di attuazione delle concessioni in essere (...) soprattutto con riferimento agli investimenti effettuati e conseguenti ammortamenti».

Non solo: secondo i revisori «i provvedimenti non parrebbero in linea con la corrente normativa comunitaria (...) né con i recenti pareri del Consiglio di Stato», e in aggiunta verrebbero presi «in un momento di profonda trasformazione del sistema portuale», con la riforma delle banchine studiata dal ministro Delrio che tra pochi giorni sarà in vigore. Il terminal Sech ha chiesto un rinnovo della concessione di 40 anni, San Giorgio di 20, mentre Spinelli di 40. Tre proroghe che verranno discusse nel comitato portuale convocato per lunedì prossimo, e che, salvo colpi di scena, verranno approvate dagli stessi membri del comitato, già stati informati da Palazzo San Giorgio della dura presa di posizione assunta dal Collegio dei revisori. C'è di più: il commissario Pettorino, in vista dell'incontro, ha già preparato e condiviso con i soggetti del comitato portuale alcune controdeduzioni al verbale dei revisori che verranno illustrate proprio lunedì. Nel documento difensivo che porta

la firma del commissario del porto e del segretario generale Carena, si legge che la normativa comunitaria osta «esclusivamente agli affidamenti che non siano stati sottoposti ad idonea evidenza pubblica» e che «i piani di impresa allegati alle istanze non solo non contrastano con gli obiettivi contenuti nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, ma anzi risultano con essi pienamente coerenti». E poi: le estensioni delle concessioni sono «il frutto di una valutazione integrata e unitaria degli investimenti».

Cosa succederà lunedì? Dopo l'approvazione del rinnovo delle concessioni nel comitato portuale, decisione data per scontata, i revisori invieranno una segnalazione, contenente le proprie osservazioni, sia al ministero dei Trasporti che alla Corte dei Conti, le quali saranno poi chiamate ad esprimere un proprio parere sugli affidamenti concessi [REDACTED] di Genova.

www.themediterranean.com

© BY NICHOLAS ALCLIMORI / TRIPURA



Palazzo San Giorgio, sede [REDACTED] di Genova PANDIANCHI

MONZANI (STAZIONI MARITTIME): «UNICO NEO I COLLEGAMENTI AEREI»

Genova, passeggeri in crescita del 10%

In preparazione un piano di investimenti per rafforzare la security

Il buon momento del turismo genovese si riflette anche sui dati delle crociere. Nel solo mese di luglio gli arrivi a baia sono registrati un grande salto in avanti, pari a +69 per cento rispetto allo stesso mese del 2015. Ma è tutto il settore passeggeri che sta crescendo come mostrano i dati

diffusi ieri e relativi ai primi sette mesi dell'anno in corso.

Complessivamente, da gennaio a luglio sono transitati da Genova 1.513.813 passeggeri, distribuiti fra traghetti e navi da crociera. L'aumento rispetto agli stessi sette mesi del 2015 è del 10,7 per cento.

Il settore delle crociere è quello che ha avuto la performance migliore, a conferma del buon momento globale di questo settore. L'unico nello shipping a dare soddisfazione agli operatori. A Genova nei primi sette mesi sono passati 528.090 crocieristi, ossia il 20,7 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2015. Merito soprattutto del buon risultato di luglio, quando l'aumento è stato del 69 per cento. L'unico neo è il calo dei passeggeri home port, quelli che cominciano il loro viaggio a Genova, rispetto a quelli in transito. La

causa secondo Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime, società che gestisce i terminal passeggeri genovesi, è soprattutto legata ai limiti dell'aeroporto di Genova. «Mi dispiace», afferma Monzani, «che si registri una perdita lenta dei passeggeri home port delle crociere, dovuta al fatto che molti crocieristi delle navi della compagnia Msc preferiscono partire da Barcellona e Marsiglia, i cui aeroporti sono serviti da un numero maggiore di voli low cost». Il manager riconosce comunque la buona performance dello scalo nel 2016. «A livello numerico i dati sono buoni, ma il mix è cambiato. Si può dire che è più favorevole alla città, meno per l'offerta di servizi da parte del terminal».

Sul piano numerico si sono difesi bene anche i traghetti che hanno portato in città 985.721 passeggeri, ossia il 6,6 per cento in più rispetto ai primi sette mesi del 2015. Per quanto riguarda il solo mese di luglio, l'aumento è stato dell'1,6 per cento. Genova offre ai passeggeri linee di traghetti verso noi e destinazioni in Italia e all'estero.

Algerie Ferries organizza da qualche anno alcune partenze verso il porto di Skikda, in Algeria, esclusivamente nel periodo estivo. La compagnia nazionale tunisina Ctn Ferries collega Genova con Tunisi. Giv (Grandi Navi Veloci) offre collegamenti sia verso l'estero (Barcellona in Spagna, Tangeri in Marocco, Tunisi in Tunisia) sia verso l'Italia (Palemo in Sicilia, Porto Torres in Sardegna). Il gruppo Onorato Armatori, che fa capo a Vincenzo Onorato, è presente con due brand, Moby e Tirrenia Moby parte dalla Lanterna con due linee rispettivamente per Bastia, in Corsica, e per Olbia, in Sardegna. Tirrenia è invece tutta concentrata sulla Sardegna, con destinazioni Arbatax, Olbia e Porto Torres. La Sardegna rappresenta il mercato principale per i vacanzieri di passaggio nello scalo genovese. Per qualche anno questa destinazione ha subito le difficoltà legate alla crisi e all'alto prezzo del combustibile per le navi. Ma oggi il contesto è cambiato.

«Il buon andamento dei traghetti», afferma Monzani, «è spiegabile con il fatto che gli italiani scelgono sempre di più di fare le vacanze

in Italia. Infatti le mete preferite sono la Sardegna e la Sicilia, mentre sono in calo i paesi dell'Africa settentrionale, ed è più in calo la Tunisia che il Marocco. Risentono del fatto che sono zone politicamente instabili, ma anche della perdita di posti di lavoro in Italia, che riduce il numero di quanti utilizzavano queste linee». Un discorso a parte merita l'Algeria. Le toccate sono soltanto cinque all'anno, concentrate in estate. «Ma la linea sta andando bene e speriamo che le toccate aumentino nei prossimi anni». Per il 2017, Monzani prevede un leggero aumento nei passeggeri dei traghetti e una sostanziale stabilità delle crociere, queste ultime sopra il milione di passeggeri nei 12 mesi. La perdita della compagnia PRO verrà compensata dall'entrata in servizio, da metà anno, di una nuova nave Msc della classe Meraviglia. Intanto il terminal si attrezza venendo incontro alle esigenze sempre più strette di sicurezza. È in via di elaborazione un piano di investimenti, che sarà presentato al comitato esecutivo, per ammodernare le attrezzature e aumentare il personale per i controlli

Alberto Ghiera



Una nave da crociera ormeggiata nel porto di Genova

Associazioni

Assomarinas far? la sua Assemblea al Salone Nautico di Genova

Si terrà nell'ambito del Salone Nautico di Genova, il 22 settembre alle 15 presso la sala conferenze del Padiglione Blu, l'Assemblea di Assomarinas durante la quale verrà ripercorso l'andamento del mercato dei porti turistici nel 2016. "Nonostante i nostri porti risentano ancora della riduzione dei diportisti, da attribuire in gran parte alla crisi finanziaria e all'eccesso di offerta di posti barca - commenta il presidente di Assomarinas Roberto Perocchio - la stagione nautica 2016 ha consentito di recuperare qualche punto percentuale in positivo rispetto all'anno scorso grazie al grande successo di vendita dei gommoni e all'incremento, registrato in particolare nell'area tirrenica, del transito delle grandi navi da diporto (maxi yachts) di provenienza estera. Il giro di affari che si distacca mediamente ancora di circa 30 punti percentuali in negativo rispetto ai livelli pre crisi, è stato sostenuto anche dal ritorno in esercizio di centinaia di imbarcazioni usate, delle quali però la maggior parte sono state vendute a clienti stranieri. La riduzione dell'usato disponibile un po' in tutta Italia, ci fa ben sperare, in occasione del Salone nautico, in una rinnovata richiesta di imbarcazioni nuove anche da parte del mercato italiano". Nel corso dell'Assemblea si punteranno, inoltre, i riflettori sui temi del contenzioso con lo Stato in Corte costituzionale per il rispetto degli accordi concessori sulla legge di riforma del demanio marittimo d'interesse turistico-ricreativo, sugli effetti delle norme sui "marina resort". Prossimo appuntamento ad Amsterdam, alla conferenza mondiale dei porti turistici, organizzata da Icomia, l'organizzazione mondiale dell'industria nautica, in cui si discuteranno le più recenti tendenze del settore e il futuro del comparto.

Assomarinas: stagione in recupero nonostante riduzione diportisti

Il 22 settembre, nell'ambito del Salone nautico di Genova, l'assemblea

"Nonostante i nostri porti - dichiara il presidente di Assomarinas, Roberto Perocchio -, risentano ancora della riduzione dei diportisti, da attribuire in gran parte alla crisi finanziaria e all'eccesso di offerta di posti barca, la stagione nautica 2016 ha consentito di recuperare qualche punto percentuale in positivo rispetto all'anno scorso grazie al grande successo di vendita dei gommoni e all'incremento, registrato in particolare nell'area tirrenica, del transito delle grandi navi da diporto (maxi yacht) di provenienza estera. Il giro di affari che si distacca mediamente ancora di circa 30 punti percentuali in negativo rispetto ai livelli pre crisi, è stato sostenuto anche dal ritorno in esercizio di centinaia di imbarcazioni usate, delle quali però la maggior parte sono state vendute a clienti stranieri. La riduzione dell'usato disponibile un po' in tutta Italia, ci fa ben sperare, in occasione del salone nautico, in una rinnovata richiesta di imbarcazioni nuove anche da parte del mercato italiano". Il 22 settembre si terrà, nell'ambito del Salone nautico di Genova, l'assemblea di Assomarinas che sarà un'opportunità d'incontro per ripercorrere l'andamento del mercato dei porti turistici nel corso del 2016. Nel corso dell'assemblea si punteranno, inoltre, i riflettori sui temi del contenzioso con lo Stato in Corte costituzionale per il rispetto degli accordi concessori sulla legge di riforma del demanio marittimo d'interesse turistico-ricreativo, sugli effetti delle norme sui "marina resort". Perocchio, nell'illustrare gli appuntamenti della stagione, darà appuntamento ad Amsterdam alla conferenza mondiale dei porti turistici, organizzata da Icomia, l'organizzazione mondiale dell'industria nautica, in cui si discuteranno le più recenti tendenze del settore e il futuro del comparto.



Semestre +7% per Ravenna

Ravenna - Lo scorso luglio il porto di Ravenna ha movimentato oltre 2,1 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -5,6% rispetto al luglio 2015. Le merci allo sbarco sono ammontate a quasi 1,8 milioni di tonnellate (-8,1%) e quelle all'imbarco a 349mila tonnellate (+9,0%)

Ravenna - Lo scorso luglio il porto di Ravenna ha movimentato oltre 2,1 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -5,6% rispetto al luglio 2015. Le merci allo sbarco sono ammontate a quasi 1,8 milioni di tonnellate (-8,1%) e quelle all'imbarco a 349mila tonnellate (+9,0%). **A eccezione del settore dei rotabili**, nel quale il traffico è stato complessivamente di 173 mila tonnellate con una crescita del +13,5%, in tutti i principali comparti merceologici sono state registrate diminuzioni.

Il traffico delle rinfuse liquide è calato del -16,3% a 300 mila tonnellate, di cui 192mila tonnellate di prodotti petroliferi (+4,5%), 59 mila tonnellate di derrate alimentari (-33,7%) e 48 mila tonnellate di prodotti chimici (-43,2%). **Nel segmento delle merci secche il volume complessivo è stato di oltre 1,4 milioni di tonnellate** (-3,2%), con 609mila tonnellate di prodotti metallurgici (+4,1%), 445 mila tonnellate di minerali greggi, manufatti e materiali da costruzione (+7,9%), 196 mila tonnellate di derrate alimentari (-17,5%), 134 mila tonnellate di prodotti agricoli (-24,2%), 48 mila tonnellate di concimi (-32,1%) e 6.000 tonnellate di combustibili e minerali solidi. A luglio 2016 il traffico containerizzato è stato di 210 mila tonnellate (-16,5%).

Nei primi sette mesi di quest'anno il traffico nel porto ravennate si è attestato a 15,4 milioni di tonnellate, con un incremento del +7% rispetto a 14,4 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-luglio del 2015. Il solo traffico in importazione è stato pari a 13,2 milioni di tonnellate (+7,5%) e quello in esportazione a 2,2 milioni di tonnellate (+4,6%).

RAVENNA ROGO ACCIDENTALE. DANNI TRA 50MILA E 70MILA EURO

Imponente incendio nel porto Danni al terminal 'Docks Cereali'

■ RAVENNA

UN IMPONENTE incendio (foto) sviluppatosi nella notte tra sabato e ieri, ha provocato ingenti danni all'interno del terminal 'Docks Cereali' del porto di Ravenna, il più importante terminal del Mediterraneo per le merci secche alla rinfusa. I vigili del Fuoco, allertati attorno alle 2 da una guardia giurata in servizio all'interno dell'impianto, hanno dovuto lavorare fino alle 13 per riuscire a spegnere le fiamme e per mettere in sicurezza l'intera area. In totale sono stati impiegati sei mezzi - tra cui un'autoscala, un'autobotte e una motobarca dotata di cannone a lungo getto d'acqua - e 18 uomini provenienti oltre che dal comando di Ravenna anche dai distaccamenti di Cervia e del porto. Non si sono registrati feriti ma solo danni alle cose. Secondo quanto finora rilevato, il rogo è di natura accidentale e si è sviluppato dal lungo nastro trasportatore (circa 150 metri all'andata e altrettanti al ri-



torno) che distribuisce le merci a partire dalla banchina.

Probabilmente dietro a tutto c'è il surriscaldamento dei rulli. Entro la giornata di oggi i vertici del terminal riceveranno una dettagliata relazione tecnica sull'accaduto e sullo stato delle cose per potere così procedere nel breve a fare ripartire la struttura danneggiata dopo le opportune riparazioni. Secondo le prime stime, i danni ammontano ad almeno 50-70 mila euro.

La Gazzetta Marittima

Negri apre ai Fondi d'investimento e così punta alla Piattaforma Europa

Secondo l'imprenditore genovese, è oggi importante disporre di grandi capitali privati freschi per affrontare la nuova concorrenza internazionale - Le ricadute sul Terminal Darsena Toscana

GENOVA - Che siano tempi da grandi manovre sui porti, non solo italiani, era noto. E che gli assetti della logistica marittima nazionale siano destinati a cambiare, con investimenti sempre maggiori di capitale privato, è altrettanto evidente. Del resto gli stessi armatori hanno indicato la strada, ricorrendo a mergers, scambi di stiva, accordi commerciali. Piccolo era bello, ora non più. E qualcuno, per non essere riuscito a diventar più grande, ci ha rimesso le penne. E' notorio. In questo quadro ci dicono che vada letta la notizia che Luigi Negri, il grande terminalista sardo-genovese, abbia in corso una trattativa per la cessione fino al 50% del suo GIP, (Gruppo Investimenti Portuali) al quale fanno capo i terminali Sech, Voltri e l'80% del Terminal Darsena Toscana di Livorno. La notizia, confermata da Negri in una intervista al Secolo XIX di Genova, ha colto tutti di sorpresa, compresi i soci livornesi di Negri in CILP, cioè gli stessi portuali e il gruppo Neri. Luigi Negri sarà a Livorno la prossima settimana, secondo quanto ci ha confermato Enzo Raugei. Solo a quel momento sembra avrà la possibilità di chiarire con i livornesi i suoi programmi. Ma sia nell'intervista genovese, sia nei colloqui telefonici con Raugei e con Marco Dalli della Compagnia portuali, l'imprenditore non ha parlato di disimpegnarsi da Livorno, anzi. Ha dichiarato che il mondo della portualità sta cambiando, che occorrono investimenti sempre più importanti per far fronte alla concorrenza mondiale, e che lui sta cercando di far cassa perché è interessato alla piattaforma Europa di Livorno, per la quale occorrono appunto centinaia di milioni di fondi privati. Le trattative che ha in corso sono appunto con due importanti Fondi d'investimento internazionali. Qualcuno sussurra anche che ci sia, in qualche modo, l'interessamento anche di MSC. Rimane aperto il dibattito - e ovviamente tutti gli interrogativi che ne conseguono - su chi e come si metteranno le mani sulla quota fino al 50% di GIP (significativo che Negri non intenda mollare la maggioranza) e quindi su parte almeno di quell'80% del TDT livornese. Si è fatto un gran parlare anche di una candidatura del suo manager, Luca Becce, nello (sterminato) elenco dei curricula inviati al ministro Delrio per le presidenze delle prossime Autorità di sistema, come un indiretto segnale di cercarsi un altro lavoro. Un'ipotesi che vicino a Becce hanno smentito con ironia, vista anche la fiducia che in Becce hanno gli azionisti. Il punto più importante dell'intera operazione Negri sarà, secondo gli esperti, se i Fondi d'investimento entreranno solo come operazione speculativa, pronti a rivendere e a lucrare sopra: oppure vorranno partecipare come soci all'operazione Piattaforma Europa di Livorno, il che sarebbe un perfetto completamento al finanziamento pubblico che è già stato messo insieme, senza grossi problemi a quel punto per disporre dei 300/400 milioni privati ancora mancanti.

A.F.

LIVORNO L' ultimo atto della prefetta Tiziana Costantino prima di lasciare Livorno è stato la ...

LIVORNO L' ultimo atto della prefetta Tiziana Costantino prima di lasciare Livorno è stato la spinta per cercare di risolvere i problemi del Lucarelli Terminal.

La mediazione - con i vertici dell' Authority, il sindaco Nogarin, i sindacati, Assimprese, la Capitaneria e l' azienda dell' ex bomber amaranto - ha portato a una soluzione che ruota attorno a questi aspetti: 1) «entro breve termine» verrà installato un pontone per l' accosto poppiero (l' impresa è disponibile a pagare l' installazione); 2) sarà posizionato al Molo Italia lato nord per consentirne a Lucarelli l' utilizzo «quando libero dalle crociere»; 3) per trovare le soluzioni relative all' operatività del Lucarelli Terminal viene istituito un tavolo tecnico, ad esso il sindaco ha chiesto di essere invitato.

Il posizionamento del pontone al Molo Italia e i tempi per farlo sono stati una delle questioni al centro del confronto: da un lato, Lucarelli lo sollecita; dall' altro, l' Authority dice di averlo deliberato a fine giugno ma segnala problematiche tecnico-giuridiche che hanno impedito di concretizzarlo. Fra le questioni c' è anche il fatto che il pontone dovrà ripassare poi l' esame del Rina: Lucarelli ha detto alla prefetta che, quando sarà necessario, il pontone verrà di nuovo spostato e portato dove dovrà essere compiuto l' accertamento.

«Contento? In realtà, - dice Cristiano Lucarelli - lo sarò quando vedrò il pontone posizionato al molo Italia e quando potrò operare».

La vicenda del Lucarelli Terminal aveva attraversato la sera prima il dibattito organizzato da Rifondazione alla "festa rossa" in corso all' Astra. L' ex bomber aveva a più riprese interrotto gli interventi dei relatori per mettere sotto i riflettori i problemi relativi alla propria azienda. Era andato avanti un lungo botta e risposta prima con il commissario dell' Authority Giuliano Gallanti, poi con il presidente nazionale degli imprenditori di Confetra Nereo Marcucci, fra i relatori insieme a Mario Sommariva, segretario generale dell' Authority di Trieste), Maurizio Colombai, dirigente della Filt Cgil nazionale, e Francesco Renda, segretario del Prc).

Fra le questioni sotto la lente, va sottolineato che Gallanti ha ribadito l' esigenza di un maggior coordinamento fra i porti per affrontare con una strategia condivisa le ripercussioni del gigantismo navale, mentre Marcucci ha messo in rilievo il fatto che di fronte alla crescita dei traffici il porto rivela di avere spazi insufficienti e questo innesca tensioni.

LA MEDIAZIONE DOPO LO SCONTRO

Sos Lucarelli, pontone al Molo Italia

La soluzione nell'incontro dalla prefetta con [redacted] e sindaco

● LIVORNO

L'ultimo atto della prefetta Tiziana Costantino prima di lasciare Livorno è stato la spinta per cercare di risolvere i problemi del Lucarelli Terminal. La mediazione - con i vertici [redacted] il sindaco Nogarini, i sindacati, Assimpres, la Capitaneria e l'azienda dell'ex bomber amaranto - ha portato a una soluzione che ruota attorno a questi aspetti: 1) «entro breve termine» verrà installato un pontone per l'accosto poppiere (l'impresa è disponibile a pagare l'installazione); 2) sarà posizionato al Molo Italia lato nord per consentire a Lucarelli

l'utilizzo «quando libero dalle crociere»; 3) per trovare le soluzioni relative all'operatività del Lucarelli Terminal viene istituito un tavolo tecnico, ad esso il sindaco ha chiesto di essere invitato.

Il posizionamento del pontone al Molo Italia e i tempi per farlo sono stati una delle questioni al centro del confronto: da un lato, Lucarelli lo sollecita; dall'altro [redacted] dice di averlo deliberato a fine giugno ma segnala problematiche tecnico-giuridiche che hanno impedito di concretizzarlo. Fra le questioni c'è anche il fatto che il pontone dovrà ripassare poi l'esame del Rina: Lucarelli ha detto alla prefetta che, quando

sarà necessario, il pontone verrà di nuovo spostato e portato dove dovrà essere compiuto l'accertamento.

«Contento? In realtà, - dice Cristiano Lucarelli - lo sarò quando vedrò il pontone posizionato al molo Italia e quando potrò operare».

La vicenda del Lucarelli Terminal aveva attraversato la sera prima il dibattito organizzato da Rifondazione alla "festa rossa" in corso all'Astra. L'ex bomber aveva a più riprese interrotto gli interventi dei relatori per mettere sotto i riflettori i problemi relativi alla propria azienda. Era andato avanti un lungo botta e risposta prima con il commissario [redacted]

[redacted] poi con il presidente nazionale degli imprenditori di Confetra Nereo Marcucci, fra i relatori insieme a Mario Sommariva, segretario generale [redacted] di Trieste), Maurizio Colombai, dirigente della Filt Cgil nazionale, e Francesco Renda, segretario del Pci.

Fra le questioni sotto la lente, va sottolineato che Gallanti ha ribadito l'esigenza di un maggior coordinamento fra i porti per affrontare con una strategia condivisa le ripercussioni del gigantismo navale, mentre Marcucci ha messo in rilievo il fatto che di fronte alla crescita dei traffici il porto rivela di avere spazi insufficienti e questo innesca tensioni.



Il dibattito sul porto organizzato dal Pci. Da sinistra: Renda, Marcucci, Gallanti, Sommariva e Colombai (Marzi Pentafoto)

Livorno

Rossi a Nogarin: binari pronti, ora firma l'accordo

LIVORNO «Apprezzo la richiesta del sindaco Nogarin di lavorare insieme per il bene di Livorno, ma devo far presente al sindaco che il collegamento ferroviario del porto, per cui realizzazione chiede la collaborazione della Regione, è già quasi ultimato. E sulla realizzazione dello "Scavalco" siamo in fase di progettazione definitiva. Nessuno ha mai "stralciato" l'opera dall'accordo di programma sulle infrastrutture». Così il presidente della Toscana Enrico Rossi ha risposto al sindaco di Livorno Filippo Nogarin, che ieri ha chiesto la collaborazione della Regione per realizzare due opere infrastrutturali di grande importanza per la città ed il suo sviluppo economico-industriale.



Il sindaco Nogarin e il governatore Rossi a una riunione a Palazzo Rucellajo

ROSSI REPLICA A NOGARIN

«Collaborazione ok ma sono quasi pronte le opere ferroviarie»

► LIVORNO

«Sono sempre disponibile alla collaborazione con gli enti locali ed apprezzo la richiesta del sindaco Nogarin di lavorare insieme per il bene di Livorno, ma devo far presente al sindaco che il collegamento ferroviario del Porto, opera per la cui realizzazione chiede collaborazione da parte della Regione, è già quasi ultimato». Parola del governatore Enrico Rossi, in risposta alla sollecitazione arrivata

da Palazzo Civico. Poi Rossi ricerca la dose: «Così anche il percorso verso la realizzazione dello Scavaleco procede, siamo in fase di progettazione definitiva e nessuno ha mai

«stralcio» l'opera dall'Accordo di programma sulle infrastrutture».

Rossi, insomma, tende a sottolineare che non si parte da zero anzi, ben venga la disponibilità del sindaco, ma «i raccordi ferroviari sono già quasi completamente realizzati».

Il governatore rivendica che «nei miei anni da presidente della Regione molto è stato fatto al riguardo, non progetti faraonici, come quelli che Nogarin dice di temere, né opere utopiche con tempi biblici, ma infrastrutture necessarie con i tempi necessari nel rispetto delle procedure di legge. Ora il cammino è vicino al termine, ma è co-

munque positivo che il sindaco di Livorno si sia reso disponibile a collaborare».

Quanto al collegamento ferroviario (opera da 40 milioni di euro, di cui «28 di fondi regionali e comunitari»), il governatore segnala che «è già quasi interamente realizzato» si tratta del «collegamento diretto tra Darsena Toscana e ferrovia tirrenica», della «realizzazione di una "stazione" sulla Darsena Toscana e dell'ulteriore binario tra Livorno Calambrone e Livorno

Porto nuovo. Quando? «Fino l'anno, forse addirittura entro fine novembre», sarà attivato.

E lo «scavaleco» per la direttissima porto-interporto? Rossi insiste: «macché stralcio».

«Sempre presente negli art. 10 e 11 dell'Accordo di programma e nel Pmi livornese». «Siamo completando la progettazione definitiva e la Regione ha già destinato alla sua realizzazione 9 milioni di euro».

Sulla Tirreno Rossi ribadisce che la Regione «si è resa disponibile fin da subito facendo presente la disponibilità ad attivare tutti gli strumenti di sostegno a sua disposizione». Venerdì ci sarà un incontro sul caso e sulla bonifica del sito industriale: ci saranno sindacati, assessorato regionale all'ambiente, Simonicini (consigliere di Rossi per il lavoro) e rappresentanti del Comune di Livorno.

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE

Forse già a fine novembre l'attivazione della "direttissima" fra Darsena Toscana e linea tirrenica. E lo "scavaleco" non è mai stato stralcio

AREE fantasma

Nel cuore del porto il tesoro nascosto dell'industria che fu

Mezzo milione di metri quadri di spazi ormai vuoti: recuperarli è importante ma difficile, ecco perché

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

I dipendenti di Trinsen l'hanno detto fin dal primo momento, quando ancora i plenipotenziari della multinazionale Usa stavano dando l'ultimo giro di chiave per chiudere definitivamente il cancello dell'impianto di via Galvani: chi prende le aree prende noi lavoratori. Occhi puntati su questi 113.800 metri quadri a un palmo dal Canale Industriale e soprattutto dalla Sponda Est e dalla Darsena I.

Ma questo non è che l'ennesimo caso di spazi che, destinati all'industria con la svolta degli anni '20-'30, adesso si trovano tagliate fuori dall'utilizzo industriale e rischiano di precipitare nella categoria delle aree dismesse: il "regno del nulla", zone fantasma che spalancano buchi neri nella geografia del territorio.

Praticamente una calamita di degrado: non c'è che da sommarle l'una all'altra per accorgersi che stiamo parlando di uno stock di quasi mezzo milione di metri quadri di spazi svuotati di attività, funzioni, lavoro.

Un altro esempio? Basta tornare sull'altro lato di via Leonardo Da Vinci: l'ex Carbocemica - 113 metri di affaccio sul Canale industriale e una profondità tripla alle spalle del ciglio banchina - chiusa una dozzina di anni fa lasciando per strada una cinquantina di addetti. C'era qui una volta la raffinazione del catrame per produrre pece da usare nella fusione dell'alluminio. Una parte

l'aveva acquisita la Tescopetrol, il resto la FederPetroli che attraverso una propria società l'aveva poi passata a Enital: obiettivo di quest'ultima era insediarvi una centrale a biomassa ma tutto è finito per ora in un contenzioso a colpi di carte bollate (che cinque anni fa aveva visto perfino il sequestro dell'area da parte del giudice).

DAI SURGELATI AL NULLA

Basta andare, sempre lungo il Canale Industriale, sull'altro lato della Sintemar, per trovare un altro ritaglio di porto fantasma: l'ex Gholfo & Calcagno, industria di prodotti ittici surgelati. Da cinque anni è un monumento al nulla grande 27 mila metri quadri e oltre 80 metri di banchina: risulta abbia 7 mila metri quadri di celle frigo pressoché nuove.

ha provato ad avanzare una proposta d'acquisto alla commissaria liquidatrice dell'ex complesso industriale di una società genovese. Risultato: nessuno. Contatti di ricavare più soldi ma intanto finora senza esito. E Palazzo Rosciano continua a restare lì con la sua proposta.

L'ex industria del pesce è all'imboccatura del Canale Industriale, sulla sponda dirimpetto ecco la Calata del Magnale con i mille acciacchi d'una banchina che forse non viene più ma quasi. In ballo l'appalto per consolidarla, ma il problema vero presto si rivelerà un altro: l'Enel ha annunciato che non sa più cosa farsene della centrale del Marzocco. L'ha chiusa e, nel giro di breve tempo, presumibilmente cercherà di venderla così come ha fatto con altre centrali dove ha deci-

so di spegnere l'interruttore. Il fabbricato anni '60 ha volumi enormi e anche la superficie non scherza, visto che si tratta di 110 mila metri quadri.

Non c'è da fare tanta strada per arrivare alla Cementeria: la Cementir l'aveva venduta alla Sacel nel '92, poche settimane fa il colosso della famiglia Caltagirone l'ha ricomprato insieme a tutto il gruppo. Resta da capire se e quanto il passaggio di proprietà possa dare un futuro allo stabilimento.

L'incognita pesa anche sul futuro di altre realtà: sembrano risolti i guai che avevano angustiato, sempre in zona Canale Industriale, il Reefer Terminal (con l'ingresso di Friultrasporti nella società della Compagnia portuale) e vede qualche luce di speranza anche la Grandi Molini, che ha un grosso impianto a ciglio banchina.

Ma il rebus è se possibile più ingarbugliato per le aree di Paduleta: sono affittate fino al 2028 alla C3p, la società di Neri-Negri in tandem con i portuali, ma la proprietà è della Spil, la società controllata dal Comune di Livorno che in seguito al grave appesantimento dei conti per realizzare il parcheggio Odeon è ora davanti a un bivio per salvarsi: o riesce a vendere al Comune le sue case affittate a canoni bassi, dunque una sorta di iniezione finanziaria extra a più di lista, o deve mettere sul mercato le aree che le restano a Paduleta. Anche qui [redacted] ha provato a metterci il naso: ne ha già acquistate una bella fetta pagandole una cifra attorno ai 3 milioni di euro per favorire il rilancio industriale, ma ha prova-

to ha fare un'offerta anche per il resto. Finora però a vuoto: troppa distanza fra quel che Spil conta di ottenere da queste "zolle d'oro" (però già affittate a lunga scadenza) e quel che [redacted] può tirar fuori (sulla base di una perizia dell'Agenzia delle Entrate).

MOSSE SULLA SCACCHIERA

A un tiro di sasso da quella zona c'è un altro tassello chiave in quello puzzle che si gioca quasi tutto nel cuore del Porto Industriale. È l'area Fs che un tempo si chiamava Cantiere Iniezione Legnami: 82.500 metri quadri alle spalle della Sponda Est. Esattamente in una zona sulla quale, secondo informazioni raccolte a Palazzo Rosciano, [redacted] ha intenzione di puntare per organizzare l'intero panorama di quest'intero angolo di porto. Come? Più piazzali per Lorenzini alle spalle della banchina della Sponda Est dando in cambio [redacted] i 45 mila metri quadri tra la banchina della Calata Neghelli e i piazzali dietro la Addis Abeba. A che serve? A fare un grosso polo con Lorenzini sulla Sponda Est e avere nuovi spazi per le "autostrade del mare" là dove il Prg le ha messe: Darsena I.

LA FAME DI SPAZI

Da questo susseguirsi di flash su ciascun pezzetto del Porto Industriale emerge l'esigenza di governare questo mezzo milione di metri quadri inutilizzati (o quasi). Proprio mentre la (positiva) crescita del traffico sta innescando una "fame" di spazi con una sfilza di problemi a cascata. Soprattutto sul fronte delle "autostrade del mare": si pensi al continuo scon-

tra fra i big Onorato e Grimaldi (su scala nazionale ma è qui da noi la battaglia campale) o al caso del Lucarelli Terminal che non ha banchine adeguate.

Attenzione a non dimenticare i vincoli delle bonifiche. Soprattutto per due di questi tasselli del mosaico portuale che abbiamo disegnato: l'uno è la centrale Enel, per la quale vale ancora la vecchia procedura nazionale del cosiddetto "Sin"; l'altro è l'ex Iniezione Legnami delle Fs dove si utilizzava cresosolo, un impregnante per le traversine sospettato di essere cancerogeno. L'esperienza di Trw e, ancor di più, di Delphi - fabbriche metalmeccaniche entrambe chiuse - insegna che è semplice solo in teoria capire chi paga i costi della bonifica. Nel senso che tocca a chi ha inquinato, ma prima di riuscireci effettivamente ce ne vuole.

A quanto risulta da informazioni peraltro in attesa di riscontro, anche la stessa vicenda della fabbrica Triseo, l'ultima a chiudere, ha qualche risvolto di questo tipo: la Triseo è l'ex Styron nata da una costola di Dow Chemical e acquisita da Bain Capital, quintessenza del capitalismo Usa (per qualche anno guidata da Mitt Romney, avversario di Obama nella corsa per la Casa Bianca). Ma, secondo informazioni raccolte in ambito sindacale, le difficoltà di interpretazioni su alcuni costi, inclusa la bonifica, avrebbero portato a un contenzioso legale fra la Dow e la nuova società.

LE NAVI SENZA "FRENI"

Fin qui abbiamo guardato a terra: fra gru, industrie e piazzali. Si scopre l'acqua calda a dire che è però il mare a determinare parte di quel che avviene fra banchine e retrobanchine. Ne sa qualcosa il terminal a ridosso della Darsena Ugione quando, siccome avrebbe avuto l'accesso all'altezza della "curva" d'ingresso nel Canale Industriale, si è visto prescrivere un vincolo di sicurezza. Già, perché le navi non hanno freni o ruote sterzanti, dunque la logica non è la stessa che si segue al volante di una Panda.

Per questa ragione, ad esempio, chissà se sarà confermata l'idea di destinare l'area ora Enel ai prodotti forestali: difficile però che l'attuale banchina Enel possa trasformarsi in accesso senza ritagliarne via un pezzo. Il perché è presto detto: siamo a ridosso del bacino di evoluzione e lungo l'accesso. Qual-

cosa del genere potrebbe dirsi anche per Giolfo & Calcagno. Senza contare che il Canale Industriale ha limitazioni di sicurezza quando entrano e escono le navi di rete ai depositi costieri.

E non è tutto. Il problema dei fondali non c'è mica solo per le grandi navi portacontainer in Darsena Toscana. E il dragaggio del Canale Industriale è un calvario: ne abbiamo avuto la riprova nel 2003

CENTRALE ENEL



ENITAL (EX CARBOCHIMICA)



TRISEO (EX STYRON)



GIOLFO E CALCAGNO



La mossa **Il «vincolo preordinato all'esproprio»**

ha messo gli occhi su questo rettangolo di territorio fra Canale Industriale, Darsena Toscana e via Salvatore Orlando. La modalità è soprattutto una: sta negli strumenti di Prg (e nella variante poi approvata dal Comune), è il che c'è un vincolo preordinato all'esproprio per una sfilza di aree. Con tanto di valutazioni già acquisite dalla Agenzia delle Entrate per avere una bussola sui valori immobiliari entro i quali ci si muove. Ma con un problema in più: quasi ovunque non si parla di aree demaniali che gli operatori hanno in gestione si ma solo come concessione. Sono aree spesso di

proprietà delle società che le utilizzano, dunque deve seguire una strategia differente da quella che ha quando si parla di banchine. Un "vincolo preordinato" che però risulta escluda Triseo. Il motivo? Evitare di fornire a una multinazionale con la valigia in mano il pretesto per levarsi dai piedi accusando le istituzioni locali. Ma l'inserimento è sempre possibile: basta mettersi d'accordo fra Palazzo Rosciano e Palazzo Civico. Anche se non è semplice: non c'era feeling d'amorosi sensi fra Lamberti e Marucci, figuriamoci fra Gallanti e Nogarin...

- segue



CON LA VENDITA DELL'INTERCONTAINERS E GLI APPETITI SU PADULETTA

Livorno, il gran gioco delle aree

Nell'azionariato del terminal dei portuali è entrato Friultrasporti mentre la Spil del Comune cerca di ristrutturare il debito e potrebbe vendere il "gioiello" affittato alla Cilp



Il gran gioco delle aree

ve: la richiesta di concessione della radice della sponda est da parte della nuova società LTT (Livorno terminal toscano) di Federico Barbera, in comparazione con la richiesta da tempo avanzata dal TCO di Roberto Alberti e soci, e l'ingresso nell'azionariato dell'Intercontainers, a fianco della Compagnia portuale Livorno, della Friultrasporti di Paolo Beltramini, a sua volta socio della Trailer Service ma che non figura nell'operazione.

L'accordo tra la Compagnia portuale e Friultrasporti prevede due tempi: il primo, che si è concluso di recente, ha comportato la cessione del 51° della società a Beltramini,

mentre in un secondo tempo la

cessione raggiungerà il 60% delle quote. In precedenza la Compagnia di Enzo Raugeri aveva rilevato la quote degli altri soci di Intercontainers, gli eredi Taccia e gli eredi Bassini in modo da poter disporre della totalità della proprietà. Secondo Enzo Raugeri, l'ingresso di Friultrasporti nell'Intercontainers (il cui valore totale si aggirerebbe intorno ai 3 milioni di euro circa) ha alla base un piano di rilancio delle aree e dei capannoni del terminal, che in base ai progetti del piano regolatore portuale rientrerà in pieno nella cinta doganale.

Per quanto riguarda la richiesta comparazione della radice della sponda est in Darsena Toscana, non si legge che sugli accosti e sulle aree immediatamente adiacenti si stiano focalizzando non solo l'interesse di TCO e di LTT ma anche quelle di altri operatori, visto il crescere continuo dei servizi ro-ro e l'oggettiva carenza di spazi denunciata dai

LIVORNO - Le grandi manovre sul porto, per assicurarsi posizioni di forza in vista della nuova Autorità di sistema portuale, stanno coinvolgendo in particolare le aree e le banchine del settore industriale. Per dirla in parole povere, intorno alla Darsena Toscana e ai margini della cinta doganale.

Due le operazioni più significati-
A.F.

(segue a pagina 4)

vari armatori. L'interesse sull'area è tanto più esteso in quanto vi gravita anche Paduletta, con i suoi vasti spazi e i suoi magazzini, di proprietà della Spil, del Comune, a sua volta in forti difficoltà economiche tanto da aver avviato un tentativo di ristrutturazione del debito con le banche attraverso una ricerca di advisors competenti. Per molti osservatori, le difficoltà della Spil, potrebbero essere sanate - o almeno, ampiamente ridotte - dalla vendita di Paduletta, per la quale sarebbero state presentate già offerte anche da parte di Andrea Palumbo, che sostiene l'operazione LTT di Federico Barbera. Ma con un punto fermo a frenare molti tentativi: l'esistenza di un contratto di affitto alla Cilp fino al 2028 al quale la Cilp stessa - rafforzata come noto dai soci Neri e Negri - non intende certo rinunciare. Anzi, pare intenda porsi come primo possibile acquirente se davvero il Comune volesse vendere.

La Gazzetta Marittima

Livorno, il gran gioco delle aree

Nell'azionariato del terminal dei portuali è entrato Friultrasporti mentre la Spil del Comune cerca di ristrutturare il debito e potrebbe vendere il "gioiello" affittato alla Cilp



LIVORNO – grandi manovre sul porto, per assicurarsi posizioni di forza in vista della nuova Autorità di sistema portuale, stanno coinvolgendo in particolare le aree e le banchine del settore industriale. Per dirla in parole povere, intorno alla Darsena Toscana e ai margini della cinta doganale. Due le operazioni più significative: la richiesta di concessione della radice della sponda est da parte della nuova società LTT (Livorno terminal toscano) di Federico Barbera, in comparazione con la richiesta da tempo avanzata dal TCO di Roberto Alberti e soci; e l'ingresso nell'azionariato dell'Intercontainers, a fianco della Compagnia portuale Livorno, della Friultrasporti di Paolo Beltramini, a sua volta socia della Trailer Service ma che non figura nell'operazione. L'accordo tra la Compagnia portuale e Friultrasporti prevede due tempi: il primo, che si è concluso di recente, ha comportato la cessione del 51° della società a Beltramini, mentre in un secondo tempo la cessione raggiungerà il 60% delle quote. In precedenza la Compagnia di Enzo Raugei aveva rilevato la quote degli altri soci di Intercontainers, gli eredi Taccia e gli eredi Bassini in modo da poter disporre della totalità della proprietà. Secondo Enzo Raugei, l'ingresso di Friultrasporti nell'Intercontainers (il cui valore totale si aggirerebbe intorno ai 3 milioni di euro circa) ha alla base un piano di rilancio delle aree e dei capannoni del terminal, che in base ai progetti del piano regolatore portuale rientrerà in pieno nella cinta doganale.

Per quanto riguarda la richiesta comparazione della radice della sponda est in Darsena Toscana, non sfugge che sugli accosti e sulle aree immediatamente adiacenti si stiano focalizzando non solo l'interesse di TCO e di LTT ma anche quelle di altri operatori, visto il crescere continuo dei servizi ro/ro e l'oggettiva carenza di spazi denunciata dai vari armatori. L'interesse sull'area è tanto più esteso in quanto vi gravita anche Paduletta, con i suoi vasti spazi e i suoi magazzini, di proprietà della SPIL del Comune, a sua volta in forti difficoltà economiche tanto da aver avviato un tentativo di ristrutturazione del debito con le banche attraverso una ricerca di advisors competenti. Per molti osservatori, le difficoltà della SPIL potrebbero essere sanate – o almeno, ampiamente ridotte – dalla vendita di Paduletta: per la quale sarebbero state presentate già offerte anche da parte di Andrea Palumbo, che sostiene l'operazione LTT di Federico Barbera. Ma con un punto fermo a frenare molti tentativi: l'esistenza di un contratto di affitto alla Cilp fino al 2028 al quale la Cilp stessa – rafforzata come noto dai soci Neri e Negri – non intende certo rinunciare. Anzi, pare intenda porsi come primo possibile acquirente se davvero il Comune volesse vendere.

A.F.

La Gazzetta Marittima

Maremma & Tirreno la nuova CCIAA ha il presidente

LIVORNO – La formula è quella antica: il Re è morto, viva il (nuovo) Re. Così nella storica sede della Camera di Commercio livornese – oltre duecento anni di vita, dal 1801- si è celebrato giovedì l'insediamento del nuovo consiglio direttivo della neonata "Camera di Commercio Maremma e Tirreno" nata dalla fusione delle due camere di Livorno e Grosseto. Il consiglio, sotto la direzione del commissario ad acta Pierluigi Giuntoli – che rimane segretario generale della nuova struttura – ha provveduto all'elezione del presidente nella persona dell'ex presidente di Grosseto Riccardo Breda, esponente dell'artigianato. In una prossima seduta verrà nominato anche il direttivo (giunta). Significativo che il presidente uscente della Camera di Livorno, Sergio Costalli, abbia rinunciato a candidarsi alla presidenza della nuova Camera, in chiara polemica con le norme nazionali che hanno svuotato l'istituzione di compiti fondamentali, senza conferirle sia i mezzi economici sia chiare indicazioni delle funzioni. E' un tema che probabilmente tornerà in discussione per molto tempo. Prima dell'elezione del presidente, è stato distribuito anche un documento della rappresentanza sindacale unitaria dei dipendenti delle due Camere, nel quale si esprimono perplessità sul nuovo assetto e si chiede in particolare un impegno "per la salvaguardia dei posti di lavoro per tutti i dipendenti, compresi quelli delle aziende speciali e della fondazione, il mantenimento delle due sedi di lavoro, la tenuta e i livelli salariali e la riconversione dell'eventuale personale in esubero". Ed ecco l'elenco del nuovo consiglio. Rabazzi Enrico (settore Agricoltura); Rossi Paolo (settore Agricoltura); Renna Andrea (settore Agricoltura); Ricci Alberto (settore Industria); Prosperi Alessia (settore Industria); Nocenti Diego (settore Industria); Breda Riccardo (settore Artigianato), (finora presidente CCIAA Grosseto); Sereni Maurizio (settore Artigianato); Hublitz Michela (settore Artigianato); Bargellini Marcello (settore Commercio); Landini Anna (settore Commercio); Valori Matteo (settore Commercio); Palmieri Carla (settore Commercio); Melani Antonio (settore Commercio); Costalli Sergio (settore Cooperative), (finora presidente CCIAA Livorno); Lucheroni Pier Ferruccio (settore Turismo); Parrini Maurizio (settore Turismo); Andreucci Sergio (settore Turismo); Dari Gloria (settore Trasporti e Spedizioni); Miele Laura (settore Trasporti e Spedizioni); Sargentoni Marco (settore Credito e Assicurazione); Lolini Ottorino (settore Servizi alle Imprese); Paoletti Umberto (settore Servizi alle Imprese); Morosini Daniela (settore Servizi alle Imprese); Bianchi Luciano (settore Servizi alle Imprese); Bagnoli Simonetta (Organizzazioni sindacali dei lavoratori); Seghettini Gisella (Associazioni di tutela degli interessi dei consumatori e degli utenti); Verugi Giovanni (Liberi professionisti).

Napoli, rischio caos in porto

Protesta degli autotrasportatori, lunghe code ai varchi

Si allunga la protesta degli autotrasportatori della Fai- Confraspporto nel porto di Napoli. L'agitazione si protrarrà fino a lunedì 5 settembre. Lo ha deciso l'assemblea riunitasi il primo settembre nel pomeriggio dal momento che - dichiara il segretario regionale della Fai **Ciro Russo** - « non sono ancora state ripristinate le condizioni di sicurezza. Sappiamo degli investimenti futuri di Terminal Flavio Gioia e Conateco, ma nel frattempo ci devono dare la possibilità di lavorare nella normalità, altrimenti saremmo costretti a fermi periodici per far recuperare le ore di lavoro perse in coda», spiega Russo. «Non ci sono - continua - solo le esigenze di navi e operatori ma anche delle persone, autisti che attendono tempi biblici per terminare le loro attività in questo porto. Così siamo costretti a rimodulare, come in un fermo impianto, le ore di lavoro». Sono ancora ferme e lo saranno fino a lunedì le attività di consegna e ritiro ai terminal Conateco e Flavio Gioia restando invariate le altre operazioni di trasporto. La protesta - si legge in un comunicato della Fai-Confraspporto - trova la sua motivazione nella necessità di tutelare gli interessi degli autotrasportatori, ripristinare le condizioni di sicurezza per il personale viaggiante e recuperare le ore di lavoro perse fuori dei varchi. Considerati i lunghi tempi registrati in questi mesi per il regolare svolgimento delle attività di gate in/out per il porto di Napoli - continua la nota - gli autotrasportatori, per rispettare la normativa dei tempi di lavoro dei propri autisti, hanno sospeso i propri servizi per consentire un ripristino delle condizioni di sicurezza per il personale viaggiante, nel rispetto della normativa europea che prevede dei parametri orari del lavoro mensile e bimestrale fissi e inderogabili. Massiccia la partecipazione da parte delle aziende interessate aderenti Fai (Federazione autotrasportatori italiani), che hanno incrociato le braccia. Nel frattempo giovedì sera, sono sbarcati a Napoli i 105 passeggeri e i 61 membri dell'equipaggio della nave da crociera Sea Dream I sulla quale si è verificato un incendio, tra Amalfi e Palinuro, all'interno della sala macchine che ha provocato il blocco del motore e l'avaria della nave ritenuta tra le più lussuose al mondo per le attività crocieristiche. La nave è stata trainata da rimorchiatori mentre i passeggeri sono stati fatti trasbordare sul mezzo veloce Isola di Vulcano della Siremar che ha deviato la corsa. Secondo quanto ha riferito la Capitaneria di Porto, i passeggeri sono in buone condizioni. B.d'A.

Informazioni Marittime

Porto di Napoli, accordo Conateco-Fai

Dopo il fermo degli autotrasportatori del porto di Napoli, **in "riposo"** dopo le file estenuanti delle ultime settimane, Fai-Conftrasporto e Conateco, la società che gestisce il principale terminal container dello scalo, hanno raggiunto un accordo "meritevole di attenzione" che verrà confermato nei dettagli nei prossimi giorni, probabilmente domani nella riunione del Fai presso l'Autorità portuale

- **Messa in uso di tre carrelli per l'export**• Gestione dei lotti: i container "multipli", che appartengono ad uno stesso armatore, vengono depositati al terminal Soteco• Nuovo orario settimanale: dalle 6 alle 22, fino alle 24 come fuoriorario. Ma l'accordo è da confermare• Apertura "in via sperimentale" della giornata di sabato, dalle 6 alle 12• Conateco si impegnerà a rivisitare l'"equipment" del terminal, in linea con il piano industriale, entro l'anno• Istituzione di un tavolo di monitoraggio **P. Bo.**

Il Nautilus

Autorità portuale del Levante: lunedì presentazione di un nuovo itinerario Costa



BARI – Lunedì 5 settembre, alle ore 10:00, presso la Sala Comitato dell’Autorità Portuale del Levante, si terrà una conferenza stampa, per la presentazione di un esclusivo itinerario con cui COSTA CROCIERE incrementerà la sua presenza a Bari, con la nuova nave Costa neoClassica, a partire dalla prossima estate 2017. Interverranno il Commissario ed il Segretario Generale f.f. dell’Autorità Portuale di Bari, Francesco Mariani e Mario Mega; il Sindaco di Bari, Antonio Decaro; il Direttore Generale di Costa Crociere, Neil Palomba, il Direttore Vendite e Marketing Italia di Costa Crociere, Carlo Schiavon.

Via Crispi a doppio senso ma per gli imbarchi controlli dentro il porto

Da domani il nuovo cantiere dell' anello ferroviario Cambiano le regole per chi deve prendere la nave

SARA SCARAFIA Via Crispi, vietato sostare e parcheggiare: il Comune firma una ordinanza per istituire il divieto di sosta e di fermata lungo la strada che costeggia il porto trasformandola in un asse di solo scorrimento. Nel giorno in cui comincia il nuovo maxi-cantiere dell' anello ferroviario - da domattina chiude al traffico la corsia lato monte di via Crispi nel tratto compreso tra via Gerbasi e via Principe di Belmonte mentre lungo la corsia lato mare si circolerà a doppio senso - Palazzo delle Aquile costringe l' **Autorità portuale** a fare buona parte dei controlli di sicurezza dentro al porto. Una decisione presa venerdì notte dopo una tesissima riunione in questura sul caos degli ultimi giorni con via Crispi diventata un inferno di lamiera: tir e automobili in partenza incolonnati per ore per affrontare i nuovi controlli di sicurezza antiterrorismo. Incolonnamenti che con l' avvio del cantiere dell' anello che dimezza un tratto di via Crispi avrebbero creato il rischio paralisi. Non solo divieto di sosta: l' **Autorità portuale**, così ha stabilito la riunione, aprirà nuovi varchi d' accesso al porto. Alcuni tir accederanno anche da via Filippo Patti, la strada che costeggia il Castello a mare e che il Comune si è impegnato a rendere fruibile. La prossima settimana, insomma, sarà quella della rivoluzione sul fronte del porto. Ecco tutti i dettagli.

IL NUOVO CANTIERE La principale novità è il nuovo cantiere dell' anello ferroviario, l' opera che potenzierà la metro cittadina realizzando le fermate Politeama, Porto e Lazio e garantendo collegamenti più veloci grazie al doppio binario: da stamattina la Tecnis chiuderà al traffico anche il tratto di via Crispi, lato monte, compreso tra via Gerbasi e via Belmonte per spostare una linea di alta tensione della Terna. Sulla corsia lato mare si circolerà a doppio senso. Per ridurre l' impatto visivo l' azienda si è impegnata a montare una trincea trasparente. Il cantiere - che si somma a quelli che invadono via Amari - andrà avanti fino a Natale. L' opera sarà completata entro dicembre 2018. Da domani i disagi saranno inevitabili, anche a causa di un altro cantiere, quello per il disinquinamento della fascia costiera in via Foro Umberto I: da dieci giorni una carreggiata, quella lato mare, è vietata alle auto tra piazza Kalsa e via Lincoln.

DIVIETO DI SOSTA Il rischio che il Comune vuole scongiurare

- segue

è la paralisi di via Crispi, «un asse di collegamento fondamentale tra la zona Nord e la zona Sud della città».

Il nuovo cantiere dell' anello ferroviario «è incompatibile» secondo il Comune con le lunghe code legate all' inasprimento dei controlli di sicurezza per l' ingresso al porto. Venerdì sera, durante una riunione in questura alla quale ha partecipato anche la Capitaneria di porto, il Comune ha comunicato che istituirà il divieto di sosta in via Crispi: l' **Autorità portuale** avrà due o tre giorni di tempo per riorganizzarsi. Come? Avanzando il fronte dei controlli all' interno del porto e aprendo nuovi varchi d' accesso per differenziare gli ingressi. Il Comune ha dato il via libera all' apertura del cancello di via Filippo Patti.

Lungo via Crispi, l' amministrazione manderà i vigili urbani.

Da metà settimana - domani sarà firmata l' ordinanza che vieta la sosta - scatteranno le multe per chi non rispetta i divieti. «Via Crispi - dice l' amministrazione - deve essere solo un asse di scorrimento». Non sono mancate le tensioni tra l' **Autorità portuale** che ha lottato per impedire che i controlli si spostassero dentro al porto - «la legge ce lo impedisce» - e il Comune che ha lanciato l' allarme: «Bloccare via Crispi è un problema di sicurezza».

CIRCONVALLAZIONE A 70 ALL' ORA Martedì il Comune ripristinerà il limite di velocità in viale Regione siciliana a 70 chilometri orari.

«I cantieri Rap per il rifacimento del manto stradale lì dove le radici degli alberi hanno creato avvallamenti sono partiti e non c' è più motivo di mantenere i divieti», fa sapere l' amministrazione. Bisognerà procedere con prudenza - velocità massima consentita 30 o 50 chilometri orari a seconda dell' ampiezza delle trincee - nei tratti in cui ci sono lavori in corso. La Rap completerà gli interventi entro il 18 settembre.

©RIPRODUZIONE RISERVATA L' INGORGIO Auto e Tir incolonnati in via Crispi a causa dei controlli al porto.

SARA SCARAFIA

Alla Marina le operazioni per il trasloco dell'«Akalam»

Il porto di Riposto, riapre le banchine alle navi della Marina mercantile. Dopo circa quindici anni dall' arrivo a Riposto dell' ultima nave cargo, è attraccato ieri mattina, nella banchina Costanzo del molo foraneo, un mercantile battente bandiera olandese - la Marvel Scan, proveniente dal porto di Livorno - che dovrà trasportare in un cantiere spagnolo l' imbarcazione a vela Aka lam, attualmente ospitata dal cantiere navale del Marina di Riposto. Come si ricorderà, nel luglio dello scorso anno, la barca a vela «Akalam» battente bandiera maltese, lunga trenta metri, fece naufragio nel mare di Sant' Alessio, in provincia di Messina, dopo aver urtato contro gli scogli della secca di «Santa Margherita».

La moderna nave olandese - che ha una lunghezza di 116 metri ed è larga 18 metri - è, infatti, attrezzata per questo tipo di trasporti speciali. Nelle operazioni di imbarco della Akalam sulla Marvel Scan, in programma tra oggi e domani, saranno coinvolti le maestranze del Marina di Riposto (che stanno mettendo su un invaso per consentire il trasbordo della barca a vela sul cargo) e il personale della agenzia marittima Luise Associates Sicily, diretta da Antonella Fariello, che cura l' assistenza al mercantile dei Paesi Bassi. Le fasi di ormeggio della Marvel Scan nella banchina Costanzo, destinata ad ospitare navi passeggeri e mega yacht, sono state coordinate ieri mattina dal neo comandante del Circomare, tenente di vascello Maria Lucia Coli, mentre le operazioni doganali sono state eseguite dal responsabile della Dogana di Riposto, Carmelo Ingrassia. «L' ingresso in porto della Marvel Scan - osserva il sindaco Enzo Caragliano, presente all' arrivo della nave - lascia intravedere nuove prospettive per il rilancio del nostro scalo marittimo. Ciò dimostra che la banchina Costanzo, destinata alle navi passeggeri e ai max yacht, può essere valorizzata anche sotto l' aspetto commerciale. Del resto, riavere uno scalo commerciale, come era una volta, è stato il desiderio negli ultimi anni della nostra comunità».

SALVO SESSA.

INFRASTRUTTURE. Si pensa a liberare la banchina dai massi di cemento armato per mettere in sicurezza

Sant' Agata, lavori al porto: un passo in avanti

OOO Il comandante dell' ufficio circondariale marittimo, tenente di vascello Giovanni Pigna, informa che sono state consegnate all' impresa dei fratelli Scuttari di Chioggia le due aree di grandi massi lavici e la banchina di riva con i grossi manufatti di cemento armato "accropidi", e che nelle prossime settimane dovrebbero iniziare i lavori per consentire il trasporto degli ingombranti materiali all' approdo di Punta Galena a Malfa, a Salina. Un segnale che presto potranno iniziare le attività del cantiere dei lavori dell' impresa dei fratelli Scuttari è la presenza del moto pontone "Adriatico", ormeggiato alla diga foranea del porto di Sant' Agata di Militello, di cui dal novembre 2010 si attende invano l' inizio dei lavori di completamento dell' intera opera portuale nonostante la gara esperita, il contratto d' appalto sottoscritto, ed ben 47 milioni di euro disponibili. È atteso l' arrivo del responsabile del compartimento demanio marittimo, che dovrebbe concordare il dragaggio provvisorio del bacino portuale (impegno spesa previsto di 250 mila euro) con i fratelli Scuttari. Da decidere tempi, modalità per trasportare i materiali ingombranti. Liberare la banchina di riva dagli ingombranti accropidi aprirebbe le speranze all' avvio della messa in sicurezza dell' intera area portuale. (*NDR*)

In scena la "protesta delle carriole" a San Ferdinando

Rebus sui lavori nel canalone I cittadini si sostituiscono agli Enti

La messa in sicurezza procede a singhiozzo tra continui blocchi

Alfonso Naso SAN FERDINANDO Inutili incontri, continui cambi di percorso e lavori a singhiozzo. A distanza di quasi un mese dallo sversamento in mare di sostanze inquinanti presenti all'interno del canalone dei veleni presente nell'area industriale di Gioia Tauro e che sfocia a San Ferdinando poco è stato fatto. E quel poco realizzato sembra inconsistente e destinato a essere travolto in caso di maltempo.

Per questo alcuni cittadini di San Ferdinando si sono dati appuntamento ieri, di buon mattino, davanti all'area del canalone (lasciata incustodita) e hanno deciso di fare da soli. Una sorta di autogestione degli interventi fin qui non realizzati. Una protesta simbolica con pale e carriole per interrare quel canalone fonte di problemi per l'ambiente ma che ha fatto venire a galla anche l'inefficienza di tutti gli attori pubblici di questa vicenda (Comune, Autorità Portuale, Iam, Corap, Autorità Portuale e Regione). Il comitato "7 Agosto" che sta seguendo la vicenda ha ribattezzato questa protesta dei cittadini come la "protesta delle carriole". Vale a dire l'attività simbolica di chiusura della foce del canale mediante lo scarico di sabbia, in attesa dell'intervento coordinato dell'ISpra, come già avvenuto in Liguria in un analogo disastro di appena pochi mesi fa. Sul posto sono giunti poi i Carabinieri della locale stazione che hanno avviato una mediazione e hanno messo in contatto i manifestanti con la Polizia per la gestione dell'ordine pubblico.

Nella tarda mattinata di ieri, una delegazione composta da membri del comitato e da cittadini è stata ricevuta dal primo dirigente del commissariato di polizia di Gioia Tauro, dott. Aunemma, il quale ha rassicurato gli attivisti sulla propria volontà di aprire un canale di dialogo diretto con il nuovo prefetto di Reggio, di prossimo insediamento. Solo all'esito di tale incontro la clamorosa protesta è rientrata.

Il comitato prosegue scrivendo: «Seguiranno, nei prossimi giorni, iniziative informative per consentire a tutti i cittadini di prendere atto dell'ingiustificabile inerzia di tutti gli enti coinvolti, e di contrastarla nelle modalità che verranno ritenute più adeguate». Ieri pomeriggio sempre un nutrito gruppo di cittadini ha depositato al Carabinieri un'altra denuncia ad integrazione delle precedenti. Intanto il consigliere

regionale Giovanni Arruzzolo ha effettuato un sopralluogo nella zona del canalone insieme a un esponente politico locale di "Azione Popolare".3.

ALFONSO NASO

PALERMO, NAVE CROCIERA PROVOCA DISASTRO IN UN PORTICCIOLO

03/09/2016 00:03 - Dopo l'apertura di un'inchiesta della capitaneria di Porto di Messina sul passaggio della nave da crociera Carnival Vista, il 28 agosto scorso, vicino al porticciolo di Marina del Nettuno, che ha provocato un mini tsunami e il danneggiamento di due pontili e di alcune imbarcazioni, il proprietario dell'approdo ha diffuso il video dell'incidente. La nave stava effettuando manovre in uscita dal porto di Messina, ma le ha effettuate troppo vicino ai pontili creando onde violentissime che hanno colpito le banchine del porticciolo spostandole e ribaltandole e provocando il distacco e il danneggiamento di alcune imbarcazioni ormeggiate. Carnival Vista è la più grande nave da crociera della flotta di Carnival Cruise Line e ha fatto il suo primo viaggio nel maggio scorso. E' lunga 323 metri e conta 1.967 cabine alle quali si sommano le 785 destinate all'equipaggio.

CRONACHE

Nave **crociera** fa disastro in porticciolo

18:30 (ANSA) - PALERMO - Dopo l'apertura di un'inchiesta della capitaneria di Porto di Messina sul passaggio della nave da **crociera** Carnival Vista, il 28 agosto scorso, vicino al porticciolo di Marina del Nettuno, che ha provocato un mini tsunami e il danneggiamento di due pontili e di alcune imbarcazioni, il proprietario dell'approdo ha diffuso il video dell'incidente. La nave stava effettuando manovre in uscita dal porto di Messina, ma le ha effettuate troppo vicino ai pontili creando onde violentissime che hanno colpito le banchine del porticciolo spostandole e ribaltandole e provocando il distacco e il danneggiamento di alcune imbarcazioni ormeggiate. Carnival Vista è la più grande nave da **crociera** della flotta di Carnival Cruise Line e ha fatto il suo primo viaggio nel maggio scorso. E' lunga 323 metri e conta 1.967 cabine alle quali si sommano le 785 destinate all'equipaggio.

Nave crociera fa disastro in porticciolo

Passaggio Carnival Vista vicino banchine provoca disastro

PALERMO, 2 SET - Dopo l'apertura di un'inchiesta della capitaneria di Porto di Messina sul passaggio della nave da crociera Carnival Vista, il 28 agosto scorso, vicino al porticciolo di Marina del Nettuno, che ha provocato un mini tsunami e il danneggiamento di due pontili e di alcune imbarcazioni, il proprietario dell'approdo ha diffuso il video dell'incidente. La nave stava effettuando manovre in uscita dal porto di Messina, ma le ha effettuate troppo vicino ai pontili creando onde violentissime che hanno colpito le banchine del porticciolo spostandole e ribaltandole e provocando il distacco e il danneggiamento di alcune imbarcazioni ormeggiate. Carnival Vista è la più grande nave da crociera della flotta di Carnival Cruise Line e ha fatto il suo primo viaggio nel maggio scorso. E' lunga 323 metri e conta 1.967 cabine alle quali si sommano le 785 destinate all'equipaggio.

Nave crociera fa disastro in porticciolo

PALERMO, 2 SET Dopo l'apertura di un'inchiesta della capitaneria di Porto di Messina sul passaggio della nave da crociera Carnival Vista, il 28 agosto scorso, vicino al porticciolo di Marina del Nettuno, che ha provocato un mini tsunami e il danneggiamento di due pontili e di alcune imbarcazioni, il proprietario dell'approdo ha diffuso il video dell'incidente. La nave stava effettuando manovre in uscita dal porto di Messina, ma le ha effettuate troppo vicino ai pontili creando onde violentissime che hanno colpito le banchine del porticciolo spostandole e ribaltandole e provocando il distacco e il danneggiamento di alcune imbarcazioni ormeggiate. Carnival Vista è la più grande nave da crociera della flotta di Carnival Cruise Line e ha fatto il suo primo viaggio nel maggio scorso. E' lunga 323 metri e conta 1.967 cabine alle quali si sommano le 785 destinate all'equipaggio.

Nuovo porto turistico di Otranto: oggi firma del protocollo



OTRANTO – "Sono Presidente da solo un anno, ma posso dire che abbiamo risolto la questione in breve tempo. Lo abbiamo fatto, utilizzando le norme ordinarie e avendo le idee chiare". Così il Presidente della Regione Puglia Michele Emiliano a margine della sigla dell'Accordo di Programma con il Comune di Otranto apposta questa mattina nella Sala Triangolare del Castello Aragonese della città dei Martiri. Con la firma di questo atto si conclude la procedura amministrativa per la realizzazione del nuovo porto turistico di Otranto.

"È evidente – ha proseguito Emiliano – che ogni iniziativa umana ha un impatto sull'ambiente, non lo possiamo negare, bisogna però fare una valutazione e capire se quest'opera ha una utilità e una prospettiva e il gioco vale la candela. In questo caso, il gioco vale la candela ed è una decisione che ha preso tutta la Puglia assieme alla municipalità di Otranto".

Secondo il Presidente della Regione Puglia "non si può giocare lasciando sempre soli coloro che hanno voglia di intraprendere. Bisogna prendersi le responsabilità tutti insieme e poi reggere il gioco. Non è facile fare queste grandi opere". "Il territorio tutto – ha spiegato Emiliano – ha accolto la realizzazione di quest'opera e ciò ha aiutato molto l'iter.

Noi siamo dell'idea che il modello "Sblocca Italia" sia sbagliato. È sbagliato calare decisioni dall'alto. È invece molto importante che il modello sia quello pugliese, della partecipazione dal basso. Quando una comunità chiede una cosa, la esamina, ha approccio scientifico nella decisione politica, si fanno le valutazioni e dopodiché è più facile trovare la quadratura del cerchio, come è accaduto qui, grazie ad un'Amministrazione Comunale intelligente e anche molto determinata".

A chi gli faceva notare che i primi passi di questo progetto sono stati mossi nel lontano 2007, il Presidente Emiliano ha risposto che "non si tratta affatto di un tempo biblico. La realizzazione di un porto è una decisione importante e il fatto che occorranza anni per riflettere su un'opera non è sbagliato. L'idea che bisogna fare tutto in fretta, non è corretta. Una volta presa la decisione bisogna però andare dritti per quella strada".

Maritimas

La Generalitat aprueba el proyecto de Ley de puertos

El Gobierno catalán aprobó el proyecto de Ley de Puertos y de transporte en aguas marítimas y continentales, una ley de gran envergadura que quiere dar respuesta completa a la regulación del sistema portuario catalán en todo su alcance, tal y como explicó el conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, Josep Rull.

La Ley actualiza la política del Gobierno catalán para dar respuesta

a los nuevos retos del sector y reforzar la concepción de las instalaciones portuarias como operadores económicos y prestadores de servicios, en definitiva, con la nueva regulación «se pasa de una Ley náutica a una Ley portuaria con todas las consecuencias».

Este proyecto de Ley tiene como uno de sus objetivos principales poner las infraestructuras portuarias al servicio de la promoción económica industrial, logística,

náutico-deportiva, pesquera, turística y social del país, tanto desde la vertiente pública como privada.

El proyecto de Ley aprobado fija una nueva organización administrativa portuaria, de manera que el Departament de Territori i Sostenibilitat será el responsable de la planificación y la ordenación, y la empresa pública Ports de la Generalitat gestionará (directamente o indirectamente mediante empresas concesionarias) todos los puertos del sistema.



Puerto de Sant Feliu de Guíxols



Los contenedores marítimos en el puerto catalán han alcanzado la cifra de 184.346 unidades (teu)

El tráfico ferroviario de contenedores del puerto de Barcelona crece un 13%

Desde enero hasta junio de este año el puerto de Barcelona ha registrado un tráfico ferroviario de contenedores de 104.846 unidades (teu). Esta cifra, correspondiente a los contenedores que llegan o salen del recinto por

lugar en tren, supone un incremento del 13% respecto al mismo periodo del año pasado. El resultado sitúa la cuota ferroviaria de contenedores del puerto en un 12% del tráfico total.

Por otra parte, durante el primer semes-

tre un total de 155.104 vehículos han entrado o salido del puerto de Barcelona por modo ferroviario, un 18% más que los seis primeros meses del 2015. Así, la cuota ferroviaria de auto-móviles de recinto portuario llega ya al 37%.

Aumenta la oferta ferroviaria

En este periodo se han producido un total de 4.631 circulaciones de trenes en los tres tipos de ancho ferroviario que hay en el puerto ibérico,

internacional y métrico de Ferrocarrils de la Generalitat, un 3% más que el año pasado.

En los últimos años el puerto de Barcelona ha hecho una apuesta decidida por el transporte ferroviario, ampliando y

modernizando la red ferroviaria del recinto portuario. En la última década la instalación ha logrado quintuplicar su cuota ferroviaria de contenedores, que en el 2006 se situaba en un 2,5% y ahora llega al 12%.