



## Primo piano:

### • Riforma dei porti

(Ansa, Ferpress, Informazioni Marittime, The Medi Telegraph, L'Informatore Navale, Cionline, Borsa Italiana, TempoStretto, Ilcittadinodimesina.it, La Gazzetta Marittima, Il Tirreno, La Nazione, Il Mattino, Sicilydistrict.eu, L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, Il Piccolo, Il Nautilus, Nuovo Quotidiano di Sicilia)

## Dai Porti:

### Trieste:

**"...Parte il varco 4 ferroviario..."**

(The Medi Telegraph, Il Piccolo, Il Nautilus, Ferpress, L'Informatore Navale)

**"...D'Agostino: abbiamo notato un forte interesse da parte degli Stati Uniti per il porto di Trieste..."** (Ferpress)

### Venezia:

**"...Previsti 40 milioni di investimenti..."** (Informazioni Marittime)

**"...Brugnaro, cinesi pronti a fondi per offshore Venezia..."**

(Ansa, Il Nautilus)

**"...Venezia terminal passeggeri S.p.A. ha nominato il nuovo CdA..."**  
(Ferpress, Il Nautilus, Ansa, L'Informatore Navale)

### Genova:

**"...Revisori assenti, Genova perde un altro mese..."**

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

**"...Shipping, la riforma al centro del forum..."** (Il Secolo XIX)

**"...Il Tar fra i comitati e Doria..."** (La Repubblica)

**"...Concessioni e bacini, il comitato a inizio settembre..."** (La Repubblica)

**"...Piano: Genova nel futuro..."** (La Repubblica, Il Secolo XIX)

### La Spezia:

**"...Confermate 50 ore di scero autotrasporto..."** (Ansa)

### Livorno:

**"...Lucarelli attacca: il 3 agosto vedremo..."** (Il Tirreno)

**"...Stazione marittima di Livorno, il piano..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...L'incrocio di interessi sul Tirreno settentrionale..."**

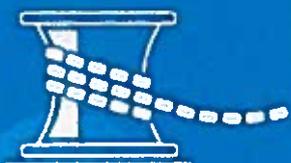
(L'Avvisatore Marittimo)

**"...Sottosegretario Velo: con il nuovo regolamento superate le difficoltà di fruizione dell'area intorno alla Torre della Meloria..."**

(L'Informatore Navale)

**"...Crociere, il ritorno dei Quattro Mori..."** (L'Avvisatore Marittimo)

**"...Cilp favorita sulle banchine..."** (La Nazione)



**"...Pronti 750 mila euro per gli incentivi all'occupazione..."**

(L'Avvisatore Marittimo)

#### **Civitavecchia:**

**"...Privilege Yard: proseguono le indagini..."** (Civonline, TRC Giornale.it)

**"...Angeloni: le verità nascoste..."** (TCR Giornale.it)

**"...Arresto La Via e Battista è un chiaro segnale..."** (TCR Giornale.it)

**"...La nomina al porto di Civitavecchia..."** (La Repubblica)

#### **Napoli:**

**"...Il Cipe studia una zona franca a Napoli e Salerno..."**

(Informazioni Marittime, Il Mattino, Msn)

**"...La Regione Campania assegna al porto di Napoli 148 milioni per infrastrutture..."** (Il Nautilus)

#### **Bari:**

**"...Per Bari 1° semestre in crescita..."** (La Gazzetta Marittima)

#### **Taranto:**

**"...Delrio e Renzi: in 4 anni investiti 428 milioni..."** (The Medi Telegraph)

**"...Sulla svolta per gli ex Tct c'è la mano del ministero..."**

(Nuovo Quotidiano di Puglia)

**"...Il Presidente al porto inaugura i primi 600 metri di banchina..."**

(La Gazzetta di Taranto)

#### **Cagliari:**

**"...9000 crocieristi, tutto pronto per accoglienza..."** (Ansa)

#### **Messina:**

**"...Messina-Milazzo, le strategie vincenti..."** (Gazzetta del Sud)

**"...L'approdo preso d'assalto da migliaia di turisti..."** (Gazzetta del Sud)

#### **Palermo:**

**"...Controlli a tappeto, lunghe attese al porto..."** (Giornale di Sicilia)

#### **Notizie da altri porti italiani ed esteri**

## Porti: Assoportì, approvate premesse per azione rinnovamento

PPresidente Monti plaude lavoro ministro Delrio



(ANSA) - ROMA, 29 LUG - "Non si tratta di un commento a bocce ferme, perché è vero l'esatto contrario: le misure approvate ieri dal Consiglio dei ministri sono le premesse per un'azione di rinnovamento che andrà avanti e nella quale, come accaduto sino a oggi, il governo dovrà poter contare sul supporto e sui suggerimenti dell'intero cluster marittimo, in primis di Assoportì". Lo afferma in una nota il presidente dell'associazione dei porti italiani, Pasqualino Monti, all'indomani del varo della riforma portuale.

"Va dato atto alla struttura tecnica del ministero non solo di aver lavorato con grande tenacia, ma specialmente di non aver mai rifiutato il confronto e quindi, di conseguenza, di aver ascoltato in questi mesi le voci del cluster marittimo e portuale e in particolare quella di Assoportì", aggiunge. "Un ringraziamento va quindi al ministro Delrio e alla struttura tecnica del ministero, a Ivano Russo, Luigi Merlo, Ennio Cascetta, che hanno recepito nel testo finale indicazioni di importanza che a partire da oggi, forniranno la base per ulteriori interventi di riforma nel settore con l'obiettivo di recuperare rapidamente efficienza e produttività del sistema".

"Assoportì - conclude Monti - non si è mai tirata indietro conducendo le sue battaglie sui temi che riteneva e ritiene strategici per centrare questi obiettivi di competitività internazionale nella convinzione, oggi più che mai, con un testo che ne crea le premesse, della necessità di proseguire rapidamente, e senza arroccamenti in difesa dello status quo, sulla strada delle riforme". (ANSA).

## Al via riforma porti, rivoluzione vecchie Autorità

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

29 luglio, 00:22



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



## Porti: un bando per presidenti Autorità di sistema

L'ipotesi al vaglio del ministro dei Trasporti Delrio

29 luglio, 20:36

(ANSA) - GENOVA, 29 LUG - Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio starebbe valutando con attenzione l'ipotesi di fare un "interpello" nazionale, ossia una specie di bando informale, per raccogliere le candidature a guidare le Autorità di sistema portuale italiane. I requisiti sono quelli scritti nel decreto di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle autorità portuali che recita: il presidente è scelto fra i cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Criteri che lasciano spazio a numerosi candidati, una lista cui il ministro potrebbe quindi attingere per scegliere i presidenti da nominare nelle nuove Autorità di sistema portuale, d'intesa con i presidenti delle regioni interessate o che potrebbe servire anche nel caso in cui l'intesa non si trovi. Il rischio però è che si allunghino ancora i tempi per le nomine che visti i tempi tecnici già ora non arriveranno prima di settembre.

## Sindacati: bene provvedimento del Governo su riordino porti. Ora confronto su lavoro

(FERPRESS) – Roma, 29 LUG – “Bene [il provvedimento di riforma della governance portuale licenziato dal Consiglio dei Ministri](#)”. E’ quanto dichiarano Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti in un comunicato stampa congiunto spiegando che “il provvedimento, contenendo anche aspetti importanti per le organizzazioni sindacali quali la partecipazione attiva ai meccanismi decisionali, contiene strumenti in grado di allinearci ai paesi più avanzati sostenendo le azioni di sviluppo, crescita e competitività necessari al rilancio del sistema portuale italiano”.

Secondo le tre organizzazioni sindacali dei trasporti “evitare ulteriori e dannose sfilacciate nel nostro sistema trasportistico nazionale è l’obiettivo primario da raggiungere e la riforma in ottica di sistema potrebbe avere tali potenzialità. Adesso come primo atto, il Ministro Delrio dovrà nominare i 15 presidenti delle nuove AdSP (Autorità di Sistema Portuale) facendo uscire dalle secche la portualità Italiana che da troppi anni ha continuato ad arenarsi in commissariamenti che sono stati un danno per diversi scali, facendoci perdere in competitività”.

“Dopo la governance – proseguono Filt, Fit e Uilt- è necessario continuare sulla via tracciata dal PSNPL (Piano Strategico Nazionale Porti e Logistica) adottato dal Governo. Adesso è urgente proseguire il confronto sul lavoro portuale per rilanciare specialità, specificità e professionalità, caratteristiche su cui si fondano l’efficienza e la competitività dei nostri scali con uno sguardo particolare alla sicurezza. In questo senso il tavolo di confronto con le parti sociali al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – sostengono infine le tre organizzazioni sindacali – si dovrà formalmente avviare per definire eventuali modifiche agli attuali assetti, anche in relazione all’evoluzione del lavoro portuale, e considerata la necessaria qualificazione e specializzazione dei lavoratori, anche sotto il profilo dell’accesso alle previsioni di legge in materia di lavori usuranti”.

## CdM: approvato il decreto per semplificazione, razionalizzazione e riorganizzazione dei porti

(FERPRESS) – Roma, 29 LUG – Il Consiglio dei Ministri, sotto la presidenza del Presidente del Consiglio Matteo Renzi, ha approvato in via definitiva il decreto di “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali”, presentato dal Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, Marianna Madia. Lo annuncia in una nota il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Il provvedimento si inserisce nelle politiche e nelle azioni intraprese dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio con Piano strategico nazionale per il rilancio della portualità e della logistica ed è al traguardo dopo il recepimento delle osservazioni del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari e le proposte emendative della Conferenza Unificata.

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

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

La semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all’attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del Ministero sono i principi centrali del decreto.

### Semplificazione burocratica

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

### Razionalizzazione con le Autorità di Sistema portuale

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

## - segue

---

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

Alle 15 Autorità di Sistema Portuale viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Avrà funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche. L'Autorità di Sistema Portuale avrà al suo interno due sportelli unici. Stretta la relazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, in particolare per il Piano Regolatore di Sistema Portuale e i programmi infrastrutturali con contributi nazionali o comunitari.

Le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale.

La riorganizzazione della governance

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

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

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

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

---

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

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

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

## - segue

---

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

## Confcommercio e Conftrasporto: Uggè, soddisfazione per la riforma portuale

(FERPRESS) – Roma, 29 LUG -“Confcommercio e Conftrasporto esprimono vivo apprezzamento per l’approvazione definitiva della riforma portuale. Dopo un’attesa durata diverse legislature finalmente gli operatori, grazie all’impegno del Ministro Delrio, hanno un quadro normativo di riferimento rinnovato e più efficace per le proprie attività, siamo certi che non si faranno sfuggire le nuove opportunità”.

E’ il commento di Paolo Uggè, vice Presidente di Confcommercio e Presidente di Conftrasporto in merito all’approvazione da parte del Cdm del Decreto Legislativo sul riordino dei porti secondo quanto si apprende da una nota.

“La riforma – continua Uggè – crea basi concrete per il rilancio del sistema nazionale dei porti e della logistica. Sono infatti positive e, in linea con le aspettative della Confederazione e della sua articolata filiera logistico-portuale, le disposizioni volte alla centralizzazione strategica delle decisioni, la riorganizzazione dei circa 60 porti di rilevanza nazionale in 15 Autorità di sistema, la semplificazione burocratica, attraverso gli sportelli unici, l’alleggerimento delle formalità e lo snellimento delle procedure di approvazione dei Piani Regolatori Portuali, il coinvolgimento del tessuto imprenditoriale negli organismi di partenariato della Risorsa mare”.

Nell’auspicare che la modernizzazione del sistema portuale prosegua rapidamente al fine di rendere il Paese competitivo nello scenario internazionale, il vicepresidente di Confcommercio sottolinea l’importanza dell’attuazione complessiva del Piano nazionale Strategico della Portualità e Logistica e di alcune decisioni riguardanti il cabotaggio marittimo altrettanto importanti, che sarebbero state assunte, per premiare gli imprenditori che favoriscono la presenza del sistema Italia nel mondo cabotiero.

**Confetra: il presidente Marcucci, bene D.Lgs sui porti. Nominare i presidenti delle Autorità di sistema**

(FERPRESS) – Roma, 29 LUG – “Con l’approvazione del [Decreto legislativo sulla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali](#) è stata premiata la determinazione del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti che ha potuto contare anche sulla condivisione della maggioranza delle associazioni rappresentative del mondo portuale e logistico”.

Lo afferma in una nota Nereo Marcucci, Presidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

“E’ auspicabile – continua Marcucci – che vi sia altrettanta collaborazione anche nella fase di attuazione del decreto legislativo soprattutto per quanto riguarda il ruolo dell’Agenzia delle Dogane e lo sportello unico amministrativo.

E’ altrettanto auspicabile – conclude Marcucci – che fin dai primi giorni di settembre, terminato l’iter del decreto, sia possibile nominare i nuovi Presidenti delle Autorità di sistema scegliendoli unicamente sulla base del profilo professionale”.

## Porti: Confcommercio, bene riforma, crea basi concrete rilancio

Uggè, riforma crea basi per rilancio sistema nazionale



(ANSA) - ROMA, 29 LUG - "Confcommercio e Conftrasporto esprimono vivo apprezzamento per l'approvazione definitiva della riforma portuale. Dopo un'attesa durata diverse legislature finalmente gli operatori, grazie all'impegno del Ministro Delrio, hanno un quadro normativo di riferimento rinnovato e più efficace per le proprie attività, siamo certi che non si faranno sfuggire le nuove opportunità". E' il commento del vice presidente di Confcommercio e presidente di Conftrasporto Paolo Uggè in merito all'approvazione da parte del cdm del Decreto Legislativo sul riordino dei porti.

"La riforma - continua Uggè - crea basi concrete per il rilancio del sistema nazionale dei porti e della logistica. Sono infatti positive e, in linea con le aspettative della Confederazione e della sua articolata filiera logistico-portuale, le disposizioni volte alla centralizzazione strategica delle decisioni, la riorganizzazione dei circa 60 porti di rilevanza nazionale in 15 Autorità di sistema, la semplificazione burocratica, attraverso gli sportelli unici, l'alleggerimento delle formalità e lo snellimento delle procedure di approvazione dei Piani Regolatori Portuali, il coinvolgimento del tessuto imprenditoriale negli organismi di partenariato della Risorsa mare". Nell'auspicare che la modernizzazione del sistema portuale prosegua rapidamente al fine di rendere il Paese competitivo nello scenario internazionale, il vicepresidente di Confcommercio sottolinea l'importanza dell'attuazione complessiva del Piano nazionale Strategico della Portualità e Logistica e di alcune decisioni riguardanti il cabotaggio marittimo altrettanto importanti, che sarebbero state assunte, per premiare gli imprenditori che favoriscono la presenza del sistema Italia nel mondo cabotiero. (ANSA).

## Porti: Confetra, bene riforma, collaborare anche prossime fasi

Marcucci, premiata determinazione Ministero Trasporti

(ANSA) - ROMA, 29 LUG - "Con l'approvazione del Decreto legislativo sulla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali è stata premiata la determinazione del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti che ha potuto contare anche sulla condivisione della maggioranza delle associazioni rappresentative del mondo portuale e logistico". Lo afferma il presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), Nereo Marcucci.

"E' auspicabile - continua Marcucci - che vi sia altrettanta collaborazione anche nella fase di attuazione del decreto legislativo soprattutto per quanto riguarda il ruolo dell'Agenzia delle Dogane e lo sportello unico amministrativo.

E' altrettanto auspicabile - conclude - che fin dai primi giorni di settembre, terminato l'iter del decreto, sia possibile nominare i nuovi Presidenti delle Autorità di sistema scegliendoli unicamente sulla base del profilo professionale". (ANSA).

## La riforma dei porti è realtà



Con la soddisfazione di Assoporti, Federagenti e sindacati (i commenti alla fine dell'articolo) la riforma dei porti è finalmente realtà. Ieri il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto legislativo che modifica la legge 84/94. Le 24 autorità portuali che gestiscono complessivamente i 57 porti italiani vengono raggruppate in 15 "Autorità di sistema" (Adsp). I 336 membri dei Comitati portuali scendono a 70 diventando "Comitato di gestione", con una media di 3/5 membri per singolo porto (una ventina la media attuale). Viene istituita per la prima volta una "Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp", presieduta dal ministero dei Trasporti, con il compito di redigere un Piano regolatore portuale nazionale. Infine, all'interno del pacchetto legislativo, sono stati inseriti i contenuti dell'emendamento "Cociancich", che obbliga le navi merci e passeggeri iscritte al registro internazionale italiano e impegnate su rotte sia estere che italiane ad imbarcare solo personale italiano per godere dei benefici fiscali, previdenziali e contributivi. Il tempo statuito per le compagnie marittime per adeguarsi è di 18 mesi. Sulla nomina dei presidenti e la fine dei commissariamenti occorre fare una precisazione: il commissariamento delle autorità portuali non finirà a breve. Ora il decreto dovrà essere firmato dal Presidente della Repubblica ed essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, solo a quel punto si potrà procedere con la consultazione tra ministro dei Trasporti e Regione di competenza per la nomina dei presidenti delle nuove Adsp, ragion per cui prima di settembre non si insiederà nessuna nuova dirigenza nei porti. E ora andiamo nei dettagli. **Comitato di gestione**«Si crea, sul modello dei porti europei – spiega il ministro dei Trasporti Graziano Delrio – un cda con ampia facoltà di decisione. Noi vogliamo, ad esempio, che il porto di Genova e Savona diventi il porto della Svizzera e quelli del Nord Adriatico quello merci dell'Austria e del Nord Europa». Nel Comitato di gestione ci saranno le istituzioni pubbliche, i privati confluiscono invece nel nuovo "organismo di partenariato della risorsa mare" con funzioni consultive. **Due sportelli unici**«Rispetto agli attuali 113 provvedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, si prevede l'istituzione di due soli sportelli», spiega Delrio, ovvero quello doganale e amministrativo. **Piano regolatore portuale**Si basa su tre livelli: piano regolatore di sistema portuale, variante a stralcio e adeguamento tecnico funzionale, a cui si aggiunge un documento di sostenibilità ambientale ed energetica. Viene istituita una "conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp" che definisce per la prima volta, sotto la guida del ministero dei Trasporti, un Piano regolatore portuale nazionale. **Partecipazioni.** Le Adsp potranno avere partecipazioni societarie ma solo in quote di minoranza e nei soli ambiti della logistica e dell'intermodalità. I contratti di lavoro dei dipendenti restano invariati. **Autonomia**Le autorità portuali che ne faranno richiesta potranno mantenere per 36 mesi un'autonomia finanziaria e amministrativa.

**Le Autorità di sistema portuale (in grassetto i porti sede) Liguria | Genova, Savona, Vado Ligure La Spezia, Marina di Carrara**

## - segue

---

*Veneto* | **Venezia**, Chioggia

*Friuli Venezia Giulia* | **Trieste**

*Emilia Romagna* | **Ravenna**

*Marche* | **Ancona**, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona

*Toscana* | **Livorno**, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo

*Sardegna* | **Cagliari**, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura

*Lazio* | **Civitavecchia**, Fiumicino, Gaeta

*Campania* | **Napoli**, Salerno, Castellammare di Stabia

*Sicilia* | **Palermo**, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani, **Catania**, porti di Augusta

*Puglia* | **Bari**, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, **Taranto**,

*Calabria* | **Gioia Tauro**, Crotona, Corigliano Calabro, Taurena di Palmi, Villa San Giovanni, Mes-  
sina, Tremestieri, Vibo Valentia, Reggio Calabria

**I commenti**«Il primo passo è stato compiuto – afferma il presidente Federagenti Gian Enzo Duci – ma ora le scelte dei nuovi presidenti dovranno essere coerenti. Auspichiamo che queste scelte possano essere anticipate già nel momento di nomina dei commissari».

Una riforma, secondo il presidente Assoportri Pasqualino Monti, «di enorme significato politico e di grandi prospettive. Ora spetterà a tutti noi, amministratori e operatori, impedire che il progetto si fermi alle prime difficoltà e traguardi invece quei risultati di efficienza e produttività. I porti italiani e Assoportri sono chiamati quindi a sostenere intelligentemente governo e Parlamento».«Adesso come primo atto, il ministro Delrio dovrà nominare i 15 presidenti delle nuove AdSP facendo uscire dalle secche la portualità italiana che da troppi anni ha continuato ad arenarsi in commissariamenti che sono stati un danno per diversi scali, facendoci perdere in competitività», hanno concluso i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.

# Riforma, Assoportiti: «Questo sia il primo passo». Confetra: «Presidenti a settembre».

Genova - L'associazione dei porti italiani: «Ora proseguire con il rinnovamento». Marcucci: «Auspichiamo presidenti entro settembre».



Genova - Ora in fretta verso le altre riforme necessarie al sistema dell'economia marittima: «Non si tratta di un commento a bocce ferme -scrive Assoportiti - perché è vero l'esatto contrario: le misure approvate ieri dal Consiglio dei ministri sono le premesse per un'azione di rinnovamento che andrà avanti e nella quale, come accaduto sino a oggi, il governo dovrà poter contare sul supporto e sui suggerimenti dell'intero cluster marittimo, in primis di Assoportiti».

Secondo Pasqualino Monti, presidente dell'associazione dei porti italiani, all'indomani del varo della riforma portuale «va dato atto alla struttura tecnica del ministero non solo di aver lavorato con grande tenacia, ma specialmente di non aver mai rifiutato il confronto e quindi, di conseguenza, di aver ascoltato in questi mesi le voci del cluster marittimo e portuale e in particolare quella di Assoportiti».

«Assoportiti - ha concluso Monti - non si è mai tirata indietro conducendo le sue battaglie sui temi che riteneva e ritiene strategici per centrare questi obiettivi di competitività internazionale nella convinzione, oggi più che mai, con un testo che ne crea le premesse, della necessità di proseguire rapidamente, e senza arroccamenti in difesa dello status quo, sulla strada delle riforme».

## - segue

---

### CONFETRA

«Con l'approvazione del Decreto legislativo sulla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali è stata premiata la determinazione del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti che ha potuto contare anche sulla condivisione della maggioranza delle associazioni rappresentative del mondo portuale e logistico». Lo afferma **Nereo Marcucci, Presidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica**. «E' auspicabile - continua Marcucci - che vi sia altrettanta collaborazione anche nella fase di attuazione del decreto legislativo soprattutto per quanto riguarda il ruolo dell'Agenzia delle Dogane e lo sportello unico amministrativo. E' altrettanto auspicabile - **conclude Marcucci** - che fin dai primi giorni di settembre, terminato l'iter del decreto, sia possibile nominare i nuovi Presidenti delle Autorità di sistema scegliendoli unicamente sulla base del profilo professionale».

## **Monti (Assoporti): nella riforma recepiti i consigli del cluster**

Roma, 29 luglio 2016 - "Non si tratta di un commento a bocce ferme, perché è vero l'esatto contrario: le misure approvate ieri dal Consiglio dei ministri sono le premesse per un'azione di rinnovamento che andrà avanti e nella quale, come accaduto sino a oggi, il governo dovrà poter contare sul supporto e sui suggerimenti dell'intero cluster marittimo, in primis di Assoporti".

Secondo Pasqualino Monti, presidente dell'Associazione dei porti italiani, all'indomani del varo della riforma portuale "va dato atto alla struttura tecnica del ministero non solo di aver lavorato con grande tenacia, ma specialmente di non aver mai rifiutato il confronto e quindi, di conseguenza, di aver ascoltato in questi mesi le voci del cluster marittimo e portuale e in particolare quella di Assoporti".

"Un ringraziamento va quindi al ministro Delrio e alla struttura tecnica del ministero, a Ivano Russo, Luigi Merlo, Ennio Cascetta, che hanno recepito nel testo finale indicazioni di importanza che a partire da oggi, forniranno la base per ulteriori interventi di riforma nel settore con l'obiettivo di recuperare rapidamente efficienza e produttività del sistema".

"Assoporti - ha concluso Monti - non si è mai tirata indietro conducendo le sue battaglie sui temi che ritiene e ritiene strategici per centrare questi obiettivi di competitività internazionale nella convinzione, oggi più che mai, con un testo che ne crea le premesse, della necessità di proseguire rapidamente, e senza arroccamenti in difesa dello status quo, sulla strada delle riforme".

# Il consiglio dei Ministri approva la riforma dei porti

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



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

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

Sono 57 i porti di rilevanza nazionale che vengono riorganizzati nelle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti 'core' dalla Comunità Europea. Le Autorità di sistema portuale sono relative agli ambiti: Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centrale, Mar Tirreno Meridionale Jonio e dello Stretto, Mare di Sardegna, Mare di Sicilia Occidentale, Mare di Sicilia Orientale, Mare Adriatico Meridionale, Mar Jonio, Mare Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro Settentrionale, Mare Adriatico Settentrionale, Mare Adriatico Orientale. Alle 15 Autorità di Sistema Portuale viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Avrà funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche. Le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale.

## - segue

---

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

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

Secondo Pasqualino Monti "va dato atto alla struttura tecnica del ministero non solo di aver lavorato con grande tenacia, ma specialmente di non aver mai rifiutato il confronto e quindi, di conseguenza, di aver ascoltato in questi mesi le voci del cluster marittimo e portuale e in particolare quella di Assoporti. Un ringraziamento va quindi al ministro Delrio e alla struttura tecnica del ministero, a Ivano Russo, Luigi Merlo, Ennio Cascetta, che hanno recepito nel testo finale indicazioni di importanza che a partire da oggi, forniranno la base per ulteriori interventi di riforma nel settore con l'obiettivo di recuperare rapidamente efficienza e produttività del sistema. Le misure approvate dal Consiglio dei ministri sono le premesse per un'azione di rinnovamento che andrà avanti e nella quale, come accaduto sino a oggi, il governo dovrà poter contare sul supporto e sui suggerimenti dell'intero cluster marittimo, in primis di Assoporti che - ha concluso Monti - non si è mai tirata indietro conducendo le sue battaglie sui temi che riteneva e ritiene strategici per centrare questi obiettivi di competitività internazionale nella convinzione, oggi più che mai, con un testo che ne crea le premesse, della necessità di proseguire rapidamente, e senza arroccamenti in difesa dello status quo, sulla strada delle riforme".

## Confetra: bene Dlgs sulla riorganizzazione delle Autorita' portuali

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 29 lug - 'Con l' approvazione del decreto legislativo sulla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorita' Portuali e' stata premiata la determinazione del ministro delle Infrastrutture e Trasporti che ha potuto contare anche sulla condivisione della maggioranza delle associazioni rappresentative del mondo portuale e logistico'. Cosi' Nereo Marcucci, presidente di Confetra, Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica. 'E' auspicabile - Indica Marcucci - che vi sia altrettanta collaborazione anche nella fase di attuazione del decreto legislativo soprattutto per quanto riguarda il ruolo dell' Agenzia delle Dogane e lo sportello unico amministrativo. E' altrettanto auspicabile che fin dai primi giorni di settembre, terminato l' iter del decreto, sia possibile nominare i nuovi presidenti delle Autorita' di sistema scegliendoli unicamente sulla base del profilo professionale'. com-fil (RADIOCOR) 29-07-16 14:51:53 (0509)PA 5 NNNN.

politica

## Capitale Messina: "Crocetta chiedi proroga per 18 mesi, non meno"

Parere contrario all'accorpamento con Gioia Tauro, soddisfazione per la possibilità di proroga fino a 18 mesi. E' in sintesi il pensiero di Capitale Messina il giorno dopo l'approvazione, da parte del Consiglio dei ministri, della riforma delle Autorità Portuali.

"Le recenti posizioni di Confindustria, Cgil, Acli, Sicilia Futura - dice il presidente di Capitale Messina, Pino Falzea - hanno dimostrato, qualora ce ne fosse stato bisogno, che non vi era, come qualcuno invece sosteneva, un fronte maggioritario nella città favorevole alla scelta del Governo in merito all'Autorità di sistema portuale, che vede Messina accorpata a Gioia Tauro e ad altri piccoli porti calabresi. Anzi, possiamo affermare che una parte rilevante della popolazione messinese questa scelta la ritiene profondamente errata ed orientata a fare perdere ulteriori funzioni alla città dello Stretto. Ed un ruolo determinante di informazione lo ha svolto buona parte della stampa cittadina".

Una volta approvato il decreto, secondo Capitale Messina, "è necessario tenere alta l'attenzione perché non è del tutto scontato che il Governo accetti l'istanza di proroga e in caso positivo che la conceda per 18 mesi. A questo punto è opportuno che il Governatore nel corpo della sua richiesta evidenzi la necessità che il differimento sia di 18 mesi e non meno, e che i parlamentari messinesi, in special modo quelli appartenenti alla maggioranza di governo, ed il sindaco Accorinti, sollecitino il ministro Del Rio e la presidenza del Consiglio ad assegnare la proroga per il periodo richiesto".

Nota di CapitaleMessina: "Bene, il primo traguardo è stato raggiunto ma è necessario tenere alta l'attenzione"

## Approvato il Decreto di riordino delle Autorità Portuali, confermando la possibilità di deroga fino 18 mesi

A seguire la "Nota di CapitaleMessina sull'Autorità Portuale a firma del presidente Pino Falzea" Bene, il primo traguardo è stato raggiunto! Come apprendiamo oggi dalla stampa, infatti, il Consiglio dei Ministri ha approvato il Decreto di riordino delle Autorità Portuali, confermando la possibilità di deroga fino 18 mesi. CapitaleMessina può esprimere al riguardo sentimenti di soddisfazione, avendo ingaggiato insieme a pochi altri una battaglia in difesa del "Sistema Portuale Messinese" che appariva minoritaria, di "retroguardia". Invece progressivamente il fronte si è allargato: le recenti posizioni di Confindustria, CGIL, ACLI, Sicilia Futura, hanno dimostrato, qualora ce ne fosse stato bisogno, che non vi era, come qualcuno invece sosteneva, un fronte maggioritario nella città favorevole alla scelta del Governo in merito all'Autorità di sistema portuale, che vede Messina accorpata a Gioia Tauro e ad altri piccoli porti calabresi. Anzi, possiamo affermare che una parte rilevante della popolazione messinese questa scelta la ritiene profondamente errata ed orientata a fare perdere ulteriori funzioni alla città dello Stretto. Ed un ruolo determinante di informazione lo ha svolto buona parte della stampa cittadina. Adesso il Governatore Crocetta, coll'entrata in vigore del Decreto, formulerà la richiesta di deroga della soppressione e quindi del temporaneo mantenimento della autorità portuale di Messina. Ma è necessario tenere alta l'attenzione perché non è del tutto scontato che il Governo accetti l'istanza di proroga e in caso positivo che la conceda per 18 mesi. A questo punto è opportuno che: 1. il Governatore nel corpo della sua richiesta evidenzi la necessità che il differimento sia di 18 mesi e non meno. 2. i parlamentari messinesi, in special modo quelli appartenenti alla maggioranza di governo, ed il Sindaco Accorinti, sollecitino il Ministro Del Rio e la Presidenza del Consiglio ad assegnare detta proroga per il periodo richiesto. Questo orizzonte temporale consentirà i necessari approfondimenti volti ad una visione complessiva di sviluppo del "Sistema portuale della Città Metropolitana di Messina" e alle sue refluenze. E le conseguenti azioni politiche necessarie al mantenimento della competitività dei nostri porti, anche alla luce delle dichiarazioni del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Lotti che non ha escluso un futuro emendamento per il mantenimento definitivo della nostra Autorità Portuale.

# La Gazzetta Marittima

---

## La Riforma della “governance” primi nomi, ma possibili sorprese

**Il toto-presidenti è in atto ma le scelte definitive rischiano di andare alle lunghe – Il tema del rapporto con i presidenti delle Regioni interessate**

ROMA – L’hanno chiamata “governance” e francamente non sappiamo se è per pudore, invece di chiamarla “divisione dei pani & dei pesci”, oppure se è per il generalizzato anglesismo della lingua. Di fatto, è il problema alla base dei ripetuti slittamenti del decreto del consiglio dei ministri sulla riforma della legge 84/94 relativa alla portualità nazionale. Ieri il consiglio dei ministri dovrebbe aver fatto il passo decisivo per l’apparato della norma, ma non certo per la scelta di tutti i nomi relativi alla “governance”. Al momento di andare in stampa – i nostri sono, in effetti, tempi lunghi – eravamo ancora a metà del guado. Ovvero, pare che fossero appurati alcuni nomi, quindi la “governance” per Trieste (Zeno D’Agostino), per i porti di Roma (Pasqualino Monti, malgrado i furibondi assalti contro di lui), per i porti di Livorno e Piombino (Luciano Guerrieri) e pochi altri. Questi che citiamo sono nomi che circolano, sulla base di Vox Popoli, quindi prendiamoli a beneficio di inventario. Secondo la normativa, il “concerto” con i presidenti delle Regioni interessate può andare avanti ancora per 45 giorni. E sarà interessante vedere che cosa emergerà nella “governance” nelle Regioni che erano partite per chiedere tre anni di tempo per uniformarsi alla riforma. Tutto il resto è, al momento, in divenire. Potremo divertirci di più (o di meno) la prossima settimana.

**A.F.**

## La Riforma e le urgenze livornesi

**Un intervento significativo sui problemi da risolvere indipendentemente dal cambio della legge**



Angelo Roma

LIVORNO – Il comandante Angelo Roma è stato tra gli spettatori più attenti al recente dibattito alla rotonda d'Ardenza di Livorno sulla riforma portuale e le sue ricadute sul sistema Livorno-Piombino. In una intervista a La Nazione, ha parlato anche del drammatico incidente occorso sul terminal Scotti e costato la vita a un autista, schiacciato da un fork-lift. Essendo stato anche direttore di terminal, il comandante Roma è sicuro che l'unico modo per evitare questi tipi d'incidenti "è quello di evitare che l'autista scenda dal camion".

"Mi rendo conto che operativamente parlando è un grosso problema – ha aggiunto Roma – ma bisogna trovare il modo che l'interloquire tra gli operatori a terra e l'autista, avvenga con quest'ultimo sempre al posto di guida. Una volta terminate le operazioni di carico (la sistemazione su trailer deve essere fatta a regola d'arte dal terminal), l'eventuale chiusura con teloni dello stesso, dovrà avvenire in un'area interdotta ai mezzi meccanici". Sui temi della riforma nell'area toscana, ecco l'intervista. **Secondo il senatore Filippi la riforma si farà a gradi (molti) e diluita nel tempo. Qual è la sua opinione?**

Francamente, l'altro pomeriggio, alla "Tavola Rotonda su Riforma Porti prospettive presenti e future dell'area livornese, da qui alla Piattaforma Europa" sono rimasto sorpreso quando Marco ha detto che quanto andrà ad approvare molto presto il Consiglio dei Ministri, è solo un primo step. In realtà, andando a rileggere i venti articoli che compongono il decreto legislativo, i temi affrontati sono solo due: la "governance" ed i piani regolatori. Per una totale modifica dell'84/94, quindi, c'è ancora altro cammino da compiere, ad esempio, proseguire con l'integrazione logistica/portuale, per finire con i porti diventati parte integrante della catena logistica del nostro bel Paese.

**Il tema dell'incontro erano le ricadute della riforma su Livorno ma se n'è parlato poco, spaziando sui temi generali. Secondo lei, i tempi (lungi) per la piattaforma Europa ci lasceranno spazio per crescere o almeno per difenderci?**

Il 26 luglio scorso, una nave della COSCO, la Yong Sheng, ha iniziato da Tianjin il terzo viaggio attraverso il Nord Est dell'Artico, e dopo aver navigato per 2936 miglia tra poco arriverà in un porto "dell'ancora" Regno Unito. Tutto questo, riducendo il viaggio classico di 12/15 giorni. Aggiungo poi, che solo qualche giorno fa', a Nizza, è stata varata la MSC Sveva di 19.224 TEUs, nave lunga 365,4 metri, larga 59 ed alta 73, con un pescaggio di 16 metri. Tutto ciò detto, certo che a Livorno cresceremo, fino ad un massimo di un milione di TEUs, ma dovremo essere molto bravi, soprattutto, a difenderci. **E in fatto d'interventi urgenti per difenderci, quali ritiene siano gli interventi più urgenti per consentire a Livorno & Piombino di non essere schiacciati dalla concorrenza, nazionale e estera?**

Non mi dilungo, solo perché sono anni che dico sempre le stesse cose. Su Livorno: urgente risolvere la gestione delle porte vinciane, realizzare il micro tunnel al Marzocco e dragare allargandola la bocca sud. Su Piombino è indispensabile realizzare velocemente la bretella stradale 398. Finisco col dire che, finché in Italia non si eliminano definitivamente le strade tortuose della troppa burocrazia (solo per dare il via ai lavori della Piattaforma Europa, bisognerà attendere il 2018) ci sarà sempre qualcuno che ci precederà. L'hanno detto tutti, ma sembra che sia ancora un ostacolo insormontabile.

## Livorno-Piombino Guerrieri favorito

Il consiglio dei ministri ha approvato in via definitiva il decreto di "riorganizzazione, delle Autorità portuali". In altre parole la norma che riforma la governance dei porti italiani, riducendo il numero delle [redacted] da 24 a 15 (cui fanno capo complessivamente 57 scali).

È confermato che Livorno diventa sede della nuova Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, ovvero la maxi [redacted] che abbraccia

anche Piombino, Portoferraio e Rio Marina. Chi guiderà la maxi [redacted] di Livorno-Piombino? Si sa che ci sono contatti in



Luciano Guerrieri

corso tra il ministro Delrio e il governatore della Toscana, Enrico Rossi. Non sembra che la scelta ricadrà sull'attuale commissario livornese, [redacted].

In pole position sembra esserci il commissario [redacted] di

Piombino, Luciano Guerrieri, considerato amministratore ad alta capacità realizzativa.

## FRONTE DEL PORTO

«MENO PRESSIONI»  
SI VUOL LIMITARE IL FENOMENO  
DELLE AUTOCANDIDATURE,  
DELLE PRESSIONI E DEL GOSSIP

SISTEMA LIVORNESE  
LIVORNO È NEL SISTEMA  
UNICO CON PIOMBINO,  
CAPRAIA ISOLA E CAVO

# vinca il curriculum migliore

## Delrio stoppa il totonomine: presidenti scelti tra i candidati più quotati

- LIVORNO -  
LA RIFORMA della legge 84/94, ovvero della "governance" e del sistema dei porti italiani, è stata approvata - come abbiamo scritto ieri - dal consiglio dei ministri di giovedì sera. Ma per molti osservatori è sembrata una riforma a metà, o addirittura carente della parte principale, cioè della immediata nomina dei vertici delle 15 Autorità di sistema create per sostituire le 24 Autorità portuali. Da Federagenti nazionale c'è stata anche una presa di posizione con la "forte preoccupazione" per le voci di rinvio delle nomine, che comporta di fatto un allungamento dei vari commissariamenti. Proprio ieri è però arrivata la notizia che, pur confermando le nomine sono state rinviate, il ministro aprirà nelle prossime ore, forse già lunedì, un procedimento formale di raccolta delle candidature (con relativi curricula) per avere così a disposizione un elenco di personalità da cui scegliere i prossimi presi-

deni. Sarà un vero e proprio atto di governo - da detto il ministro Delrio - con il quale si intende chiudere il lungo e controverso capitolo delle indiscrezioni sui nomi, delle auto-candidature politiche, delle pressioni e del gossip.

IL DECRETO del ministro Delrio avrà anche un termine temporale: candidature e relativi documenti di accompagnamento che ne comprovino professionalità e titoli dovranno pervenire entro l'inizio di settembre. Sarà poi il ministro stesso, probabilmente con una ristrettissima serie di collaboratori e di esperti, a decidere chi "pescare" dall'elenco e a quale Autorità di sistema designarlo. Il procedimento deciso dal ministro risponde in sostanza all'articolo della riforma che sul tema della governance ha da tempo sottolineato come i presidenti dovranno essere di comprovata professionalità ed esperienza. Ma secondo gli osser-

vatore depotenziare in partenza il diritto dei presidenti delle Regioni a dire la loro sui presidenti. Dovendo pescare da un elenco, che si presume sarà composto da specialisti della logistica e della portualità, saranno automaticamente tagliati fuori i tanti candidati di matrice partitica che da tempo si agitano in tutte le sedi. In sostanza si torna a partire da zero, annullando in-

che quelle indiscrezioni che da qualche tempo davano per certi alcuni nomi invece di altri. Piccolo dettaglio nel testo della riforma che per Livorno ha però la sua importanza: è stata ufficializzata la riammissione nell'Autorità di sistema di Livorno-Piombino anche dei porti di Capraia Isola e di Cavo.

A.F.



**INFRASTRUTTURE**  
Il ministro Graziano Delrio ha anche la delega ai porti

## La proroga chiesta da De Luca potrebbe incidere sui fondi

**Il retroscena**

**Obiettivo: una moratoria di 36 mesi per conservare l'autonomia di Salerno**

Il telefono del ministro Graziano Delrio è caldissimo, archiviata la parte tecnica della riforma il nodo diventa politico e, naturalmente, le telefonate si susseguono a ritmo incalzante. Ci sono da nominare i quindici presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale e, naturalmente, le fibrillazioni momentanee. Ci sono gli aspiranti, ci sono i sostenitori degli aspiranti, ci sono quelli che temono di perdere potere, quelli che mirano a conquistare nuovo potere. Insomma ci vorrà tutta la tradizionale fermezza del ministro Delrio per tentare di portare al traguardo una squadra di persone capaci e competenti, quelli che hanno dimostrato di avere le capacità per gestire l'avvio della riforma e, soprattutto, quella vocazione all'ascolto e al dialogo che appare sempre più importante alla luce delle nuove norme.

I nuovi presidenti oltre a gestire le attività demaniali dovranno avere la capacità di interfacciarsi costantemente con il coordinamento nazionale delle attività portuali e della logistica. La riforma voluta da Delrio punta proprio a mettere ordine nel sistema portuale italiano per renderlo maggiormente competitivo nei confronti di quelli del Nord Europa che già viaggiano a tutta velocità. Ed è proprio partendo da queste considerazioni che Delrio ha accettato ma mal digerito le richieste di moratorie avanzate dalla Conferenza Stato-Regioni. I trentasei mesi ipo-



Salerno Per il porto si punta a una proroga di 36 mesi

tizzati per far entrare completamente a regime la riforma sono tanti, troppi secondo le velocità con cui vorrebbe marciare Delrio. Ed è su questo terreno che il braccio di ferro si annuncia particolarmente duro con il governatore della Campania, Vincenzo De Luca.

Il testo della riforma al secondo comma dell'articolo 22 è chiarissimo. «Su richiesta motivata del Presidente della Regione, 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 trentasei mesi, dell'autonomia finanziaria e amministrativa di Autorità Portuali già costituite ai sensi della citata legge n. 81 del 1994. Con il medesimo decreto è disciplinata la nomina e la composizione degli organi di governo per la

fase transitoria». Insomma arriverà il presidente dell'Autorità di sistema portuale Tirreno centrale ma Salerno manterrà, per ora, autonomia finanziaria e amministrativa. Per quanto tempo? Da palazzo Santa Lucia, non appena la riforma sarà pubblicata, partirà la richiesta di moratoria per il porto di Salerno. Sarà chiesta una proroga di 36 mesi prima dell'ingresso del porto salernitano nell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. Il vice presidente della giunta regionale, Fulvio Bonavita-cola ha già preparato l'incarico necessario da inviare al ministro delle Infrastrutture entro quindici giorni dalla pubblicazione della legge di riforma sulla Gazzetta ufficiale. Bonavita-cola ha la vortice molto sulle motivazioni perché sa bene che la legge attribuisce al ministro il potere di accettare la richiesta, di respingerla e anche di ridurre i tempi della moratoria.

La fretta di Delrio di avere nel più breve tempo possibile la riforma a regime, si scontra in Campania con la volontà del giunta regionale che, invece, porta avanti le richieste degli industriali salernitani. Bisogna anche dire, comunque, che i risultati ottenuti dallo scalo negli ultimi anni sono veramente straordinari e secondario ulteriormente la crescita di questo porto è un dovere per l'economia della nostra regione. Non è escluso, comunque, che Delrio utilizzi anche la leva economica nel senso che la ripartizione dei fondi alle nuove AdSP potrebbe risentire di ritardi dovuti più a spinte autonomistiche che a reali necessità. Insomma Delrio vuole efficienza e porta come esempio quanto successo nel porto di Taranto dove un'opera importante è stata progettata, finanziata e realizzata nei tempi previsti che coincidono con la duma del governo Renzi. E ieri nel porto pugliese, all'inaugurazione, lo ha ribadito con forza: i porti italiani dovranno avere questi tempi per la realizzazione delle opere infrastrutturali.

## Italian strategy Logistica & Porti • i Nuovi 15 Presidenti nominati in sept 2016 tutti i nomi coast to coast

di Chiara & Logista - Settembre 2016 | 04/94

15 Autorità di Sistema Portuale



ITALIA Trasporti Strategie - Porti & Logistica - Cosa cambia - i Nuovi 15 Presidenti nominati a SETTEMBRE 2016 - tutti i nomi coast to coast **ULTIMA** ora 29 Luglio 2016 approvata Legge sui Porti - Il Ministro dei Trasporti **Graziano Delrio** conferma **DEROGA** per i porti di **Messina** - **Milazzo** - **Salerno** - **Savona**. C'è un dibattito lungo 10 anni

• Luigi Merlo - consigliere del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - Graziano Delrio, - intervenuto al congresso Nazionale FederAgenti aveva annunciato che entro luglio 2016 il **DECRETO** sui porti sarebbe stato licenziato dalle 5 Commissioni Parlamentari competenti in materia e che successivamente si procederà **immediatamente alla nomina dei 15 Presidenti**. Attualmente su 15 porti: 9 sono commissariati e solo 6 hanno il presidente: Venezia - Taranto - Palermo - La Spezia - Bari - Ancona.

• dei 15 segretari generali e

degli oltre 70 componenti degli Organi di Governo delle nuove Autorità di Sistema Portuale.

Ma la riforma - ha precisato Luigi Merlo già presidente di Assoport, e di Genova Port e oggi consigliere (ascoltato) del ministro Graziano Delrio sui temi portuali, sarà solo 1° passo di un processo di intervento nel settore della LOGISTICA e dei PORTI, con provvedimenti che riguarderanno il Tavolo di partenariato, che si occuperà delle SCELTE e non delle PROCEDURE amministrative, la riforma del lavoro nei porti, la limitazione della responsabilità dei piloti e il caso CROCIERE - Venezia.

• **I nuovi sistemi portuali 15 Autorità di sistema Portuale con compiti strategici e tagli alla burocrazia**

1 **GENOVA** Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale Genova - sede: Autorità di sistema portuale Savona, Vado Ligure - Commissario: **Corrado** Giovanni Perotto [www.porto.genova.it](http://www.porto.genova.it)

• 2 **LA SPEZIA** Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale La Spezia - sede di Autorità di sistema portuale Marina di Carrà [www.porto.laspezia.it](http://www.porto.laspezia.it)  
• **Presidente:** Lorenzo Forcieri

• 3 **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale LIVORNO** sede di Autorità di sistema portuale Piombino, Portoferraio, Rio Marina Commissario: **Corrado** riconfermato commissario di **Corrado** [www.porto.livorno.it](http://www.porto.livorno.it)

• 4 **CIVITAVECCHIA** Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centro-Settentrionale - sede di Autorità di sistema portuale Fregene, Gaeta [www.portidroma.it](http://www.portidroma.it) Commissario: dr. Pasquale Nardi - già presidente di Civitavecchia

• 5 **NAPOLI** Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Napoli sede di Autorità di sistema portuale Salerno, Castellammare di Stabia Commissario: **Armando** Antonio Basile [portounapoli.it](http://portounapoli.it)

• 6 **Gioia Tauro & Messina**

Autorità di Sistema Portuale di Stretto Messina  
Gioia Tauro - sede di Autorità di sistema portuale -  
Commissario: C.V. (CP) Andrea Agostini - Barbagiovanni Maresca - comandante della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria nominato Commissario straordinario aggiunto  
Crotona (porta vecchio e nuovo), Crotone Calabria - Taurianova di Palmi, Villa S. Giovanni, Vibo Valentia, Reggio C., Messina - Pres. Dell' Antonino De Simone [www.porto-messina.it](http://www.porto-messina.it) - Milazzo, Tremestieri

## - segue

• **7 CAGLIARI** Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Cagliari, sede di Autorità di sistema portuale Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oranien, Portofino-Portofino, S. Teresa di Gallura (solo banchina commerciale), segretario generale: [redacted] nord Sardegna; Giovanni Sechi, [www.ablagolfoaranci.it](http://www.ablagolfoaranci.it)  
Commissario: C.V. (CP) Roberto Isidori [www.porto.cagliari.it](http://www.porto.cagliari.it)

• **8 PALERMO** Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale - Palermo - sede di Autorità di sistema portuale Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani  
[www.portopalermo.it](http://www.portopalermo.it)

• **Presidente:** Ing. Vincenzo Cannella

• **9 Augusta & Catania** Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale - sede di Autorità di sistema portuale - Augusta port: [redacted] Nuovo commissario: Antonio Donato - capitano di vascello 16 Mag - Jul 2016 - Catania port: [redacted] Nuovo commissario: Contrammiraglio (CP) Nunzio Mariello.

• **10 BARI** Autorità Sistema Portuale Mare Adriatico Meridionale (BARI) - sede di Autorità di sistema portuale - Brindisi, Manfredonia, Barietta, Monopoli - • **Presidente:** Francesco Martini [www.aplevante.org](http://www.aplevante.org)

• **11 TARANTO** Autorità Sistema Portuale Mar Ionio Taranto, (111111) sede di Autorità di sistema portuale • **già Presidente - adesso commissario:** Sergio Priato [www.port.taranto.it](http://www.port.taranto.it)

• **12 ANCONA** Autorità Sistema Portuale Mare Adriatico Centrale Ancona, sede Autorità di sistema portuale Falconara, Pescara, Pesaro, S. Benedetto del Tronto (esclusa dorsale turistica), Ortona  
[www.autoritaportuale.ancona.it](http://www.autoritaportuale.ancona.it)

• **Presidente:** Rudolf Camperi - fino al 2018

• **13 RAVENNA** Autorità Sistema Portuale Mare Adriatico Centro RAVENNA sede di Autorità di sistema portuale  
[www.port.ravenna.it](http://www.port.ravenna.it) - commissario Contrammiraglio Giuseppe Meli.

• **14 VENEZIA** Autorità Sistema Portuale Mare Adriatico Settentrionale - Venezia sede di Autorità di sistema portuale Chioggia • **Presidente:** Paolo Costa fino ad ottobre 2016 [www.port.venice.it](http://www.port.venice.it)

• **15 TRIESTE** Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale TRIESTE sede di Autorità di sistema portuale  
[www.porto-trieste.it](http://www.porto-trieste.it)  
doc. Zeno D'Agostino - Commissario straordinario [redacted] di Trieste.

IL VICEPRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE AGENTI MARITTIMI RACCOMANDATARI LIVORNO (ASAMAR). «LA RIFORMA? PORTERÀ EFFICIENZA»

## «L'alta domanda non può essere un problema»

**Selmi: «I contrasti tra operatori nascono perché molte sono le richieste di approdo»**

**Q**uale ruolo stanno giocando gli agenti marittimi nel porto di Livorno? «Asamar» risponde Fabio Selmi, vicepresidente "in prorogatio" di Asamar - gioca senz'altro un ruolo difensivo, cioè di tutela massima di ciò che resta della legge 135/77, da cui sgorga del carattere pubblicistico della nostra professione di raccomandati marittimi. Ed anche di richiamo continuo nei confronti della Port Authority, alla quale abbiamo sempre ricordato l'applicazione delle regole e delle normative in materia portuale».

**Quali progetti porta avanti Asamar?**

«Asamar auspica di continuare ad essere partecipata e partecipe di tutti i comandi incrementati all'attività portuale, apportando quel contributo fattivo sia in termini di condizioni ed opportunità di lavoro sia per quanto riguarda le prospettive commerciali di incremento del traffico nel porto di Livorno».

**Nel rinnovo delle strategie delle grandi compagnie di linea, che posto può occupare il porto di Livorno a livello italiano e mediterraneo?**

«Il porto di Livorno, è cosa nota, sta già occupando una posizione

di rilievo, soprattutto nel Mediterraneo, sia per quanto riguarda i full-container, che per i ro-rotabili e le autostrade del mare ed altri settori ancora. Certo che la prospettiva della costruzione della nuova Piattaforma Europa non può che essere considerata come un autentico salto di qualità dal punto di vista delle possibilità di incrementare una posizione di assoluta rilevanza nel panorama portuale italiano ed internazionale».

**Quali sono le criticità infrastrutturali dello scalo e quali passi avanti sono stati fatti negli ultimi anni?**

«A parte il problema del canale di accesso al porto, particolarmente limitativo per le possibilità dello scalo, si registra il problema dei dragaggi, su cui non si opera forse ma abbastanza. Ci sono vari aspetti di miglioramento che vanno ricordati, come ad esempio la viabilità ferroviaria, per la quale si attende comunque ancora lo "scavalco". E' da lodare, infine, la velocità con cui si è fatto fronte, in tempi rapidi appunto, alla nuova normativa del Vgm».

**Come in altri scali italiani, anche a Livorno la mancanza di**

**spazi provoca tensioni fra gli operatori. Il futuro dello scalo sarà sempre polivalente per quanto riguarda le tipologie di merce o si andrà verso una maggiore specializzazione su pochi settori?**

«Asamar auspica che il porto di Livorno, storicamente caratterizzato dalla multifunzionalità, mantenga questa sua peculiarità che è sempre stata un suo motivo di

forza, migliorando comunque la propria potenzialità in termini di servizi per tutti i settori merceologici che connotano lo scalo labronico, è vero che ci sono talvolta contrasti fra operatori ma non è certo da qualificarsi come "problema", il fatto che si registri una consistente domanda di approdo, piuttosto è necessario operare in modo da

soddisfare presto e bene le esigenze di tutta l'utenza».

**Qual è il rapporto della comunità portuale con le istituzioni locali, come Comune e Regione?**

«I rapporti con la Regione sono eccellenti sia per come quella istituzione si è impegnata a favore dello sviluppo infrastrutturale della portualità toscana, sia per le varie occasioni in cui lo stesso Presidente, Dott. Russa, è stato fattivo partecipe

e gradito ospite di eventi ed occasioni, molto spesso organizzati da Asamar, come quello dello scorso aprile presso l'Hotel Palazzo a Livorno. Con il Comune, trattandosi di nuova amministrazione, i rapporti sono stati inizialmente di reciproco scambio di buoni comuni propositi ed intendimenti, e comunque da rodare sul piano della effettiva e migliore collaborazione fra le parti».

**Che cosa pensa della riforma dei porti e che effetto potrà avere su Livorno?**

«La riforma dei porti, nelle intenzioni di tutti, può essere un volano di sviluppo della portualità italiana. La semplificazione dei procedimenti amministrativi che ne governano le dinamiche non può che essere considerata una importante novità. Certo è che il rischio di una minore qualificazione democratica di tali processi è dietro l'angolo, vista il minor vantaggio di rappresentatività istituzionale che caratterizzeranno la nuova "governance", ma tutto dipenderà da colui che avrà la diretta responsabilità gestionale del porto di Livorno, ad esempio, e da come e quanto saprà ascoltare l'utenza, in particolare le agenzie marittime che sono "ocelli ed orecchie" degli armatori nei porti».



# Delrio accelera sul decollo del maxiscalo regionale

Il ministro: «Pronti a dire subito sì all'ingresso di Monfalcone [redacted] unica»  
La stima di D'Agostino: «Iter chiuso entro fine anno». Operatori privati soddisfatti

«Siamo pronti a rispondere subito sì su Monfalcone». Servirà una richiesta motivata della Regione una volta che la "rivoluzione" governativa delle Autorità portuali sarà in Gazzetta Ufficiale, ma il ministro di Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio appoggia sin d'ora l'integrazione dei due scali regionali. I tempi per l'operazione? «Ragionevoli», dice Debora Serracchiani auspicando l'inserimento nel percorso anche di Porto Nogaro, «per una fondamentale messa in sinergia della portualità Psg». Mentre Zeno D'Agostino, che Serracchiani ha già confermato a parole in attesa dell'intesa con Roma, si dice «abbastanza pronto se la scelta cadrà sul di me». Con il matrimonio con Monfalcone, prosegue il commissario, «aumenteranno le capacità competitive di entrambi i porti. Entro fine anno dovremmo arrivare al traguardo».

Un'orken di sistema condiviso da Delrio e che trova pure il consenso di politica e operatori. A Trieste come a Monfalcone. «Dopo un grande lavoro con la Regione - commenta il capogruppo del Pd alla Camera Ettore Rosato, anch'egli parso tra l'altro la prossima apertura di un ufficio doganale nell'autoporto di Ferneti - abbiamo l'occasione per realizzare nuovi posti di lavoro». Un tema sollevato anche da Pierluigi Maneschi in un ragionamento più generale sulle possibilità di sviluppo dello scalo. «In cinque anni - dichiara il terminalista toscano del Mofo Settimo - il porto può creare finila posti di lavoro tra diretti e indiretti. Non solo per i container, ma per tutte le voci merceologiche possibili». Per crescere, avverte però l'imprenditore, «bisogna ridisegnare il porto per i prossimi 50 anni, utilizzando al massimo quanto lasciato dall'Austria: il migliore sistema ferroviario italiano». Guardando a un'Est «che è interessato all'Adriatico» e con Trieste «cruciale» insieme con Capodistria: 1,5 milio-



Graziano Delrio tra Ettore Rosato e Debora Serracchiani durante un recente sopralluogo in Porto vecchio

**IL GIUDIZIO DI DIPAZZA**  
Si sarebbe potuto osare di più ma è senza dubbio positivo creare sinergie funzionali per competere con i colossi del Nord

ni di container contro i 250mila di un decennio fa.  
Di Capodistria parlano altri operatori. Se per Rosato «è più utile pensare a rafforzare che non alla concorrenza nel "piccolo"», Enrico Samer, numero uno della Samer&Co Shipping, non nasconde che il tema è anche quello di un rafforzamento in un bacino in cui «la complementarietà dei servizi offerti da Trieste e da Monfalcone è strategie finalmente comuni saranno punti di forza a vantaggio di entrambe le realtà».  
La pensa così anche Francesco Parisi, presidente dell'omonima casa di spedizioni: «Ben venga una riforma che rimedia ai limiti della situazione precedente caratterizzata da un eccesso

**LE SICUREZZE DI ALTRAN**  
Non temiamo di essere penalizzati o ridimensionati. Le nostre specificità, a partire dal settore cargo, sono preziose

di Autorità portuali delegate una dall'altra. Riusciremo ora a mettere in campo azioni coordinate e coerenti nella logica del trasporto integrato».  
Nessun dubbio nemmeno a Monfalcone. «La riduzione del numero di Autorità era una strada che abbiamo condiviso anche all'interno delle città portuali dell'Ancl - ricorda il sindaco Silvio Altran - perché la frammentazione in un sistema che di fatto è mondiale era una debolezza. E non abbiamo certo il timore di essere ridimensionati rispetto a Trieste dato che, nella posizione d'inerccio tra Corridoio Adriatico-Baltico e Mediterraneo, le nostre sono specificità preziose: trasporti di qualità, un'esperienza per il cargo, l'interca-

to delle attività che può essere punto di riferimento dalla Slovenia alla Germania». «Raccontare il porto di Trieste e quello di Monfalcone sotto un'unica governance rappresenta senz'altro un passaggio positivo della tanto attesa riforma per la legge sui porti» afferma poi Fabrizio Zerbini, ad di To Delta, la società che controlla Compagnia portuale di Monfalcone. «Considerando che si tratta di due scali con caratteristiche diverse, credo sarà possibile integrare le peculiarità, sviluppando sia Trieste che Monfalcone e risolvendo i problemi che ancora esistono a Portoroago».  
Soddisfazione anche in Comune a Trieste. Roberto Dipiazza sottolinea che la riforma fu avviata dall'ex ministro Lupi, dice che «si sarebbe potuto osare di più», ma plauda alla possibilità di «creare sinergie funzionali e strategiche per competere con i porti di Amburgo e Rotterdam, i nostri reali concorrenti». «Questi sono esempi di sinergie vere ed efficaci, che rafforzano la regione e danno serbo alla specialità», dice anche la segretaria del Pd Png Antonella Grim

08/07/2016 7:00:00 AM

Foto: A. Basso/Contrasto

DA METÀ SETTEMBRE IL MINISTERO CONTA DI RENDERE OPERATIVA LA RIFORMA APPENA VARATA

## Porti, arriva il maxi bando per i presidenti

I candidati al vertice delle [redacted] dovranno inviare il curriculum a Delrio: «Tempi brevi»

**SIMONE GALLOTTI**

**GENOVA.** Una «manifestazione di interesse» per il ruolo di presidente del porto.

Anzi, per tutte le 15 nuove Autorità di Sistema che nascono dalla riforma degli scali scrittata da Delrio e licenziata dal Consiglio dei Ministri giovedì, «I tempi lo permettono e andremo spediti» dice una fonte del Mit. Semplificando, a breve dovrebbe essere pubblicato un bando per raccogliere i curricula di chi aspira alla presidenza di una delle nuove [redacted]

Dovranno essere indicati i requisiti, anche se la legge appena varata già specifica che «il presidente è scelto fra i cittadini dei Paesi membri dell'Unione Europea aventi comprovata esperienza e qualificazione

professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale». Il bando quindi non avrà solo i confini nazionali come limite territoriale. I candidati potranno inviare al Ministero il proprio percorso professionale e così Delrio avrà la possibilità di rendersi conto della varietà umana e professionale che aspira a guidare gli scali italia-

ni. Si tratta di uno scouting di competenze che legalmente non vincola nessuno, ma che il ministro vuole avere anche per alimentare un percorso trasparente nella scelta dei prossimi presidenti. Con questa procedura molto leggera, i tempi possono essere spediti: non ci sarà una commissione ad esaminare le candidature e non si tratta nemmeno di un concorso nel senso proprio del

termine: «Così si evitano anche eventuali ricorsi degli esclusi» spiega una fonte.

Lunedì palazzo Chigi diramerà il provvedimento, e la

procedura della manifestazione di interesse potrà contestualmente partire. Nel frattempo il decreto dovrà essere pubblicato nella Gazzetta Uffi-

ciale (una ventina di giorni, tutto compreso) e poi bisognerà aspettare la riapertura del Parlamento e le nomine dovranno passare dalle commissioni che potrebbero essere convocate per metà settembre. I nuovi presidenti dovrebbero arrivare quindi verso la fine del mese, così partirà operativamente la nuova riforma.

La procedura scelta dal ministero avrebbe il vantaggio di segnalare a Delrio le disponibilità dei candidati alla guida di un porto e fornirebbe al ministro nella procedura d'intesa con il governatore, un'arma in più grazie alla procedura più trasparente. Al Mit vorrebbero evitare di dare l'immagine di aver scelto una poltrona, decisa da due sole persone, in una stanza segreta del ministero.

I tempi sono ora decisivi, perché il commissariamento attuale delle Autorità portuali se tirato a lungo rischia di spezzare l'equilibrio già precario. Per questo Confetra spera che fin dai primi giorni di settembre sia possibile nominare i nuovi presidenti. Il contenuto del decreto intanto ha recepito sostanzialmente molti dei punti fondamentali suggeriti da Assoport: autonomia degli scali, contratto privatistico per i dipendenti (così da premiare il merito), sblocco dei dragaggi, piani regolatori più agili e maggiore precisione nelle attribuzioni delle competenze sulla sicurezza. «La riforma è la premessa per il rinnovamento del settore» dice l'associazione.

[www.themad.telegraph.it](http://www.themad.telegraph.it)

© BY NENDALLOLA DOTT. RIVERA

# Livorno sede della si nomina il nuovo presidente

Il consiglio dei ministri ha dato il via libera alla riforma delle Autorità portuali: passano da 24 a 15. Unione delle forze con Piombino. I nomi in pole per la presidenza, da Guerrieri a Becce e Rossi

■ LIVORNO

Il consiglio dei ministri ha approvato in via definitiva il decreto di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità portuali". In altre parole la norma che riforma la governance dei porti italiani, riducendo il numero delle

da 24 a 15 (cui fanno capo complessivamente 57 scali).

È confermato che Livorno diventa sede della nuova Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, ovvero la maxi che abbraccia anche Capraia, Piombino, Portoferrain e Rio Marina e Cavo.

«Le azioni previste dal decreto - ha commentato il ministro Delrio al termine del consiglio - consentiranno ai porti italiani di diventare un sistema più ca-

pace di creare occupazione e sviluppo economico. Azioni nel segno di una forte semplificazione ed efficienza, con gli sportelli unici, amministrativo e doganale, e nel segno di una nuova governance con 57 porti di rilievo nazionale coordinati da 15 Autorità di sistema portuale che, sul modello dei maggiori porti europei, verranno guidati da un board snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale».

Prevista inoltre, ha continuato, «una forte centralizzazione delle scelte strategiche, che eviti la competizione tra porti vicini e stimoli la cooperazione affinché i porti italiani si collochino in un asse europeo».

Il comitato di gestione sarà ridotto a pochissimi membri e guidato da un presidente scelto dal ministro delle infrastrutture

d'intesa con la Regione. Chi guiderà la maxi di Livorno-Piombino?

Si sa che ci sono contatti in corso tra il ministro Delrio e il governatore della Toscana, Enrico Rossi, proprio per trovare un'intesa sul nome (anche se le nomine dei nuovi presidenti non dovrebbero arrivare prima di settembre). Non sembra che la scelta ricadrà sull'attuale commissario livornese,

a quanto risulta il giudizio su di lui è positivo ma anche per un fatto anagrafico si sta guardando in altre direzioni.

In pole position sembra esserci il commissario dell'Authority di Piombino, Luciano Guerrieri, che è considerato un amministratore ad alta capacità realizzativa e piace al governatore Rossi, che gli ha affidato le chia-

vi della rinascita di Piombino.

Ma il punto è: il ministero per i presidenti delle nuove

vuole una svolta in chiave "manager", come segnalava anche ieri il Sole 24 Ore? Il sito specializzato Themeditelgraph, in quest'ottica, segnala due nomi targati Liguria come Gallanti; Luca Becce, savonese, ora al timone del terminal Tdi, e l'avvocato Alberto Rossi, genovese, vicino al mondo del colosso Msc.

Di nomi in queste ore se ne sentono comunque circolare molti (vedi Angelo Roma), considerando anche un'altra importante novità: a quanto risulta sarà aperto un bando e chi pensa di avere le carte potrà candidarsi alla presidenza inviando il curriculum. Questo non andrà a formare una graduatoria ma potrà fornire al ministro una banca dati su cui procedere a proposte di intesa con i presidenti delle Regioni.



Una veduta aerea del porto (Marzi Pentafoto)

Il piano

## Riforma porti un nuovo ruolo per i «piccoli»

*I numeri Nella riforma Delrio passano da 37 (nazionali) a 57 i porti indicati*

Antonino Pane Nelle nuove Autorità di **sistema portuale** potranno confluire altri porti minori che svolgono attività commerciali. Attualmente dell' AdSP **Tirreno** centrale fanno parte i porti di Napoli, Castellammare e Salerno. Fra tre anni, quando ci saranno le necessarie verifiche previste anche dalla riforma, le Autorità di **sistema portuale** potrebbero addirittura diminuire (cosa molta cara al premier Matteo Renzi) mentre potrebbero aumentare le competenze delle AdSP sui porti minori, cosiddetti porti regionali dove comunque si svolgono attività commerciali. Si spiega così il numero di 57 porti menzionato nella riforma che è ben superiore agli attuali 37 porti che hanno una definizione nazionale o interregionale.

E così nell' AdSP **Tirreno** centrale potrebbero entrare sicuramente porti come Torre Annunziata, Pozzuoli, Torre del Greco, scali cioè già strutturati dal punto di vista commerciale. Basti ricordare che Pozzuoli e Torre del Greco hanno una valenza primaria per quanto riguarda la pesca mentre Torre Annunziata ha una forte tradizione nel commercio del grano tanto che fu già ipotizzato proprio il porto oplontino come hub granaio per tutta Campania grazie anche alla sua vicinanza ai grandi pastifici dell' area di Gragnano.

Ma non basta. Hanno una valenza commerciale anche porti più piccoli che, in futuro, potrebbero entrare a far parte a pieno titolo dell' Autorità di **sistema portuale** del **Tirreno** centrale. Porti piccoli, ma di grande interesse turistico. Ci riferiamo a Ischia, Capri, Procida, Sorrento. Scali che hanno una primaria importanza nella movimentazione di passeggeri legati ai flussi turistico-ricettivi. Questo vorrebbe dire che nella programmazione dei fondi a disposizione dell' Autorità di **sistema portuale** si potrebbero incanalare anche le spese relative agli adeguamenti di questi porti che, oggi, gravano totalmente sul bilancio regionale.

La riforma proposta dal ministro Graziano Delrio e approvata dal Consiglio dei ministri indica i porti rientranti nelle AdSP. Nello stesso testo della riforma è chiarito, però, che su proposta del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell' articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sarà emanato un Regolamento con cui potranno essere apportate modifiche all' elenco dei porti. Il tutto

## - segue

---

dovrà avvenire - stando sempre al testo della riforma - su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata. Le modifiche all' elenco dei porti consente l' inserimento di un porto di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata trasferita alla regione all' interno del sistema dell' Aps territorialmente competente. E ancora, il trasferimento di un porto a una diversa Autorità di sistema portuale, previa intesa con la Regione nel cui territorio ha sede l' AdSP di destinazione.

Nella riforma è anche chiarito che la sede della AdSP è la sede del porto centrale, individuato nel Regolamento (Ue) n. 1315/2013 del Parlamento europeo. E quindi nel caso dell' Autorità di sistema portuale Tirreno centrale, la sede dovrà essere il porto di Napoli. Inoltre l' AdSP nel perseguimento degli obiettivi fissati dalla legge svolge i seguenti compiti: a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali. Le AdSP svolge tutte le attività autorizzatorie e concessorie relative alle attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All' Autorità di sistema portuale sono stati anche conferiti i poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro. C' è poi tutto il comparto manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell' ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali. E, ancora, l' affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali. Infine alle AdSP spetta il coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell' ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale e l' amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione. E in questo ambito rientra anche la promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali. Un aspetto particolarmente importante questo per quanto riguarda il territorio campano. Come dimenticare, infatti, la scarsissima utilizzazione, fino ad oggi, da parte delle attività portuali dei due interporti, quello di Nola e quello di Marcianise.

## INTERVISTA AL MINISTRO

**Delrio: «Sui porti tocca a me decidere E il progetto della Gronda resta sotto esame»**

SIMONE GALLOTTI

**Q**uindici poltrone pesanti da assegnare, a cominciare da quella di Palazzo San Giorgio che dovrà gestire l'accorpamento con Savona. E il

ministro Graziano Delrio, all'indomani del varo della riforma dei porti, mette subito le cose in chiaro: «Non scegliamo insieme, io e il presidente di regione: io faccio la proposta e lui dà l'intesa. Basta con gli amici degli amici, servono persone di grande

competenza. Entro il 21 settembre sarà tutto completato, l'ho promesso», Delrio poi riapre anche il dossier Gronda: «Stiamo valutando se il progetto risponde alle reali esigenze. Non cambieremo troppo e faremo presto».

SERVIZIO >> 5

**LA PROMESSA: ENTRO IL 21 SETTEMBRE IL QUADRO SARÀ COMPLETATO**

# Delrio avvisa i governatori «Porti, sui presidenti decido io»

**Il ministro: «Servono profili altissimi, basta amici degli amici»**

## L'INTERVISTA

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Graziano Delrio vuole giocare la partita sino in fondo e dopo la firma sulla riforma dei porti, vuole mettere quella sotto le nomine dei nuovi presidenti delle 15 Autorità di sistema. «Non scegliamo insieme, io e il presidente di regione: io faccio la proposta e lui dà l'intesa». Delrio è molto chiaro: vuol evitare l'assalto alla diligenza da parte della politica alle nuove 15 poltrone. Per questo anche il metodo «deve essere il più chiaro possibile», e probabilmente già nei prossimi giorni sarà aperto il maxi avviso per raccogliere i curricula di chi si candida a fare

il presidente. «Entro il 21 settembre sarà tutto completato, l'ho promesso» garantisce Delrio che anche sulle infrastrutture annuncia novità sulla gronda di Genova in arrivo entro agosto: «Stiamo valutando se e come il progetto risponde a tutte le esigenze che abbiamo individuato: non cambieremo troppo il quadro».

**Sicilia e Campania hanno già detto che chiederanno la moratoria sugli accorpamenti dei porti. Preoccupato?**

«Gli accorpamenti sono un elemento di forza e avverranno nel 90% dei casi. Ci saranno solo una o due eccezioni. Valuteremo se concedere il periodo transitorio. Certo, se qualcuno

vuole intraprendere il percorso più lentamente, è un proble-

ma per chi sceglierà questa strada. Rischiano così di perdere occasioni e anche di ottenere finanziamenti».

**Sulla scelta dei presidenti conferma che farà il maxi avviso per scegliere i candidati?**

«Voglio scegliere i presidenti non in base ad equilibri politici, ma sul curriculum perché

siamo convinti che i porti prima che luoghi di relazione siano un'industria importante per il paese. Prima di mettere amici degli amici, mettiamo persone competenti. Non sarà un bando di selezione, ma una call che mi consentirà di avere la disponibilità di persone di professionalità altissima. Pensiamo al porto di Genova e Savona che diventeranno il pri-

mo porto d'Italia: in un porto

così, piattaforma di ingresso per merci dalla Svizzera e dalla Francia, non possiamo pensare di avere persone senza qualifica, ma dobbiamo scegliere figure capaci di compiere scelte economiche fondamentali».

**Ma come si concilia con l'intesa che dovrete avere con i presidenti di regione?**

«Non è per essere pignoli, ma io e i governatori non scegliamo insieme. Io faccio le proposte e il governatore dà l'intesa. I presidenti per me devono avere certe caratteristiche. Sono convinto poi che faremo ottime scelte insieme, ma ad ognuno la propria responsabilità. Anche perché dopo 40 giorni posso procedere comunque. Sono convinto che la collaborazione ci sarà e ci intenderemo sul nome giusto».

**I tempi?**

«Ho premesso a tutti che entro l'estate faremo le nomine, quindi entro il 21 settembre: questo calendario non è modificabile. Servono persone di alto livello, qualificate. Se le regioni sono pronte a fare alla svelta, io sono pronto a fare le nomine anche subito. Appena mi arrivano i curricula, ovviamente».

**Il prossimo step è una riforma del lavoro in porto?**

«Ora siamo concentrati sullo sviluppo dei traffici e sulla promozione del lavoro. Aumentando l'efficienza, potremo vincere la sfida per poi creare altri posti di lavoro».

**Sul regolamento delle concessioni invece i tempi quali**

**saranno?**

«Siamo in dirittura d'arrivo. Pensiamo di farcela un po' prima della fine dell'estate».

**Parliamo di infrastrutture, sulla gronda ci sono novità?**

«La gronda, come altre infrastrutture, è sotto project review. Stiamo valutando se il progetto può dare competitività al sistema trasportistico ligure e non serve solo a fare quattro gallerie. Il dossier che ora è al vaglio della Struttura di Missione, è quasi pronto ed entro agosto lo consegneremo».

**Ma state valutando l'utilità dell'opera?**

«No, l'utilità è certa. Però bisogna capire se e come quel progetto risponde a tutte le esigenze che abbiamo individuato. Ne discuteremo con gli enti locali, ma non cambieremo troppo il quadro, senno rischiamo di perdere troppo tempo. Posso dire che si parte da una buona base e che daremo una risposta in tempo breve».

#### **LA GRONDA SOTTO ESAME**

*Valutiamo se e come il progetto risponde alle esigenze. Non cambieremo troppo e faremo presto*

**GRAZIANO DELRIO**  
ministro dei Trasporti



## Livorno sede della [redacted] si nomina il nuovo presidente

*Il consiglio dei ministri ha dato il via libera alla riforma delle Autorità portuali: passano da 24 a 15 l'Unione delle forze con Piombino. I nomi in pole per la presidenza, da Guerrieri a Becce e Rossi*

30 luglio 2016

LIVORNO Il consiglio dei ministri ha approvato in via definitiva il decreto di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità portuali". In altre parole la norma che riforma la governance dei porti italiani, riducendo il numero delle [redacted] da 24 a 15 (cui fanno capo complessivamente 57 scali)

È confermato che Livorno diventa sede della nuova Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, ovvero la maxi [redacted] che abbraccia anche Capraia, Piombino, Portoferraio e Rio Marina e Cavo.

«Le azioni previste dal decreto - ha commentato il ministro Delrio al termine del consiglio - consentiranno ai porti italiani di diventare un sistema più capace di creare occupazione e sviluppo economico. Azioni nel segno di una forte semplificazione ed efficienza, con gli sportelli unici, amministrativo e doganale, e nel segno di una nuova governance con 57 porti di rilievo nazionale coordinati da 15 Autorità di sistema portuale che, sul modello dei maggiori porti europei, verranno guidati da un board snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale».

Prevista inoltre, ha continuato, «una forte centralizzazione delle scelte strategiche, che eviti la competizione tra porti vicini e stimoli la cooperazione affinché i porti italiani si collochino in un asse europeo».

Il comitato di gestione sarà ridotto a pochissimi membri e guidato da un presidente scelto dal ministro delle Infrastrutture d'intesa con la Regione. Chi guiderà la maxi [redacted] di Livorno-Piombino?

Si sa che ci sono contatti in corso tra il ministro Delrio e il governatore della Toscana, Enrico Rossi, proprio per trovare un'intesa sul nome (anche se le nomine dei nuovi presidenti non dovrebbero arrivare prima di settembre). Non sembra che la scelta ricadrà sull'attuale commissario livornese [redacted] a quanto risulta il giudizio su di lui è positivo ma anche per un fatto anagrafico si sta guardando in altre direzioni.

In pole position sembra essere il commissario [redacted] di Piombino, Luciano Guerrieri, che è considerato un amministratore ad alta capacità realizzativa e piace al governatore Rossi, che gli ha affidato le chiavi della rinascita di Piombino.

Ma il punto è: il ministero per i presidenti delle nuove [redacted] vuole una svolta in chiave "manager", come segnalava anche ieri il Sole 24 Ore? Il sito specializzato Themeditalegraph, in quest'ottica, segnala due nomi targati Liguria come Gaetano Luca Becce, savonese, ora al timone del terminal Tdt, e l'avvocato Altero Rossi, genovese, vicino al mondo del colosso Msc.

Di nomi in queste ore se ne sentono comunque circolare molti (vedi Angelo Roma), considerando anche un'altra importante novità: a quanto risulta sarà aperto un bando e chi pensa di avere le carte potrà candidarsi alla presidenza inviando il curriculum. Questo non andrà a formare una graduatoria ma potrà fornire al ministro una banca dati su cui procedere a proposte di intesa con i presidenti delle Regioni.

30 luglio 2016

L'ATTACCO

## Blazina sferza Dipiazza sul porto

La deputata dem: «Ringrazi Serracchiani per il risultato raggiunto»

«Il decreto legislativo sulla riforma dei porti sta nel solco di quanto il centrosinistra ha sempre affermato in questi tre anni di governo regionale, a partire dalla previsione di un'unica autorità di governo della portualità del Fvg. In questo nuovo contesto, potrà definirsi concretamente la naturale complementarità tra Trieste e Monfalcone, finora mai sviluppata». A dirlo è il capogruppo del Pd in Consiglio regionale, Diego Moretti, commentando la recente approvazione del provvedimento che riforma la portualità nazionale.

«L'apprezzamento del sinda-



**MORETTI  
DALLA REGIONE**

Si definisce  
la naturale sinergia  
fra Trieste e Monfalcone

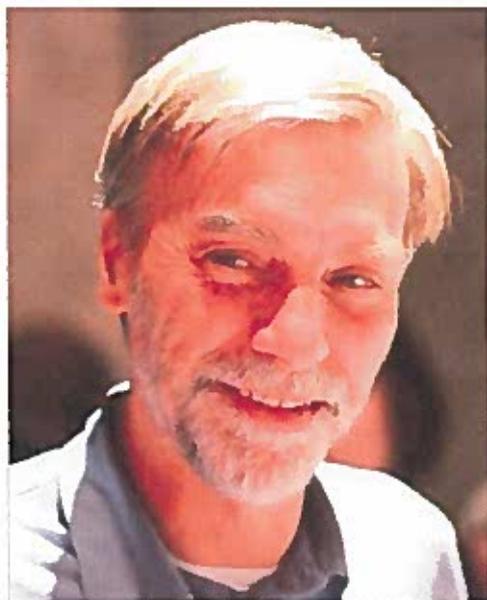
co Dipiazza per la riforma della portualità è opportuno ma incompleto: non basta ricordare l'ex ministro Lupi, dello stesso Ncd per il quale era candidato alle europee nel 2014. Dipiazza ringrazi anche Debora Serracchiani, che da responsabile trasporti del Pd ha seguito tutto

l'iter della riforma, prima con Lupi e poi con Delrio». Lo afferma la deputata del Pd Tamara Blazina. «Anche i risultati ottenuti dal commissario D'Agostino non sono un dono del cielo ma il frutto di accelerate capacità professionali individuate dalla Regione e dalla precedente amministrazione comunale - aggiunge Blazina -, e di una forte sinergia con le politiche di internazionalizzazione svolte dalla presidente Serracchiani. Bene sarebbe che Dipiazza lo riconoscesse, continuando in questo ambito l'opera di chi lo ha preceduto».

## Il Nautilus

---

### Delrio: “Un bando per i presidenti delle Autorità di sistema”



**GENOVA – Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio sta valutando con attenzione l’ipotesi di fare un “interpello” nazionale, ossia una specie di bando informale, per raccogliere le candidature a guidare le Autorità di sistema portuale italiane.**

**I requisiti sono quelli scritti nel decreto di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle autorità portuali che recita: il presidente è scelto fra i cittadini dei Paesi membri dell’Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell’economia dei trasporti e portuale.**

**Criteri che lasciano spazio a numerosi candidati, una lista cui il ministro potrebbe quindi attingere per scegliere i presidenti da nominare nelle nuove Autorità di sistema portuale, d’intesa con i presidenti delle regioni interessate o che potrebbe servire anche nel caso in cui l’intesa non si trovi. Il rischio però è che si allunghino ancora i tempi per le nomine che visti i tempi tecnici già ora non arriveranno prima di settembre.**



# Delrio ai governatori: «Sui presidenti decido io»

## /INTERVISTA

Genova - Graziano Delrio vuole giocare la partita sino in fondo e dopo la firma sulla riforma dei porti, vuole mettere quella sotto le nomine dei nuovi presidenti delle 15 Autorità di sistema. «Non scegliamo insieme, io e il presidente di regione: io faccio la proposta e lui dà l'intesa». Delrio è molto chiaro: vuol evitare l'assalto alla diligenza

**Genova - Graziano Delrio vuole giocare la partita sino in fondo e dopo la firma sulla riforma** dei porti, vuole mettere quella sotto le nomine dei nuovi presidenti delle 15 Autorità di sistema. «Non scegliamo insieme, io e il presidente di regione: io faccio la proposta e lui dà l'intesa». Delrio è molto chiaro: vuol evitare l'assalto alla diligenza da parte della politica alle nuove 15 poltrone. Per questo anche il metodo «deve essere il più chiaro possibile», e probabilmente già nei prossimi giorni sarà aperto il maxi avviso per raccogliere i curricula di chi si candida a fare il presidente. «Entro il 21 settembre sarà tutto completato, l'ho promesso» garantisce Delrio che anche sulle infrastrutture annuncia novità sulla gronda di Genova in arrivo entro agosto: «Stiamo valutando se e come il progetto risponde a tutte le esigenze che abbiamo individuato: non cambieremo troppo il quadro».

Sicilia e Campania hanno già detto che chiederanno la moratoria sugli accorpamenti dei porti. Preoccupato?

«Gli accorpamenti sono un elemento di forza e avverranno nel 90% dei casi. Ci saranno solo una o due eccezioni. Valuteremo se concedere il periodo transitorio. Certo, se qualcuno vuole intraprendere il percorso più lentamente, è un problema per chi sceglierà questa strada. Rischiano così di perdere occasioni e anche di ottenere finanziamenti».

## - segue

---

Sulla scelta dei presidenti conferma che farà il maxi avviso per scegliere i candidati?

«Voglio scegliere i presidenti non in base ad equilibri politici, ma sul curriculum perché siamo convinti che i porti prima che luoghi di relazione siano un'industria importante per il paese. Prima di mettere amici degli amici, mettiamo persone competenti. Non sarà un bando di selezione, ma una call che mi consentirà di avere la disponibilità di persone di professionalità altissima. Pensiamo al porto di Genova e Savona che diventeranno il primo porto d'Italia: in un porto così, piattaforma di ingresso per merci dalla Svizzera e dalla Francia, non possiamo pensare di avere persone senza qualifica, ma dobbiamo scegliere figure capaci di compiere scelte economiche fondamentali».

Ma come si concilia con l'intesa che dovrete avere con i presidenti di regione?

«Non è per essere pignoli, ma io e i governatori non scegliamo insieme. Io faccio le proposte e il governatore dà l'intesa. I presidenti per me devono avere certe caratteristiche. Sono convinto poi che faremo ottime scelte insieme, ma ad ognuno la propria responsabilità. Anche perché dopo 40 giorni posso procedere comunque. Sono convinto che la collaborazione ci sarà e ci intenderemo sul nome giusto».

I tempi?

«Ho premesso a tutti che entro l'estate faremo le nomine, quindi entro il 21 settembre: questo calendario non è modificabile. Servono persone di alto livello, qualificate. Se le regioni sono pronte a fare alla svelta, io sono pronto a fare le nomine anche subito. Appena mi arrivano i curricula, ovviamente».

Il prossimo step è una riforma del lavoro in porto?

«Ora siamo concentrati sullo sviluppo dei traffici e sulla promozione del lavoro. Aumentando l'efficienza, potremo vincere la sfida per poi creare altri posti di lavoro».

Sul regolamento delle concessioni invece i tempi quali saranno?

«Siamo in dirittura d'arrivo. Pensiamo di farcela un po' prima della fine dell'estate».

Parliamo di infrastrutture. sulla gronda ci sono novità?

«La gronda, come altre infrastrutture, è sotto project review. Stiamo valutando se il progetto può dare competitività al sistema trasportistico ligure e non serve solo a fare quattro gallerie. Il dossier che ora è al vaglio della Struttura di Missione, è quasi pronto ed entro agosto lo consegneremo».

---

## - segue

---

Ma state valutando l'utilità dell'opera?

«No, l'utilità è certa. Però bisogna capire se e come quel progetto risponde a tutte le esigenze che abbiamo individuato. Ne discuteremo con gli enti locali, ma non cambieremo troppo il quadro, senno rischiamo di perdere troppo tempo. Posso dire che si parte da una buona base e che daremo una risposta in tempo brevi».



# «Presidenti dei porti, ok al bando di Delrio ma no ai tecnici "a corrente alternata"»

Genova - Riforma delle banchine: dopo la governance, sindacati e operatori chiedono il capitolo sul lavoro. Toti al ministro: «I criteri di scelta siano uguali per tutti e trasparenti».

Genova - «Sceglie il ministro e la Regione dà l'intesa? Lo prevede la legge, non ci trovo nulla di strano, non mi stupisce che il ministro l'abbia puntualizzato - commenta così **Giovanni Toti**, presidente della Regione Liguria, le parole del ministro dei Trasporti, **Graziano Delrio**, al *Secolo XIX* di ieri -. Certo, il meccanismo dell'intesa va poi interpretato, io credo che debba essere una fattiva collaborazione finalizzata a trovare la persone migliori, più coerenti con lo sviluppo dei porti. Immagino un percorso di consultazione, - continua Toti - che finora con Delrio noi abbiamo avuto. **Non mi aspetto un blitz dal ministro**. Noi abbiamo sempre detto che la riforma è ipercentralista, ma oramai è stata approvata e va bene così. Sono contento che sia stata approvata, perché i porti hanno bisogno di crescere». **Toti ritiene che la Liguria, che pure nei mesi scorsi aveva posto forti obiezioni alla riforma, sia alla fine più in sintonia con il ministro rispetto a situazioni «più muscolari», e tutte nel centrosinistra: la Campania di Vincenzo De Luca, che come la Sicilia guidata da Rosario Crocetta ha già chiesto la parentesi di tre anni prima di procedere alla fusione delle Autorità portuali.** «Noi siamo in sintonia sull'intesa - aggiunge Toti -. Poi certo i criteri devono essere cristallini e uguali per tutti. Mi spiego: sono convinto che la scelta del presidente dell'Autorità sia più politica che tecnica perché lo sviluppo dei porti è una fatto politico. Ma credo anche che un tecnico di alta qualità sia in grado di fare benissimo quel mestiere. Ciò che non vorrei vedere è l'utilizzo del tecnico a corrente alternata, la trasformazione in super tecnici di persone che invece non lo sono.

## - segue

---

*In questo senso spero che per Ravenna, Bari, Napoli e tutte le altre Autorità si utilizzino i medesimi criteri che saranno utilizzati per le due Autorità liguri». In quest'ottica il governatore ricorda che l'interpello, la "call" che Delrio userà per ricevere a Roma i nomi dei presidenti papabili, «è uno strumento che le Regioni usano spesso e che funziona. Può essere un aiuto in più anche per i porti, perché ti permette di vedere i nomi e la qualità degli stessi. Tant'è vero che l'intesa la dà la Regione, ma certo quando sarà il momento chiederemo il parere dei Comuni coinvolti».*

### **Capitolo lavoro**

*Chiusa la questione della governance, le parti sociali ora chiedono che si apra il capitolo del lavoro, tema sul quale si sono arenati negli anni passati i tentativi di riforma della legge 84/94. Claudio Tarlazzi, segretario generale della Uiltrasporti, spiega che in questo momento la questione è stata trattata da sindacati e associazioni presso la struttura di missione del ministero dei Trasporti, e che gli elementi di discussione sono già tutti sul tavolo. Sullo strumento legislativo da attuare, Tarlazzi spiega che il Parlamento sarebbe sicuramente la sede più idonea, ma gli insabbiamenti e i tiri incrociati degli anni passati farebbero propendere, se ce ne fosse l'opportunità, alla decretazione d'urgenza, proprio come è avvenuto per la parte governance.*

Quello che nel dettaglio sarà chiesto da sindacati e operatori non sarà un rivisitazione radicale dell'attuale impianto legislativo, ma l'eliminazione degli abusi nati negli anni tra le pieghe della legge. Dunque riportare le imprese (art. 16) al vincolo dell'apporto di traffico quando si opera su appalto presso i terminalisti (art. 18), per evitare sovrapposizioni con le Compagnie - cioè i prestatori di lavoro temporaneo (art. 17) - che dovrebbero, queste sì, essere trasformate in prestatori di servizio (quindi con l'uso di mezzi propri). Presso gli organismi di partenariato i sindacati mirerebbero a proporre anche un riscontro annuale degli occupati in porto, per bilanciare le assunzioni tra terminalisti e compagnie. Infine, sarà richiesta l'introduzione dei portuali nella categoria dei lavori usuranti, anche per aiutare le Compagnie, con prepensionamenti che potrebbero essere finanziati dal 15bis.

# Entro l'estate i presidenti, Prete in pole

*Nuove Authority, Delrio ha indicato il 21 settembre come scadenza*

● La riforma è realtà, adesso si penserà alle nomine dei presidenti. Anzi ci penserà lui, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Non è un iperbole ma è la sensazione che emerge dalle ultime prese di posizione del grande fautore del passaggio da 24 a 15 Autorità di Sistema portuali. Entro quaranta giorni i giochi saranno fatti e, come ha esplicitamente dichiarato al "The Meditelegraph", «non è per essere pignoli, ma io e i governatori non scegliamo insieme. Io faccio le proposte e il governatore dà l'ok. I presidenti per me devono avere certe caratteristiche. Sono convinto poi che faremo ottime scelte insieme ma ad ognuno la propria responsabilità. Anche perché dopo 40 giorni posso procedere comunque. Sono convinto che la collaborazione ci sarà e ci intenderemo sul nome giusto».

Insomma la responsabilità è di Delrio e a lui l'onore del sigillo finale. Per nominare i presidenti delle autorità di sistema, e porre così fine ai commissariamenti della maggioranza delle autorità portuali, non si andrà oltre il 21 settembre. Non sarà un bando di selezione, ma una call che consentirà di avere la disponibilità di persone di professionalità alta. Circa il "Tavolo di partenariato" che rappresenterà i privati fuoriusciti dal Comitato portua-

le, ci vorrà invece qualche settimana in più.

E se a decidere sarà il ministro, Sergio Prete a Taranto parte con i favori del pronostico. I sindacati tifano apertamente per l'attuale commissario e, oltretutto, non c'è granché da condividere con altre realtà. Perché Taranto è rimasta sola nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio mentre

poi, soprattutto, Graziano Delrio non ha mai mancato di elogiare il lavoro svolto negli ultimi anni dal professor Prete. Anche venerdì in prefettura, alla presenza del premier Renzi - e di un compiaciuto Prete - il

ministro Delrio ha snocciolato alcuni dati: «Dal 2001 fino al 2012 nel porto di Taranto sono stati investiti 35 milioni di euro, negli ultimi tre, quattro anni sono stati investiti 428 milioni, e sono cantieri in corso. Nel 2017 è stato inserito come tappa in alcune compagnie di crociere». Il riferimento al turismo anche per l'approdo dei megayacht e soprattutto per il prossimo anno. Il porto di Taranto è stato infatti inserito negli itinerari della stagione estiva 2017 della Thomson Cruises, compagnia di navigazione anglosassone nel settore del traffico crocieristico. La comunicazione del definitivo calendario degli approdi era stata inviata dalla Italian Cruises Shipping Services srl, in rappresentanza di InterCruises agenzia generale dell'armatore, che ha confermato la prenotazione effettuata per il tramite dell'agente marittimo raccomandatario Ionian Shipping Consortium.

La Thomson Spirit effettuerà sette approdi in arrivo da Messina e in partenza per destinazione Igoumenitsa (Grecia). Batte bandiera di Malta, ha una capacità di 1.400 passeggeri e un equipaggio di 520 persone.

Un endorsement, quello di venerdì scorso, che certamente non è stato casuale. E che, probabilmente, si tradurrà in nomina a meno di clamorosi dietrofront.

A-Pig.

Brindisi è finita nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con Manfredonia, Barietta e Monopoli sotto l'egida di Bari. E

# Il Secolo XIX

---

RIFORMA DELLE BANCHINE: DOPO LA GOVERNANCE, SINDACATI E OPERATORI CHIEDONO IL CAPITOLO SUL LAVORO

## «Presidenti dei porti, ok al bando di Delrio mano ai tecnici "a corrente alternata"»

*Toti al ministro: «I criteri di scelta siano uguali per tutti e trasparenti»*

GENOVA. «Sceglie il ministro e la Regione dà l'intesa? Lo prevede la legge, non ci trovo nulla di strano, non mi stupisce che il ministro l'abbia puntualizzato - commenta così Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, le parole del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, al Secolo XIX di ieri -. Certo, il meccanismo dell'intesa va poi interpretato, io credo che debba essere una fattiva collaborazione finalizzata a trovare le persone migliori, più coerenti con lo sviluppo dei porti. Immagino un percorso di consultazione, continua Toti - che finora con Delrio noi abbiamo avuto.

Non mi aspetto un blitz dal ministro. Noi abbiamo sempre detto che la riforma è ipercentralista, ma oramai è stata approvata e va bene così. Sono contento che sia stata approvata, perché i porti hanno bisogno di crescere».

Toti ritiene che la Liguria, che pure nei mesi scorsi aveva posto forti obiezioni alla riforma, sia alla fine più in sintonia con il ministro rispetto a situazioni «più muscolari», e tutte nel centrosinistra: la Campania di Vincenzo De Luca, che come la Sicilia guidata da Rosario

Crocetta ha già chiesto la parentesi di tre anni prima di procedere alla fusione delle **Autorità portuali**.

«Noi siamo in sintonia sull'intesa - aggiunge Toti -. Poi certo i criteri devono essere cristallini e uguali per tutti. Mi spiego: sono convinto che la scelta del presidente dell'**Autorità** sia più politica che tecnica perché lo sviluppo dei porti è una fatto politico. Ma credo anche che un tecnico di alta qualità sia in grado di fare benissimo quel mestiere. Ciò che non vorrei vedere è l'utilizzo del tecnico a corrente alternata, la trasformazione in super tecnici di persone che invece non lo sono. In questo senso spero che per Ravenna, Bari, Napoli e tutte le altre **Autorità** si utilizzino i medesimi criteri che saranno utilizzati per le due **Autorità** liguri». In quest'ottica il governatore ricorda che l'interpello, la "call" che Delrio userà per ricevere a Ro mai nomi dei presidenti papabili, «è uno strumento che le Regioni usano spesso e che funziona. Può essere un aiuto in più anche per i porti, perché ti permette di vedere i nomi e la qualità degli stessi. Tant'è vero che l'intesa la dà la Regione, ma certo quando sarà il momento chiederemo il parere dei Comuni coinvolti».

## - segue

---

Capitolo lavoro Chiusa la questione della governance, le parti sociali ora chiedono che si apra il capitolo del lavoro, tema sul quale si sono arenati negli anni passati i tentativi di riforma della legge 84/94. Claudio Tarlazzi, segretario generale della Uiltrasporti, spiega che in questo momento la questione è stata trattata da sindacati e associazioni presso la struttura di missione del ministero dei Trasporti, e che gli elementi di discussione sono già tutti sul tavolo. Sullo strumento legislativo da attuare, Tarlazzi L'IDEA DEL SINDACATO spiega che il Parlamento sarebbe sicuramente la sede più idonea, ma gli insabbiamenti e i tiri incrociati degli anni passati farebbero propendere, se ce ne fosse l'opportunità, alla decretazione d'urgenza, proprio come è avvenuto per la parte governance.

Quello che nel dettaglio sarà chiesto da sindacati e operatori non sarà un rivisitazione radicale dell'attuale impianto legislativo, ma l'eliminazione degli abusi nati negli anni tra le pieghe della legge. Dunque riportare le imprese (art. 16) al vincolo dell'apporto di traffico quando si opera su appalto presso i terminalisti (art.

18), per evitare sovrapposizioni con le Compagnie- cioè i prestatori di lavoro temporaneo (art. 17)- che dovrebbero, queste sì, essere trasformate in prestatori di servizio (quindi con l'uso di mezzi propri).

Presso gli organismi di partenariato i sindacati mirerebbero a proporre anche un riscontro annuale degli occupati in porto, per bilanciare le assunzioni tra terminalisti e compagnie. Infine, sarà richiesta l'introduzione dei portuali nella categoria dei lavori usuranti, anche per aiutare le Compagnie, con prepensionamenti che potrebbero essere finanziati dal 15bis.

IL MINISTERO PRONTO A DARE L'OK ENTRO UN MESE. ALLO STUDIO OPERE COMPLEMENTARI

## «Sulla Gronda non accetteremo altri ritardi»

Giampedrone: chiunque voglia prendere tempo da noi non avrà mai una sponda

«PER NOI l'opera è una priorità e non ne è in discussione l'utilità, come peraltro ribadisce lo stesso ministro. Posso assicurare che la Regione non darà mai alcuna sponda attendista. Tornare a discutere non ha senso: occorre fare, oppure serve che qualcuno si prenda la responsabilità di dire apertamente dopo decenni che non si fa più nulla».

Replica così, l'assessore alle Infrastrutture della Regione Liguria, Giacomo Giampedrone, alle parole del ministro dei Tra-

sporti, Graziano Delrio. Che, riferendosi alla Gronda, ha spiegato di «voler capire se il progetto risponde tutte le esigenze che abbiamo individuato». Ma lo stesso Delrio ha aggiunto: «Non cambieremo troppo il quadro, senno' rischiamo di perdere tempo». Il ministero si è impegnato a definire il quadro in tempi rapidi, probabilmente entro questo autunno.

L'attuale fase del procedimento, conclusa la procedura di verifica delle prescrizioni richieste dall'altro ministero,

quello per l'Ambiente, prevede che il ministero delle Infrastrutture e Trasporti affronti una valutazione dell'opera che porti alla dichiarazione di pubblica utilità.

«La volontà del ministro di procedere rapidamente - aggiunge Giampedrone - è molto apprezzabile». I timori della Regione sono quindi rivolti maggiormente ad altri possibili mal di pancia, a partire da quelli di Autostrade. Uno dei punti critici resta quello della fonte di finanziamento del-

l'opera, che si incrocia con la partita che riguarda il rinnovo delle concessioni. Il ministero la sta affrontando con molta cautela, anche perché procedere con la Gronda vorrebbe dire introdurre un rincaro sull'intera rete autostradale, tantopiù ridotto quanto potrebbero essere prorogate le concessioni. Altro elemento cruciale è quello del valore trasportistico: per stappare la Liguria e sostenere il porto la Gronda agli occhi del ministero non basta. **R. SCU.**

# Trieste, parte il varco 4 ferroviario: «Da oggi 200 treni a settimana»

Trieste - D'Agostino: «Vogliamo diventare il primo porto ferroviario d'Italia e chiudere il 2016 con più di 7000 treni movimentati e una crescita stimata nel biennio 2014-16 di più del +40%».



Trieste - Da oggi aumenta ulteriormente la capacità e l'efficienza ferroviaria del porto di Trieste. «Con la fine dei lavori al varco 4 ferroviario del Porto Nuovo - ha commentato il commissario dell'APT, Zeno D'Agostino, potremo passare da 140 a 200 treni settimanali. Puntiamo a diventare il primo porto ferroviario d'Italia e chiudere il 2016 con più di 7000 treni movimentati e una crescita stimata nel biennio 2014-16 di più del +40%».

L'intervento infrastrutturale, inaugurato oggi con un convoglio in uscita dal Molo VII verso Budapest, e realizzato dalle imprese Cenedese, Sergio Monticello e Bavila Costruzioni, ammonta a più 1 milione di euro complessivi: 600 mila a carico di RFI per l'allacciamento ai binari della Stazione di Trieste Campo Marzio e 500 mila a carico dell'Authority.

Più nel dettaglio, l'investimento dell'APT ha riguardato oltre al ripristino del varco e dei binari in area portuale, anche il potenziamento delle strutture di controllo accessi, una nuova postazione doganale, nonché la sistemazione generale dell'area. La fine lavori consentirà soprattutto di organizzare il passaggio diretto verso la Stazione di Campo Marzio dei treni in arrivo e partenza per il Molo VII. Finora tutti i terminal utilizzavano un solo varco ferroviario, il nr 3. Ora vi sarà una maggior efficienza dei flussi e sicurezza delle manovre.

## - segue

---

«L'inaugurazione di oggi - ha affermato Carlo De Giuseppe, direttore territoriale produzione Trieste di RFI - è l'ulteriore conferma dell'impegno di Rete Ferroviaria Italiana nell'opera di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria al servizio del Porto di Trieste per il collegamento ai Corridoi europei, Baltico - Adriatico e Mediterraneo. È il risultato della sinergia fra tutti gli attori coinvolti, che da anni perseguono, con successo, l'obiettivo di incrementare il traffico intermodale della piattaforma giuliana».

«Nei primi sei mesi dell'anno, i treni partiti dal Molo VII sono cresciuti complessivamente del 12,5% - ha commentato infine il presidente di Trieste marine terminal, Fabrizio Zerbini - e questo ulteriore intervento non può che vederci soddisfatti per il supporto concreto ai nostri investimenti anche per lo sviluppo del traffico ferroviario».

# Il rilancio

## Sui binari del porto il 45% dei treni in più

Inaugurato a Trieste il varco 4 a servizio del Molo Settimo che permette di liberare spazi usati finora per le manovre. Attesi 11.500 convogli all'anno

**A "battezzare" la struttura un convoglio in partenza per Budapest. Da settembre un collegamento anche con la Repubblica Ceca**

di Giuseppe Palladini  
a TRIESTE

Il porto di Trieste prende il volo sui binari verso le più diverse destinazioni in Europa. L'apertura del quarto varco ferroviario, sul lato Est del Molo Settimo, avvenuta ieri mattina con un treno diretto a Budapest, non solo rende più veloce il collegamento con la rete nazionale dei convogli da e per il terminal container, ma libera notevoli spazi sui binari retrostanti le banchine, finora utilizzati per le manovre. Il risultato è che la capacità ferroviaria dello scalo aumenta del 45%, con una potenzialità che passa da 7.500 a 11.500 treni all'anno. Un dato, questo, che apre importanti prospettive per nuovi traffici, posto che a fine 2016 i convogli transitati per il porto avranno raggiunto quota 7.000. Nuovi spazi sui binari erano quindi quanto mai necessari.

Il transito del convoglio (18 carri, con 1.200 tonnellate di merci), manovrato dal personale di Adriafer, società che gestisce tutte le attività ferroviarie dello scalo, ha segnato il

momento clou di una breve cerimonia che ha visto presenti i numerosi attori coinvolti nell'operazione, in primis Regione e Rete ferroviaria italiana.

«Aspettavamo questo intervento da dodici anni - ha rimarcato la presidente della Regione, Debora Serracchiani - anche se sono bastati alcuni mesi di lavoro. Per aumentare la capacità ferroviaria del porto - ha aggiunto - non abbiamo creato nuove infrastrutture ma utilizzato meglio quelle disponibili». Ricordando che «le istituzioni lavorano nella direzione giusta», Serracchiani ha evidenziato che «questo cambio di approccio e di passo permette di cogliere la straordinaria opportunità costituita dalla logistica portuale».

Il nuovo varco, come detto, permette di velocizzare e semplificare le manovre ferroviarie per il Molo Settimo. Su questo punto ha insistito il commissario straordinario

Zeno D'Agostino, che tra l'altro ha ricordato l'impegno garantito dalla Guardia di finanza e delle Dogane (il varco permette il transito dal punto franco alla rete ferroviaria nazionale). «Con questo varco - ha spiegato il commissario - non solo rendiamo autonomo il Molo Settimo, ma i suoi treni non vanno più a intralciare il transito di quelli al servizio dei moli Quinto e Sesto, che diventano autonomi a loro volta. Liberiamo così - ha rimarcato - una serie di binari oggi occupati dalle manovre e li mettiamo a disposizione di nuovi treni, aumentando di conseguenza la capacità ferroviaria del porto di ben il 45%».

L'impegno complessivo dei vari attori per realizzare l'apertura del varco 4 ha richiesto circa cinque mesi, e una spesa at-

torno ai 600 mila euro, come ha precisato Carlo De Giuseppe, direttore territoriale produzione di Rfi. «L'accordo fra le varie parti - ha commentato - ha permesso di abbattere un muro. D'ora in avanti molte più merci potranno arrivare e partire dal Molo Settimo, beneficio che si ripercuoterà anche sui moli Quinto e Sesto».

Più che soddisfatto, ovviamente, Fabrizio Zerbini, presidente di Tmi, società che ha in concessione il Molo Settimo: «La capacità ferroviaria passa da 120 a oltre 200 treni alla settimana. Grazie a un futuro allungamento del binario che passa per il varco 4 potremo disporre di un secondo binario sul lato Nord del terminal». A settembre, ha annunciato sempre Zerbini, partirà un collegamento ferroviario con la Repubblica Ceca, e quello con Budapest è destinato a divenire quotidiano.

L'apertura del varco 4 è un'ulteriore dimostrazione di quanto i punti, da tempo, sul settore ferroviario e sulla logistica per far crescere i traffici. Il collegamento con Budapest, che dal Molo Settimo viene raggiunta in una quindicina di ore, lo scorso anno non esisteva. Attualmente sono già quattro i treni diretti ogni settimana verso la capitale ungherese. «È un traffico che continua a crescere - osserva D'Agostino - Vogliamo dare al porto la vocazione di essere un gateway anche per l'Est europeo».

Non solo per questa direttrice, ma per tutti i traffici ferroviari dello scalo, ha lavorato molto sulla riorganizzazione di Adriafer. E i risultati si sono visti in breve. «A febbraio 2015 - sottolinea il commissario - era una società in liqui-

dazione. Ora, invece, abbiamo chiuso i conti del primo semestre 2016 con un fatturato pari a quello dell'intero 2015. I dipendenti - aggiunge - sono passati da 25 a 52, e gestiscono tutte le manovre ferroviarie del porto e di Ferneti. Siamo poi dialogando per acquisire altre attività al di fuori dello scalo».

TO DELTA

## Maneschi rispolvera l'off shore

«Venezia non può fare l'isola nel mare, si faccia a Trieste». Pierluigi Maneschi ritorna con parole chiare sul progetto di off shore che tanto piace

\_\_\_\_\_ della città lagunare. Il proprietario di Trieste marine terminal (Tmt) invita anche alla programmazione. «Non si può decidere che tutti i porti siano passeggeri e merci, vanno seguite le rispettive vocazioni: Venezia passeggeri, quelli che non può fare li fa Trieste, che invece dovrà fare container». Detto che l'aeroporto di Ronchi, prossimo a chiamarsi "Trieste", è un «cimitero»,



Maneschi critica l'assenza di un master plan per il riuso del Porto vecchio e aggiunge: «Così com'è quell'area non è vendibile, non è appetibile. Bisogna che vengano gli imprenditori con gli architetti e che possano lavorare. Nell'immaginario si vorrebbe un enorme museo, ma questo non è possibile. Per commercializzarlo vanno fatte cose belle e occorre che funzioni». (m.b.)



Operazioni di sbarco e imbarco al Molo settimo



# Porto, i treni aumenteranno del 45%

Inaugurato al Molo VII il varco 4. Il governo: pronti alla fusione Trieste-Monfalcone

Il porto di Trieste prende il volo sui binari verso le più diverse destinazioni in Europa. L'apertura di ieri del quarto varco ferroviario, sul lato Est del Molo Settimo, non solo rende più veloce il collegamento con la rete nazionale dei convogli da e per il terminal container, ma libera nuovi spazi sui binari retrostanti le banchine.

■ PALIACINI E BALLICO  
ALLE PAGINE 2 E 3



Una portacontainer al Molo VII

# Il Nautilus

---

## Porto di Trieste: inaugurato il Varco 4 ferroviario



TRIESTE – Da oggi aumenta ulteriormente la capacità e l'efficienza ferroviaria del porto di Trieste. “Con la fine dei lavori al varco 4 ferroviario del Porto Nuovo – ha commentato il commissario dell'APT, Zeno D'Agostino, potremo passare da 140 a 200 treni settimanali. Puntiamo a diventare il primo porto ferroviario d'Italia e chiudere il 2016 con più di 7000 treni movimentati e una crescita stimata nel biennio 2014-16 di più del +40%. Questi sono investimenti con grande resa e dimostrano quanto si può fare con le risorse già a disposizione”.

L'intervento infrastrutturale, inaugurato oggi con un convoglio in uscita dal Molo VII verso Budapest, e realizzato dalle imprese Cenedese, Sergio Monticolo e Bavila Costruzioni, ammonta a più 1 milione di euro complessivi: 600 mila a carico di RFI per l'allacciamento ai binari della Stazione di Trieste Campo Marzio e 500 mila a carico dell'Authority. Più nel dettaglio, l'investimento dell'APT ha riguardato oltre al ripristino del varco e dei binari in area portuale, anche il potenziamento delle strutture di controllo accessi, una nuova postazione doganale, nonché la sistemazione generale dell'area.

La fine lavori consentirà soprattutto di organizzare il passaggio diretto verso la Stazione di Campo Marzio dei treni in arrivo e partenza per il Molo VII. Finora tutti i terminal utilizzavano un solo varco ferroviario, il nr 3. Ora vi sarà una maggior efficienza dei flussi e sicurezza delle manovre.

Per la presidente della Regione FVG, Debora Serracchiani gli attuali investimenti sullo scalo giuliano rappresentano un “cambio culturale del Porto” che “aumenterà la competitività in un contesto di grande concorrenza, ma in cui abbiamo carte da giocare”.

“L'inaugurazione di oggi - ha affermato Carlo De Giuseppe, direttore territoriale produzione Trieste di RFI – è l'ulteriore conferma dell'impegno di Rete Ferroviaria Italiana nell'opera di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria al servizio del Porto di Trieste per il collegamento ai Corridoi europei, Baltico – Adriatico e Mediterraneo. È il risultato della sinergia fra tutti gli attori coinvolti, che da anni perseguono, con successo, l'obiettivo di incrementare il traffico intermodale della piattaforma giuliana”.

“Nei primi sei mesi dell'anno, i treni partiti dal Molo VII sono cresciuti complessivamente del 12,5% – ha commentato infine il presidente di Trieste marine terminal, Fabrizio Zerbini – e questo ulteriore intervento non può che vederci soddisfatti per il supporto concreto ai nostri investimenti anche per lo sviluppo del traffico ferroviario”.

## Porto Trieste: Serracchiani, con varco 4 incrementeremo il traffico ferroviario del 40%

(FERPRESS) – Trieste, 29 LUG – “Aspettavamo questa occasione da 12 anni – ha affermato la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, intervenuta [all'apertura ufficiale del Varco 4](#) insieme al commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste, Zeno D'Agostino, al direttore compartimentale di Rfi, Carlo Di Giuseppe, ed ai vari rappresentanti delle altre istituzioni coinvolte – anche se ora sono bastati solo 3 mesi di lavoro ma è stata fondamentale la tanta buona volontà messa in campo dalle molte persone che dobbiamo ringraziare”.

“Con il Varco 4 – ha aggiunto Serracchiani – non creiamo nuove infrastrutture ma utilizziamo meglio quelle che già avevamo, riuscendo in questo modo ad incrementare il traffico ferroviario del 40 per cento e portando, ad esempio, da 1 a 5 i treni settimanali per Budapest”.

“Stiamo operando tutti insieme – ha evidenziato la presidente della Regione – un cambio di approccio e di passo rispetto all'intera questione dei porti. In questo modo sapremo cogliere quella straordinaria opportunità rappresentata dalla logistica portuale”.

“Questa inaugurazione – ha infatti commentato Serracchiani – giunge all'indomani dell'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del decreto legislativo che garantisce ai Porti una governance più veloce, più snella, più semplice e competitiva.

L'istituzione dell'Autorità portuale di sistema con Trieste e Monfalcone – ha concluso – riconosce l'importanza dell'intera logistica regionale e, a tal proposito, auspico di potere inserire nel sistema anche Porto Nogaro in quanto abbiamo bisogno di tutte e tre le basi portuali per fronteggiare una concorrenza sempre più agguerrita”.

Attraverso il Varco 4, ha spiegato D'Agostino, si transita dal punto franco ad un contesto nazionale anche grazie all'impegno garantito da Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane, andando in questo modo a servire meglio l'operatività del Molo VII in un momento di grande espansione dei traffici che, nei primi sei mesi del 2016, hanno già raggiunto la quasi saturazione della precedente capacità ferroviaria superando i valori dell'intero 2015.

L'attivazione del Varco 4, ha quindi sottolineato Di Giuseppe, ha comportato una spesa non superiore ai 600mila euro, consentendo al traffico intermodale di superare abbondantemente i 10mila treni all'anno per passare dagli attuali 7.500 ai previsti 11.500 (da 120 ad oltre 200 partenze alla settimana), ognuno dei quali in grado di trasportare quantitativi di merci pari a 30-40 tir.

Oltre al forte incremento in direzione Budapest, Fabrizio Zerbini, presidente di Trieste Marine Terminal, ha annunciato che da settembre verrà istituito un collegamento anche con la Repubblica Ceca.

## Trieste: finiti lavori al varco 4. Aumenta capacità ed efficienza ferroviaria del porto

(FERPRESS) – Trieste, 29 LUG – Da oggi aumenta ulteriormente la capacità e l'efficienza ferroviaria del porto di Trieste. “Con la fine dei lavori al varco 4 ferroviario del Porto Nuovo – ha commentato il commissario dell'APT, Zeno D'Agostino, potremo passare da 140 a 200 treni settimanali. Puntiamo a diventare il primo porto ferroviario d'Italia e chiudere il 2016 con più di 7000 treni movimentati e una crescita stimata nel biennio 2014-16 di più del +40 per cento. Questi sono investimenti con grande resa e dimostrano quanto si può fare con le risorse già a disposizione”.

L'intervento infrastrutturale, inaugurato oggi con un convoglio in uscita dal Molo VII verso Budapest, e realizzato dalle imprese Cenedese, Sergio Monticolo e Bavila Costruzioni, ammonta a più 1 milione di euro complessivi: 600 mila a carico di RFI per l'allacciamento ai binari della Stazione di Trieste Campo Marzio e 500 mila a carico dell'Authority. Più nel dettaglio, l'investimento dell'APT ha riguardato oltre al ripristino del varco e dei binari in area portuale, anche il potenziamento delle strutture di controllo accessi, una nuova postazione doganale, nonché la sistemazione generale dell'area.

La fine lavori consentirà soprattutto di organizzare il passaggio diretto verso la Stazione di Campo Marzio dei treni in arrivo e partenza per il Molo VII. Finora tutti i terminal utilizzavano un solo varco ferroviario, il nr 3. Ora vi sarà una maggior efficienza dei flussi e sicurezza delle manovre.

Per la presidente della Regione FVG, Debora Serracchiani gli attuali investimenti sullo scalo giuliano rappresentano un “cambio culturale del Porto” che “aumenterà la competitività in un contesto di grande concorrenza, ma in cui abbiamo carte da giocare”.

“L'inaugurazione di oggi – ha affermato Carlo De Giuseppe, direttore territoriale produzione Trieste di RFI – è l'ulteriore conferma dell'impegno di Rete Ferroviaria Italiana nell'opera di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria al servizio del Porto di Trieste per il collegamento ai Corridoi europei, Baltico – Adriatico e Mediterraneo. È il risultato della sinergia fra tutti gli attori coinvolti, che da anni perseguono, con successo, l'obiettivo di incrementare il traffico intermodale della piattaforma giuliana”.

“Nei primi sei mesi dell'anno, i treni partiti dal Molo VII sono cresciuti complessivamente del 12,5 per cento – ha commentato infine il presidente di Trieste marine terminal, Fabrizio Zerbini – e questo ulteriore intervento non può che vederci soddisfatti per il supporto concreto ai nostri investimenti anche per lo sviluppo del traffico ferroviario”.

## **FINE LAVORI E APERTURA DEL VARCO 4 FERROVIARIO. INAUGURAZIONE CON UN CONVOGLIO DIRETTO DAL MOLO VII A BUDAPEST**

**PIU' 1 MILIONE DI EURO DI INVESTIMENTI TOTALI A CARICO DI APT E RFI PER AUMENTARE LA CAPACITÀ FERROVIARIA DEL PORTO DA 140 A 200 TRENI SETTIMANALI**

**D'Agostino "Puntiamo a diventare il primo porto ferroviario d'Italia e chiudere il 2016 con più di 7000 treni movimentati e una crescita stimata nel biennio 2014-16 di più del +40%".**

Trieste, 29 luglio 2016 - Da oggi aumenta ulteriormente la capacità e l'efficienza ferroviaria del porto di Trieste. "Con la fine dei lavori al varco 4 ferroviario del Porto Nuovo - ha commentato il commissario dell'APT, Zeno D'Agostino, potremo passare da 140 a 200 treni settimanali. Puntiamo a diventare il primo porto ferroviario d'Italia e chiudere il 2016 con più di 7000 treni movimentati e una crescita stimata nel biennio 2014-16 di più del +40%. Questi sono investimenti con grande resa e dimostrano quanto si può fare con le risorse già a disposizione".

L'intervento infrastrutturale, inaugurato oggi con un convoglio in uscita dal Molo VII verso Budapest, e realizzato dalle imprese Cenedese, Sergio Monticolo e Bavila Costruzioni, ammonta a 1 milione di euro complessivi: 600 mila a carico di RFI per l'allacciamento ai binari della Stazione di Trieste Campo Marzio e 500 mila a carico dell'Authority. Più nel dettaglio, l'investimento dell'APT ha riguardato oltre al ripristino del varco e dei binari in area portuale, anche il potenziamento delle strutture di controllo accessi, una nuova postazione doganale, nonché la sistemazione generale dell'area.

La fine lavori consentirà soprattutto di organizzare il passaggio diretto verso la Stazione di Campo Marzio dei treni in arrivo e partenza per il Molo VII. Finora tutti i terminal utilizzavano un solo varco ferroviario, il nr 3. Ora vi sarà una maggior efficienza dei flussi e sicurezza delle manovre.

Per la presidente della Regione FVG, Debora Serracchiani gli attuali investimenti sullo scalo giuliano rappresentano un "cambio culturale del Porto" che "aumenterà la competitività in un contesto di grande concorrenza, ma in cui abbiamo carte da giocare".

"L'inaugurazione di oggi - ha affermato Carlo De Giuseppe, direttore territoriale produzione Trieste di RFI - è l'ulteriore conferma dell'impegno di Rete Ferroviaria

Italiana nell'opera di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria al servizio del Porto di Trieste per il collegamento ai Corridoi europei, Baltico - Adriatico e Mediterraneo. È il risultato della sinergia fra tutti gli attori coinvolti, che da anni perseguono, con successo, l'obiettivo di incrementare il traffico intermodale della piattaforma giuliana".

"Nei primi sei mesi dell'anno, i treni partiti dal Molo VII sono cresciuti complessivamente del 12,5% - ha commentato infine il presidente di Trieste marine terminal, Fabrizio Zerbini - e questo ulteriore intervento non può che vederci soddisfatti per il supporto concreto ai nostri investimenti anche per lo sviluppo del traffico ferroviario".

## D'Agostino: abbiamo notato un forte interesse da parte degli Stati Uniti per il porto di Trieste

(FERPRESS) – Trieste, 29 LUG – “Un interesse molto forte da parte statunitense sui flussi di traffico del Porto di Trieste, già vicini al milione di tonnellate, e sulla capacità del nostro scalo di diventare catalizzatore di investimenti collegati alla logistica e ad attività di trasformazione industriale”: lo ha registrato – secondo quanto si apprende da una nota – il commissario straordinario dell’Autorità Portuale di Trieste Zeno D’Agostino al termine della giornata dell’Innovation Forum, organizzata dalla Regione Friuli Venezia Giulia con la collaborazione di area Science Park.

La discussione plenaria finale dell’evento triestino è stata riservata proprio alle prospettive dello scalo, che è stato considerato da tutti i relatori, un “driver”, un fattore chiave, per lo sviluppo dell’interscambio con gli Usa e al tempo stesso dell’innovazione. “Proprio l’innovazione – ha aggiunto D’Agostino – è uno dei punti più importanti, perché la competitività di un porto si collega alla sua capacità di essere un fulcro non solo di traffici ma anche di conoscenze di settore, e in questo noi stiamo investendo”.

L’innovazione, secondo il commissario, corrobora i vantaggi competitivi del porto di Trieste, tra i quali D’Agostino si è soffermato soprattutto sui punti franchi e sul loro valore intangibile, ribadito da Enrico Martino, per l’Agenzia italiana delle Dogane. Relatore ma anche spettatore interessato John Petrino, direttore di Sviluppo e Mercato della Georgia Ports Authority, nell’East Coast, il cui scalo di Savannah ha movimentato nel solo 2015 3,7 milioni di teu e che punta a crescere ancora, grazie anche a cospicui investimenti nel lungo termine. Un partner interessante per lo scalo di Trieste, primo in Italia per movimentazione complessiva grazie al petrolio (che è prima voce dei traffici anche tra Trieste e la portualità statunitense) e vicino a raggiungere il traguardo del primato nazionale di porto ferroviario, con una capacità potenziale di intermodalità su rotaia che può essere quintuplicata.

L’innovazione Ict per il porto – è stato evidenziato – significa non solo sicurezza e tracciabilità, ma anche creazione di reti e di nodi di sviluppo che diventano fruibili per l’intero Sistema Regione. D’Agostino ha ricordato a proposito il massiccio investimento in Italia del colosso Cisco, “parte del quale finisce in Friuli Venezia Giulia per potenziare la tecnologia nel porto”. Come ha evidenziato Carlo Maria Rossotto, coordinatore regionale del World Bank, lo scalo di Trieste si candida a diventare porta per i sistemi di innovazione, grazie anche alle politiche del Friuli Venezia Giulia “che punta a diventare una regione ultraconnessa” con una progettualità sulla banda ultralarga già valutata tra le migliori dalla stessa Banca Mondiale.

Alla discussione plenaria, conclusa da Stephen Taylor di Area Science Park, sono intervenuti anche Paolo Nassimbeni, della Samer & Co Shipping Ltd, che ha illustrato le caratteristiche della rotta turca, tipica beneficiaria del regime franco del porto di Trieste, e Cristina Sbaizero, ad del Wtc World Trade Center di Trieste, che ha caldeggiato le opportunità offerte da un rilancio del Wtc sotto il profilo dello scambio di esperienze e di politiche di rete finalizzate alla crescita del business.

## Porto di Venezia, previsti 40 milioni di investimenti



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

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

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

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

## Porti: Brugnaro, cinesi pronti a fondi per offshore Venezia

E' interesse di tutto alto Adriatico, progetto da fare assieme

(ANSA) - VENEZIA, 29 LUG - "Noi dobbiamo fare l'offshore, perché possiamo intercettare dei grandi flussi di economia globale: le grandi navi transoceaniche. I cinesi ci hanno detto che soltanto qui fuori a Venezia possono fare un'operazione del genere e che sarebbero disposti a co-finanziarla". Lo ha detto, a margine di un incontro, il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro.

"Tutto questo - ha aggiunto - lo facciamo non nell'interesse di Venezia, ma di tutto l'alto Adriatico. Possiamo riuscire a intercettare tre-quattro milioni di Teu che attualmente vanno a Rotterdam e ai porti tedeschi: questa è la competizione, non fra di noi. E dobbiamo fare questo progetto insieme: insieme a Trieste, a Capodistria, ovviamente a Chioggia, a Ravenna, a Monfalcone". (ANSA)

## Il Nautilus

---

### Brugnarò: “Cinesi pronti a fondi per offshore Venezia”



VENEZIA, – “Noi dobbiamo fare l’offshore, perché possiamo intercettare dei grandi flussi di economia globale: le grandi navi transoceaniche. I cinesi ci hanno detto che soltanto qui fuori a Venezia possono fare un’operazione del genere e che sarebbero disposti a co-finanziarla”. Lo ha detto, a margine di un incontro, il sindaco di Venezia, Luigi Brugnarò.

“Tutto questo – ha aggiunto – lo facciamo non nell’interesse di Venezia, ma di tutto l’alto Adriatico. Possiamo riuscire a intercettare tre-quattro milioni di Teu che attualmente vanno a Rotterdam e ai porti tedeschi: questa è la competizione, non fra di noi. E dobbiamo fare questo progetto insieme: insieme a Trieste, a Capodistria, ovviamente a Chioggia, a Ravenna, a Monfalcone”.

## Venezia Terminal Passeggeri S.p.A ha nominato il nuovo CdA. Sandro Trevisanato Presidente

(FERPRESS) – Venezia, 29 LUG – L'Assemblea dei Soci di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., società che dal 1997 promuove e gestisce il traffico passeggeri nel Porto Crociere di Venezia ha nominato oggi, venerdì 29 luglio 2016, il nuovo Consiglio di Amministrazione, designando Presidente l'Avv.Sandro Trevisanato e Consiglieri: Howard S. Frank, Mehmet Kutman, Filippo Olivetti e Monica Scarpa.

**Lo annuncia l'Autorità Portuale in una nota.**

Il Consiglio di Amministrazione rimarrà in carica fino alla approvazione del bilancio al 31 maggio 2017.

## Il Nautilus

---

### Venezia Terminal Passeggeri: Sandro Trevisanato nominato presidente



VENEZIA – L'Assemblea dei Soci di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., società che dal 1997 promuove e gestisce il traffico passeggeri nel Porto Crociere di Venezia ha nominato oggi, venerdì 29 luglio 2016, il nuovo Consiglio di Amministrazione, designando Presidente l'Avv. Sandro Trevisanato e Consiglieri: Howard S. Frank, Mehmet Kutman, Filippo Olivetti e Monica Scarpa.

Il Consiglio di Amministrazione rimarrà in carica fino alla approvazione del bilancio al 31 maggio 2017.

## Porti: Venezia: nuovo Cda Vtp, Trevisanato presidente

In carica fino approvazione bilancio a 31 maggio 2017

(ANSA) - VENEZIA, 29 LUG - L'Assemblea dei Soci di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., società che dal 1997 promuove e gestisce il traffico passeggeri nel Porto Crociere di Venezia ha nominato oggi il nuovo Consiglio di Amministrazione, designando Presidente Sandro Trevisanato e i Consiglieri Howard S. Frank, Mehmet Kutman, Filippo Olivetti e Monica Scarpa. Il Consiglio di Amministrazione rimarrà in carica fino alla approvazione del bilancio al 31 maggio 2017. (ANSA).

## **NOMINATO IL NUOVO CDA DI VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI SpA:IL PRESIDENTE E' L'AVV.SANDRO TREVISANATO**

Venezia 29 luglio 2016 - L'Assemblea dei Soci di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., società che dal 1997 promuove e gestisce il traffico passeggeri nel Porto Crociere di Venezia ha nominato oggi, venerdì 29 luglio 2016, il nuovo Consiglio di Amministrazione, designando Presidente l'Avv.Sandro Trevisanato e Consiglieri: Howard S. Frank, Mehmet Kutman, Filippo Olivetti e Monica Scarpa.

Il Consiglio di Amministrazione rimarrà in carica fino alla approvazione del bilancio al 31 maggio 2017.



## Revisori assenti, Genova perde un altro mese

Genova - Salta anche il comitato portuale previsto per il 3 agosto. I tre revisori non potranno partecipare alla riunione e così a Genova il tema delle concessioni viene rimandato al 5 settembre. **Senza la presenza dei revisori non si può convocare l'assemblea e gli operatori sono sul piede di guerra**

**Genova - Salta anche il comitato portuale previsto per il 3 agosto.** I tre revisori non potranno partecipare alla riunione e così a Genova il tema delle concessioni viene rimandato al 5 settembre.

**Senza la presenza dei revisori non si può convocare l'assemblea e gli operatori sono sul piede di guerra:** «È assolutamente incomprensibile e irresponsabile - denuncia Ettore Torzetti, segretario della Fit Cisl Liguria - Così si mettono a rischio seriamente investimenti e occupazione».

**Il commissario straordinario dell'Autorità portuale,** l'ammiraglio Giovanni Pettorino, spiega che «il Comitato era stato convocato per l'ultima settimana di luglio, ma visti gli importanti adempimenti all'ordine del giorno, è stato necessario reperire una documentazione più completa e dettagliata possibile da sottoporre all'assemblea. Questo ha richiesto più tempo, e quindi si è deciso di spostare il Comitato alla prima settimana di agosto. Atteso però - conclude Pettorino - che non tutti i partecipanti sarebbero potuti essere presenti in quei giorni, si è preferito rinviare il tutto alla prima settimana di settembre, senza che questo implichi conseguenze in relazione agli argomenti sul tavolo».

**I revisori avrebbero dovuto scadere alla metà di agosto,** ma il loro mandato è stato prorogato, probabilmente fino alla scadenza del commissario straordinario. Nelle Autorità portuali italiane, l'unica figura a cui recentemente non è stata concessa la proroga del mandato è stato l'ex segretario generale del porto di Genova, Giambattista D'Aste, per opposizione degli stessi revisori dei conti.

# Il Secolo XIX

---

## **A Genova**

### **I revisori non ci sono, salta il comitato portuale delle concessioni ai terminalisti**

\*\*\* GENOVA. Salta anche il comitato portuale previsto per il 3 agosto. I tre revisori non potranno partecipare alla riunione e così a Genova il tema delle concessioni viene rimandato al 5 settembre. Senza la presenza dei revisori non si può convocare l'assemblea e gli operatori sono sul piede di guerra: «È assolutamente incomprensibile e irresponsabile - denuncia Ettore Torzetti, segretario della Fit Cisl Liguria - Così si mettono a rischio seriamente investimenti e occupazione».

L'evento di novembre

## Shipping, la riforma al centro del Forum

GENOVA. Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma appena approvata dal Consiglio dei ministri la terza edizione del Forum "Intermodal and Shipping Transport", in agenda il 21 novembre prossimo a Genova. La partecipazione all'evento, organizzato da The MediTelegraph e Il Secolo XIX, è gratuita previa registrazione obbligatoria. Il Forum si svilupperà in due sessioni: la prima, alla quale saranno invitati i protagonisti del nuovo corso della portualità (presidenti delle Authority e rappresentanti del governo), sarà riservata al funzionamento dei porti e alle novità in materia normativa e finanziaria. La seconda vedrà invece protagonisti gli operatori privati e avrà come focus il ruolo degli scali italiani nel panorama mondiale, con particolare attenzione a regolamenti internazionali e cybersecurity. Alle precedenti edizioni del Forum hanno partecipato più di 700 addetti ai lavori. Nei prossimi giorni sarà disponibile l'agenda definitiva. Per informazioni è possibile rivolgersi a [press@themeditelegraph.com](mailto:press@themeditelegraph.com).

LA SENTENZA

## Porto, il Tar fra i comitati e Doria

PUÒ anche continuare a restare in silenzio, il sindaco Marco Doria, perché questo rientra nelle sue prerogative (non quelle personali, ma quelle legate al suo ruolo istituzionale).

Ma «è difficile che una pubblica amministrazione responsabile resti del tutto indifferente e inerte» di fronte a dati di notevole «rilevanza e profondità». Il Tar della Liguria respinge il ricorso presentato dal comitato "Porto Aperto".

AL sindaco Doria, infatti, il comitato nei mesi scorsi aveva presentato un documento dettagliato sui pericoli derivanti dall'attività di riparazione navale del porto per l'ambiente e per i cittadini. Nel merito, di fronte alla mancata replica del sindaco al documento redatto con la consulenza di tecnici e medici, il comitato aveva presentato una diffida, rivolgendosi appunto al Tar affinché fosse questo a imporre a Doria una risposta.

I magistrati del Tribunale amministrativo della Liguria (presidente, Giuseppe Daniele) hanno respinto con una sentenza depositata il 26 luglio il ricorso del comitato Porto Aperto, dettagliandone i motivi, ma hanno anche evidenziato la complessità e la delicatezza di una materia su cui nessuno può permettersi di derogare. Il tema è noto e riguarda il rapporto fra ambiente e lavoro, spesso ridotto a una dicotomia dagli effetti devastanti. Soltanto poche settimane fa, i vertici delle principali aziende del settore industriale del porto hanno ribadito che in mancanza di certezze sull'utilizzo degli spazi all'interno dello scalo si vedranno costrette a spostare attività e investimenti a Marsiglia, dove già oggi le aziende genovesi operano con il sostegno delle istituzioni locali. Si può far convivere le esigenze dell'impresa, vitali per l'economia cittadina, con la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini? Sì deve, ma spesso diventa difficile far convivere le due istanze.

Nel mese scorso, al termine di un lavoro particolarmente dettagliato, il comitato Porto Aperto, che riunisce associazioni e cittadini, ha presentato un documento che denuncia livelli fuori norma di polveri ed emissioni dall'area portuale fino al quartiere di Carignano. Le cause dell'inquinamento possono anche essere riconducibili ad altri fattori, ma il punto attorno a cui ruota questa vicenda resta la chiamata in campo del sindaco Doria, peraltro da sempre particolarmente sensibile ai temi ambientali. Il Tar spiega infatti che la richiesta di «annullamento del silenzio su diffida a porre in essere all'accertamento dell'impatto sulla salute dei cittadini dell'attuale ubicazione dell'area delle riparazioni navali del porto di Genova» è respinta. Il ricorso, infatti, «appare privo dei necessari

## - segue

---

presupporti normativi», perché rispondere rientra «nella piena discrezionalità del Comune ». Ma non vien certo lasciata «la complessità della documentazione prodotta e l'approfondimento dello studio circa la situazione di grave pericolo per la salute e l'ambiente derivante dall'ubicazione dell'attività di riparazioni navali ». Non solo, il collegio compie ulteriori considerazioni, proprio per «la rilevanza degli interessi coinvolti e la complessità dei dati raccolti e prodotti all'amministrazione» sottolineando che «dinanzi a dati di tale rilevanza e profondità, seppur forniti da semplici cittadini o associazioni prive di riconoscimento formale, è ben difficile ipotizzare che una pubblica amministrazione responsabile».

E qui si torna al tema iniziale, cioè alla difficile, a volte impossibile convivenza fra l'attività industriale (e quella delle riparazioni tra diretti e indotto dà lavoro a circa tremila persone) e le esigenze dei cittadini in materia ambientale e di vivibilità. Il rispetto dei vincoli di legge in questa materia, quindi, sembra davvero essere il fulcro di tutto il tema. Che a **Genova** ancora attende una risposta.

*MASSIMO MINELLA*

## Riparazioni navali, irrompe il Tar “Doria non parla? Il nodo va sciolto”

**A**l sindaco Doria, infatti, il comitato nei mesi scorsi aveva presentato un documento dettagliato sui pericoli derivanti dall'attività di riparazione navale del porto per l'ambiente e per i cittadini. Nel merito, di fronte alla mancata replica del sindaco al documento redatto con la consulenza di tecnici e medici, il comitato aveva presentato una diffida, rivolgendosi appunto al Tar affinché fosse questo a imporre a Doria una risposta.

I magistrati del Tribunale amministrativo della Liguria (presidente, Giuseppe Daniele) hanno respinto con una sentenza depositata il 26 luglio il ricorso del comitato Porto Aperto, dettagliandone i motivi, ma hanno anche evidenziato la complessità e la delicatezza di una materia su cui nessuno può permettersi di derogare. Il tema è noto e riguarda il rapporto fra ambiente e lavoro, spesso ridotto a una dicotomia dagli effetti devastanti. Soltanto poche

settimane fa, i vertici delle principali aziende del settore industriale del porto hanno ribadito che in mancanza di certezze sull'utilizzo degli spazi all'interno dello scalo si vedranno costrette a spostare attività e investimenti a Marsiglia, dove già oggi le aziende genovesi operano con il sostegno delle istituzioni locali. Si può far convivere le esigenze dell'impresa, vita

li per l'economia cittadina, con la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini? Si deve, ma spesso diventa difficile far convivere le due istanze.

Nei mesi scorsi, al termine di un lavoro particolarmente dettagliato, il comitato Porto Aperto, che riunisce associazioni e cittadini, ha presentato un documento che denuncia livelli fuori norma di polve-

ri ed emissioni dall'area portuale fino al quartiere di Carignano. Le cause dell'inquinamento possono anche essere riconducibili ad altri fattori, ma il punto attorno a cui ruota questa vicenda resta la chiamata in campo del sindaco Doria, peraltro da sempre particolarmente sensibile ai temi ambientali. Il Tar spiega infatti che la richiesta di «annullamento del silenzio

su diffida a porre in essere all'accertamento dell'impatto sulla salute dei cittadini dell'attuale ubicazione dell'area delle riparazioni navali del porto di Genova» è respinta. Il ricorso, infatti, «appare privo dei necessari presupposti normativi», perché rispondere rientra «nella piena discrezionalità del Comune». Ma non vien certo tacuta «la complessità della docu-

mentazione prodotta e l'approfondimento dello studio circa la situazione di grave pericolo per la salute e l'ambiente derivante dall'ubicazione dell'attività di riparazioni navali». Non solo. Il collegio compie ulteriori considerazioni, proprio per «la rilevanza degli interessi coinvolti e la complessità dei dati raccolti e prodotti all'amministrazione» sottolineando che «dinanzi a dati di tale rilevanza e profondità, seppur forniti da semplici cittadini o associazioni private di riconoscimento formale, è ben difficile ipotizzare che una pubblica amministrazione responsabile».

E qui si torna al tema iniziale, cioè alla difficile, a volte impossibile convivenza fra l'attività industriale (e quella delle riparazioni tra diretti e indotto dà lavoro a circa tremila persone) e le esigenze dei cittadini in materia ambientale e di vivibilità. Il rispetto dei vincoli di legge in questa materia, quindi, sembra davvero essere il fulcro di tutto il tema. Che a Genova ancora attende una risposta.

## Concessioni e bacini, il comitato a inizio settembre

**R**INNOVO delle concessioni e bando di gara sui bacini di carenaggio. Il commissario dell'autorità portuale di Genova, Giovanni Pettorino, dà a tutti appuntamento dopo le ferie di agosto per l'appuntamento del comitato portuale. Sarà nella prima settimana di settembre e, molto probabilmente, sarà anche il suo ultimo comitato, visto che entro settembre il governo intende chiudere la partita delle presidenze delle nuove autorità di sistema. Inizialmente, concessioni e bando per i bacini erano attesi al comitato di fine luglio, ma poi è arrivato lo spostamento. «Mi ero

impegnato portare in comitato il tema delle concessioni per la fine di luglio - conferma Pettorino - Poim per poter disporre di una documentazione più dettagliata da parte degli uffici dell'authority, ho rinviato alla prima settimana di agosto. Ma a questo punto è sorto un problema di presenze e così abbiamo fissato il comitato nella prima settimana di settembre. All'ordine del giorno avremo, oltre alle richieste dei terminalisti sulla proroga delle concessioni portuali, anche il bando di gara per i bacini di carenaggio».

(mas.m.)

## Tarros aumenta il servizio Gps con cinque navi

**T**ARROS aumenta da 4 a 5 le navi impiegate nel servizio Gps inserendo la "Corelli", entrata in rotazione dal porto di Mersin. In questo modo la frequenza del servizio ha un miglioramento diventando settimanale. Ulteriore novità è lo scalo regolare ad Aliaga (area di Izmir) e la sospensione di quello a Yilport, che continuerà comunque ad essere scalato con il servizio settimanale Ite. La rotazione, che collega East e West Mediterraneo, diventa Genova, La Spezia, Salerno, Piroo, Istanbul Ambarli, Aliaga, Mersin, Beirut, Almandria, Salerno, La Spezia, Genova, Casablanca, Setubal, Genova.

# Piano: "Genova nel futuro"

- > Intervista all'architetto dopo il via libera di Tursi al concorso di idee per il Blue Print
- > "Sono felice che i giovani diano corpo al mio disegno. E sarà una decementificazione"

MASSIMO MINELLA

**C**ITA Fulvio Cerofolini, il sindaco tranviere, e il suo motto "Chi non se stragia niente".

Rivendica la forza di un progetto che toglie cemento e ridà acqua dove oggi è terra. E si compiacce dell'idea che potranno emergere giovani talenti di fronte a una competizione internazionale.

Renzo Piano parla al telefono da New York. In mattinata, a Genova, è stato presentato ufficialmente il primo atto operativo del Blueprint, un contest in cui si confronteranno architetti e progettisti per dare corpo al disegno blu e imporre così una spinta al rilancio di una Genova ancora spenta, terra di grandi potenzialità inespresse o preda di cantori della crescita infelice.

Anche negli Stati Uniti è mattina, anche se il debutto genovese si è già consumato. Piano ha un'agenda fitta di impegni e incontri, i suoi collaboratori lo incalzano, ma quando l'argomento è il destino di Genova si ferma a riflettere con la consueta passione. «Davvero una bella notizia, quella del concorso», esordisce l'architetto, soddisfatto che dopo gli annunci ora si stia davvero cominciando a fare sul serio.

SEGUE A PAGINA III

**L'intervista** Da New York soddisfazione per il passo avanti: "Nessuna cementificazione anzi, aggiungeremo acqua sul territorio"

## La gioia dell'architetto "Felice che i giovani diano vita alle mie idee"

<SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO MINELLA

**A**VEVA dubbi, architetto Piano che Genova anche questa volta potesse venire meno ai suoi annunci?

«Sinceramente no, ma, come dice lei, tante volte abbiamo sentito annunci e poi non è accaduto niente. Stavolta l'hanno fatto davvero».

E ora non si torna più indietro?

«Questo è il primo passo, andiamo avanti per gradi. Ma sono felice che potranno confrontarsi talenti che metteranno in campo le loro idee».

Per la città è una buona cosa, si davvero una buona cosa».

Rispetto al disegno complessivo del Blueprint, che dalla Gadda va fino a Punta Vagno, adesso ci si confronta su una porzione più piccola. Che cos'è, una sorta di compromesso?

«È vero che il progetto è più grande, ma da qualche parte bisogna pur cominciare. E si parte dalla parte che più da vicino riguarda la città, una porzione preziosa che si spinge fino al Niro, un grande nodo che andrà sciolto. Ma partiamo da qui e avanziamo».

Analogie con l'operazione

del Porto Antico?

«Il tema è lo stesso, l'urbanizzazione della città».

Lo abbiamo fatto dal Porto Antico fino a Porta Siberia, adesso lo facciamo da levante, arrivando di fatto ad allungare corso Italia fino al Niro».

Architetto, ma si sente davvero ottimista? Non teme che alla fine possano prevalere interessi confliggenti e polemiche? I corvi stanno già facendo veicolare le loro tesi...

«Stiamo ai fatti, rispondiamo con questi. L'area ogget-

## - segue

to del concorso è una zona ex floricola che diventa urbana. Le attività fieristiche, infatti, non spariscono ma si concentrano sulle darsene.

Restano dei capannoni vuoti che devono fare spazio alla città».

I capannoni verranno abbattuti per fare spazio a nuove costruzioni.

«Sia chiara una cosa, questa è una operazione di deconcretizzazione, non di cementificazione. I nuovi volumi saranno meno della metà di quelli esistenti.

Noi portiamo acqua dove oggi c'è terra. Come per il Porto Antico noi aggrediamo la città dal mare. Ora lo facciamo da levante, dalla Poce, con un'area che è lunga quasi un chilometro.

Iniziamo per continuare fino al Porto Antico, con una passeggiata che legherà le due aree».

Architetto, ma che cosa le piace di più, di tutta questa operazione?

«Che saranno altri progettisti, scelti per concorso, a disegnare il futuro di questi spazi. Mi fa piacere che anche il governo abbia condiviso questo progetto o abbia messo a disposizione 15 milioni di euro.

Ma, mi creda, l'idea che potranno emergere nuovi talenti è ciò che mi soddisfa di più.

D'altra parte è esattamente quello che stiamo facendo con la nostra Fondazione. Io faccio un passo indietro, mi ritiro».

In che senso, scusi?

«No, non mi fraintenda. Voglio dire che è giusto che siano i giovani a confrontarsi a livello internazionale. Io ho fatto la mia parte su questo progetto, ora vediamo che succede. Non lo faccio per indifferenza o per distacco, ci mancherebbe, ma perché ritengo che il percorso individuato sia quello giusto».

È sempre convinto che il suo *Blueprint* sia ancora un rammento, come lo aveva chiamato nella sua prima presentazione?

«È un progetto molto genovese, di recupero, che fa riemergere quanto c'era prima, soprattutto l'acqua».

Quando ci penso mi viene in mente il sindaco Cerofolini, lo portai a Parigi quando stavamo pensando all'Expo. Prima di entrare nell'organismo internazionale chiamato a valutare il progetto mi disse "Architetto, il nostro motto è: "Chi nun se stragin ninte".

Ecco, questo progetto risponde esattamente a questa parola. Lo abbiamo chiamato rammento, e può andare bene per dare il senso di un intervento sull'esistente, come illustravo prima parlando dall'acqua che viene aggiunta sul territorio e sul fatto che non si tratta as-

solutamente di una nuova cementificazione. Ma a me le parole di Cerofolini piacciono di più. Si decisamente di più».

www.rassegna-stampa.it

«Come diceva il sindaco Cerofolini 'chi nun se stragina ninte', ovvero qui non si spreca nulla»



### I PUNTI

#### I NUOVI VOLUMI

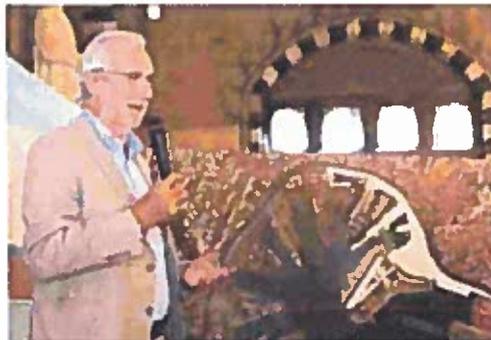
«Saranno meno della metà di quelli esistenti. Noi portiamo acqua dove oggi c'è terra. Come per il Porto Antico noi aggrediamo la città dal mare»

#### I GIOVANI ARCHITETTI

«È giusto che siano i giovani a confrontarsi a livello internazionale. Io ho fatto la mia parte su questo progetto, ora vediamo che succede»

#### IL "RAMMENTO"

«Lo abbiamo chiamato rammento, e può andare bene per dare il senso di un intervento sull'esistente. Ma mi piacciono di più le parole di Cerofolini»



## ■ IL COLLOQUIO

Piano: «Così l'acqua vince sulla terra, ora spazio ai nuovi talenti»

**GENOVA.** «L'acqua vince sulla terra, realizzando un lavoro di "rammendo" del territorio a cui tengo molto». Renzo Piano spiega le trasformazioni, con l'invito a partecipare al concorso di idee. **PLEBE >> 15**

DA NEW YORK IL COMMENTO AL BANDO DEL COMUNE

# Piano: «L'acqua vince sulla terra e adesso tocca ai nuovi talenti»

«Spero che arrivino idee anche dai giovani architetti»

## L'INTERVISTA

ANDREA PLEBE

«SONO molto felice che si parta con il primo concorso internazionale di idee sul Blueprint, è il primo passo concreto verso la realizzazione del disegno, raggiunto grazie alla collaborazione di tutti gli enti coinvolti. Parliamo della città di Genova, ma oltre al Comune c'è un lavoro d'intesa con Regione e **Regionale**. È un primo passo importante».

L'architetto Renzo Piano è a New York, risponde al telefono mentre sta per raggiungere il cantiere di uno dei suoi progetti. È volato negli Stati Uniti dalla Spagna, da Santander, dove è in costruzione il centro culturale Botin.

**Architetto, il Blueprint comincia dunque a diventare realtà...**

«Si parte con la trasformazione dell'area fieristica, consapevoli del fatto che con il trascorrere del tempo cambiano anche i bisogni della

città. Qui, in buona sostanza, l'acqua vince sulla terra, realizzando un lavoro di "rammendo" del territorio a cui tengo molto. Alla fine, l'acqua tornerà a lambire le mura di corso Aurelio Saffi».

**Accanto alle demolizioni sono previste anche nuove costruzioni...**

«Sì, ma si tratta principalmente di un'opera di decentificazione, di trasformazione di una porzione di territorio, analogamente a quanto è stato fatto con il porto antico. Sicuramente non è un'operazione immobiliare, è l'opposto».

**Che cosa vedremo in futuro in quell'area fieristica?**

«Un mix di funzioni, commercio, terziario, residenze, attività culturali e sportive, visto che il Palasport manterrà di principio la sua destinazione. Diminuiranno soprattutto i volumi, attraverso la demolizione dei padiglioni in disuso, che arrivano a 8-10 metri. Oggi la volumetria è quasi tre volte quella che sarà una volta realizzato il progetto di trasformazione».

**Lei prevede anche l'abbattimento dell'ultimo tratto della Sopraelevata.**

«È una previsione che fa parte dell'impostazione generale di ricostruire un rapporto fra la città e l'acqua, fra in modo che Genova si apra ad un nuovo rapporto con il mare. Si scenderà verso la città prima rispetto all'attuale svincolo, circa 500 metri, e in quel punto la Sopraelevata diventerà un viale che condurrà verso il mare, verso l'acqua».

**Sul fronte della realizzazione, adesso la matita passa nelle mani di chi parteciperà al concorso...**

«Il quadro generale è quello che abbiamo delineato, togliere cemento, restituire spazi al mare, realizzare un rammendo urbano, far vivere la "fabbrica del porto" con Genova che ritorna "città di mare", ma il Blueprint è stato concepito proprio con lo scopo di bandire dei concorsi di progettazione, di aprirsi a talenti che mi auguro siano anche giovani, di ricevere nuove idee. E ovviamente, come si

dice in questi casi, il mio augurio è che vinca il migliore».

**Il costo per realizzare le demolizioni, gli scavi e anche il "taglio" della Sopraelevata è stato stimato in 50 milioni di euro, e al momen-**

**to la copertura, grazie a uno stanziamento della Presidenza del Consiglio dei ministri si ferma a 15 milioni. Lei dice sempre che per le buone idee i soldi alla fine si trovano...**

«Alcuni interventi di demolizione non sono così cari. D'altro canto strutture come l'ex Nira non era recuperabile, è una tipologia inadatta e abbiamo visto che le aste per il suo acquisto sono andate deserte. L'importante è procedere attraverso un utilizzo accorto del territorio, come è stato fatto per il porto antico. Genova ha bisogno di lavorare sulle infrastrutture e sulla razionalizzazione di quanto possiede».

**Procedere "a pezzi" nella realizzazione del Blueprint può riservare qualche rischio?**

«Si parte, con un pezzo importante, e questo va sicuramente bene. Poi si procederà con il resto, con l'area delle Riparazioni navali, che io considero di grandissima importanza per Genova, una presenza di grande qualità e competenza, riconosciuta in tutto l'ambito mediterraneo. Per il riassetto di quell'area si tratta di trovare i giusti equilibri, è una discussione complessa che affronteremo con l'assetto definitivo [redacted] e il suo nuovo presidente».

**A proposito di rammen- do, Il Secolo XIX ha aperto un dibattito sul futuro di piazza Caricamento, che ancora non ha trovato una precisa identità...**

«Mi sembra un'ottima idea, ben venga il dibattito e il confronto. La città è come un organismo umano, con il tempo si cambia. Sono convinto che sia venuto il tempo di una riflessione: dopo le trasforma-

zioni che hanno interessato quella porzione di città, è sicuramente necessaria».

*più che il secolo XIX»*

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

#### LA SODDISFAZIONE

*Sono molto felice che si parta: è il primo passo concreto verso la realizzazione del disegno*

#### LA RIFLESSIONE

*Un confronto su Caricamento? Ben venga il dibattito*

**RENZO PIANO**  
architetto



## Porti: a Spezia confermate 50 ore sciopero autotrasporto

31 luglio, 13:24

(ANSA) - GENOVA, 31 LUG - Cinquanta ore di sciopero dell' autotrasporto per bloccare il Porto della Spezia dopo la mancata firma del protocollo d'intesa per risolvere le problematiche causate dal nuovo sistema di pesatura dei container. Le associazioni dell'autotrasporto provinciali di Cna e Confartigianato hanno confermato il fermo a partire dalle ore 22 del prossimo 7 agosto e fino alla mezzanotte del 9 agosto, ribadendo che "malgrado la volontà di voler revocare il fermo, consci che questo creerebbe disagi alla comunità oltre che agli attori direttamente coinvolti, non possiamo farlo". Nonostante l'impegno preso dall'Autorità Portuale, dicono Cna Fita e Confartigianato, con l'avvio di un percorso che ha messo allo stesso tavolo le parti interessate è mancata la firma del protocollo necessario a prevenire i problemi e per progettare possibili soluzioni. Al centro i disagi per i camionisti ai varchi di ingresso, procedure complesse e tempi d'attesa estenuanti, dopo l'avvio del nuovo sistema di pesatura dei container a partire dal 1 luglio. "Auspichiamo ancora che il protocollo verrà siglato a brevissimo".

## IL TWEET SUL PORTO

### Lucarelli attacca: «Il 3 agosto vedremo se qui c'è la mafia»

**S** Amata e difesa con orgoglio per l'Europa e per scoprire che la mafia esiste anche nella mia città? Il 3 agosto la risposta...". È il tweet di Cristiano Lucarelli da presidente della Ld, una provocazione accompagnata da una foto in maglia amaranto. Dopo la manifestazione sotto



#### ■ LIVORNO

«Amata e difesa con orgoglio per l'Europa, poi scoprire che la mafia esiste anche nella mia città? Il 3 agosto la risposta...". È il tweet di Cristiano Lucarelli da presidente della Ld, una provocazione accompagnata da una foto in maglia amaranto. Dopo la manifestazione sotto [redacted] e in Comune, ecco questo tweet. Ci sono infatti 40 dipendenti a rischio, visto che la banchina dell'ex bomber non può accogliere navi oltre i 150 metri.

«Il 3 agosto dovrebbe riunirsi il comitato portuale - dice Lucarelli - spero in qualche novità, ma ormai dal 2009 lavoriamo in grave inferiorità strutturale rispetto alla concorrenza. Così non riusciamo a stare sul mercato, anche la "Tirrenia" ha risolto il contratto con noi.

[redacted] ha salvato tante società, non chiediamo solo un tavolo per discutere. Ma purtroppo il monopolio esige anche i pochi traffici che svolgiamo noi...»

## Stazione marittima di Livorno, il piano

**Dal dibattito in porto le ultime indicazioni su come dovrà cambiare l'importante comparto**



— clicca per ingrandire —

LIVORNO - E' una delle gare più attese nell'ambito dei porti italiani delle crociere: e come ha riferito di recente anche il segretario generale dell'Autorità portuale (e presidente della Porto 2000) Massimo Provinciali, i termini per le domande di partecipazione si chiuderanno definitivamente con settembre. In palio la gestione dell'intero comparto delle crociere e dei traghetti del porto di Livorno, con l'impegno di realizzare un pezzo di porto "dedicato" tutto nuovo. L'interesse c'è e come abbiamo scritto anche di recente, i gruppi interessati con le prime manifestazioni sono quattro. La gara è slittata nei termini due volte perché sono stati presentati numerosi quesiti su come il "comparto" dovrà svilupparsi. E' significativo che nel dibattito aperto dalla Regione Toscana sulla gara - in base alla nuova legge regionale che vuole in confronto aperto con il pubblico - la partecipazione sia stata notevole e i suggerimenti interessanti, insieme alla constatazione che il traffico dei passeggeri - sia per i traghetti, sia per le crociere - è un elemento economico importante per lo scalo, tale da richiedere non solo investimenti sostanziali per mettere a nuovo l'intero "comparto", ma anche da coinvolgere la città in un connubio che sia insieme di partecipazione alle scelte urbanistiche, di rapporto economico e di afflato culturale. Nella relazione finale relativa al dibattito, la responsabile dello stesso Sophie Guillain ha pubblicato l'intervento del segretario generale dell'Autorità portuale Massimo Provinciali. Nel presentare il rendering dell'area crociere e traghetti (che riportiamo in prima pagina) l'avvocato Provinciali ha ricordato come sia indispensabile che i servizi ai passeggeri siano più possibile vicini e connessi alla città sia per motivi commerciali (l'utilizzo da parte di passeggeri e di membri d'equipaggio delle navi dei negozi, dei ristoranti e delle strutture urbane) sia perché la stessa città possa diventare un elemento di attrazione culturale, con al centro il motivo di richiamo della Fortezza Vecchia ma non solo. L'impegno dell'Autorità portuale e della Camera di Commercio, azionisti della società Porto 2000 delle crociere e dei traghetti, è oggi quello di privatizzarne la gestione, in modo da favorire investimenti e sviluppo dei servizi stessi. Interessante, nel progetto che è stato presentato al termine dei vari dibattiti, che hanno visto anche una fattiva partecipazione di esponenti del Comune, della Regione e delle specializzazioni tecniche, il riuso di parte dell'ex silos granario come parcheggio multipiano e area panoramica, la grande estensione degli spazi verdi tra lo stesso silos, le nuove stazioni completamente diverse dalle attuali e la Fortezza Vecchia di nuovo circondata dall'acqua come alla sua origine, oltre alla profilatura delle banchine per allineare le calate interne alla Orlando. Per i passeggeri si ipotizzano camminamenti sopraelevati a similitudine di quanto avviene negli aeroporti (finger) per dividere il traffico delle persone da quello dei mezzi. Il tutto considerando - è l'elemento finale - la pianificazione dell'area come un tutt'uno con quella urbanistica del Comune, un richiamo costante dell'Autorità portuale sul quale sembra che gli assessori comunali abbiano trovato nuove sintonie con palazzo Rosciano.

IL PORTO È TORNATO SULLE MAPPE. DICE GALLANTI, E HA IMPARATO A VALORIZZARE IL SUO BENE PIÙ PREZIOSO: LO SPAZIO

## L'incrocio di interessi sul Tirreno settentrionale

Grimaldi, Onorato, Aponte, Schenone, americani e veneziani: tutti in corsa per Livorno

Il valore aggiunto su cui punta il porto di Livorno (assieme a quello di Piombino, con cui sarà accorpato in un'unica Autorità di sistema) all'interno dell'arco dell'Alto Tirreno, è l'abbondanza di aree logistiche retrostanti. A differenza dei concorrenti liguri, lo scalo non è schiacciato fra mari e monti, ma può contare su strutture intermodali non troppo distanti come ad esempio l'interporto Vespucci di Guastallo. Lo scorso marzo è stata inaugurata all'interno dell'interporto un'area doganale di custodia temporanea (6000 metri quadri) di cui un migliaio coperti, e due corridoi veloci controllati che collegano il nuovo spazio direttamente alla Darsena Toscana e al terminal Lorenzini. Da qualche tempo il porto batte su questo tasto con progetti che devono colmare le lacune infrastrutturali. Quest'anno si è parlato molto del corridoio ferroviario. Per Livorno è stata l'occasione per rilanciare il legame fra banchine e retroporto. Un altro investimento previsto riguarda lo scavalco ferroviario, ossia un tratto di binari lungo un chilometro e mezzo che permetterà un accesso diretto e più funzionale al porto passando sopra la strada Tirrenica. Ma l'opera più attesa, quella da cui ci si attende un salto di qualità decisivo per lo scalo, anche in chiave di importanza internazionale, è la Darsena Europa: un'area strappata al mare dove si impianteranno diverse attività portuali. La più importante sarà il nuovo terminal container che, a differenza della Darsena Toscana, potrà accogliere le navi di maggiori dimensioni oggi in cir-

colazione. La gara per l'assegnazione è in corso e il bando scade il prossimo 30 settembre. Sulla Darsena Europa troverà posto anche un terminal per i traghetti, che risolverà l'attuale competizione fra gli operatori del settore per strappare ai vicini gli spazi disponibili. Con un nuovo grande terminal Livorno conta di diventare un hub sul corridoio europeo scandinavo-mediterraneo, potendo contare su

un network composto anche dal porto di Piombino, dagli interporti di Guastallo e Prato e dagli aeroporti di Pisa e Firenze, e che magari comprenda anche collaborazioni con La Spezia e Carrara.

Il 2016 è stato l'anno in cui, come affermerebbe il commissario

Livorno è tornato sulle mappe

anche dei media nazionali. Lo scalo ha goduto di una notevole sovrapposizione mediatica perché è diventato terreno di scontro di due big dell'armamento nazionale, il presidente di Confindustria e patron del Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi, e il vicepresidente di Fedalinea e patron di Moby-Tirrenia, Vincenzo Onorato. La rivalità fra

Grimaldi e Onorato è di lunga data, ma è significativo che lo scontro si sia concentrato recentemente su Livorno, a testimonianza del valore che queste banche rappresentano per lo sviluppo delle maggiori compagnie marittime del cabotaggio italiano.

Onorato è tradizionalmente presente a Livorno. Grimaldi si sta

insediando in maniera sempre più

massiccia, ha aperto un collegamento nuovo con Olbia e ne sta studiando un altro (come anche lo stesso Onorato) per la Sicilia. Un altro soggetto che sta puntando molto su Livorno è Msc, gruppo guidato da Gianluigi Aponte, campano come Onorato. Msc è entrata in società nel terminal Lorenzini, ma i suoi interessi vanno al di là dei container movimentati in quest'area. La speranza è che Aponte in esta su Livorno anche nel settore crocieristico.

Anche qui infatti i progetti non mancano, a partire dalla privatizzazione di Porto Livorno 2000, società che gestisce il terminal passeggeri. La gara anche in questo caso è in corso e ci sono quattro consorzi in corsa: Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) con Compagnia Impresa Portuale di Livorno (Cilp) e agenti marittimi guidati dalla Modov di Genova, Royal Caribbean con l'agenzia turistica Aloscia Bros di Napoli, la Moby di Vincenzo Onorato in cordata con il Livorno Terminal Marittimo (Ltm), l'agenzia Fremura insieme a Costa Crociere e il gruppo Grimaldi di Napoli.

Un altro settore importante per lo sviluppo dello scalo è rappresentato dall'industria navale. Il futuro dell'area dei bacini non è ancora chiaro, anche perché il Comune non hanno le stesse idee in materia. Sicuramente le riparazioni navali rappresentano un'attività che porta valore a un porto, come dimostra anche lo scalo di Gioia Tauro, dove si sta pensando di costruire una vasca. In vista della nascita dell'Autorità di sistema, un'opportunità sarà offerta dalla nascita di un polo delle demolizioni nel porto di Piombino.



## **Sottosegretario Velo: "Con il nuovo regolamento superate le difficoltà di fruizione dell'area intorno alla Torre della Meloria"**

**"E' stato approvato il decreto di modifica del regolamento di esecuzione e di organizzazione delle "Secche della Meloria, l'Area Marina Protetta di 40 chilometri quadrati situata a circa tre miglia dalla costa livornese".**

**A darne notizia la Sottosegretaria all'Ambiente, Silvia Velo.**

Roma, 29 luglio 2016 - "Le modifiche apportate - ha continuato Velo - aggiornano il regolamento per quanto riguarda la fruizione della zona in linea con le finalità di tutela dell'area marina protetta e la disciplina delle attività di navigazione, ormeggio, pesca professionale e sportiva

In particolare vengono superate le difficoltà riscontrate negli ultimi anni circa la fruizione dell'area attraverso l'individuazione di una nuova sottozona (denominata B3) in cui saranno consentite immersioni subacquee per attività istituzionali promosse dall'Ente, visite guidate subacquee autorizzate e secondo le prescrizioni previste, la navigazione, la pesca ricreativa e la pesca di ricci, secondo i limiti stabiliti dal regolamento per i residenti dei Comuni di Livorno, Pisa e, ora, anche di Collesalvetta

Il Ministero dell'Ambiente - ha continuato il Sottosegretario Velo - è arrivato alla definizione del decreto attraverso un confronto positivo e proficuo con l'Ente Parco "Migliarino San Rossore Massaciuccoli, con il quale sono state valutate le proposte di modifica al regolamento di esecuzione e di organizzazione dell'Area Marina Protetta

Ora che il nuovo regolamento è in vigore - ha concluso Velo - vengono definitivamente disciplinate le attività intorno alla Torre della Meloria, con maggiori garanzie per la tutela e la salvaguardia del mare della costa livornese e pisana".

SPADONI, DIRETTORE TECNICO E COMMERCIALE DELLA PORTO LIVORNO 2000: «SAREMO I PRIMI AD AVERE INFRASTRUTTURE LNG»

## Crociere, il ritorno dei Quattro Mori

*Il terzo scalo italiano nel settore sfiorerà il prossimo anno il milione di passeggeri*

**A**NCHE il porto crocieristico di Livorno dopo alcuni anni difficili ritorna a crescere con nuove prospettive per il futuro grazie all'incremento delle flotte passeggeri mondiali e agli sviluppi inaspettati nello scenario mediterraneo del turismo. «Nel 2016 abbiamo in calendario 416 toccate e circa 800 mila passeggeri. Nel 2017 in eccelsa aspettiamo un minor numero di toccate, ma circa 870 mila passeggeri. Avremo una crescita grazie all'arrivo di navi di maggiore capacità», spiega Giovanni Spadoni, direttore tecnico e commerciale per il porto di Livorno. «Attualmente possiamo ormeggiare contemporaneamente tre navi di grandi dimensioni, con ulteriori attracchi disponibili in altre banchine con priorità d'attracco per le navi passeggeri. I problemi di ormeggio che abbiamo avuto in passato sono stati superati, infatti abbiamo avuto anche sei navi contemporaneamente».

Questo è avvenuto lo scorso 2 giugno con la "Norwegian Epic", l'"Eurodam", l'"Oceania", la "Norwegian Spirit", la "Sovereign" e infine la "Zenith" che hanno portato nella Città dei Quattro Mori complessivamente 11.300 passeggeri in un giorno solo. La gestione di questo evento eccezionale è stata una vera sfida per la società Porto di Livorno 2000 che ha organizzato un potenziamento di tutti i servizi per far fronte a una mole di traffico così significativa.

Lo scalo di Livorno è il terzo in Italia per numero di arrivi, mentre le funzioni di home port (parza-

le, cioè con solo una parte delle cabine in regime di sbarco/imbarco) sono limitate ad alcune toccate di "Costa Diadema" (cinque fino a dicembre) e di "MSC Armonia".

Quest'ultima ha in programma un totale di 15 scali compresi tra il 17 giugno e il 23 settembre per circa 50 mila passeggeri movimentati. Si prevede anche per il 2017 un risultato simile, sicuramente un segnale di tenuta dopo i soli 5.000 passeggeri imbarcati/sbarcati nel 2015.

Comunque i 70 mila passeggeri in home port del 2012, anno record in cui si è raggiunto il milione di passeggeri totali, sono ancora lontani.

Quindi dopo lo choc della perdita di quasi la totalità del traffico di Royal Caribbean in favore della Spezia i problemi di gestione delle banchine, sembra che Livorno abbia imboccato una nuova strada in discesa verso nuovi traguardi.

Lo spostamento di parte del traffico crocieristico dall'Adriatico, a causa delle insolite questioni energetiche su cui le istituzioni continuano a litigare, e l'instabilità politica in Egitto e Turchia, fanno sì che si può prevedere un ulteriore spostamento di navi dal Mediterraneo Orientale al Tirreno.

Di ciò non potrà che beneficiarne anche Livorno soprattutto se si adeguerà infrastrutturalmente alle esigenze delle navi del futuro. In primis al rifornimento di unità con

motori ad alimentazione a gas. Un vantaggio di questo porto è che può vantare a sole 12 miglia un terminal del gas naturale liquefatto.

A questo proposito Spadoni ci tiene a ricordare che «stanno lavorando sulle procedure di autorizzazione e crediamo che noi saremo il primo porto italiano con la disponibilità di rifornimento di Lng, le strutture del vicino terminal potrebbero permettere alle navi da crociera di essere rifornite senza l'utilizzo di chiatte o camion per il trasporto del gas». Viene così confermata la dichiarazione che aveva fatto il presidente di Aida Kreuzfahrten, Felix Eichhorn, al *Secolo XIX - the Mediterranean* sul fatto di contare, con l'arrivo di "AidaPerla" nel Mediterraneo la prossima estate, sulla possibilità di rifornire a gas il suo motore dual-fuel Mdo/Lng tra i porti di Livorno e Civitavecchia. La disponibilità di infrastrutture adeguate è un fattore molto importante per attirare ulteriore traffico crocieristico.

Proprio in quest'ottica sta lavorando il responsabile del Piano regolatore portuale per [redacted] di Livorno, Claudio Vanni, con l'obiettivo dell'ampliamento degli accessi del Terminal Alto Fondale, quale operazione di previsione urbanistica di primaria importanza.

Per l'economia cittadina l'industria crocieristica resta fondamentale: quest'anno si calcola che si fermerà in città il 25% dei passeggeri in transito con una previsione di spesa di 5,26 milioni di euro.

# L'Avvisatore Marittimo

THE PRESIDENT OF THE SOCIETY OF PORT WORKERS (CPL)

## Raugei: "Traffic has returned to pre-crisis levels the work of the Port [redacted] has taken steps forward"

**T**HE PORT Company of Livorno, after the reform of Law 144, in 1994, completed a transformation that stands out in the Italian landscape. It has become a well structured port company. What are the sectors in which it has grown?

CPL President Enzo Raugei answered, "the Company now operates on two tracks: embarkation and disembarkation of ships, linked to the provisions of ex-Article 16 services to the two investee companies, CILP and Terminal Darsena Toscana. This is the traditional branch of CPL: the other is the cooperative that invests in other terminal companies, like CILP and TDT, but also LTN, the RORO, PAN and trailer terminal, and owns a majority stake in the Faldo car park, where new cars that are unloaded in the port are stored before being delivered to various licensees. We own the storage space, while the business is conducted by Auto-trade. These are the most important activities." How is the port of Livorno doing at the moment?

"At this moment, the port is doing well both in terms of traffic and employment. It has recovered significant volume since the crisis. In 2015, forest products once again exceeded one million tonnes, we recovered in the automobile sector (+10% after +24% in 2014). In terms of values, we are at figures comparable to pre-crisis years. In terms of container traffic, we are doing even better, thanks to the growth of the Darsena Toscana Terminal. The strong performance in the fourth quarter of 2015 is continuous in 2016."

What is your opinion on the actions taken by the Port [redacted] in relation to the projects and their completion?

"It is positive, despite some delays in the construction projects. Beyond ordinary maintenance, with the strengthening and improvement of the existing [infrastructure], the most important and long-term prospect was the approval of the strategic plan for the port. With the Europa Platform, Livorno is looking to build a major container terminal that will keep Livorno among the top ports in this sector. It is a product of the synergy between the Port [redacted], the Region and the Ministry of Infrastructure. In terms of the work to improve the existing [infrastructure], the channel depth was brought to -11 m on the eastern side of the Darsena Toscana, two more berths were created at the Calata Lucca Quay, for another 400m, and the work has been completed for the tunnel through which the ENEL pipes will pass, which will allow for the enlargement of the access canal to Terminal Toscana. We will be able to receive 9,000 TEU ships."

Why did the dispute between the shipowners Onorato and Grimaldi, which is being played out at the national level, involve Livorno?

"Livorno is an important hub for RORO traffic. In particular, for the islands, but in general it has always been a first-rank port at the national level in terms of the number of lane metres handled. Two major shipowners who are seeking to gain control of this business are fighting it out in Livorno. The cause for regret is that we are watching this fight in a situation in which the port would be better utilised if there were collaboration instead. In my opinion, the Port [redacted] itself or even higher authorities should intervene. One can (just helplessly) watch as they each match the other's new lines with identical ones. In the end, this situation must be controlled. The port market is regulated, everyone must conform to a definite policy."

What is the main objective of the port areas in the Port Authority's objectives?

"It has moved forward on paper. In the strategic plan there was discussion of zoning the port. The areas and their intended uses were established based on the [types of] activities. In practice, this was not carried out in a definitive manner, there are some exceptions, for example, in the RORO sector in particular, in which we have seen a series of activities in the port, even in zones where they were not planned. Volumes are a little higher than before the crisis, but at the time there was only the LTN terminal, now there are five terminals. If supply is multiplied by five while demand remains constant, this creates imbalances."

What do you think of the port reform?

"It changes the governance, but for companies that operate on the docks, it doesn't change much. It is a step forward in terms of controlling development strategies. It seems to me to be valid to concentrate resources on a few national nodes. We must be observant, because it went from a jointly managed public-private model to a model in which the executive committee is made up exclusively of public-sector representatives. The partnership between private companies and port [redacted] plays an important role, although we would have preferred that its opinions be made binding on some issues. It is said that the labour part [of the reform law] will move forward in September, and that will concern us more directly."

THE PRESIDENT OF PORTO LIVORNO 2000, THE PUBLIC COMPANY THAT MANAGES THE PASSENGER TERMINAL AT THE PORT

## “Four syndicates for the cruise terminal”

*Provinciali: “Apprehension about La Spezia? Different goals, but were not resting on our laurels”*

**H**ow do you see 2016 turn-out at Livorno, in terms of passengers? “Our business,” replies Massimo Provinciali, President of Porto Livorno 2000, the public company that manages the port’s passenger terminal, “is going well, in line with forecasts. In 2016 we’ll get 800,000 cruise passengers. On the busiest days we’ll receive 5 or 6 ships, a peak that is still manageable for us. Moving on to ferries, we handle 1.2 million passengers a year. Besides usual destinations, like Sardinia and Corsica, now both Grimaldi and Tirrenia are adding Sicily.”

**What is the most important sector for Porto Livorno 2000?** “Business at Port of Livorno 2000 is evenly divided between cruises and ferries.”

**On the topic of cruises, is there any news?**

“We’re consolidating tried-and-true relations, increasing the number of Disney Cruise calls. Also, Livorno was chosen for the maiden voyage of the Carnival Vista, while MSC is also back performing ship turnarounds.”

**Is the port able to provide sufficient berths?**

“In the past we had problems and we had to use commercial piers. Now the North side of Molo Italia pier has been dredged, making it able to accommodate large, 300+ metre-long cruise ships. Besides that, since the end of 2015 we’ve put in place a protocol with CLP

(Compagnia Lavoratori Portuali) for the use of berths N. 46 and N. 47 on the Alti Fondali pier, which are assigned on a priority-basis to cruise ships. It’s so much better that this year it was no longer necessary to issue a writ to regulate the berths.”



The lack of space has led to some criticism directed at the ferries situation.

“The controversy involves the ferry port. As far as passengers go, there are no problems, it must be said that for this port the destinations served are almost essential. The links with Sardinia and Corsica are working.”

**What does the port master plan provide for in terms of passengers?**

“There are projects for the construction of the maritime terminal, car parks, and areas for boarding. Currently we use a temporary cruise terminal. The port of Livorno is currently undergoing a process of public consultation, provided for by the Region of Tuscany law for public projects worth more than €50 million. The public is briefed about the projects, in this instance the Europa Dock and the passenger port. The white paper on the project will be presented on 21 July, containing views and suggestions, and perceptions on their impact. It’s a tool that assists the government in mitigating the effect of certain choices.”

**How is Port of Livorno 2000**

**getting on, in terms of the road to privatization?**

“26 September this year is the deadline for submission of tenders. We’ve had an intense Q&A phase to address questions of the participants, especially those relating to concerns about infrastructure. We have four joint-bids that replied

with expressions of interest, have passed the prequalification stage, and have now been invited to submit an offer.”

**What will the new company’s shareholding structure look like?** “The new partner will have 66%, with 33% put up on sale by

the Port Authority and 11% by the Chamber of Commerce. The Port Authority and the Chamber of Commerce will each retain a stake of 17%.”

**In recent years, the port of La Spezia too has increasingly opened up to cruise lines. How has**

**this influenced your business?**

“Right from the start, I’m not a big fan of competition between neighbouring ports. Already, when I was a director in the Ministry of Infrastructure and Transport I saw ports mostly as forming part of a national system. On the other hand, Livorno and La Spezia have different target areas and spheres. For those heading to Florence the reference port is Livorno. But we’re certainly not resting on our laurels or content to live off the profits.”

**What investments have been made or will be made in cruises?**

“In terms of the passenger port, the biggest investment is for the Alti Fondali Pier in particular. Then, we’re expecting investments of no less than €15 million from those who will participate in the privatization of Porto Livorno 2000.”

**How will the amalgamation between the Port Authorities of Livorno and Piombino, as part of the port reform, affect your business?**

“It will help to create synergies. Over the past five years Porto Livorno 2000 together with the Port Authority of Livorno and Piombino, attended the MedCruise events in Miami and in Europe, always working hand in hand to promote this region’s goods and services, even before these lean times. The port of Piombino is more selective and more niche, and it cannot accommodate ships of 5,000 passengers.”

"THE PORT IS BACK ON THE MAP" GALLANTI SAID, AND IT HAS LEARNED TO VALUE ITS MOST PRECIOUS ASSET: SPACE.

## Crossroad of interests in Upper Tyrrhenian Sea

*Grimaldi, Onorato, Aponte, Schenone, Americans and Venetians are all competing for Livorno*

The added value which the port of Livorno is betting on (together with Piombino, with which it will be joined into a single Port System) within the arc of the Upper Tyrrhenian Sea, is the abundance of inland logistics areas. Unlike its Ligurian competitors, the port is not squashed between the sea and mountains; on the contrary, it can depend on intermodal facilities in fairly close proximity, like for example, the Vespucci Freight Village in Guastallo.

Last March, a temporary customs area was opened in the freight village (6,600 sqm, of which a thousand were indoor, and two fast, controlled corridors) that link the new space directly with the Darsena Toscana and the Lorenzini Terminal. For some time, the port has been approaching this issue with projects that will fill the gaps in the port's infrastructure. Thus far there was much talk of the rail corridors. For Livorno, this was an opportunity to relaunch the link between the docks and the freight villages. Another planned investment concerns the rail link, a kilometre-and-a-half long section of tracks that will allow direct and more functional access to the port passing over the Strada Tirrenica Motorway. But the most anticipated project is the Darsena Europa, which is expected to effect a qualitative improvement for the port, even on the international level: it is an area reclaimed from the sea where various port activities will be established. The most important of these will be the new container terminal, which unlike the Darsena Toscana Terminal, will receive the larger sized

ships that are now in circulation. The tender for the allocation is un-

der way and the deadline for submissions is 30 September. The Darsena Europa will also accommodate a terminal for ferries, which will resolve the current competition between the operators in the sector, who are fighting over the available spaces. With a new large terminal, Livorno expects to become a hub on Europe's Scandinavian-Mediterranean Corridor, counting on the network which also consists of the port of Piombino, the freight villages at Guastallo and Prato, and the Pisa and Florence airports, and which may even include cooperation with La Spezia and Carrara. 2016 is the year in which, as Port Commissioner [redacted] confirmed, Livorno "is

back on the map" even in the national media. The port has enjoyed considerable exposure in the media because it has become a battleground between the leaders of two major Italian shipping companies, the president of CONFITARMA and chief of the Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi, and Fedarlinea Vice President and Moby-Tir-

renia Chief Vincenzo Onorato. The rivalry between Grimaldi and Onorato is longstanding, but it is significant that the conflict has recently focused on Livorno, which is evidence of the value of this port for the development of Italy's major coastal trade shipping companies. Onorato has traditionally had a presence in Livorno. Grimaldi is estab-

lishing an ever larger presence,

launching a new link to Olbia and considering another to Sicily (as is Onorato). Another company that is very much betting on Livorno is MSC, the group led by Gianluigi Aponte, who, like Onorato, is from Campania. MSC has bought a stake in the Lorenzini Terminal company, but its interests go beyond containers.

The hope is that Aponte will also invest in the cruise sector in Livorno. There is no shortage of projects for the city, starting with the privatization of Porto Livorno 2000, the company that manages the passenger terminals. The tender process is also under way in this case, and there are four consortia in the running: Venezia Terminal Passeggeri (VTP) with Compagnia Impresa Portuale di Livorno (CILP) and shipping agents led by Medov of Genoa, Royal Caribbean with the tourist agency Aloschi Bros of Naples, Vincenzo Onorato's Moby in association with Livorno Terminal Marittimo (LTM), and the Fremura Agency together with Costa Cruises and the Grimaldi Group of Naples. Another important sector for the development of the port is the shipbuilding industry. The future of the basin areas is not yet clear, in part because the [redacted] and the City do not have the same ideas about the subject. Naval repairs are certainly a business that brings value to a port, as the port of Gioia Tauro proves, where the construction of a basin is also being considered. In light of the creation of the Port System [redacted] an opportunity will present itself with the creation of a 'demolitions' hub in the port of Piombino.



## "We'll be the first rail port in Italy. But China complains: we're not publicising Darsena enough"

**G**iuliano Gallanti, one of the most experienced Port leaders in Italy (he started in Genoa in 1995), is continuing his two terms as commissioner at the port of Livorno with a further, final, six month term. Despite his experience at the most important Italian port, that is, the port of Genoa, where there is no shortage of tension and problems, and despite knowing how to manage legally thorny situations because of his experience as an attorney, the port of Livorno gave Gallanti and his staff at the Port in Palazzo Rosciano considerable trouble. In any case the latest traffic data, which describes a growing port, contributed to improving the mood. Gallanti confirmed, "the numbers are encouraging. The containers have the highest percentage growth, but wheeled cargo is also doing well, as are new cars, forest products... Cruise traffic also had good results, in short the port is in good health."

When you arrived in Livorno, your main goal was to rationalise the spaces, better distributing the various specialised types of goods within the port. How far along is this project?

"The spaces are what they are. It is urgent that the work be completed, including the Darsena Europa. The first phase of this latest project, for the container area, has started. We are waiting for expressions of

interest. The second phase, which is for RO-RO traffic, will be easier to complete as the facilities are less expensive and it won't be necessary to reinforce the cargo storage area because it has no heavy

cranes. In the meantime we completed the dredging and responded to the operators' demands."

**What is the importance of the Darsena Europa for Livorno?**  
"Describing the port of Genoa, Lloyd's List once used the caption, 'Back on the map'. Now this also applies to Livorno. We received expressions of interest from operators in many countries. Our leadership went to China and heard complaints because the Darsena Europa

project had not been sufficiently publicised."

**What are the prospects for the port?**

"It will become the biggest Italian port for rail traffic. We are completing the two rail-link projects, from the port to Pisa on one hand, and to the Vespucci Freight Village on the other. It will become a logistics base for the entire Mediterranean."

**But you had trouble accomplishing everything that you had planned to do.**

"Bureaucracy has led to some obstructions. The key [of it all] is the strategic plan for the port. We made it, now we must face the difficulties of making it a reality."

**What are you referring to?**

"For example, bulk goods are moved in the deep water area. The strategic plan for the port says that this activity must be moved and should be located in another area of the port. But this turned out not to be so easy. We are working hard to put the strategic plan into effect, but one must remember that the plan is not meant to eliminate ex-

isting rights."

The port reform that the government has prepared will also affect the port of Livorno: from the seat of a Port System to part of a larger Port System that

will also include Piombino. What does the future hold?

"We anticipated the provisions of the port reform. We have already signed a memorandum of understanding with Piombino. The agreement does not only concern shared planning, but also a joint project for the Darsena Europa. The leaders of the two Port Authorities are already working together now, starting with the preparation of the environmental impact evaluation. There is much work to be done and the staffs of the Port Authorities are reduced. And then we are preparing a plan to present together at the international level for the Livorno-Piombino Port System."

**What do you think of the European regulations on ports, which the European Commission, Parliament and Council participated in creating and which could be approved by the end of the year?**

"We recently discussed it with other European ports that are participating in the Expo at the headquarters of Assoporti. It contains a series of provisions that will be applicable immediately when it is approved. One interesting issue is the definition of the nature of the Port Authorities' autonomy. The representative of the port of Hamburg pointed out that it could have some effect on the matter of concessions."



THE VICE PRESIDENT OF THE ASSOCIATION OF SHIPPING AGENTS OF LIVORNO (ASAMAR): "THE REFORM? IT WILL BRING EFFICIENCY"

## "High demand cannot be a problem"

*Selmi: "Disagreements between operators arise because there are so many requests to dock"*

What role are shipping agents playing in the port of Livorno? Fabio Selmi, the 'extended term' vice president of ASAMAR, answered. "It certainly plays a defensive role, that is it maximally safeguards what remains of Law 135/77, which protects the public interest in our profession as shipping agents. And also by continually appealing to the Port Authority, which we have always reminded about the application of the rules and regulations concerning the port."

What projects is ASAMAR carrying forward?

"ASAMAR hopes to continue to take part in and support all the aspects of port activity, making an effective contribution both in terms of employment conditions and opportunities and in terms of the commercial prospects for growing traffic in the port of Livorno."

In the renewal of the strategies of the major line carriers, what place can the port of Livorno play at the Italian level and at the level of the Mediterranean as a whole?

"The port of Livorno, it is well known, is already playing an important role, especially in the Mediterranean, both in terms of full containers and for wheeled cargo, the Motorways of the Sea and yet other sectors. The prospect of the new Europa Platform can be considered a major qualitative improvement because it offers the possibility of improving Livorno's position of absolute importance in the Italian and international port scene."

What are the critical infrastructural issues in the port and what steps forward have been taken in recent years?

"Aside from the problem of the access canal to the port, which particularly limits the possibilities of the port, there is the problem of the dredging, which perhaps doesn't occur enough. There are various improvements that should be mentioned, like for example the viability of the rail lines, which are still waiting for a major improvement. Finally, the speed with which we have responded to the new VGM regulations in a very short time, is to be praised."

As in other Italian ports, in Livorno, as well, the lack of space causes tension between the operators. In the future, will the port always be multipurpose in terms of the types of goods handled, or will it move towards greater specialisation in a few sectors?

"ASAMAR hopes that the port of Livorno, which has historically been characterised by its multi-functionality, will maintain its own particularity, which has always been its strength, and improve its own potential in terms of services for all the sectors of goods that are typical of the port, it is true that at times there are conflicts between operators, but it is doubtful whether they qualify as "problems" - in fact it indicates a consistent demand to dock - rather than it is necessary to operate so as to quickly and completely meet the demands of all the port's users."

How are relations between the port community and the local political institutions, like the city and the Region?

"Relations with the Region are excellent both because that institution has made a commitment to the infrastructural development of Tuscany's port system, and because of the various occasions on which the President, Enrico Rossi, was an active participant and welcomed guest at events, very often organised by ASAMAR, like the event at Livorno's Hotel Palazzo in April. Relations with the city, which has a new government, began with a reciprocal exchange of good shared intentions and understandings, and in any case to lead to better and more effective collaboration between the parties."

What do you think of the port reform and what effect may it have on Livorno?

"The port reform, as everyone intends it to be, can be a driver of development of the Italian port system. Simplifying the administrative procedures that govern the forces at play can only be considered an important innovation. Of course the risk that such processes would be less democratic is always present, given the lesser degree of institutional representation that characterises the new "governance", but everything depends on the person who is directly responsible for the management of the port of Livorno, for example, and on how and to what degree he or she listens to the users of the port, and the shipping agencies that are the "eyes and ears" of the shipowners in the ports, in particular."

## SPECIALE PORTO DI LIVORNO

IL PRESIDENTE DI PORTO LIVORNO 2000, LA SOCIETÀ PUBBLICA CHE GESTISCE IL TERMINAL PASSEGGERI DELLO SCALO

### «Quattro cordate per il terminal crociere»

Provinciali: «Con settembre stretta sulla privatizzazione: La Spezia? Non dormiamo sugli allori»

Che 2016 sarà per il settore dei passeggeri a Livorno? «L'attività - risponde Massimo Provinciali, presidente di Porto Livorno 2000, la società pubblica che gestisce il terminal passeggeri dello scalo - sta andando bene, in linea con le previsioni. Nel 2016 arriviamo 100 mila crocieristi. Le giunte di punta vedono l'arrivo di 5 o 6 navi, un poco che comunque riusciamo a gestire. Sul fronte dei traghetti facciamo 1,2 milioni di passeggeri all'anno. Alle destinazioni tradizionali di Sardegna e Corsica adesso via Grimaldi via Tirrenia aggiungiamo la Sicilia».

Qual è il settore più importante per Porto Livorno 2000?

«Il business di Porto Livorno 2000 è diviso esattamente a metà fra crociere e traghetti».

Per quanto riguarda le crociere, ci sono novità?

«Consolidiamo le presenze storiche, aumentando il numero di accosti di Disney. Inoltre Livorno è stata scelta per il viaggio inaugurale della "Carnival Vista", mentre Msc è tornata anche con il "Luminaraud"».

Il porto è in grado di offrire accosti sufficienti?

«In passato abbiamo avuto criticità e abbiamo dovuto utilizzare moli commerciali. Adesso è stato

dragato il lato Nord del molo Italia, che può essere utilizzato dalle grandi navi di crociera lunghe oltre 300 metri. Inoltre dalla fine del 2015 abbiamo firmato un protocollo con Clp (Compagnia livornese portuali) per l'utilizzo degli accosti 46 e 47 sulla testata degli Ali Fondali, che vengono assegnati in via prioritaria alle crociere. Tanto è vero che quest'anno non è stata più necessaria l'ordinanza per disciplinare gli accosti».

La mancanza di spazi ha provocato critiche sul fronte dei traghetti.

«Le polemiche riguardano la parte ro-ro. Per quanto riguarda i passeggeri non ci sono problemi, d'altra parte la destinazione all'interno del porto è quasi obbligatoria. I collegamenti con Sardegna e Corsica funzionano».

Che cosa prevede il piano regolatore portuale per i passeggeri?

«Ci sono progetti per la realizzazione della stazione marittima, di parcheggi e di aree per l'imbarco. Attualmente utilizziamo un terminal crociere provvisorio. Il porto di Livorno è attualmente oggetto di una procedura di dibattito pubblico, prevista da una legge della Regione Toscana per i progetti pubblici del valore superiore a 50 milioni di euro. Si informa la collettività sui progetti, in questo caso della Darsena Europa e del porto passeggeri. Il 21 luglio viene consegnato il rapporto con suggerimenti e impressioni, sull'impatto percepito. È uno strumento che aiuta le amministrazioni a mitigare l'effetto di certe scelte».

A che punto è il percorso di privatizzazione di Porto Livorno 2000?

«Il prossimo 26 settembre scade il termine per la presentazione delle offerte. Abbiamo avuto un'intensa fase di risposta ai quesiti dei partecipanti, soprattutto per quanto riguarda proprio la parte infrastrutturale. Abbiamo quattro cordate che hanno risposto alle manifestazioni di interesse, hanno superato la pre-qualifica e sono state invitate a presentare un'offerta».

Come sarà composta la nuova compagine societaria?

«Il nuovo socio avrà il 66 per cento, col 55 venduto da

il 11 da Camera di Commercio All'Autorità portuale e alla Camera di Commercio resteranno due quote del 17 per cento ciascuna».

Negli ultimi anni anche il porto della Spezia si è aperto maggiormente alle compagnie di crociera. Come ha influito questa scelta sulla vostra attività?

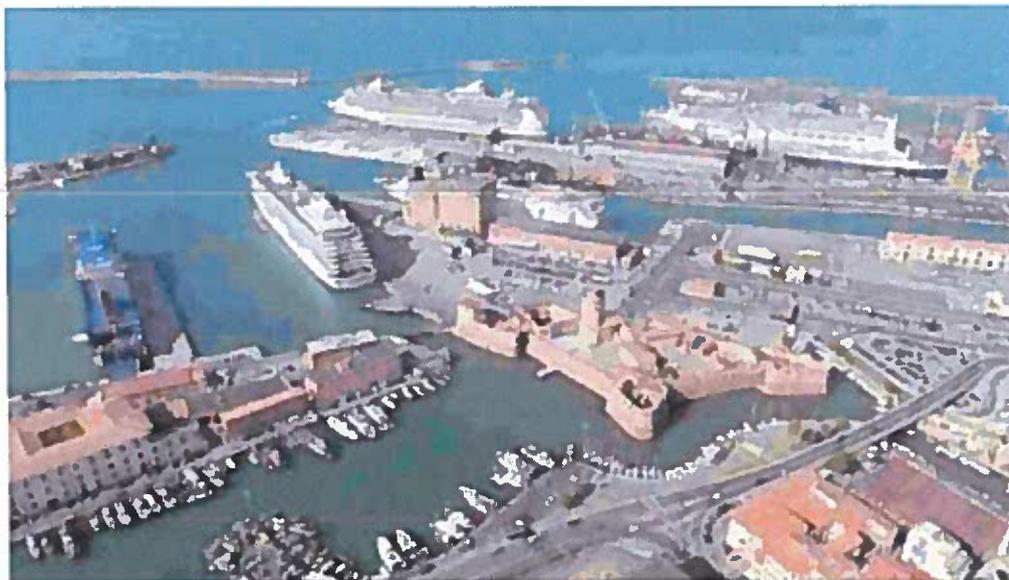
«Io fin dalla prima ora non sono un appassionato della competizione fra porti vicini. Già quando ero direttore al ministero delle Infrastrutture e Trasporti guardavo di più ai porti come sistema nazionale. D'altra parte Livorno e La Spezia hanno target e ambiti diversi. Per chi è diretto a Firenze il porto di riferimento è Livorno. Ma certo non dormiamo sugli allori né viviamo di rendita».

Quali investimenti sono stati fatti o verranno fatti per le crociere?

«Per il porto passeggeri la spesa ha riguardato soprattutto gli Ali Fondali. Poi dagli partecipanti alla privatizzazione di Porto Livorno 2000 aspettiamo investimenti non inferiori ai 15 milioni di euro».

Come inciderà la riforma dei porti, con l'accorpamento fra le Autorità portuali di Livorno e Piombino, sulla vostra attività?

«Contribuirà a attivare sinergie. Negli ultimi cinque anni Porto Livorno 2000 con le Autorità portuali di Livorno e Piombino ha partecipato a MedCruise a Miami e a MedCruise Europe, operando sempre a braccetto nel marketing territoriale e in tempi non sospetti. Il porto di Piombino è più selettivo e più di nicchia, non può ospitare le navi da 5 mila passeggeri».



## SPECIALE PORTO DI LIVORNO

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

DI LIVORNO: «MATRIMONIO CON PIOMBINO? LAVORIAMO GIÀ INSIEME»

### «Saremo il primo porto ferroviario del Paese»

Gallanti: «In Cina protestano perché facciamo troppa poca pubblicità alla Darsena Europa»

Forse da una delle esperienze più lunghe in Italia alla guida di Autorità portuali (ha cominciato nel 1995 a Genova).

Sta concludendo con una coda commissariale i suoi due mandati nel porto di Livorno. Pur arrivando dall'esperienza nel principale scalo italiano, quello appennino del capoluogo ligure, dove non mancano problemi e tensioni, e pur sapendo gestire situazioni giuridicamente spinose grazie alla propria esperienza di avvocato, le banquette labbriche hanno dato dei bei grattacapi a Gallanti e al suo staff di palazzo Roscigno, sede

Tuttavia in gli ultimi dati di traffico, che vedono un porto in crescita, hanno contribuito a rassicurare gli umori.

«I numeri - afferma Gallanti - sono incoraggianti. I container hanno la maggior percentuale di sviluppo, ma vanno bene anche rotabili, auto nuove, prodotti forestali... Buoni risultati anche dalle crociere, insomma il porto è in buona salute».

Quando è arrivato a Livorno, il suo obiettivo principale era razionalizzare gli spazi distribuendo meglio le diverse specializzazioni mercenologiche all'interno dello scalo. A che punto è questo progetto?

«Gli spazi sono quello che sono. E' urgente completare le opere, anche la Darsena Europa. La prima fase di quest'ultimo progetto, per la parte che ospiterà i container, è partita. Aspettiamo le manifestazioni d'interesse. La seconda fase, destinata al traffico ro-ro, sarà più agevole da realizzare, gli impianti

sono meno costosi, non è necessario rinforzare il piazzale perché non ci sono gru pesanti. Intanto abbiamo fatto i dragaggi e dato risposta alle esigenze degli operatori».

Qual è l'importanza della Darsena per Livorno?

«Una volta il Lloyd's List, parlando del porto di Genova, ha inteso "Back on the map", è tornato sulla mappa dei traffici marittimi. Adesso questo vale anche per Livorno. Abbiamo ricevuto manifestazioni di interesse da operatori di molti paesi. I nostri dirigenti sono andati in Cina e hanno raccolto addirittura lamentele perché questo progetto della Darsena Europa non era abbastanza pubblicizzato».

Quali sono le prospettive per lo scalo?

«Diventerà il primo porto italiano per traffico ferroviario. Stiamo

concludendo i due progetti di collegamento ferroviario dal porto a Pisa da un lato e fino all'interporto Vespacci dall'altro. Diventerà una base logistica per tutto il Mediterraneo».

Però ha avuto difficoltà a realizzare tutto quello che si era prefisso.

«La burocrazia ci ha un po' bloccato. La chiave di volta è il piano regolatore portuale. Noi lo abbiamo fatto, adesso ci dobbiamo confrontare con la difficoltà di calarlo nel concreto».

A che cosa si riferisce?

«Ad esempio nella zona degli alti fondali vengono menzionate le rifuse. Il piano regolatore portuale dice che questa attività si deve trasferire e va collocata in un'altra zona del porto. Ma questo si è rivelato non facile. Attuare il piano

regolatore è un'impresa a cui ci stiamo dedicando tenendo conto che il piano non vuole eliminare i diritti esistenti».

La riforma dei porti preparata dal governo tocca anche il porto di Livorno: da sede di

la Autorità di un sistema più ampio che comprende anche Piombino. Quale sarà il futuro?

«Noi abbiamo anticipato quanto

prevede la riforma. Con Piombino abbiamo già firmato un protocollo d'intesa. L'accordo non riguarda soltanto la pianificazione comune, ma anche in tal modo congiungiamo sulla Darsena Europa. I dirigenti delle due Autorità portuali già oggi lavorano insieme, a partire dalla preparazione della valutazione di impatto ambientale. C'è molto lavoro da fare e il personale di ogni Autorità portuale è ridotto. E poi prepariamo un piano per presentare insieme a livello internazionale il sistema Livorno-Piombino».

Che cosa pensa del regolamento europeo sui porti, che è stato condito dalla Commissione, Parlamento e Consiglio europei e potrebbe essere approvato entro la fine dell'anno?

«Ne abbiamo parlato recentemente nella sede di Assoporti con altri porti europei aderenti a Espo. Contiene una serie di disposizioni che saranno immediatamente applicabili quando verrà approvato. Un tema interessante e quello che definisce il carattere dell'autonomia delle Autorità portuali. Il rappresentante del porto di Amburgo ha notato che potrà avere qualche riflesso in tema di concessioni».

[www.themediterranean.com](http://www.themediterranean.com)



PARLA NICOLA CARRAI, PRESIDENTE DI FINSERVICE EUROPE E A.D. DI SEATRANSPORT

## «Servono aziende ultra-flessibili per un porto tornato sotto la lente dei grandi operatori internazionali»

**Quali segnali sono arrivati dal primo semestre dell'anno, nel porto di Livorno?**

«I segnali arrivati sono in generale positivi. La situazione di crisi internazionale rende tutto un po' più incerto e volatile. Infatti alcuni traffici tengono, altri subiscono delle contrazioni mentre altri ancora hanno un notevole sviluppo. In questo contesto si difendono bene le aziende come le nostre, estremamente flessibili e quindi velocissime ad adattarsi a eventuali flessioni di mercato o improvvisi sviluppi».

**Le crisi socio-politiche di molti Paesi mediterranei hanno avuto un impatto significativo sul traffico da e per Livorno?**

«I numeri sintetici di questi primi mesi sono stati comunque positivi, ma ci sono aziende specializzate in traffici intra-mediterranei che ne hanno sofferto, alcune pesantemente fino alla loro chiusura».

**Come giudica l'operato negli ultimi anni?**

«Sappiamo tutti che le Autorità portuali in Italia, a differenza di quello che accade in altri Paesi, sono state costrette a muoversi, oltre che nelle passate burocratiche tipicamente italiane, anche in un quadro di interessi politici contrapposti, con effetti nefasti di "immobilismo" e promesse non mantenute. Nonostante tutto, negli ultimi anni **[redacted]** ha fatto e sta continuando a fare. Si nota anche un parallelismo di intenti con la Regione, che dopo anni di latitanza pare finalmente essersi accorta dell'opportunità rappresentata dal porto di Livorno. Di

certo c'è l'interesse nello scalo di Livorno da parte di alcuni grossi operatori internazionali. È un punto di partenza che potrebbe portare risultati positivi, che solo a lungo termine ci potranno far capire se si è operato bene o meno».

**La riforma dei porti voluta dal ministro Graziano Delrio è destinata a rivoluzionare la governance delle **[redacted]**. Qual è il suo punto di vista, a questo proposito?**

«Sicuramente dopo più di 20 an-

ni, la normativa doveva essere rinnovata per adeguarsi alle necessità di decisioni veloci e coordinate a livello nazionale per adeguarsi a un mondo dello shipping dalle modalità sempre più veloci e globali. Come al solito, non sarà solo l'infrastruttura normativa ma soprattutto la reale volontà di fare il bene comune, la discriminante che permetterà di ottenere i migliori risultati».

**L'Europa chiede di dirottare sempre più traffico dalla gomma**

**alla ferrovia. Il porto di Livorno come sta rispondendo a questa richiesta?**

«Anche in questo caso ci sono segnali positivi, come l'impegno della Regione verso investimenti strutturali e rimozione di ostacoli operativi a cui si affiancano notizie di nuovi servizi da e per il porto (e/o l'interporto). In prospettiva, nel progetto della nuova Darsena Europa, è prevista la costruzione di fasci di banchi lunghi oltre 700 metri, oltre al raccordo di questi con la linea Tirrenica».



SPADONI, THE TECHNICAL AND SALES DIRECTOR OF PORTO LIVORNO 2000: "WE WILL BE THE FIRST TO HAVE LNG INFRASTRUCTURE"

## Livorno makes a comeback in the cruise sector

*The third most important Italian port in the sector will reach one million passengers next year*

After a few difficult years, the cruise ship port at Livorno has returned to growth, with new prospects for the future thanks to the increase in the global passenger fleet and the unexpected developments in the Mediterranean tourist scene. "In 2016 we have 416 calls scheduled and we expect (about 800,000) passengers. In 2017, on the other hand, we expect fewer calls, but about 870,000 passengers. We will have growth because of the arrival of ships with greater capacity," Giovanni Spadoni, the technical and sales director for the port of Livorno, explained. "We can currently bring three large-sized ships into berth at the same time, with more berths available on other docks which are prioritised for passenger ships. The berthing problems that we had in the past have been overcome, and we even had six ships at the same time."

This happened on 2 June with the "Norwegian Epic", "Eurodam", "Oceania", "Norwegian Spirit", "Sovereign" and finally "Zemith", which brought a total of 11,300 passengers to Livorno in a single day.

The management of this exceptional event was a true challenge for the Porto di Livorno 2000 company, which organised the expansion of all the services to face such a heavy flow of traffic.

The port of Livorno is the third largest in Italy by number of transits, while its function as a home port (partial), that is with only some of the cabins disembarking/em-

baroking) is limited to a few calls from "Costa Diadema" (five calls through December) and "MSC Armonia".

The latter ship is scheduled to make 15 calls between 17 June and 23 September, which account for the movement of about 50,000 passengers.

Similar results are expected in 2017, which is a definite sign that the market is holding strong after only 5,000 passengers embarked/disembarked in 2015.

In any case, the results achieved in 2012, a record year in which the port reached the figure of one million total passengers, and 70,000 passengers used Livorno

as a home port, are still far off. Therefore, after the shock of losing almost all of Royal Caribbean's traffic to La Spezia and the problems of management at the port, it seems that Livorno now has a new and positive outlook with real prospects.

The shift in cruise traffic away

from the Adriatic because of Venice's unresolved problems, which governmental institutions seem unable to resolve, plus the political instability in Egypt and Turkey, make it possible to predict a further displacement of ships from the Eastern Mediterranean to the Tyrrhenian Sea.

Livorno, too, will benefit from

this phenomenon, especially if it updates its infrastructure to meet the requirements of the ships of the future, primarily the refuelling of gas-powered units.

An advantage of this port is that it can boast that it is only 12 miles from a liquefied natural gas terminal.

On this subject, Spadoni reminds us that "we are working on the procedures for authorisation and we believe that we will be the first Italian port to offer LNG refuelling. The facilities at the nearby terminal could allow cruise ships to refuel without using barges or trucks to transport the gas."

Thus the statement that the president of Aida Kreuzfahrten, Felix Eichhorn, made to *Il Secolo XIX - the Med Telegraph* about counting on the possibility of refuelling his dual-fuel MDO/LNG engine at the ports of Livorno and Civitavecchia - when the "AidaPerla" arrives in the Mediterranean next summer - was confirmed.

The availability of appropriate infrastructure is a very important factor to attract more cruise traffic.

The chief of the Port Strategic Plan at the Porto di Livorno, Claudio Vanni, is working on this very issue with the goal of enlarging the berths at the Alto Fondale Terminal, as an anticipatory city planning operation of primary importance.

For the economy of the city, the cruise industry remains extremely important this year: it is estimated that 25% of the passengers in transit will venture in to the city, and they are expected to spend €5,26 million.



Q&A- NICOLA CARRAI, FINSERVICE EUROPE PRESIDENT AND CEO OF SEATRANSPORT

## “What this port needs are ultra-flexible companies”

**W**hat trends have marked the first half of the year at the port of Livorno?

“The trend has generally been positive. The international economic slowdown has caused everything to be a bit more uncertain and volatile. In fact, while some types of traffic are holding, others are contracting, while still others are experiencing a remarkable growth. In this context, extremely flexible firms such as ours are able to compete well, as they're quick to adapt to any market downturn or unexpected development.”

Have the social and political crises now affecting many Mediterranean countries had any significant impact on traffic to and from Livorno?

“Overall numbers for these last two quarters have been positive, but some companies that specialize in intra-Mediterranean trade have suffered, some to such a degree they've had to shut down.” How would you rate the performance of the Port of Livorno in recent years? “We're all aware that port authorities in Italy, unlike what hap-

pens in other countries, have been constrained not just by typically Italian red tape but also by a scenario of conflicting political interests; all this has brought about a degree of paralysis and broken promises, with harmful effects. Despite every-

thing, in recent years the Port of Livorno has been and is continuing to be “actively engaged”.

One should also note certain analogies with the Region's own agenda, after years of looking the other way, finally, the Regional authorities seem to have realized the opportunity represented by the port of Livorno?

“There's certainly interest in the port of Livorno on the part of some large international investors. It's a starting point along a path that could bring positive results, which only a long-term perspective will reveal if we took the correct decisions or not.”

The reform of the ports as envisaged by Minister Graziano Delrio is set to revolutionize the governance of the Port of Livorno. What is your point of view in this regard?

“Surely after over 20 years, the need arose to bring the legislation up to date, in the interest of timely decision-making and coordination at the national level, to respond to a world where changes in shipping are increasingly faster and of global reach. As usual, it will not just depend on the regulatory infrastructure but, above all, what will

make the real difference is whether there's a real desire to achieve the common good, that's what will get us the best results.”

The EU calls for increasingly diverting traffic from road to rail. How is the port of Livorno responding to this demand?

“Again, on this front as well there are positive signs, such as the commitment of the Region to make structural investments, and the removal of operational barriers in conjunction with the announcement of new services to and from the port (and/or the dry-port). Looking ahead, as part of the project for the new Europa Dock, the construction of over 700 metres of rails is planned, in addition to their connection with the Tyrrhenian rail line.”

**LA PROTESTA** LE ACCUZE: «QUESTO È INACCETTABILE»

## «Cilp favorita sulle banchine» Gli agenti Asamar all'attacco

**IL PORTO** è stretto, le banchine pubbliche sono poche e i traffici che vi aspirano fortunatamente in crescita. Solo che ogni tentativo di rispondere a richieste di nuovi accosti finisce per creare frizioni e scontri. È il caso delle banchine pubbliche con gli accosti 15 C e 15 D, oggetto di una recente ordinanza. Questa



volta è l'Asamar a protestare. Con una dura nota indirizzata all'associazione degli agenti marittimi contesta la "privatizzazione" - pare a vantaggio della Cilp - dei suddetti accosti sia nella forma che nella sostanza. La forma: i due accosti sono stati designati al servizio pubblico con una ordinanza del 2008 emessa congiuntamente da Autorità Marittima e Ebberne, sostiene

Asamar, il cambio di destinazione può avvenire solo con un'altra ordinanza congiunta e non solo per decisione - per di più mai comunicata nemmeno agli utenti - e semplice informazione - della sola. Nella sostanza poi l'associazione degli agenti marittimi ricorda che gli accosti in questione erano destinati alle navi porta-auto provenienti da specifici scali dell'estremo oriente, mentre con l'assegnazione alla Cilp è quest'ultima a stabilire norme e precedenti. Inaccettabile: tanto da far chiedere di rimangiarsi l'ordinanza per evitare un contenzioso che l'associazione sembra disposta ad innescare fino al Tar della Toscana. Uno dei punti contestati riguarda anche l'opportunità dei tempi. Si richiama il fatto che proprio in questi giorni vengono varati a livello nazionale provvedimenti importanti come la riforma portuale, che dovrebbe anche porre fine rapidamente (almeno nelle speranze) ai commissariamenti. Prima di modificare assetti così importanti come quelli che riguardano le banchine pubbliche dice Asamar - non sarebbe opportuno uscire dal regime di commissariamento e confrontarsi tra in assetto "normale" e utenti. Oppure affrontare la cosa dopo averne discusso in commissione consultiva, dove spesso sono portati anche argomenti di minore importanza?

A.F.

## PIANO DI RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA LIVORNESE



### Pronti 750 mila euro per gli incentivi all'occupazione

Il punto sul piano di riconversione e riqualificazione industriale dell'area costiera di Livorno, approvato in sede tecnica, è stato fatto lunedì a Livorno nel corso della riunione della cabina di regia per l'accordo di programma. L'incontro è stata occasione per informare della positiva riunione voluta a Roma e per fare il punto sui tempi.

Il consigliere del presidente Rossi per il lavoro, Gianfranco Simoncini ha spiegato che il piano dovrà essere ora approvato dalla giunta regionale e da quelle dei tre Comuni interessati, per andare alla firma dell'accordo di programma presso il ministero dello Sviluppo economico entro settembre. Si sta

lavorando per far uscire, a ottobre, il bando destinato alle imprese che si insediano nel territorio e che, da gennaio, potranno presentare i progetti.

Simoncini ha quindi annunciato l'uscita imminente dell'avviso regionale per gli incentivi all'occupazione per il 2016, per l'area livornese (Livorno, Collesalva, Rosignano), sono stati messi a disposizione 750 mila euro. Per quanto riguarda i lavori di pubblica utilità, il bando è ancora aperto e riserva 2,5 milioni complessivi per le aree di crisi. «Risorse rese disponibili - ha sottolineato Simoncini - in coerenza con la scelta della Regione di privilegiare le aree di crisi».

INTERVISTA A CLAUDIO SODANO (ULTRASPORTI)

## «Livorno, in porto è tornato il lavoro»

### Dopo anni non si deve più fare ricorso agli ammortizzatori sociali

«Ad oggi il porto di Livorno non conta più sul ricorso agli ammortizzatori sociali che lo ha contraddistinto negli anni passati. E l'articolo 17 è arrivato a un livello di turni-mese per cui il personale in organico attualmente presente è insufficiente, tanto da avere un frequente ricorso all'agenzia di somministrazione», spiega Claudio Sodano, segretario responsabile della Ultrasporti a Livorno. Meno in gran parte della crescita del settore ro-ro e auto, che hanno sostenuto i traffici dello scalo toscano.

Ma Sodano avverte che, per lo scalo labronico come per tutti quelli italiani, il futuro non dipende soltanto da scelte locali, ma dal destino di tutto il Paese. «Tutti i porti italiani stanno subendo un processo di trasformazione. La deindustrializzazione della nostra nazione ci costringe a ripensare il nostro Pil. Industrie in Italia ce ne sono sempre meno. Un esempio spicciolo. Prima arrivava il caolino, venivano scaricato dalle rive, trasportato a Modena, dove si facevano le piastrelle che tornavano a Livorno e andavano negli Stati Uniti. Se questo mercato viene meno perché le industrie non ci sono più, il mercato nazionale è meno appetibile, si delocalizzano le industrie altrove, e il volume delle merci diminuisce».

Quali sono i temi caldi nel rapporto dei sindacati con le imprese?

«Con le imprese dovremo gestire il piano regolatore, materia complessa e di difficile soluzione finché non ci sarà la nuova darsena, in tempo non breve. Per ottimizzare i settori merceologici».

E nel frattempo?  
«Ci stiamo destreggiando un po'. La crescita del settore ro-ro e delle

navi macchiniste necessita di ampi spazi in un porto dove gli spazi non sono sufficienti. Non soltanto un problema di bacchetta, per questa fattispecie di navi nemmeno un problema di fondali, però sicuramente sono navi che hanno bisogno di essere lavorate dinamicamente e quindi. Sicuramente bacchine, altrettanto sicuramente spazi di

stoccaggio, rimorchi, merci. È un tema complesso».

La mancanza di spazio sta creando problemi fra gli operatori?

«Per il porto di Livorno la sofferenza della crisi che si è rivelata abbastanza significativa sui container, anche se oggi contiamo su una discreta ripresa, ma comunque non

ci sono certamente i volumi di merce che c'erano un tempo. La deindustrializzazione della nazione è chiaro che ha portato sofferenze e assenza di merci. Però c'è stata crescita esponenziale nel settore ro-ro. Determina anche consistenza di traffici, di operatori e di soggetti, ci sono passeggeri, rimorchi,

una gestione complessa di quelle che qualcuno chiama le interferenze. Sicuramente oltre ai vari attori portuali che possono essere gli articoli 16, 18 o 17 o i camionisti, è ancora più complessa di prima.

C'è una trasformazione delle funzioni del porto, si parla meno di container e più di altri settori?

Si parla di container, ma non più come settore dominante del mondo portuale. Il mondo ro-ro ha dato, sta dando e probabilmente darà soddisfazioni. Così come c'è stata una crescita del settore delle crociere, altro ambito che chiede versatilità dedicata, chiede gestione di pas-

seggeri, necessariamente senza contaminazione con traffici commerciali. Sono problemi noti in tutti i porti».

A Livorno come si declinano? La convivenza fra passeggeri e merci è stata occasione di polemiche, sia fra gli operatori, sia nei confronti dell'Autorità portuale.

«Stavando ragioni e riequilibrando. Non è ancora perfetta, va perfezionata. Lo sarà in ragione della progressiva applicazione armonica del piano regolatore. Probabilmente l'armonizzazione finale si troverà quando ci saranno nuovi spazi. Non soltanto la darsena Europa, ma per esempio la tombatura della vasca di colmata, che già offre un discreto polmone per lo stoccaggio di trailer. La vasca di colmata è la cintura di collegamento con la darsena Europa. Potrebbe anticipare i tempi di realizzazione della darsena dando un po' di respiro in termini di spazio, stoccaggio merci, rimorchi, automobili. Già quella rappresenterebbe una decompressione delle attuali problematiche».

Che tempi si prevedono?

«Si stanno realizzando opere finalizzate a renderne più rapido possibile il completamento. È difficile dare tempi certi. Tutto questo cammino di pari passo con lo scavalco ferroviario, con la congiunzione della linea ferroviaria direttamente con la darsena Toscana per evitare la doppia manovra, la formazione treno. Insomma, ci sono in atto diverse opere che dovrebbero arrivare a darsena Europa, che non ha tempo breve, a cogliere la trasformazione commerciale che il porto ha fortunatamente governato. Se non avessimo avuto la crescita esponenziale dei traffici ro-ro e del settore auto credo che le sofferenze sarebbero state prevenute».

Alberto Ghisari

IL PRESIDENTE DELLA COMPAGNIA DEI LAVORATORI PORTUALE: «SULLO SCONTRO GRIMALDI-ONORATO L'ENTE DOVREBBE INTERVENIRE DI PIÙ»

## «Il traffico è tornato ai livelli pre-crisi»

Raugei: «Promosso l'operato [redacted] ma la zonizzazione non è ancora definita»

La Compagnia portuale di Livorno, dopo la riforma della legge 44, nel 1994, ha compiuto un cammino di trasformazione che costituisce un caso particolare nel panorama italiano, dov'entando una realtà portuale articolata. Quali sono i settori in cui si è sviluppata? «La Compagnia oggi - risponde Enzo Raugei, presidente di Cpl - opera su due filoni: imbarco e sbarco delle navi, legato alla fornitura di servizi ex articolo 16 alle due società partecipate, Cilpe Terminal Darsena Toscana. E' il ramo tradizionale di Cpl. L'altro è la cooperativa che partecipa ad altre società terminalistiche come appunto Cilpe e Tde, ma anche Lint, terminal ro-ro, pax e trailer, e connotata maggiormente l'autoparco del Faldo, dove si stoccano auto nuove e che sbarcano in porto e vengono poi consegnate ai vari concessionari. Noi abbiamo la proprietà del piazzale mentre l'attività è svolta da Auto-trade. Queste sono le attività principali».

Come sta andando il porto di Livorno in questo periodo?

«In questo momento il porto va bene sia come traffico sia come lavoro. Ha recuperato importanti volumi rispetto alla crisi. I prodotti forestali nel 2015 sono tornati oltre il milione di tonnellate, abbiamo recuperato sulle auto (410 per cento, dopo il +24 del 2014). Siamo su valori paragonabili al periodo pre-crisi. Sul container li abbiamo superati, grazie alla crescita del terminal Darsena Toscana. Il buon andamento del quarto trimestre 2015 si sta consolidando anche nel 2016».

Che giudizio dà dell'operato [redacted] rispetto ai progetti e alla loro realizzazione?

«Positivo, nonostante qualche ri-

tardo nelle opere. Al di là dell'ordi-

naria manutenzione con il potenziamento e miglioramento dell'esistente, la cosa importante e di prospettiva è stata l'approvazione del piano regolatore portuale. Con la piattaforma Europa Livorno, guarda alla realizzazione di una grande terminal container che mantiene Livorno fra i porti top in questo settore. E' un prodotto della sinergia fra [redacted]

Regione e ministero delle Infrastrutture. Sul piano dei lavori di miglioramento dell'esistente è stato portato a 133 metri il fondale sulla sponda Est della Darsena Toscana, realizzati altri due accosti a calata Lucca, sono altri 400 metri consegnati i lavori per il cunicolo dove far transitare i tubi Enel, che permetteranno l'allungamento del canale di accesso al terminal Tosca-

na. Potremo ricevere le navi da 9.000 teu».

Perché la discussione fra gli armatori Onorato e Grimaldi, partita a livello nazionale, ha coinvolto Livorno?

«Livorno è uno snodo importante per il traffico ro-ro. Soprattutto per le isole, ma in generale è sempre stato un porto di prim'ordine a li-

vello nazionale per metri lineari lavorati. Su Livorno si gioca un braccio di ferro fra due armatori importanti che cercano di assicurarsi il controllo di questa attività. Quello che dispiace è che assistiamo a questo braccio di ferro in una situazione in cui, se ci fosse collaborazione, sarebbe meglio utilizzato il porto. A mio avviso dovrebbe intervenire in maniera più determinata la stessa [redacted]

o addirittura livelli superiori. Non si può assistere infatti al fatto che si risponde a una linea con un'altra uguale. Alla fine ci dev'essere un governo di questa situazione. Il mercato portuale è regolamentato, bisogna che tutti si adeguino a una politica definita».

La razionalizzazione delle aree portuali è un obiettivo [redacted]

«Sulla carta è stata portata avanti. Nel prp si è parlato di zonizzazione del porto. Sono state definite le aree con destinazione d'uso rispetto alle attività. Nella pratica questa cosa non è stata eseguita in maniera definitiva, qualche eccezione c'è, ad esempio proprio nel settore dei ro-ro, dove assistiamo nel porto a tutta una serie di attività anche in zone dove non sarebbero previste. I volumi sono poco più di quelli ante crisi, però all'epoca era soltanto il terminal Lint, adesso sono cinque terminal. Se a partita di domanda aumenta di cinque volte l'offerta questo crea squilibrio».

Che cosa pensa della riforma dei porti?

«Cambia la governance, ma per le aziende che operano in bacina cambia poco. E' un passo in avanti per il governo delle strategie di sviluppo. Mi sembra un concetto valido concentrare le risorse in alcuni nodi nazionali. Bisogna stare attenti perché si è passati da un modello gestito pubblico-privato a un modello in cui il comitato esecutivo è fatto esclusivamente della parte pubblica. Il tavolo di partenariato ha un ruolo importante, anche se avremmo preferito che su alcune tematiche il suo parere fosse vincolante. Poi si dice che a settembre andrà avanti la parte che riguarda il lavoro e quello ci riguarderà più direttamente».



# Privilege Yard: proseguono le indagini

*Domiciliari per Mario La Via ed Antonio Battista. Ma ci sarebbero almeno altre dieci persone iscritte nel fascicolo aperto dalla Procura di Civitavecchia. Nomi eccellenti nell'ordinanza di arresto; erogazioni definite "non giustificate" dagli inquirenti*



CIVITAVECCHIA - Intercettazioni telefoniche, rilevamenti contabili e complesse indagini bancarie. È una complessa attività di indagine quella condotta dai finanzieri del comando provinciale di Roma e che, ieri mattina, ha portato ad eseguire due ordinanze di custodia cautelare agli arresti domiciliari nei confronti del 76enne Mario La Via, ex amministratore delegato di Privilege Yard, e del suo braccio destro, il 53enne Antonio Battista, componente del cda e unico delegato a operare sui conti bancari della società fallita ufficialmente a giugno dello scorso anno. I due devono rispondere, a vario titolo, di bancarotta fraudolenta documentale e patrimoniale, reati tributari e violazione della normativa antimafia.

Le indagini non sono ancora concluse e, a quanto pare, i due non sarebbero i soli finiti nel registro degli indagati. Almeno una decina i nomi che compaiono nel fascicolo avviato dal sostituto procuratore Lorenzo Del Giudice, coperto dal massimo riserbo. Un'indagine che comunque ha fatto emergere quello che c'era dietro lo yacht P430 oggi arrugginito all'interno di un vero e proprio cantiere fantasma, confermando di fatto quanto denunciato da più parti nel corso degli anni, a partire dagli operai del cantiere stesso.

Un progetto che non stava in piedi quello della realizzazione del megayacht da 127 metri, del valore di mercato di oltre 340 milioni di euro, apparentemente commissionato da soggetti non identificati attraverso un trust con sede nell'Isola di Man. Lo dicono gli stessi inquirenti. "I progetti rinvenuti negli uffici della fallita – scrivono - si sono rivelati privi di valore economico, palesando così che il costo sostenuto di circa 80 milioni di euro, fatturato e pagato interamente ad una società con sede nelle Isole Vergini, è risultato del tutto fraudolento. I costi relativi a consulenze, noleggio autovetture di lusso, locazioni di immobili, spese di rappresentanza, erogazioni ad enti caritatevoli con sede in paesi esteri, si sono rivelati privi di valide ragioni economiche". Tanto che la nave è ancora lì, senza aver mai visto il mare, mai conclusa e mai varata.

## - segue

---

Sotto la lente di ingrandimento della Procura il maxi finanziamento da 190 milioni (125 dei quali effettivamente erogati) concesso alla Privilege dal consorzio di banche, con capofila Etruria: per gli inquirenti si è ricorsi al credito dissimulando lo stato d'insolvenza dell'impresa. Ritorna poi al centro dell'attenzione anche il rapporto tra Mario La Via ed il cardinal Tarcisio Bertone, con 700mila euro circa di elargizioni a favore di associazioni italiane ed estere tra febbraio 2008 e novembre 2012. Con gli inquirenti che sottolineano proprio come "malgrado il conclamato stato di dissesto, sono state effettuate delle erogazioni liberali a favore di diversi soggetti, apparentemente non giustificate". E poi, nella lunga ordinanza di arresto, compaiono nomi eccellenti di politici ed amministratori. Il quotidiano *Repubblica* tira in ballo anche il commissario dell'Authority Paqualino Monti: *"Privilege Yard pagava anche l'affitto della casa di Pasqualino Monti, il presidente dell'autorità portuale di Civitavecchia che ha concesso l'area del cantiere, per una somma complessiva di 43.200 euro, "a circa il triplo dei valori medi di mercato per gli anni 2011 e 2012"*.

"Gli atti di concessione delle aree alla Privilege Yard sono degli anni 2007, 2009 e marzo 2011. Il sottoscritto, invece, è stato nominato Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia solamente a giugno 2011". È l'immediata replica dell'attuale commissario di Molo Vespucci. "Non solo chi scrive non ha mai firmato alcuna concessione, ma non ha mai neppure presenziato, una volta divenuto Presidente, ad alcun evento della Privilege, neanche all'inaugurazione della seconda chiglia, avvenuta nel 2013 - ha sottolineato - alla fine del 2010, quando il cantiere era ancora regolarmente aperto ed attivo, alla società serviva una foresteria per alcuni suoi tecnici, segnatamente, per gli architetti Di Pilla. A febbraio del 2011, quando il sottoscritto, si ribadisce, non era ancora Presidente, ha affittato, tramite agenzia, alla PrivilegeYard, con un contratto di locazione del tutto trasparente in quanto al medesimo intestato e regolarmente registrato, un attico ed un super-attico totalmente arredato, comprensivo di relativo garage (128 mq di appartamento e 100 mq di terrazzi sul porto) al canone mensile di 1800 euro (21600 euro in totale, oltre alle spese di utenza, non pagate dalla Privilege), importo affatto corrispondente a 43.200 euro "a circa il triplo dei valori medi dei prezzi di mercato del 2011 e del 2012" come erroneamente scritto nel corsivo, ma assolutamente in linea con le caratteristiche di un'abitazione nuova di quel tipo, come si può tranquillamente verificare consultando il sito dell'Agenzia delle Entrate. Dopo un anno, alla scadenza del contratto - ha aggiunto - non essendo stato integralmente onorato dalla Privilege Yard, lo stesso non veniva rinnovato; parimenti subentravano nella qualità di conduttori, alle medesime pattuizioni, gli architetti Di Pilla, i quali, però, non essendo più stati pagati dalla Privilege, dopo pochi mesi, non provvedevano più al versamento dei canoni e per l'effetto, erano costretti a lasciare l'immobile. Inserire il nome del sottoscritto all'interno di un articolo afferente un'inchiesta sulla bancarotta e la distrazione di fondi della Privilege, appare un'operazione mirata unicamente a gettare fango e discredito sulla immagine di chi, da Commissario dell'Autorità Portuale - ha concluso Monti - si sta adoperando per quanto di sua competenza per cercare di recuperare l'area, strategica per lo scalo, che altri hanno ritenuto di concedere alla società oggi fallita".

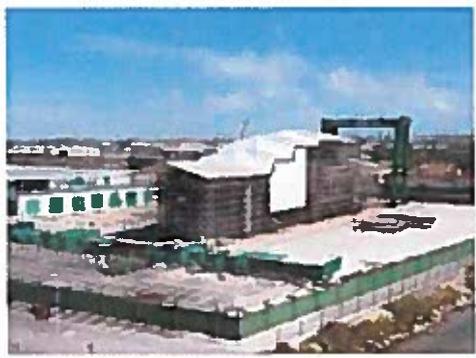
La cronaca di una morte annunciata, quella della Privilege. L'epilogo di una vicenda che, fin da subito, è apparsa caratterizzata da troppe criticità.

## Monti: "Ho affittato tramite agenzia una casa ai tecnici della Privilege"



Non si è fatta attendere a lungo la replica, con tanto di minacce di querela, del commissario dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti sulla vicenda relativa al presunto pagamento, da parte di Privilege, dell'affitto di una casa di sua proprietà. Una vicenda completamente travisata, secondo quanto riporta in una nota il numero uno di Molo Vespucci. Monti dichiara di aver affittato, tramite agenzia, un attico e un super attico totalmente arredato alla Privilege Yard. "Alla fine del 2010 – dichiara il commissario Monti – quando il cantiere era ancora regolarmente aperto ed attivo, alla società serviva una foresteria per alcuni suoi tecnici, gli architetti Di Pilla. A febbraio del 2011, quando il sottoscritto non era ancora Presidente, ha affittato, tramite agenzia, alla PrivilegeYard, con un contratto di locazione del tutto trasparente in quanto al medesimo intestato e regolarmente registrato, un attico ed un super-attico totalmente arredato, comprensivo di relativo garage, 128 mq di appartamento e 100 mq di terrazzi sul porto, al canone mensile di 1800 euro, ovvero 21600 euro in totale, oltre alle spese di utenza, non pagate dalla Privilege. Importo affatto corrispondente – sostiene Monti – a 43.200 euro, ovvero 'a circa il triplo dei valori medi dei prezzi di mercato del 2011 e del 2012' come riportato dall'articolo, ma assolutamente in linea con le caratteristiche di un'abitazione nuova di quel tipo, come si può tranquillamente verificare consultando il sito dell'Agenzia delle Entrate. Dopo un anno – prosegue il commissario di Molo Vespucci – alla scadenza del contratto, non essendo stato integralmente onorato dalla Privilege Yard, lo stesso non veniva rinnovato; parimenti subentravano nella qualità di conduttori, alle medesime pattuizioni, gli architetti Di Pilla, i quali, però, non essendo più stati pagati dalla Privilege, dopo pochi mesi, non provvedevano più al versamento dei canoni e per l'effetto, erano costretti a lasciare l'immobile. Inserire il nome del sottoscritto all'interno di un articolo afferente un'inchiesta sulla bancarotta e la distrazione di fondi della Privilege – tuona Monti – appare un'operazione mirata unicamente a gettare fango e discredito sulla immagine di chi, da Commissario dell'Autorità Portuale, si sta adoperando per quanto di sua competenza per cercare di recuperare l'area, strategica per lo scalo, che altri hanno ritenuto di concedere alla società oggi fallita". E la rettifica di Pasqualino Monti riguarda anche altri aspetti, non trattati direttamente dal TrcGiornale e riguardanti gli atti di concessione delle aree alla Privilege Yard. "Atti – spiega Monti – che si riferiscono agli anni 2007, 2009 e marzo 2011. Il sottoscritto, invece, è stato nominato Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia solamente a giugno 2011. Non solo chi scrive non ha mai firmato alcuna concessione – conclude Monti – ma non ha mai neppure presenziato, una volta divenuto Presidente, ad alcun evento della Privilege, neanche all'inaugurazione della seconda chiglia, avvenuta nel 2013".

## Crac Privilege, nell'indagine spunta la casa di Monti



Sono una quindicina le persone iscritte dalla Procura della Repubblica di Civitavecchia nel registro degli indagati in merito al crac Privilege, l'operazione che ieri ha portato all'arresto, da parte della Guardia di Finanza, dei due ex vertici aziendali Mario La Via e Antonio Battista. Per gli indagati, tutti personaggi che nel corso del tempo hanno avuto posizioni di spicco all'interno dell'azienda, i reati contestati sono quelli legati al concorso in bancarotta fraudolenta.

Da parte degli inquirenti c'è massimo riserbo sui nomi, anche se non è escluso che i personaggi in questione possano essere in qualche modo legati alle sfere politica ed istituzionale locali. E intanto il quadro dell'operazione eseguita dal Nucleo Polizia Tributaria di Roma si arricchisce di nuovi particolari. Oltre ai 700 mila euro di Privilege Yard che La Via avrebbe erogato ad associazioni caritatevoli riconducibili al cardinal Bertone, oggi La Repubblica chiama in causa anche l'ex presidente dell'Autorità Portuale, oggi commissario, Pasqualino Monti. Stando a quanto pubblicato dal quotidiano, poi confermato dal referente dell'operazione il tenente colonnello Alessandro Di Filippo, dall'indagine è emerso che Privilege Yard si occupava del pagamento dell'affitto della casa di Monti. Ma a finire sotto la lente di ingrandimento delle Fiamme Gialle non è tanto questo, anche perché il tenente colonnello Di Filippo parla di un contratto di locazione regolarmente registrato, quanto il fatto che la somma corrisposta, 43.200 euro, corrisponderebbe al triplo dei valori medi di mercato per gli anni 2011 e 2012. Tutto ancora da verificare e quindi al vaglio degli investigatori. Non sono da escludere sviluppi nei prossimi giorni: il caso della maxitruffa è alla ribalta nazionale, non solo per l'ingente raggio economico, ma anche per il peso specifico di nomi ed istituti bancari coinvolti.

## Angeloni (Polo Dem): "Le verità nascoste"



Oltre al caso Privilege, anche un'altra questione torna prepotentemente d'attualità. È quella della demolizione della Concordia. Se ne riparla oggi dopo l'intercettazione telefonica tra il presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti e la giornalista della redazione locale de Il Messaggero Cristina Gazzellini, letta davanti a giornali e tv ieri da Giovanni Moscherini (questa sera alle 19,30 su Trc la conferenza stampa) perché secondo l'ex sindaco dimostra l'intenzione di Monti a non portare la demolizione del relitto a Civitavecchia. Sulla stessa lunghezza d'onda l'esponente del Polo Democratico Fabio Angeloni, che interviene sulla vicenda ponendo l'accento sull'aspetto giornalistico del caso.

"Le verità nascoste di ieri e di oggi - dichiara Angeloni - ma forse nessuno le vuole davvero sapere. 'Ciao tesò, me vado a infiocchettà quer pezzo senza fa parlà a nessuno, tranquillo!... ciao tesò, ciao', a parlare è una premurosa giornalista locale collaboratrice del Messaggero e direttrice della Tv della Fondazione Cariciv. Dall'altra parte il potente di turno. In mezzo una scomoda verità che rimarrà nascosta 'da infiocchettare' appunto: il Concordia non verrà mai a Civitavecchia. Non lo vuole il Porto, non lo vuole la Regione, ma non si deve sapere e la colpa deve ricadere su altri. La notizia c'è. In quei giorni si parla di demolizioni, di bomba ecologica, di cantieri della morte in Turchia o nell'Oceano indiano. Piombino si è già premurata di farsi dare 160 milioni di euro per adattare il suo porto. Rossi (Regione Toscana) ha fatto la voce grossa. Gabrielli (Protezione Civile) è intervenuto favore della Turchia.

La notizia c'è: qualcuno a Civitavecchia fa il doppio gioco e rema contro Civitavecchia, contro la creazione di posti di lavoro. Ma questo i lettori del Messaggero non lo sapranno mai: 'Ciao tesò, me vado a infiocchettà quer pezzo senza fa parlà a nessuno, tranquillo!... ciao tesò, ciao'. I vertici del giornale sapevano? La risposta non può essere che 'sì' visto che nella relazione del Ministero delle finanze la giornalista compariva a libro paga dell'Autorità Portuale come una dei Rup. Ma si erano limitati a non farle firmare gli articoli sul porto per un po' di tempo. Un pannicello caldo che le intercettazioni svelano impietosamente. Direi che può bastare. È davvero tempo di aprire un dibattito franco e leale tra chi scrive sui giornali come Messaggero, Provincia, le Tv (Mecenate, Trc oggi come mai ingiustamente a rischio di chiusura), gli stessi potenti di turno e i cittadini, i lettori. Basta così. Il tempo delle prese per fondelli è scaduto. Quanti sono i giornalisti che ogni giorno si dimostrano conniventi con il potere e che ogni giorno si impegnano a ricucire, ribadire e difendere quella rete "oscura" di legami che tiene insieme una classe dirigente mediocre, che si rivela sempre più spesso addirittura incapace? È possibile un giornalismo diverso? Difficile, specie oggi che una maglia importante di quella rete passa dall'Amministrazione Comunale dei Cinquestelle. Il sindaco Cozzolino ha sempre puntellato e promosso questa classe dirigente di mediocri che tiene a bada gran parte della comunità cittadina attraverso il ricatto dell'occupazione: la promessa di un posto di lavoro per il figlio, per il nipote, per la moglie. Un incarico magari finto. Una promessa che 99 volte su 100 resta campata in aria. Quei giorni del Concordia solerti mani hanno cucinato un piattino niente male a danno di lettori ignari che non hanno potuto conoscere la verità. Adesso si è saputo. Ma è accaduto e continuerà ad accadere: tutti i giorni (anche oggi) piccole e grandi verità vengono nascoste. Il pericolo, tremendo, è che nessuno o quasi le voglia davvero sapere".

## M5S: "Arresto La Via e Battista è un chiaro segnale"



"L'arresto da parte della Guardia di Finanza di Mario La Via e Antonio Battista è un chiaro segnale di come i grandi flussi economici di questa città in passato siano stati tutt'altro che normali operazioni economiche ed industriali". Inizia così una nota in cui il Movimento 5 Stelle interviene sul crac Privilege. I pentastellati puntano il dito contro Banca Etruria e rispolverano vecchie dichiarazioni, sostenendo che Civitavecchia ha la memoria corta.

"Fra i finanziatori dell'opera, doveroso sottolinearlo - sostiene il M5S - troviamo anche la Banca Etruria, la stessa banca che ha poi incredibilmente truffato i piccoli risparmiatori, causando nella nostra Civitavecchia purtroppo anche un suicidio.

Consapevoli però che uno dei più grossi difetti dell'Italia sia la memoria corta, e Civitavecchia non fa eccezione, come Movimento 5 Stelle vogliamo rispolverare le frasi pronunciate dalla politica in questi anni in cui la Privilege è stata una realtà, assai triste, del nostro territorio. Presenti all'allora cerimonia di inaugurazione il Cardinal Bertone ed il Ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli. Lunedì 8 settembre 2008 il sindaco Giovanni Moscherini dichiarava 'Quando in campagna elettorale parlavo dei poli di eccellenza attorno ai quali si sarebbe dovuto costruire lo sviluppo della città, il programma era stato accolto da alcuni con scetticismo. Oggi la situazione è profondamente cambiata e credo che sia ormai evidente che il raggiungimento dei primi risultati in questo settore rappresenta un incoraggiante segnale'. Martedì 9 settembre 2008 il presidente dell'Autorità Portuale Fabio Ciani dichiarava 'tra pochi anni il porto sarà completamente rivoluzionato, questi cambiamenti porteranno grandi risultati soprattutto sul piano occupazionale in una città che vivrà un momento di crisi con la prossima chiusura del cantiere Enel'. Domenica 27 maggio 2012 il neo sindaco Pietro Tidei afferma "oggi dobbiamo ricrederci e prendere atto che è stato realizzato quanto promesso. Questo cantiere porta e porterà a Civitavecchia lavoro e fama'.

## La nomina al porto di Civitavecchia

**Pasquale Monti**  
Presidente [redacted]  
di Civitavecchia

In riferimento all'articolo "Ferrari e caso con i soldi di Etruria", ieri su *Repubblica*, preciso che sono stato nominato presidente [redacted] di Civitavecchia solamente a giugno 2011, quindi non ero in carica al tempo dei fatti riportati. Inoltre l'appartamento è stato acquistato a prezzi di mercato.

Intervista a Pasquale Monti

## Il Cipe studia una zona franca a Napoli e Salerno



Caldeggiata dalla Regione, che ne auspicava la creazione **a dicembre scorso**, ora la zona economica speciale per i porti della Campania si fa concreta. Pare che il governatore Vincenzo De Luca sia riuscito a convincere Renzi e il 10 agosto, nella prossima riunione del Cipe, potrebbe arrivare il via libera nella seduta che approverà il "Patto per la Campania", accordo da quasi 10 miliardi **firmato ad aprile** tra governo e Regione.

La zona franca, se approvata come nelle volontà della Regione Campania, interesserà i porti di Napoli e Salerno, i retroporti e l'ex Italsider di Bagnoli, più altre zone della parte occidentale della città. Sul modello di porti come Barcellona o Singapore, una zona a tassazione speciale potrebbe rilanciare gli investimenti nell'area, permettere la creazione di nuovi siti produttivi e la realizzazione di nuove opere, soprattutto il porto di Napoli che deve aggiornarsi con accessi, fondali e banchine all'altezza delle navi moderne.

«Se Bagnoli sarà inserita in una zes con i due porti della Campania – commenta il presidente Svimez Adriano Giannola – può diventare un grande volano di sviluppo. Con una zona economica speciale si supererebbe anche il problema di chi gestisce le aree. Sarebbe un buon modo per muovere una situazione di paralisi e degrado ventennale». La società di studi per il Mezzogiorno Svimez spiega nel suo ultimo rapporto che le zone economiche speciali sono «uno strumento utilizzato con crescente frequenza negli ultimi vent'anni in tutte le regioni del mondo, per contribuire a superare i problemi del sottosviluppo di aree o regioni depresse. In Polonia tra il 2005 e il 2015 gli investimenti localizzati nelle zes sono stati pari a quasi 20 miliardi di euro, gli occupati sono passati da 75 a 287mila».

Le infrastrutture, il dibattito

## «Porti: Napoli e Salerno non perderanno chance»

*Annunziata: «Rinvio necessario, ma senza ripercussioni»*

La riforma dei porti è legge. Un traguardo che sembrava lontanissimo un anno fa. Il ministro Graziano Delrio è stato di parola.

Ora si tratta di aspettare le nomine dei presidenti delle Autorità di sistema portuali. Prima o dopo ferragosto? Delrio non si sbilancia. E non si sbilanciano neanche quelli che aspettano queste nomine, come Andrea Annunziata, 55 anni, ex sottosegretario ai trasporti e attuale presidente dell' Autorità portuale di Salerno. La questione lo riguarda molto da vicino sia come aspirante presidente dell' AdSP, sia come presidente in carica.

**Il caso Salerno presidente. Possibile che siate stati così bravi da meritare una moratoria?**

«Non si tratta di essere bravi. Salerno e Napoli hanno due condizioni profondamente diverse. Salerno è un porto più giovane e più piccolo, con tanti vincoli ed ha puntato tutto sull' efficienza sull' adeguamento delle infrastrutture. Per questo ha conservato più gradi di libertà sulle concessioni, nessuna delle quali ha durata superiore a 6 anni e nessuna investe anche le banchine che sono tutte pubbliche. Non si poteva fare diversamente in uno scalo che è in divenire e che ha cercato un equilibrio interno per riguardare l' assetto definitivo richiesto dal mercato. Il tutto con l' accompagnamento responsabile degli operatori, che ringrazio in ogni occasione, e che nel frattempo sono cresciuti e si sono consolidati. Napoli, al contrario, ha una tradizione molto più antica sotto tutti i profili ed evidentemente la condizione di sviluppo ha richiesto in un recente passato di assegnare quasi tutte le aree, incluso le banchine, in concessione pluriennale ad importanti operatori. È dunque evidente che si tratta di due situazioni molto diverse».

**E dunque?**

«Dunque, pur nel rispetto di una programmazione di tipo globale, hanno necessità di un accompagnamento e di una fase di transizione che tuttavia consente di non rinunciare ai benefici della riforma importante e significativa varata dal governo».

Intanto Delrio dice che Salerno sta perdendo una grande opportunità.

## - segue

«A difendere il porto di Salerno è stato il governatore De Luca che ha il vantaggio di conoscere bene e da vicino il nostro territorio ed ha ascoltato attentamente le istanze degli operatori locali e le loro preoccupazioni. Del resto la politica ha l'obbligo morale di ascoltare il territorio e gli stakeholders salvo poi ad assumere impegno e responsabilità in prima persona. Francamente, conoscendo bene le due realtà, quella di Napoli e di Salerno, ritengo che non vi sia alcuna perdita di chance, piuttosto un corretto accompagnamento di un processo verso una riforma che darà i suoi frutti tra qualche anno».

### **Napoli zero in efficienza. Salerno al top. Ma potranno mai convivere questi due porti?**

«Non piace questo approccio.

Non ci sono buoni e cattivi, ci sono però diverse condizioni al contorno e condizionamenti locali che in realtà complesse vanno affrontate con pieni poteri e soprattutto con la più ampia condivisione possibile. Il porto di Napoli è stato commissariato da oltre mille giorni ed alla guida si sono succeduti professionalità di altissimo livello ma tutte accomunate dal medesimo gap: un orizzonte temporale troppo ridotto ed una impellente necessità di riordinare le attività in corso. Credo francamente che il porto di Napoli abbia tante eccellenze tra i dirigenti ed i funzionari dell'Autorità, tra i suoi operatori, tra gli imprenditori del settore ed i professionisti. Non manca proprio nulla, solo la volontà di mettere tutto insieme. E devo dire che i segnali che arrivano negli ultimi mesi lasciano ben sperare. È questo apre anche le porte per future collaborazioni tra gli operatori di Napoli con quelli di Salerno e viceversa».

### **Lei è uno dei candidati alla presidenza dell' AdSP Tirreno centrale. Si è fatto un' idea di quale procedura adotterà il ministro nel caso in cui intende nominarla?**

«Non mi sono posto il problema.

Ho solo dato la mia disponibilità per questa nuova sfida ed in caso di procedura pubblica rifletterò se inviare formalmente la mia candidatura. Certo è che il Governatore De Luca chiederà un termine per la moratoria di 36 mesi.

In quel caso l'Autorità di Sistema comunque si formerà ed il porto di Salerno resta sostanzialmente com'è ed ha già un presidente.

Potrei anche fare il presidente di transizione dell'Autorità di Sistema solo per il periodo di che sarà concesso dal Governo, curando sia Napoli che Salerno nello spirito della riforma per lasciare spazio ad una nuova nomina dopo che siano decorsi i termini concessi dal governo per la moratoria».

### **Allora ci potrebbe essere un commissario a Salerno?**

«Ritengo di no, ma non sono io a prendere queste decisioni. Nel caso in cui dovessi curare io Napoli e Salerno il porto di Salerno potrebbe essere guidato dall'attuale segretario generale, senza modificare sostanzialmente nulla dell'attuale condizione e senza nuovi costi per la pubblica amministrazione. Il mio incarico di presidente a Salerno, infatti, è già remunerato».

Ma la legge di riforma parla di autonomia amministrativa e finanziaria. Cioè Salerno dovrà avere un bilancio autonomo «Certo. Sostanzialmente per l'Autorità portuale di Salerno, anche se assumerà la denominazione di Autorità di Scalo, non cambierà nulla per il periodo di transizione, non superiore a 36 mesi, che potrà concedere il governo su istanza motivata del presidente De Luca».

E poi bisognerà coordinarsi con la cabina di regia nazionale «Di questo beneficiano tutti i porti. La cabina di regia sarà una struttura essenziale per dare corpo alla riforma. Il cuore dell'azione di coordinamento è tutta lì».

Il vice presidente della giunta regionale Fulvio Bonavitacola dice che il piano della logistica che marcia parallelamente alla riviera dei porti è da approfondire. Certo la logistica tra Napoli e Salerno è un nodo.

«Come tutte le riforme ci sono sicuramente da verificare sul campo gli effetti e gli eventuali correttivi. Penso che lo stesso ministro Delrio ne sia ben consapevole.

Nessuno vuole tirarsi fuori dal confronto e dalle verifiche. Purché si avvii un nuovo percorso».

E gli interporti. Abbiamo grandi potenzialità».

«Gli interporti qui in Campania ci sono e da molti anni. Hanno fatto da soli quello che potevano per crescere ed affermarsi. La riforma va nella direzione di ampliare le possibilità di connessione. Tuttavia a mio avviso non basta una riforma per creare automatismi.

Ci vogliono idee nuove e robuste che devono camminare sulle gambe degli uomini. Su questo c'è veramente tanto da fare.

Non è possibile che gli interporti non vendano il mare nelle loro attività commerciali».

Il retroscena

## La Regione ora gioca di rimessa «Napoli-Salerno, nozze nel 2020»

Pronti a chiedere il massimo del tempo per rinviare l'accorpamento

**Antonino Pane**

«L'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale partirà con una propria governance insieme alle altre. La moratoria chiesta dalla Regione per il porto di Salerno non rallenterà il processo di riforma approvato dal Consiglio dei ministri». Fulvio Bonavita-cola, vice presidente della Regione Campania, si muove in questa materia con disinvoltura. Ha dalla sua la competenza maturata anche come presidente

di Salerno.

Il Porto di Salerno manterrà dunque la sua autonomia amministrativa e finanziaria per il tempo necessario a completare il processo di ammodernamento del porto. La richiesta è di 36 mesi, Bonavita-cola lo ribadisce. Ma Delrio potrebbe anche concedere meno tempo, questa è una sua prerogativa. Tutto fa credere, comunque, che il piano messo a punto da Bonavita-cola otterrà il massimo di tempo disponibile, tre anni.

Ma le riflessioni che accompagnano queste riforme sono tante. La stessa articolazione si presta ad approfondimenti. Il testo varato dal Consiglio dei ministri, comporta non solo semplificazioni ma in qualche misura anche qualche grattacapo. I primi arriveranno in borsa sulla scelta dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale. E' vero la nomina la fa il ministro «sentito» il presidente della Regione interessata. E' quel sentito che va «pesato» alla luce di quanto sta accadendo e soprattutto alla luce della moratoria inserita nella riforma. Una moratoria che può scattare solo se chiesta entro quindici giorni e, quindi, presumibilmente prima della nomina dei nuovi presidenti. E' tutto questo si intreccia in maniera ineluttabile con le dotazioni finanziarie che avranno a disposizione dei porti.

Il tema delicato, dunque, è senz'altro quello degli accorpamenti, laddove all'articolo 22 del testo della riforma (disposizioni transitorie) si legge 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 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 trentasei mesi, dell'autonomia finanziaria e amministrativa di Autorità Portuali già costituite ai sensi della citata legge n. 84 del 1994. Con il medesimo decreto è disciplinata la nomina e la composizione degli organi di governo per la fase transi-

toria». Una fattispecie che originariamente non era prevista nell'originario normativo ma che è stata inserita proprio sulla base di una ferma posizione del governatore della Campania, Vincenzo De Luca, che al tavolo della conferenza Stato-Regioni ha fatto valere, proprio con il contributo determinante del vice presidente Fulvio Bonavita-cola, il proprio peso politico e tecnico amministrativo. Una condizione richiamata anche nel parere «condizionante» delle commissioni parlamentari di camera e senato e che è stata introdotta pur se censurata dal Consiglio di Stato.

Cosac'è dietro questa posizione che parte proprio dalla Campania? Una legittima preoccupazione di una fusione a freddo tra i porti di Napoli e Salerno, il primo - più grande e con maggiori potenzialità - che negli ultimi anni si è connotato per ogni forma di inefficienza. Il secondo, ben più piccolo e limitato, che tuttavia si è contraddistinto sul panorama nazionale come uno degli enti più efficienti e performanti, non solo grazie agli investimenti ed alle opere eseguite ma anche per i risultati raggiunti dagli operatori commerciali. La preoccupazione di una fusione a freddo è quella che ha portato gli operatori e gli industriali del porto salernitano a far sentire la propria voce sia a livello regionale, sia a livello nazionale. Ed un risultato - questo è certo - lo hanno raggiunto. Ma cosa accadrà? Il testo della riforma indica che il presidente De Luca, come è nelle aspettative, nei successivi quindici giorni dalla pubblicazione del testo sulla GU, e quindi entro ferragosto, potrà chiedere di conservare l'autonomia «finanziaria ed amministrativa» per altri 36 mesi ovvero fino al settembre 2020, ovvero all'approssimarsi delle prossime elezioni regionali. Ma la proposta dovrà essere «motivata» e le motivazioni dovranno ricercarsi non solo e non soltanto sulla base di una ricerca di un «allineamento» gestionale ma anche su fattori di carattere economico e finanziario.

La differenza tra canoni concessori potrebbe essere un elemento. Un altro, forse quello più importante, potrebbe essere determinato dalla leva finanziaria dei progetti sostenuti dalla Regione, tra cui quelli a valere sul POR FESR 2014-2020 che - in buona sostanza - rappresentano quasi l'80% della cassa disponibile per i porti atteso che la Regione Campania ha proposto all'Ue di finanziare i complementi del grande progetto porto di Napoli per 148 milioni di euro e quello di Salerno per 41 milioni di euro. «Così sono immediatamente disponibili e potranno spendere più celermente» conferma Bonavita-cola - e, soprattutto, consen-

ranno alla Regione di avere nuovi fondi per gli stessi imparti da investire in altri settori».

L'ago della bilancia si sposta verso il ministero dei Trasporti che comunque dovrà valutare la proposta della Regione sulla base di criteri «omogenei» da confrontare con le altre richieste che certamente pervengono da altre Regioni. Ed il tempo è così ristretto che sarà veramente difficile immaginare un coordinamento tra le regioni nel periodo ferragostano.

GIACCHINO FRATTATA

### Il boom

**Trieste**

Inaugurato il nuovo varco che libera spazi usati finora per le manovre. Attesi nel porto 11.500 convogli all'anno: un boom di treni del 45%

### L'investimento

**Venezia**

Cinesi pronti a grossi investimenti nell'offshore per portare le grandi navi in Laguna. Lo ha annunciato il sindaco di Venezia Brugnaro

### L'innovazione

**Giola Tauro**

Dal 2017 linea potenziata: il porto sarà legato alle rotte internazionali grazie a treni di 750 metri: i container viaggeranno su carri standard

### La sfida

**Piombino**

Le nuove banchine ecosostenibili forniranno due milioni di kilowatt di energia all'anno: già sul tavolo un'offerta di General Electric

# - segue

## Il confronto fra i due scali della Campania

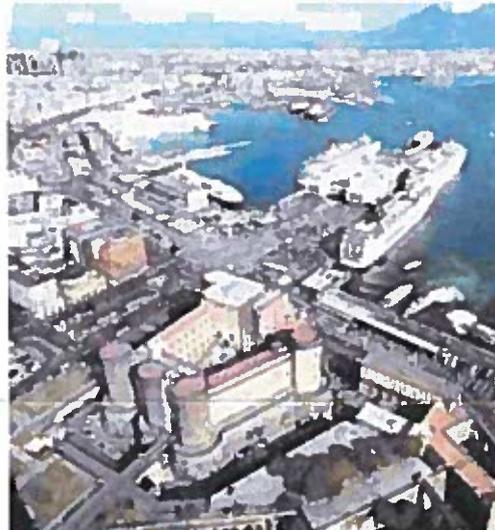
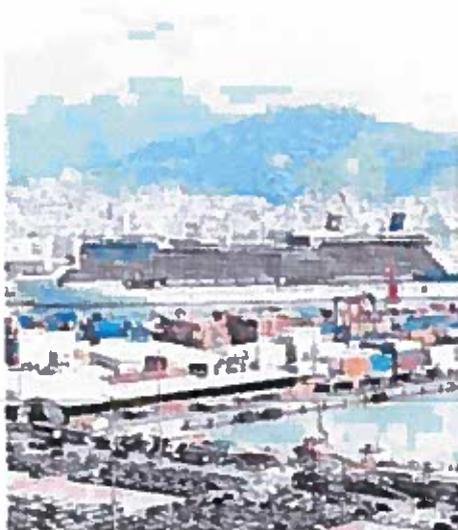
### DATI TECNICI



	NAPOLI	SALENNO
N. ormeggi	74	16
N. darsene interne	12	3
Lunghezza banchino	11	3,2
Superficie a terra	1.300.000	429.500
Superf. specchio acque	2.800.000	1.106.290
Profondità all'imbocco	-18 m	16 m
Profondità interno bacino	da -14,30 a -5 m	da -12,50 a -5 m
Anno costruzione nell'attuale configurazione	1869-1940	1969-1972

	2014	NAPOLI 2015	Variaz	2014	SALENNO 2015	Variaz
Tonnellate movimentate (x1.000)	20.125	20.997	+4,33%	12.212	12.944	+5,99%
• di cui rifuse liquide	4.672	4.806	+2,87%	0	0	0,00%
• di cui rifuse solide	5.341	5.009	-6,13%	131	110	-15,27%
• di cui in containers	4.015	4.545	+13,21%	4.110	4.545	+10,58%
• di cui ro-ro	5.496	5.658	+2,91%	0.993	7.045	+605,21%
• di cui altri merci varie	0	0	0,00%	876	1.134	+29,30%
Movimento Teu (x1.000)	432	438	+1,39%	320	359	+12,19%
Movimento passeggeri (x1.000)	7.191	7.594	+5,60%	675	637	-5,63%
Numero navi	47.930	49.957	+4,23%	5.362	5.004	-6,69%

continua



La disputa il porto di Salerno e quello di Napoli, continua



ha alleggerito: 301/44

le interviste del Mattino Il ministro: l'organismo si farà, Salerno avrebbe fatto bene ad accettare la sfida

## «Sud, una missione storica»

Delrio: «Porto di Napoli, subito il presidente. No a scelte su base politica»

Francesco Pacifico

«La nascita dell'autorità di Napoli e la nomina dei suoi organismi non sarà bloccata, anzi azzera i contenziosi in at-

to. E sarà istituita secondo i principi di governance previsti nella nuova riforma». Lo afferma, in un'intervista al Mattino, il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. L'organismo si farà, dunque, e Salerno «avrebbe fatto be-

ne sostiene Delrio - ad accettare la sfida». Per quanto riguarda la governance per il Porto di Napoli, «a breve farò una chiamata di avviso pubblico e chiederò in tutt'Italia, a tutti quelli che ambiscono a questo incarico, d'inviar-

mi i loro curriculum. Non sarà una selezione per appartenenza politica». Per il ministro «la politica deve avere il coraggio di unire territori, che sono separati da gap sociali ed economici. La nostra, e lo dico senza enfasi, è soprattutto una scommessa storica».

> A pag. 2

# Delrio: Sud, missione storica a Napoli

«L'organismo si farà, Salerno avrebbe fatto bene ad accettare la sfida»

Francesco Pacifico

«Dicono che stiamo troppo al Sud, ma il nostro è un Paese talmente bello che una sua parte non può lasciare indietro l'altra». Graziano Delrio è uno dei tre ministri del governo Renzi, che per ingaggio deve occuparsi di Mezzogiorno: si occupa di infrastrutture, strade, autostrade e porti, che, come ripetono tutti gli organismi internazionali, annunciano impedendo il pieno sviluppo dell'area. È in quest'ottica che va letta la sua riforma portuale. La stessa finita nel mirino del governatore Vincenzo De Luca.

**Ministro, De Luca chiede una proroga per [redacted] di Salerno. È l'ente unico con Napoli va a farsi benedire?**

«La nascita dell'autorità di Napoli e la nomina dei suoi organismi non sarà bloccata, anzi azzera i contenziosi in atto. E sarà istituita secondo i principi di governance previsti nella nuova riforma. Sarà un'autorità di sistema portuale e lavorerà per integrare i porti della sua area di competenza. Parallelamente Salerno lavorerà nella fase di transizione soltanto per completare i processi che necessitano di essere chiusi prima dell'integrazione». Come si conciliano Aps ed enti in proroga?

«La questione è molto semplice. Seguendo i dettami della nuova riforma noi costiutiremo le nuove autorità portuali di sistema. Ma se qualche Regione chiede al governo di attivare un periodo transitorio di autonomia amministrativa per le autorità esistenti, per esempio per completare l'approvazione del bilancio, io non posso non attenermi all'accordo che ho firmato. La legge dice che si possono ottenere fino a 36 mesi di tempo, ma non è detto che debbano passare tre anni prima dell'integrazione. Dipende da quello che si deve fare. Questa è una soluzione temporanea, durante la quale si dovrà comunque lavorare in logica di semplificazione e di sinergie».

**Non si perde tempo prezioso così?**  
«Intanto non credo che la grande parte delle autorità portuali usufruirà di questo periodo transitorio. Sono d'accordo che allungare i tempi della razionalizzazione sia un'occasione persa. Di più, rinvio convinto che Salerno avrebbe fatto meglio ad accettare la sfida

[redacted] di sistema. Ma abbiamo fatto un'intesa e io, anche se a malincuore, sono costretto ad applicarla».

**Che succede in Campania?**

«L'organismo di Salerno ha sempre espresso i suoi dubbi e la necessità di avere più tempo per completare alcune procedure in atto. La storia del porto di Napoli invece è molto travagliata. Finalmente siamo a una svolta. A breve partirà la gara per cominciare le operazioni di dragaggio. Giovedì è stata approvata la variante di bilancio per dare l'avvio alle gare. Da qui parte una stagione molto ambiziosa per risolvere problemi molto profondi». È vero che i 160 milioni previsti per il porto di Napoli e i 40 per Salerno passeranno dal Por al Pon?

«Sì, ma sono soldi già impegnati, con il Cipe del 10 agosto che "prenderà atto" della loro rideeterminazione negli strumenti di programmazione. Il passaggio dal Por al Pon, che sono fondi di pertinenza nazionale, ci permette di facilitare quel progetto di integrazione logistica, che è nella logica della riforma».

**Il candidato per l'Aps resta Andrea Annunziata?**

«A breve farò una chiamata di avviso pubblico e chiederò in tutt'Italia, a tutti quelli che ambiscono a questo incarico, d'inviarmi i loro curriculum. Non sarà una selezione

per appartenenza politica».  
**A quando le nomine?**

«Avevo promesso di concludere tutto entro l'estate. Che finisce però il 21 settembre. Adesso abbiamo pubblicato il decreto, ma ho intenzione rispettare la scadenza».

**Perché dovremmo crederle?**

«In questi anni abbiamo assistito a una forte crescita dei porti del Mediterraneo, come quelli sulle sponde del Maghreb, o del Nord Europa. In Italia no, abbiamo fatto soltanto annunci sulla crescita, che poi, andando a vedere, non c'è stata. Per questo dico che non è stato facile creare un sistema con poche autorità, centralizzando le scelte strategiche con lo sportello unico burocratico che realizza 113 provvedimenti che oggi vengono svolti da 23 soggetti o con lo sportello unico doganale».

**Cosa è mancato?**

«Merci, logistica e ricezione turistica sono parti di uno stesso progetto. La riforma punta a creare quel coordinamento che adesso manca». **La legge sui porti anticipa un po' la sfida del referendum...**

«Sì, se la consideriamo un'anticipazione rispetto alla riforma costituzionale e al referendum confermativo. Un tentativo per superare il Titolo V e l'attuale parcellizzazione delle competenze. Identico poi il compito: stimolare l'economia, in questo caso l'economia del mare. Spesso ci dimentichiamo che nel novero delle infrastrutture strategiche nazionali ci sono anche i porti. A infrastrutture nazionali devono seguire politiche nazionali». **Ripeto, come facciamo a crederle?** «Io posso capire che al Sud i nostri propositi possano sembrare ai cittadini come gli emessimi annunci. Ma la differenza rispetto al passato è che stiamo realizzando concretamente le infrastrutture: la Salerno Reggio Calabria ha avuto una forte accelerazione. È un'opera d'arte, ingegneristicamente parlando. È l'autostrada più alta d'Europa. Abbiamo già fatto i bandi di gara con l'Anas per completarla di tutte quelle dotazioni digitali, come il wi-fi, che servirà a far "dialogare" le auto intelligenti con i gestori. Parlo delle vetture senza guidatore che sono già in produzione.

Vogliamo rifare quello che è possibile in Paesi come la Germania o il Giappone, dove i sensori mandano segnali agli automobilisti quando si rischia di scontrarsi con chi ci precede».

**Dopo la Salerno Reggio Calabria c'è il Ponte sullo Stretto. O la Napoli Palermo ferroviaria, come la chiama lei.**

«Prima però io vorrei soffermi sulla velocizzazione dei binari verso Reggio Calabria - finalmente viaggeremo anche noi a 230-230 chilometri orari come tutti gli altri Paesi europei - o sul raddoppio della Napoli Bari, dove sono partite le gare per i primi due cantieri. Tutto questo sistema d'infrastrutture va letto nel tentativo di mettere in contatto le diverse città del Sud distanti anni luce tra loro. Eppoi c'è stato l'incidente in Puglia del 12 luglio. Ho conservato in un fazzoletto la terra di Corato dove c'è stata la collisione. L'ho fatto per ricordarmi che in pochi chilometri di ferrovia, per una serie di ritardi, non si è potuto portare lo stesso livello di sicurezza degli altri 17 mila della rete italiana».

**Stare unendo il Sud, ma quando arriverete in Sicilia?**

«Napoli Palermo è la parte finale del corridoio europeo scandinavo mediterraneo. Da un lato c'è la velocizzazione della tratta da Napoli e Reggio Calabria, pronta nel 2017, ma dall'altro versante stiamo portando avanti lo stesso progetto sulla Messina-Palermo-Catania. In quest'ottica, come abbiamo detto, ci può essere il Ponte sullo Stretto».

**Ministro, la strategia non manca e i progetti sono ambiziosi. Peccato che poi sul più bello, come De Luca o Emiliano a Taranto o sui rigassificatori, c'è sempre qualche governatore che si mette di traverso.**

«Non nascondo che ci sono grandissime difficoltà su questo versante, in alcuni casi. Ma, per esempio, con il presidente De Luca c'è pienissima collaborazione sulle opere stradali. Detto questo, e lo ripetevo anche quando ero presidente dell'associazione dei sindaci, il federalismo funziona se il governo fa le opere nazionali e gli enti locali si prendono le loro responsabilità sulle infrastrutture locali. Il coordinamento nasce da

questo».

**Ancora teoria.**

«Noi abbiamo fatto ripartire la costruzione della stazione dell'alta velocità di Afragola. Questo è il mio mestiere. Ma deve essere De Luca a garantire ai cittadini campani che da lì possano i treni regionali per raggiungere quante più stazioni in Campania».

**Lo Svinces dice che la crescita straordinaria del Sud non si ripeterà senza investimenti pubblici.**

«Io ho partecipato alla presentazione del rapporto anche nel 2014, quando sul tra pochi a dire che ci sarebbe stato il boom di crescita poi registrata lo scorso anno. Personalmente credo che le condizioni alla base dell'aumento di Pil non siano così straordinarie. Gli investimenti infrastrutturali continueranno. Dal monitoraggio che facciamo in porti e aeroporti, abbiamo scoperto che le presenze crocieristiche sono in netto aumento, come i livelli di traffico di scali come quello di Bari o di Napoli, che sono vicini a quelli di Orto al Serio e Bologna».

**Va tutto bene allora.**

«Non sto dicendo che sono condizioni ormai strutturali. Purtroppo mancano la disciplina, la continuità necessaria e la giusta responsabilizzazione di tutti gli attori per fare la differenza sulle opere pubbliche. Ma se creiamo i collegamenti giusti, possiamo innescare delle dinamiche molto interessanti. Pensa come possono aiutarsi a vicenda il porto di Taranto e il bellissimo museo archeologico che abbiamo costruito lì».

**Non è che voi al Sud, oltre alla faccia, vi giocate anche la permanenza al governo?**

«Dicono che siamo troppo al Sud. Il consenso c'entra poco. Quando facevo il ricercatore universitario ho conosciuto colleghi meridionali che erano contesti da tutti gli atenei mondiali. Il materiale umano non manca e sarebbe capace di risollevarsi il Mezzogiorno da solo, se solo avesse gli strumenti. La politica deve avere il coraggio di unire territori, che sono separati da gap sociali ed economici. La nostra, e lo dico senza enfasi, è soprattutto una scommessa storica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

”

**Le risorse**  
Il 10 agosto  
trasformeremo  
i 200 milioni  
stanziati  
in fondi Pon:  
tutto sarà  
più semplice

”

**Le nomine**  
Chiederò  
presto l'invio  
del curriculum  
in ambito  
nazionale  
no alle scelte  
su base politica

”

**L'autostrada**  
Pochi ci hanno  
creduto  
ma la Salerno  
Reggio  
è in dirittura  
e a breve sarà  
anche digitale

”

**Le ferrovie**  
Presto tratte  
veloci: si andrà  
in Calabria  
a 220 km l'ora  
Partite le gare  
per raddoppiare  
la Napoli-Bari

”

**Lo Svlmez**  
Quando fu  
presentato  
il dossier 2014  
fui tra i pochi  
a pronosticare  
la ripresa:  
così è stato

”

**I «cervelli»**  
Nel Meridione  
grande talento  
ed energia:  
la scommessa  
è fare in modo  
di valorizzarne  
le capacità

—

**La proroga**  
«La legge  
concede  
36 mesi ma  
fare prima  
significa  
guadagnare  
tempo utile»

—

”

**Annunziata**  
Il presidente? A breve  
un avviso pubblico  
tra chi ambisce all'incarico

”

**De Luca**  
La richiesta di ottenere  
di un periodo transitorio?  
C'è nel patto, dovrò dire sì



## Delrio: Sud, una missione storica l' autorità portuale a Napoli

«La nascita dell' autorità di Napoli e la nomina dei suoi organismi non sarà bloccata, anzi azzera i contenziosi in atto. E sarà istituita secondo i principi di governance previsti nella nuova riforma». Lo afferma, in un' intervista al Mattino, il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. L' organismo si farà, dunque, e Salerno «avrebbe fatto bene - sostiene Delrio - ad accettare la sfida». Per quanto riguarda la governance per il Porto di Napoli, «a breve farà una chiamata di avviso pubblico e chiederà in tutta Italia, a tutti quelli che ambiscono a questo incarico, di inviarmi i loro curriculum. Non sarà una selezione per appartenenza politica». Per il ministro «la politica deve avere il coraggio di unire territori, che sono separati da gap sociali ed economici. La nostra, e lo dico senza enfasi, è soprattutto una scommessa storica». Ministro Delrio, che succede in Campania? «L' organismo di Salerno ha sempre espresso i suoi dubbi e la necessità di avere più tempo per completare alcune procedure in atto. La storia del porto di Napoli invece è molto travagliata. Finalmente siamo a una svolta. A breve partirà la gara per cominciare le operazioni di dragaggio. Giovedì è stata approvata la variante di bilancio per dare l' avvio alle gare. Da qui parte una stagione molto ambiziosa per risolvere problemi molto profondi». Il candidato per l' Aps resta Andrea Annunziata? «A breve farà una chiamata di avviso pubblico e chiederà in tutta Italia, a tutti quelli che ambiscono a questo incarico, di inviarmi i loro curriculum. Non sarà una selezione per appartenenza politica». A quando le nomine? «Avevo promesso di concludere tutto entro l' estate. Che finisce per il 21 settembre. Adesso abbiamo pubblicato il decreto, ma ho intenzione di rispettare la scadenza». Dopo la Salerno Reggio Calabria c' è il Ponte sullo Stretto. O la Napoli Palermo ferroviaria, come la chiama lei. «Prima per io vorrei soffermi sulla velocizzazione dei binari verso Reggio Calabria e finalmente viaggeremo anche noi a 220-230 chilometri orari come tutti gli altri Paesi europei e sul raddoppio della Napoli Bari, dove sono partite le gare per i primi due cantieri. Tutto questo sistema di infrastrutture va letto nel tentativo di mettere in contatto le diverse città del Sud distanti anni luce tra loro. E poi è stato l' incidente in Puglia del 12 luglio. Ho conservato in un fazzoletto la terra di Corato dove c' è stata la collisione. L' ho fatto per ricordarmi che in pochi chilometri di ferrovia, per una serie di ritardi, non si è potuto portare lo stesso livello di sicurezza degli altri 17 mila della rete italiana». Non è che voi al Sud, oltre alla faccia,

## - segue

---

vi giocate anche la permanenza al governo?» «Dicono che siamo troppo al Sud. Il consenso c'entra poco. Quando facevo il ricercatore universitario ho conosciuto colleghi meridionali che erano contesi da tutti gli atenei mondiali. Il materiale umano non manca e sarebbe capace di risollevarci il Mezzogiorno da solo, se solo avesse gli strumenti. La politica deve avere il coraggio di unire territori, che sono separati da gap sociali ed economici. La nostra, e lo dico senza enfasi, è soprattutto una scommessa storica». L'INTERVISTA COMPLETA SUL MATTINO IN EDICOLA O IN EDIZIONE DIGITAL ALTRO SU MSN: Delrio: "Incidente treni a Corato tragedia immane" SPONSORIZZATO: Prenota subito uno dei nuovi giochi Xbox One e ricevi un buono da 10€

## La Regione Campania assegna al porto di Napoli 148 milioni per infrastrutture



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

L’Unione Europea ha dunque riammesso per la programmazione 2015-2020 i fondi destinati nella precedente programmazione alla realizzazione di opere infrastrutturali nello scalo partenopeo. Una conferma prevista e giunta al termine di un fitto scambio di pareri, documentazione, tra gli uffici dell’Autorità Portuale e quelli della Regione Campania. “Gli interventi riguarderanno- ha tenuto subito a precisare il Commissario Straordinario Antonio Basile- la gara per il dragaggio dei fondali del porto, il completamento del sistema fognario e i lavori per il rifacimento del sistema viario interno allo scalo. Per il dragaggio contiamo di aggiudicare i lavori tra la fine di quest’anno e i primi mesi del nuovo.

Molto dipenderà dalla commissione di gara e dalla capacità di esaminare in tempi rapidi la documentazione che i vari concorrenti presenteranno.” I componenti del Comitato Portuale hanno quindi proceduto ad approvare all’unanimità la delibera di variazione del bilancio di previsione 2016 che alla voce “avanzo di cassa” inserisce i 148 milioni del Grande Progetto.

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

“E’ evidente- ha osservato- che molto dipende dalla mutata situazione geopolitica nei Paesi del Nord Africa, ma vogliamo valutare insieme al gestore della Stazione Marittima le azioni da intraprendere per arginare la annunciata riduzione. Per questo abbiamo aperto un tavolo di confronto anche con il Comune di Napoli”.

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

# La Gazzetta Marittima

## Per Bari 1° semestre in crescita



Francesco Mariani

BARI - Le statistiche al 30 giugno 2016, confermano e consolidano la tendenza alla forte crescita dei traffici del porto, già evidenziata dai dati del primo trimestre. Lo scalo barese si conferma sempre di più il gateway dell'Italia sud orientale recuperando anche terreno nelle crociere, che era stato l'unico settore a registrare significative perdite nel 2015. Le statistiche del primo semestre del 2016 rispetto allo stesso periodo del 2015 segnalano una movimentazione complessiva di 3.001.451 tonnellate di merci, con un aumento del 19,2 % rispetto al dato dello stesso periodo dello scorso anno. Il traffico in import è pari a 1.969.395 tonnellate (+17,1%) mentre quello in export è di 1.032.056 tonnellate (+23,5%) a testimonianza del sempre migliore stato di salute dell'economia dell'area nord della Puglia e della sua forte e continua propensione all'internazionalizzazione ed alla esportazione in particolare.

Il volume complessivo delle rinfuse solide è passato a 1.323.003 tonnellate con un aumento di circa il 22,6% rispetto allo stesso periodo del 2015. Il settore è sempre trainato dai cereali con un +22,5%, ma ottimi risultati fanno segnare anche i prodotti chimici ed i fertilizzanti, che, grazie ad un confortante +21,4%, portano il totale del semestre a circa 58.000 tonnellate, e quelli metallurgici che, con un aumento del +91,5%, hanno toccato quota 31.000 tonnellate. Per quanto riguarda le merci varie il volume complessivo è giunto a circa 1.700.000 tonnellate con un aumento del 16,7% rispetto al dato 2015. Il forte aumento è conseguente alla crescita del traffico ro-ro (+7,6%) ma soprattutto al dato sempre più sorprendente dei container. Il numero dei contenitori movimentati - tutti classificabili come "hinterland", secondo le nuove regole della classificazione statistica ESPO, e cioè destinati o provenienti al/dal territorio di riferimento del porto pugliese - è passato da 27.721 TEU a 39.372 TEU, con un aumento del 42,0% in crescita anche rispetto al trimestre precedente. Molto interessante rilevare che la percentuale di container pieni è di circa l'81,3% mentre per quanto attiene la destinazione il traffico è quasi bilanciato con una percentuale di container destinati all'esportazione pari al 48,4% ed all'importazione pari al restante 51,6%. Si conferma pertanto la tendenza, già rilevata all'inizio anno, di crescita di questa importante tipologia di traffico che potrebbe portare nel 2016 ad un raddoppio dei container movimentati nel 2015 nel porto di Bari che rimane l'unico porto pugliese ad assicurare questo tipo di traffico. Ottimi segnali di crescita anche dal traffico ferries, sia nel settore passeggeri che in quello dei rotabili. Il numero dei passeggeri dei traghetti è aumentato, sempre con riferimento al primo semestre dell'anno in corso, di circa il 6,8% rispetto all'analogo dato 2015 passando da 337.015 passeggeri agli attuali 359.858. In questo caso l'aumento è dovuto alla crescita di circa il 26,2% del traffico con l'Albania mentre quello con la Grecia rimane sostanzialmente stabile. Molto interessante, infine, il dato relativo al traffico crocieristico per una stagione, che porterà a scalare nel porto di Bari circa 150 navi delle principali Compagnie di navigazione nel periodo dal 11/03 sino al 30/11, che si conferma in netta controtendenza rispetto a quella lasciata alle nostre spalle. Alla chiusura del primo semestre risultano transitati già 144.132 passeggeri dei quali circa il 25,0% hanno utilizzato il porto di Bari come home port e cioè qui hanno iniziato e terminato la crociera. Il numero testimonia un aumento del 35,3% rispetto allo stesso periodo del 2015 e fa ben sperare che al termine della stagione vi sarà un sostanziale recupero delle perdite di traffico registrate nel 2015 con un allineamento sulle riduzioni medie registrate in Adriatico per effetto dei cambi di programmazione delle grandi Compagnie di navigazione conseguenti alle difficoltà di utilizzo delle gradi navi per l'accesso nella Laguna di Venezia.

## - segue

---

Il commissario straordinario Francesco Mariani, da poco riconfermato alla guida dello scalo barese, ed il segretario generale f.f. Mario Mega hanno commentato con grande soddisfazione i dati del primo semestre del 2016 rilasciando, a corredo dei dati, la seguente dichiarazione: "Il 2016 si sta dimostrando un anno di grande crescita per il porto di Bari con la conferma di trend più che positivi in tutti i segmenti di traffico. Ormai il porto di Bari è un punto fermo del sistema trasportistico dell'Europa meridionale con i suoi collegamenti feeder, regolari e ben strutturati, per Gioia Tauro, Pireo e Damietta/Port Said che consentono alle aziende dei territori pugliesi e lucani di poter far giungere le proprie merci in qualsiasi parte del mondo con rapidità e costi contenuti. La forte ripresa del traffico passeggeri e merci verso l'Albania, poi, conferma ancora una volta che il nostro impegno a sostegno del traffico ro-ro era più che giustificato e che le merci continueranno a muoversi su rotabili, ancora per molti anni, verso quei Paesi con tutto quello che questo dovrà significare in ordine alle politiche di gestione e crescita delle infrastrutture portuali e retroportuali che dovremo mettere in campo. Il dato di crescita sul segmento crocieristico restituisce al porto di Bari il ruolo che merita nel panorama regionale pur nelle difficoltà di un mercato che attende con ansia di conoscere le scelte infrastrutturali per risolvere la problematica delle limitazioni alle grandi navi a Venezia. Complessivamente si conferma l'ottimo stato di salute del porto di Bari che, grazie all'impegno costante degli operatori e delle Istituzioni che vi operano, riesce ad aumentare le sue performance pur in un momento storico dove sempre maggiori sono le criticità conseguenti ai sempre più puntuali controlli di frontiera operati a tutela della sicurezza dei confini italiani e dell'Unione Europea. Nelle prossime settimane andrà a regime la riforma della portualità voluta dal Governo per sostenere la ripresa del sistema logistico nazionale ed il porto di Bari è pronto a svolgere quel ruolo guida nell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale che le viene assegnato. I risultati degli ultimi anni testimoniano l'efficacia di un'azione amministrativa che è fatta di condivisione quotidiana con Operatori ed Istituzioni portuali oltre che con il Comune, la Città Metropolitana e la Regione Puglia ed è basata su una visione di "porto pubblico" che devono costituire i punti di partenza della costruzione del nuovo sistema portuale della Puglia adriatica".

# Taranto, Delrio e Renzi: «In 4 anni investiti 428 milioni».

Taranto - «Nel 2017 -spiega Delrio - il porto è stato inserito come tappa in alcune compagnie di crociere»



Trieste - Dal 2001 fino al 2012 nel porto di Taranto sono stati investiti 35 milioni di euro, negli ultimi tre, quattro anni sono stati investiti 428 milioni, e sono cantieri in corso». Lo affermano il premier Matteo Renzi e il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio nel corso di una conferenza stampa alla prefettura di Taranto. **«Nel 2017 - prosegue Delrio - è stato inserito come tappa in alcune compagnie di crociere».**

# Sulla svolta per gli ex Tct c'è la mano del ministero

*Emergono i dettagli del summit risolutivo di mercoledì scorso*

di Alessio PIGNATELLI

Mercoledì scorso, alla Direzione Generale della tutela delle condizioni di lavoro e delle relazioni industriali, sono servite diverse ore ma alla fine l'accordo si è raggiunto. I lavoratori ex Tct hanno ottenuto la proroga degli ammortizzatori sociali da settembre a dicembre ed emergono i dettagli dell'operazione.

A guidare le operazioni c'erano il Sottosegretario di Stato Franca Biondelli, il massimo rappresentante della Direzione Generale degli ammortizzatori sociali Ugo Menziani e quello della Direzione Generale della tutela delle condizioni di lavoro e delle relazioni industriali Romolo de Camillis. La Regione Puglia era presente con il Presidente della Task force occupazione Leo Caroli e per l'Autorità Portuale di Taranto c'era il Presidente Sergio Prete. Oltre ai sindacati, hanno partecipato Taranto Container Terminal in liquidazione, rappresentata dai liquidatori Mar-

cello Romano, Fabio Carusi e Giuseppe Tarantino.

Attualmente il numero dei lavoratori ancora in forza alla società è pari a 518 unità. Il verbale ricapitola la storia della vertenza: la Società ha avviato in data 24 febbraio 2016 la procedura di licenziamento collettivo nei confronti di tutto il personale in forza. Tale procedura è stata conclusa tra le parti con mancato accordo, sottoscritto in data 9 maggio 2016 presso la Provincia di Taranto. Conseguentemente, la società ha provveduto ad inoltrare ai lavoratori le lettere di licenziamento. Nel-

l'ultimo incontro, le parti hanno nuovamente riavviato il confronto al fine di individuare possibili soluzioni finalizzate a favorire una gestione

non traumatica delle eccedenze dichiarate dalla Società, analizzando, in particolar modo, il ricorso alla cassa in deroga per i restanti mesi del 2016.

Allo stato attuale la quota di riserva delle risorse economiche assegnate alla regione Puglia per la gestione degli ammortizzatori sociali risulta essere quasi totalmente esaurita; tuttavia, tale quota sarà integrata sulla base delle ulterio-

ri risorse che verranno trasferite da parte del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali per il finanziamento della cassa in deroga per l'anno 2016. Questo è il punto fondamentale che ha sbloccato la trattativa estenuante durata dalle 9.30 alle 13.

Per questo motivo, Taranto Container Terminal in liquidazione si è impegnata a revocare tutti i licenziamenti già intimati per effetto della procedura di licenziamento collettivo conclusasi con mancato accordo in data 9 maggio 2016. La Società è vincolata ad inoltrare istanza di cas-

sa in deroga; al riguardo la regione Puglia, in caso di assegnazione di ulteriori risorse economiche per la gestione dei trattamenti di integrazione salariale in deroga e della contestuale elevazione della quota di riserva, si impegna a rendere disponibili le maggiori risorse ai fini della richiesta di cassa in deroga che verrà presentata dalla società.

Infine, la società recupererà le somme già anticipate all'Inps, al momento dell'apertura della procedura di riduzione di personale del 24 febbraio 2016, relativamente alla quale i licenzia-

menti già intimati verranno revocati, mediante conguaglio con quanto dovuto all'Istituto a titolo di contributo addizio-

nale per i mesi di richiesta dell'intervento di cassa in deroga.

Questo il quadro tecnico dell'accordo che salva i lavoratori dal 12 settembre a dicembre. Il nuovo anno porterà in dote l'Agenzia governativa, incubatore di formazione professionale e occupazionale che reimpiegherà gli operai in una massimo di trentasei mesi. Una vertenza difficilissima che si è giocata sul filo di lana ma che, alla fine, ha avuto esito positivo.

# Il presidente al porto inaugura i primi 600 metri di banchina riammodernati

Prete, commissario Authority: ha visto i cantieri e ha incontrato gli operai  
I sindacati confederali: abbiamo indicato le questioni, le affronterò a stretto giro

● L'ultima tappa della visita a Taranto del premier Matteo Renzi è alla Summer School dei giovani in Pd. Però prima di andare dai giovani Dem, Renzi è stato al porto insieme al ministro dei Trasporti e Infrastrutture, Graziano Delrio, e al sottosegretario alla presidenza Claudio De Vincenti. Accolto dal commissario dell'Autorità portuale, Sergio Prete, Renzi ha visitato rapidamente i cantieri tra avanzamento del molo polisettoriale e piattaforma logistica. Proprio ieri al porto sono stati consegnati i primi 600 metri di banchina del molo polisettoriale ampliati negli ultimi sei mesi e sono cominciati i lavori sulla restante parte di eguale lunghezza che sarà pronta a fine anno.

In Prefettura, poco prima di andare al porto, Delrio aveva tracciato un bilancio delle opere cantierizzate al porto evidenziando come si sia passati dai 35 milioni di lavori degli ultimi dieci anni, sino al 2012, ai 428 degli ultimi tre anni e mezzo. «È un dato molto significativo» ha commentato Renzi. E Delrio ha citato le opere in corso tra am-

pliamento della banchina del molo polisettoriale, adeguamento del molo San Cataldo, diga foranea e piastra logistica. «Stanno recuperando molto e non devo certo ricordare qui a Taranto che i ritardi del passato sono quelli che hanno portato il precedente terminalista ad abbandonare lo scalo pugliese» ha detto ancora Delrio riferendosi all'uscita di Taranto container terminal, società messa in li-

quidazione dagli azionisti a giugno 2015 che comprendeva anche la compagnia Evergreen. «La visita al porto è andata molto bene - commenta il commissario dell'Authority Prete - Renzi ci ha incoraggiato a fare

più appalti e più opere per rilanciare in modo definitivo il porto di Taranto e ha visto tutto quello che stiamo facendo. Direi che è stato un momento molto bello e anche distensivo rispetto

alle tensioni che si sono vissute prima in città. Renzi si è soffermato con gli operai delle imprese al lavoro, ha parlato con loro e ha chiesto di dove fossero». Successivamente Renzi è andato dai giovani Dem mentre Delrio è rimasto al porto per un ulteriore colloquio con i vertici dell'Authority prima di ripartire da Taranto.

E in Prefettura Renzi ha incontrato, prima del porto, i sec-

gretari provinciali di Cgil, Cisl e Uil, Giuseppe Massafra, Antonio Castellucci e Giancarlo Turi. Nel dettaglio, fanno sapere i sindacati, c'è stato «un incontro di quasi un'ora, interlocutorio e preliminare, con l'on. Teresa Bellanova, viceministro dello Sviluppo economico, e successivamente l'incontro a porte chiuse con il presidente del Consiglio, Matteo Renzi». «Il dialogo - affermano i sindacati - ha toccato tutti i punti della piattaforma rivendicativa consegnata a Renzi, dall'Iva al porto, dall'Arsenale alle bonifiche, passando dai temi della qualificazione culturale fino al sistema sanitario messo in bilico dai ridimensionamenti proposti dal piano di riordino pugliese. Renzi - comunicano i sindacati - ha assicurato che tutte le questioni saranno affrontate a stretto giro di posta in riunione tematiche specifiche affidate ai singoli ministri». «Non arreteremo di un millimetro ci ha assicurato il premier - dicono i sindacalisti riassumendo l'incontro - ed affronteremo le questioni una alla volta, pronti a confrontarci con voi».



## A Cagliari novemila crocieristi, tutto pronto per accoglienza

Due navi in porto, scambio di crest a bordo Carnival Vista

30 luglio, 18:35

(ANSA) - CAGLIARI, 30 LUG - Quasi novemila crocieristi in città domani a Cagliari in una volta sola. Per Autorità portuale e operatori del settore un'occasione da non perdere. Primo per convincere chi arriva per la prima volta, la Carnival Vista, a fare del capoluogo sardo una tappa fissa dei prossimi tour.

Secondo per ammaliare chi scenderà dalla scaletta delle due navi in vista di una vacanza più lunga in Sardegna. Una prova generale di Cagliari città delle crociere.

Il Comune ha già lanciato un appello ai commercianti: per favore, non tenete i negozi chiusi. Per la Carnival Vista è proprio l'esordio: è al suo viaggio inaugurale e approda per la prima volta a Cagliari. Proprio per questo domani mattina si svolgerà a bordo, secondo tradizione, lo scambio dei crest, omaggi di benvenuto, tra istituzioni locali e comandante e staff della nave. Trasporterà circa cinquemila turisti più circa millecinquecento persone di equipaggio.

Assieme alla Carnival Vista sarà a Cagliari anche la Navigator of the seas della Royal Caribbean, nome di primo piano del settore crociere. E si parla in questo caso di una nave da circa quattromila passeggeri.

## Messina-Milazzo, le strategie vincenti

*La difesa dell' autonomia dell' **Autorità portuale** non è una mera battaglia di principio o di campanilismo. I numeri danno forza alla richiesta di deroga che Crocetta firmerà nei prossimi giorni*

La richiesta di deroga al decreto sulla riforma della **portualità** e della logistica italiana sarà ufficializzata nei prossimi giorni. La firma del presidente Rosario Crocetta probabilmente avverrà a Messina per dare un segnale evidente di attenzione del Governo regionale sui temi cruciali per il futuro dei nostri territori. La mobilitazione delle ultime settimane, consentendo di spezzare la coltre di silenzio gravata sull' argomento, ha indotto sia il governatore siciliano a convincersi definitivamente sulla necessità di presentare l' istanza sia il premier Renzi e il ministro Delrio a comprendere che la riforma non può andare contro ma deve essere al servizio delle aree del Paese coinvolte. Lo ha riconosciuto con chiarezza il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri Luca Lotti nel colloquio avuto nei giorni scorsi a Taormina con la Gazzetta del Sud. A questo punto, dunque, emergono una certezza e una fondata speranza. La certezza è che all' **Autorità portuale** di Messina-Milazzo sarà accordata una proroga di 36 mesi durante la quale manterrà la piena autonomia amministrativa e gestionale. La speranza, avvalorata dalle dichiarazioni di esponenti del Governo nazionale, è che il riconoscimento dell' autonomia dell' Authority diventi permanente, con un emendamento al decreto che aggiunga alle 15 nuove **Autorità** di sistema **portuale** anche quella di Messina-Milazzo, non più accorpata a Gioia Tauro. Durante l' iter preparatorio della riforma l' attuale presidente dell' **Autorità portuale** Antonino De Simone, giunto ormai alla conclusione del suo mandato (opera da mesi in regime di prorogatio), aveva evidenziato, nelle osservazioni al Piano strategico della **portualità**, una serie di aspetti che ora faranno parte integrante della motivazione con la quale Crocetta dovrà chiedere la deroga al decreto. «Disegnare una riforma attorno alle sole esigenze del traffico containerizzato - scriveva l' Authority messinese - consegnerebbe inevitabilmente la **portualità** italiana a un ulteriore periodo di arretramento sia nei mercati esterni che in quelli Interni. Un simile approccio finirebbe per risultare utile solo a una determinata area geografica del Paese, finendo per diventare non una riforma generale della **portualità** ma una legge speciale per alcuni e limitati contesti. Una riforma che peraltro penalizzerebbe il Meridione d' Italia, caratterizzato da un complessivo volume di scambi inferiore». Una riforma, dunque, volta a esaltare, non a mortificare, le «specifiche qualità intrinseche» dei porti italiani e dei loro territori di riferimento. Ed è questa la sfida che adesso va giocata con ancor più forza, dopo le assicurazioni date dal Governo nazionale e dalla Regione.

Lo sostiene l'ing. Giovanni Mollica della Rete per le infrastrutture

## L' **Autorità portuale** di Messina -Milazzo dovrà inglobare tutti i porti dello Stretto

*«Bene mantenerne l' autonomia ma Reggio e Villa devono stare con noi»*

«La sede dell' **Autorità portuale** resterà nella nostra città. Almeno per un po'. Bene.

Ma dopo la battaglia condotta, non dimentichiamolo, solo da una parte dei messinesi, con l' appoggio dell' opinione pubblica e della Gazzetta del Sud, è arrivato il momento di guardare più lontano. All' assetto definitivo della **portualità** dell' estremo Sud del Paese». Giovanni Mollica, tra i fondatori della Rete civica per le infrastrutture, ha le carte in regola per intervenire in un dibattito che sta tenendo accesi i riflettori sul futuro dei nostri porti e della stessa Città metropolitana.

«Siamo realistici - afferma l' ing. Mollica -, un' **Autorità di sistema portuale** formata solo da Messina e Milazzo non contrasta solo con la logica della riforma, ma anche col buon senso. Un' Authority dello Stretto, che ha tutte le ragioni per essere veramente autonoma, ha senso solo se vi partecipano pure Reggio Calabria e Villa San Giovanni. L' ostacolo è rappresentato dalla scarsa propensione dei rappresentanti politici siciliani e calabresi a rompere l' impostazione localistica, miope e provinciale che hanno sempre dato al loro mandato. Probabilmente spinti da un diffuso senso di campanilismo popolare che ormai è fuori dal tempo.

L' economia globalizzata misura in milioni, non in migliaia, gli spostamenti delle persone. E in milioni di tonnellate quelli delle merci.

Non ha più senso dire che il proprio orticello è (potenzialmente) il più bello del mondo. Per competere è indispensabile organizzarsi e gestire eventi complessi, come il trasporto tra l' isola più grande e popolosa del Mediterraneo e il continente europeo. Non si conta nulla se se ne gestisce solo la metà, perché quel servizio diventerà, in un domani più vicino di quanto si immagina, un anello del collegamento tra Africa ed Europa. Messinesi e reggini, con l' aiuto della Gazzetta (e, perché no? della Rete) - insiste Mollica -, devono imparare a guardare la "luna" (obiettivo dei nostri figli), non il "dito" dei politici famelici di poltrone che la indicano».

In riferimento agli ultimi sviluppi della vicenda, Mollica insiste su un concetto: «Non illudiamoci di avere la forza politica di Venezia, La Spezia, Livorno e Ancona, duplicati scoloriti di sedi di **Autorità di sistema**

## - segue

---

portuale più importanti. Messina esiste solo grazie allo Stretto e alla sua funzione di cerniera tra la Sicilia e il continente. E lo Stretto ha due sponde, se ne viene considerata solo una non è più una cesura di valore internazionale ma solo l' insignificante costa di un trafficato braccio di mare.

Chi meglio della Gazzella, attiva su entrambe le sponde, può dare rilevanza al tema e analizzarlo in tutti i suoi aspetti? I politici messinesi e reggini devono avere il coraggio di sostenere pubblicamente ipotesi che danneggerebbero sia Messina sia Reggio. Se va con Gioia Tauro, il reddito prodotto da Messina e Milazzo servirà a mantenere in vita quel porto. Se va con Catania e Augusta, diventerà la parente povera di territori politicamente ed economicamente molto più forti. Se Reggio (e soprattutto Villa) resta con Gioia Tauro continuerà a essere privata di risorse, interamente assorbite dai guai del grande scalo della Piana.

E non migliorerà affatto i servizi, a livello di "Terzo Mondo", che offre a chi traghetta, pendolari compresi.

Il tema dell' **Autorità portuale** - aggiunge Mollica -, in fondo, è marginale rispetto alla "mission" della Rete per le infrastrutture, che guarda all' intero Meridione e al ruolo dello Stretto nel Mediterraneo. Ma è forse il caso di dar vita a un grande momento di confronto, un dibattito pubblico nel quale i migliori tecnici potranno spiegare ai politici quali sono i reali termini della situazione».

L' Authority di Messina -Milazzo conserverà la propria piena autonomia

## Porti, una battaglia vinta E ora gli atti conseguenti

*Crocetta ha avuto rassicurazioni dal Governo nazionale: 36 mesi di proroga e l'impegno a mantenerla in vita anche dopo*

Trentasei mesi. L' **Autorità portuale** di Messina -Milazzo manterrà la propria piena autonomia per tre anni. Dopo l' anticipazione data dal nostro giornale, ieri è arrivata la conferma dal presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta, il quale ha avuto precise assicurazioni in merito dal ministro dei Trasporti Delrio e dal sottosegretario De Vincenti. Il governatore siciliano presenterà fra qualche giorno l' istanza motivata secondo quanto previsto dal decreto approvato giovedì sera dal Consiglio dei ministri. Da indiscrezioni sembra che Messina -Milazzo sia l' unica **Autorità portuale** alla quale sarà concessa la durata dei tre anni, mentre Savona e Salerno dovrebbero godere di soli 18 mesi di autonomia. In realtà, l' obiettivo è un altro: entro il 2017 inserire una norma che aggiunga alle 15 nuove **Autorità** di sistema la sedicesima, l' Authority dello Stretto, mantenendo invece l' accorpamento dei porti calabresi con Gioia Tauro.

«Il primo traguardo è stato raggiunto ma è necessario tenere alta l' attenzione - evidenzia il presidente di "Capitale Messina" Pino Falzea -, come leggiamo sulla Gazzetta del Sud. Esprimiamo sentimenti di soddisfazione, avendo ingaggiato assieme a pochi altri una battaglia in difesa del sistema **portuale** messinese che appariva minoritaria, di "retroguardia". Invece progressivamente il fronte si è allargato: le recenti posizioni di Confindustria, Cgil, Acli, Sicilia Futura, hanno dimostrato, qualora ce ne fosse stato bisogno, che non vi era, come qualcuno invece sosteneva, un fronte maggioritario nella città favorevole alla scelta del Governo in merito all' **Autorità** di sistema **portuale**, che vede Messina accorpata a Gioia Tauro e ad altri piccoli porti calabresi.

Anzi, possiamo affermare che una parte rilevante della popolazione messinese questa scelta la ritiene profondamente errata ed orientata a fare perdere ulteriori funzioni alla città dello Stretto. Ed un ruolo determinante di informazione lo ha svolto la stampa cittadina, con la Gazzetta del Sud in prima linea. Adesso il governatore Crocetta, con l' entrata in vigore del decreto, formulerà la richiesta di deroga della soppressione e quindi del temporaneo mantenimento della **Autorità portuale** di Messina. Ma è necessario tenere alta l' attenzione perché non è del tutto scontato che il Governo accetti l' istanza di proroga. Questo orizzonte temporale - conclude Falzea - consentirà i necessari approfondimenti volti ad una visione complessiva di sviluppo del sistema **portuale** della Città metropolitana di Messina e alle sue refluenze. E le conseguenti azioni politiche necessarie al mantenimento della competitività dei nostri porti, anche alla luce delle dichiarazioni del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Lotti che non ha escluso un futuro emendamento per il mantenimento definitivo della nostra **Autorità portuale**».

Milazzo

## L' approdo preso d' assalto da migliaia di turisti

Notevole afflusso agli imbarcaderi, navi e aliscafi che in questo fine settimana hanno viaggiato a pieno ritmo e boom di prenotazioni nelle varie agenzie marittime della Società di navigazione siciliana, della Ngi, della Liberty Lines, della Tarnav e della Navisal. Addirittura si sono rese necessarie corse supplementari per raggiungere l' arcipelago. Sin dalle prime ore del mattino l' approdo per gli aliscafi di via Rizzo è stato preso d' assalto da chi puntava sul primo aliscafo per evitare sorprese.

Stesso discorso ai traghetti.

Riscontri positivi, invece, per le pensioncine (camera con bagno) che alcuni imprenditori hanno realizzato a Vaccarella e al Tono o nell' area portuale sfruttando la formula del "Bed & Breakfast" (letto e prima colazione) che è la novità che, tra l' altro, piace particolarmente agli stranieri. La presenza di questivacanzieri emergerà nelle rilevazioni ufficiali, mentre quella delle case non è riscontrabile nelle statistiche e quindi finisce per condizionare il dato complessivo. In attesa comunque delle rilevazioni statistiche «la sensazione di questi primi due mesi d' estate 2016 è assai positiva» - afferma Anselmo Taranto - rappresentante dell' omonima società di navigazione che anche quest' anno sta supportando in città le tante iniziative dei volontari, l' ultima delle quali riguarda la nuova mappa di Milazzo realizzata dalla Pro Loco del presidente Nat Minutoli.

Uno strumento molto utile distribuito gratuitamente ai turisti permettendo loro di poter seguire un itinerario culturale che dal centro città li conduce al Borgo, al Santuario di San Francesco e alla scoperta delle numerose.

## Controlli a tappeto, lunghe attese al porto

*Imbarchi che ritardano di oltre tre ore e automobili incolonnate. Caos e traffico in tilt lungo via Crispi e le strade vicine*

Alle 7 di ieri è arrivata la nave da Tunisi: alle 11 sarebbe dovuta ripartire alla volta di Salerno, ma a quell'ora l'imbarco è stato posticipato perché le attività di controllo sui passeggeri tunisini sono durate più del previsto.

Anna Cane O OO Giorni di lunghe code al porto e negli assi viari vicini durante le operazioni di imbarco e sbarco sulle navi Grimaldi e i traghetti Grandi Navi Veloci, in particolare sulla linea Tunisi - Palermo dove viaggiano 950 passeggeri alla volta.

La ragione è dovuta ai controlli che vengono fatti sui documenti di tutti i passeggeri che, a detta della polizia di stato, alla luce degli ultimi fatti accaduti nel mondo, non possono essere elusi. Servono, infatti, a garantire la sicurezza nelle aree portuali e a consentire di partire per le vacanze in tutta tranquillità. Gli uomini e le donne della polizia ogni giorno controllano le aree portuali e collaborano con gli altri enti presenti: la capitaneria di porto, la guardia di finanza, la dogana e l'autorità portuale.

Questi controlli, però, stanno rallentando notevolmente le operazioni, creando lunghe attese e grandi disagi ai passeggeri. Ieri, alle 7 del mattino è arrivata la nave da Tunisi e alle

11 sarebbe dovuta ripartire alla volta di Salerno, ma a quell'ora - dopo tre ore di attesa sotto al sole - l'imbarco è stato posticipato perché le attività di controllo sui passeggeri tunisini sbarcati in città, sono durate più del previsto.

Ciascun passeggero, infatti, prima di mettere piedi fuori dalla nave, ha dovuto presentare il passaporto accompagnato dal permesso di soggiorno o dal visto che autorizza il suo ingresso nel territorio italiano. Tutti i mezzi imbarcati sono stati ispezionati e solo quando tutti sono scesi a terra, dopo le attività di pulizia, è stato dato il via libera all'imbarco dei passeggeri che dovevano raggiungere Salerno.

«Avrebbero potuto spostare l'orario di partenza e avvisarci anziché farci aspettare più di tre ore protestano alcuni passeggeri in fila dalle prime ore del mattino -, siamo stanchi. Capiamo che questi controlli devono esser fatti, ma con la nostra collaborazione le cose potrebbero essere organizzate diversamente, creando meno disagi a tutti. Non ci dicono quanto ancora dobbiamo aspettare e noi siamo costretti a stare in fila, non abbiamo alternative». Stessa cosa è accaduta lunedì con l'altra linea, proveniente sempre da Tunisi (sono due, infatti, le corse settimanali), quando è arrivata - anche in quel caso al limite della capienza: 950 passeggeri, tutti da sottoporre ai controlli. E anche lì caos e traffico in

## - segue

---

tiit per ore.

Giovedì sera, intorno alle 20:30, una coda chilometrica di auto cominciava dal cavalcavia di via Francesco Crispi fino a raggiungere l'ingresso secondario del porto. Un tappeto di auto in fila, tutti preoccupati di non riuscire ad imbarcarsi sui traghetti che avrebbero dovuto portarli a destinazione, meta delle loro vacanze o semplicemente a casa.

«Ma i controlli sono a garanzia della sicurezza, a tutela dei passeggeri e di tutti i cittadini - spiega Vincenzo Cannatella, presidente dell' autorità portuale di Palermo -.

Certo, richiedono tempo, quindi è normale un rallentamento delle operazioni di imbarco e sbarco: il problema non è solo di Palermo, basti vedere i chilometri di coda che si formano per attraversare la Manica. Inoltre - conclude -, sempre in fatto di sicurezza, a partire dal primo agosto un rappresentante della vigilanza armata controllerà, come già avviene per le navi da crociera, i passeggeri di tutti i traghetti, che dovranno esibire titolo di imbarco e documento di riconoscimento». (\*ACAN\*)

## Monfalcone: al via progettazione esecutiva escavo del canale di accesso al porto

Author : com

Date : 1 agosto 2016



(FERPRESS) - Trieste, 1 AGO - La Regione Friuli Venezia Giulia garantisce la copertura finanziaria del Progetto definitivo e dà avvio alla progettazione esecutiva dell'escavo del canale di accesso al Porto di Monfalcone.

Con una delibera proposta dall'assessore alle Infrastrutture e Territorio Mariagrazia Santoro, la Giunta regionale ha infatti approvato gli atti che riportano in capo alla stessa Regione le attività per la realizzazione dei "Lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del porto di Monfalcone".

Come già avvenuto anche a Porto Nogaro, per tutte le attività di redazione del progetto esecutivo si avvarrà della collaborazione del Consorzio di Bonifica Pianura Friulana.

La decisione è stata assunta dalla Giunta, fa notare l'assessore Santoro, nelle stesse ore in cui il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto legislativo che riordina la portualità italiana, per effetto del quale ha preso corpo l'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale, con i porti di Trieste e Monfalcone. "Il nostro provvedimento, consentendo finalmente la realizzazione di opere attese da anni - sottolinea - si integra dunque perfettamente con le scelte nazionali e darà linfa allo sviluppo dei due scali, aprendo importanti prospettive di aumento dei traffici e di rilancio economico ed occupazionale".

Nel ringraziare per il "prezioso lavoro fin qui svolto da parte dell'Azienda Speciale Porto e dal Consorzio industriale di Monfalcone", l'assessore ricorda in proposito come fin dall'inizio della legislatura l'Amministrazione regionale abbia avuto una diretta interlocuzione con il Governo, finalizzata a giungere a questa Autorità di Sistema, e abbia contestualmente deciso di assumersi in prima persona la responsabilità sulle sorti del porto monfalconese, mettendo a disposizione competenze e risorse necessarie a rivitalizzare questa fondamentale infrastruttura, coordinando ogni iniziativa di rilancio.

In proposito, sotto il profilo economico, con l'assestamento di bilancio è stata decisa un'integrazione di oltre 2,5 milioni alle risorse già destinate all'escavo del porto di Monfalcone, portando la disponibilità complessiva a più di 16 milioni di euro, "a completa copertura degli importi previsti dal progetto definitivo". Un quadro economico al quale "ha contribuito fattivamente anche la Camera di Commercio di Gorizia".

In sostanza "con l'approvazione del ddl di assestamento ci sono ora tutte le condizioni per l'approvazione del Progetto definitivo" anche perché, ricorda Santoro, "con la conferenza dei servizi dello scorso 11 aprile e l'acquisizione dei pareri positivi da parte di tutti gli organi competenti, il progetto definitivo è, di fatto, pronto per essere approvato in ogni sua parte. Non solo. "Il nuovo Codice degli appalti, che non prevede più l'appalto integrato, soluzione che era stata individuata alla base della delega amministrativa

## - segue

---

all'Azienda Speciale Porto - precisa l'assessore - ha fatto ritenere opportuno che la Regione si assuma a pieno titolo il ruolo di stazione appaltante, garantendo a questo livello il massimo coordinamento anche nei confronti degli organi di livello statale oltre che il rapporto diretto con i soggetti tecnicamente competenti a definire il progetto esecutivo".

"Ora, stante l'assoluta rilevanza regionale dell'intervento, con particolare riguardo al contesto logistico ed infrastrutturale nel quale esso si colloca, contiamo di giungere rapidamente all'avvio dell'opera, che non può più attendere", conclude l'assessore Santoro.

Come noto è previsto l'approfondimento del canale di accesso allo scalo a 12,5 metri, a fronte del dragaggio di 885 mila metri cubi di fanghi da riportare in precise, e prescritte, aree della cassa di colmata.

## L'allarme terrorismo

# «Crocieristi a Sorrento il porto è da blindare»

## Il ministero: basta vigili, subito l'appalto della security

**Massimiliano D'Esposito**

SORRENTO. L'allerta terrorismo sbarca anche in penisola sorrentina. C'è la necessità di garantire una maggiore vigilanza dell'area portuale di Marina Piccola - uno degli obiettivi sensibili della città - alla base dell'iniziativa del dirigente del locale commissariato della Polizia di Stato che ha inviato una nota al Comune per chiedere che la gara per affidare ad un soggetto esterno la security presso lo scalo marittimo venga fatta subito e non rimandata al 2017. Il vice questore aggiunto Donatella Grassi, infatti, nei giorni scorsi ha scritto all'amministrazione di Sorrento invitandola ad «attuare una procedura d'urgenza affinché il servizio venga espletato da idoneo personale, stante il chiaro parere negativo del superiore ministero a che esso venga svolto da personale della polizia municipale dipendente».

Il problema è venuto a galla

nei primi di luglio, quando il ministero dell'Interno, più esattamente il dirigente dell'ufficio per gli affari di polizia amministrativa e sociale, Catrese De Rosa, ha un preciso quesito formulato dal sindaco di Sorrento, Giuseppe Cuomo, ha risposto negativamente sullo svolgimento dell'attività di vigilanza presso il porto da parte dei vigili urbani in concomitanza con la presenza in rada di navi da crociera. L'amministrazione riteneva, però, che il parere del ministero non fosse immediatamente vincolante e che, in base a tale convinzione, non sarebbe andato ad incidere già dalla stagione in corso sul Piano di sicurezza portuale denominato «Port Facility Security

Plan» (Psp), approvato il 29 ottobre del 2014 dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Capitaneria di Porto di Napoli. Un dispositivo che ha validità quinquennale e «si attiva per l'intero arco delle ventiquattrore ogni qual volta si realizza l'interfaccia fra nave e porto, a tutela della sicurezza dei singoli e della collettività».

Dal Comune di Sorrento, infatti, ritenevano tardivo avviare nel pieno della stagione degli approdi delle navi da crociera una procedura di gara ad evidenza pubblica al fine di individuare un soggetto esterno all'amministrazione in grado di garantire il servizio. Per questo motivo era stato deciso che fosse a quando non fosse salpata l'ultima nave da Marina Piccola - al momento la data prevista è quella del 4 novembre - sarebbero stati ancora gli agenti della Municipale, coordinati dal comandante Antonio Marcia e affiancati ai responsabili della security portuale, gli ispettori Carmine Bucciero e Giovanni Bianco, a garantire la vigilan-

za nella zona del porto quando ci fossero stati natanti ancorati. Nel frattempo sarebbe stato avviato l'iter per il capitolato di appalto da attuare a partire dalla stagione 2017.

Ora, invece, la nota del responsabile del commissariato di Polizia di Sorrento impone di stringere i tempi. Per questo motivo il sindaco Giuseppe Cuomo ha richiesto alla Giunta di rettificare la precedente delibera prevedendo per l'affidamento della security portuale, una procedura d'urgenza, sempre nel rispetto dell'attuale Codice degli Appalti, «affinché il servizio venga espletato da idoneo personale non dipendente della polizia municipale». Nei prossimi giorni gli uffici predisporranno il bando.

In attesa che l'iter si concluda saranno comunque ancora i caschi bianchi a garantire la security a Marina Piccola: Da domani, quando a Sorrento arriverà la Sea Dream I, e fino al termine della stagione, sono attese ancora 57 navi.

DI PICCOLE LINEE RISERVATA

### L'urgenza

Il Comune voleva affidare il servizio nel 2017. Imposta l'iter veloce

- segue

## Le cifre

**100.000**  
passeggeri

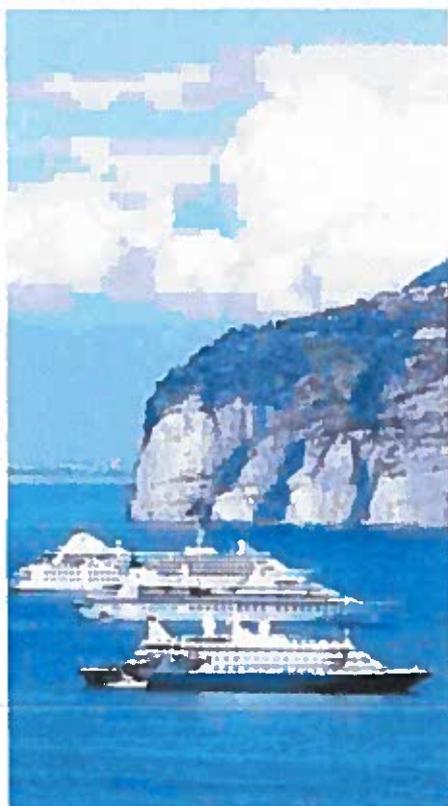
Sono tra gli 80 e i 100mila i crocieristi che ogni anno sbarcano a Sorrento dalle navi che si posizionano al largo e trasferiscono i passeggeri con piccole imbarcazioni.

**100**  
gli accosti

Una media di cento accosti di navi da crociera di compagnie internazionali negli ultimi anni. Sorrento resta una delle mete preferite anche per chi sbarca a Napoli.

**150**  
i precedenti

Negli anni passati si è arrivati anche a 150 accosti di navi da crociera al largo di Sorrento. Negli ultimi anni un costante calo anche per la concorrenza di Napoli e Salerno.



## L'allerta



### Capri, Ischia, Positano sorvegliate speciali

Per il periodo di massima affluenza turistica è stato elevato il livello di sorveglianza anche nelle altre località turistiche nazionali. In Campania massima attenzione oltre che su Pompei, per episodi sospetti degli

anni scorsi, anche su Capri, Positano, Ischia e Amalfi che sono le più frequentate. In realtà si tratta anche di zone dove indipendentemente dall'allarme terrorismo c'è una vigilanza capillare da diversi anni.

**Sorrento** Lettera sulle misure anti-terrorismo

## «Porto subito da blindare per l'arrivo dei crocieristi»

Il Comune dovrà accelerare l'appalto del servizio finora affidato ai vigili urbani

Il Comune di Sorrento costretto ad accelerare per la gara di appalto per la sicurezza al porto durante gli sbarchi dei crocieristi. Effetto del terrorismo. Finora avevano provveduto i vigili urbani ad assistere i passeggeri sbarcati dalle navi da crociera alla fonda nel golfo. Ma il ministero dell'Interno ha detto no, bisogna trovare una soluzione radicale. Nei giorni scorsi è arrivata una prima comunicazione da Roma. Il Comune sperava di potere rinviare la questione al prossimo anno, con una gara da svolgere per il 2017. Invece, dal locale commissariato di polizia è arrivata una sterzata: bisogna rispettare subito l'indicazione del ministero. Ogni anno a Sorrento arrivano dagli 80 ai 100mila crocieristi.

» **D'Esposito all'Interno**



**Stefano Bianco**

**C'è stato un aumento rispetto al passato più recente il porto sta lavorando a pieno regime**

## Ottantamila passeggeri sul porto Traffici in aumento rispetto al 2015

*Cresce il flusso turistico per l'Elba e le altre isole. Sicurezza innalzata*

- PIOMBINO -

UNA nave ogni cinque minuti. Il porto di Piombino nel fine settimana è come la metropolitana di Londra nell'ora di punta. È necessaria una perfetta concatenazione degli arrivi e partenze per non mandare in tilt tutto il sistema. Sono infatti 120 le corse giornaliere da traghetti delle quattro compagnie che operano sullo scalo: Moby, Toremar, Corsica-Sardegna Ferries e Blu Navy. In questa fine settimana si tocca il record stagionale con 80mila transiti di passeggeri e circa 30mila veicoli. Ma è da giugno che il traffico è molto elevato.

«C'È STATO di certo un aumento rispetto al passato più recente», spiega Stefano Bianco, responsabile della sicurezza per l'Autorità di Porto - il porto sta lavorando a pieno regime, il bacino di evoluzione dove i traghetti manovrano per gli accessi e le partenze è praticamente sempre occupato e questo richiede una grande professionalità e un'ottima organizzazione. I problemi per gli attentati che si sono verificati in varie parti d'Europa e nello scenario medio orientale hanno dirottato sulle nostre isole un flusso di turisti maggiore. E comunque stiamo gestendo la situazione. C'è qualche coda



**L'IMBARCO** Le auto in attesa di salire sul traghetto al porto e nella foto piccola Stefano Bianco

in uscita da Piombino, ma con le infrastrutture attuali è inevitabile, facciamo il massimo per contenere i disagi».

**E NATURALMENTE** non a caso Piombino è il terzo-quarto porto italiano per movimento di passeggeri. Tanto per avere un'idea delle dimensioni dei traffici, si calcola che nell'intera stagione la colonna delle auto passate dal porto

per le isole, potrebbe costituire una fila ininterrotta da New York a San Francisco.

Con migliaia di persone e auto che passano da Piombino è stata innalzata anche la sicurezza. Già dalla scorsa stagione è attivo un sistema di rilevamento automatico di tutte le targhe delle auto che salgono sui traghetti. Un sistema collegato ai computer delle forze dell'ordine in grado di segnalare veicoli sospetti. Controlli a vi-

sta con il personale della sicurezza e sempre con le numerose telecamere viene svolto anche sulle persone. C'è una sicurezza interna della Port Authority e poi ci sono anche gli agenti del Commissariato Porto, Carabinieri, Guardia di Finanza e Guardia Costiera. In mare operano diverse unità con pattugliamento continuo della costa e area portuale. Una presenza discreta, ma sempre attenta e pronta all'intervento.

## IL PORTO

Gli esponenti dell' executive hanno sottolineato il cambio di passo nei confronti della città. Sul rilancio del porto, il ministro alle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, ha ricordato: «Siamo passati da lavori per 35 milioni di euro in 10 anni sino al 2012 a 428 milioni di euro negli ultimi 3 anni e mezzo tra piattaforma **logistica**, banchina del molo polisettoriale, molo San Cataldo e piastra **logistica**».

## Turisti «pendolari» Ogni giorno a Vulcano ne arrivano cinquemila con vaporette e traghetti

*Ultimati i lavori al porto per favorire l'accoglienza*

È stata realizzata tutta la segnaletica orizzontale delimitando le corsie di imbarco e parcheggi e contestualmente è stata anche individuata la zona di attracco delle barche delle gite.

Bartolino Leone OOO Vulcano è «Invasa» giornalmente da circa 5 mila «turisti pendolari» che arrivano con i vaporette dalla Calabria e dalla Sicilia e per una serie di lavori sta cambiando volto.

Per di più si è dovuto far fronte all'emergenza portuale per il pontile degli aliscafi che, dopo l'incidente del traghetto, è ancora inagibile ed i mezzi sono stati "dirottati" nella banchina delle navi.

Una intera parte del molo è utilizzata per gli aliscafi rendendola transitabile solo ai pedoni. È stato ripristinato tutto il banchinamento pericoloso che aveva prodotto una serie di cadute ai turisti per le buche con i lavori eseguiti dalla ditta di Carmelo Scaffidi, realizzato e collaudato il secondo braccio di attracco degli aliscafi con la collaborazione degli ormeggiatori; sono state collocate tutte le fioriere amabilmente curate dai volontari di Vulcaniama, è stata regolamentata la viabilità in piazzetta delimitando la carreggiata con le

fioriere e creando solo qualche stallo per il carico e scarico. Ed ancora, è stata realizzata tutta la segnaletica orizzontale dalla ditta Scaffidi che delimita corsie di imbarco e parcheggi, individuata la zona di attracco delle barche delle gite destinate al trasporto giornaliero con relativa segnaletica verticale risolvendo così l'annoso problema di una moltitudine di passeggeri che attraversavano il porto con possibile pericolo per la loro stessa incolumità.

Dice il presidente della circoscrizione Angelo Messina: «alcuni volontari hanno aiutato a raccogliere la spazzatura sparsa un po' ovunque, altre persone sotto il sole cocente hanno montato il palco per lo spettacolo. Chi arriva a Vulcano vede un porto ordinato e sistemato per accogliere chi arriva e chi parte, ottenuto grazie alla collaborazione dell'amministrazione con l'ufficio Circondariale marittimo, e grazie ai consigli degli **armatori**».

«Alcuni giorni fa - aggiunge - si è verificato un guasto all'impianto elettrico dell'elipista di Vulcanello e, grazie alla collaborazione della Croce Rossa, e nello specifico di Manlio Cilona e Mario Schiera, è stato riparato, per non lasciare l'isola priva dell'importante struttura. Si tratta, inoltre, delle stesse persone

## - segue

---

che stanno lavorando per poter consentire l'illuminazione del parcheggio».

Sulla stessa linea, poi, anche l'**armatore** Sergio La Cava: «Gli operai della ditta incaricata della raccolta rifiuti stanno svolgendo il loro lavoro non badando a orari e fatica. Ci auguriamo che si intervenga per potenziare in questo mese le unità dedicate alla raccolta dei rifiuti. Non c'è dunque alcuna discarica e di contro c'è il gradimento di tutti gli operatori economici verso il lavoro dei volontari di "Vulcaniamo" e degli operai della ditta addetta alla raccolta».

L'isola è assolutamente più vivibile, anche grazie ai lavori al porto e reso ordinato e fruibile l'accesso e il deflusso dei passeggeri. Saranno anche organizzati una serie di eventi dalla Parrocchia (grazie al parroco Lio Raffaele ed a Quintino Ferlazzo) in uno scenario meraviglioso, con il solo scopo di offrire ai nostri ospiti momenti di relax a Vulcano Porto, dove finalmente adesso si può tranquillamente passeggiare senza le mascherine».

E per la nuova fase di Vulcano, un ruolo fondamentale è quello delle «forze dell'ordine, carabinieri in testa - conclude - che fanno in modo, ogni giorno, che la nostra estate scorra nel solco della tranquillità». (\*BL\*)

# Via libera all'escavo del canale di Portorosega

La Regione copre il costo di 16 milioni ma ritira la delega ad Azienda speciale e Consorzio industriale

MONFALCONE

Copertura finanziaria completa dei costi dell'escavo del canale di accesso al porto di Monfalcone, aumentati di 2 milioni e mezzo (sui 13 e mezzo già stanziati), e via alla progettazione esecutiva. Ma soprattutto ritira la delega all'Azienda speciale Porto di Monfalcone che viene significativamente «ringraziata per il prezioso lavoro fin qui svolto, assieme al Consorzio per lo sviluppo industriale. Dulcis in fundo, l'annuncio che «come è avvenuto a Porto Nogaro, per tutte le attività di redazione del progetto esecutivo ci si avvarrà della collaborazione del Consorzio di Bonifica Friulana».

Nelle giornate «storiche» della riforma dei porti voluta dal mi-

nistro delle Infrastrutture Graziano Del Rio, che vara l'Autorità di sistema in regione, con Monfalcone che passa sotto Trieste, la Regione attraverso l'assessore alle Infrastrutture Maria Grazia Santoro fa arrivare una doccia fredda sulla scalo di Portorosega, che sta vivendo una situazione di stallo e degrado, infrastrutturale e gestionale. È lo fa nella prima giunta dopo l'avvio della riforma, approvando gli atti che, recita una nota, riportano in capo alla stessa Regione «che si assume a pieno titolo il ruolo di stazione appaltante» (come prevede il nuovo Codice degli appalti) le attività per la realizzazione dei «Lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del porto di Monfalcone».

Una decisione «assunta dalla

giunta - ribadisce l'assessore Santoro - nelle stesse ore in cui il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto legislativo che riordina la portualità italiana, per effetto del quale ha preso corpo l'Autorità di sistema del Mare Adriatico Orientale, con i porti di Trieste e Monfalcone».

«Il nostro provvedimento, consentendo finalmente la realizzazione di opere attese da anni - sottolinea - si integra dunque perfettamente con le scelte nazionali e darà lustro allo sviluppo dei due scali, aprendo importanti prospettive di aumento del traffico e di rilancio economico ed occupazionale».

L'assessore ricorda come «fin dall'inizio della legislatura la Regione abbia avuto una diretta interlocuzione con il Governo, finalizzata a giungere a questa Autorità di sistema, e abbia conte-

stualmente deciso di assumersi in prima persona la responsabilità sulle sorti del porto monfalconese, mettendo a disposizione competenze e risorse necessarie a rivitalizzare questa fondamentale infrastruttura, coordinando ogni iniziativa di rilancio». Con l'assestamento di bilancio è stata decisa «un'integrazione di oltre 2,5 milioni alle risorse già destinate all'escavo del porto di Monfalcone, portando la disponibilità complessiva a più di 16 milioni di euro, a completa copertura degli importi previsti dal progetto definitivo». L'avvio dell'opera, ha ribadito Santoro «non può più attendere». Previsto l'approfondimento del canale di accesso allo scalo a 12,5 metri, a fronte del dragaggio di 885mila metri cubi di fanghi da portare nella cassa di colmata. (gg)



Il porto di Monfalcone

# Croazia, sulla navigazione arriva la tassa "antifurbetti"

Non ha più 12 mesi di validità, ma è in scadenza il 31 dicembre: impossibile pagarla ogni due anni. Imposta di soggiorno solo sugli scafi di oltre 5 metri

È stato calcolato che nell'alta stagione turistica 2016 saranno circa 70mila le imbarcazioni, croate e straniere, a solcare le acque istriane, quarentine e dalmate dell'Adriatico, numero imponente dietro il quale si nascondono - soprattutto per i diportisti stranieri - precise regole da rispettare. Tra le quali è la novità di quest'anno: la tassa per la sicurezza sulla navigazione che va a scadenza con l'anno solare, in chiave "anti-furbetti".

Ma partiamo dalla patente nautica. In Croazia è richiesta per guidare un'imbarcazione munita di motore. Quella rilasciata nel Paese di provenienza del diportista è valida anche in Croazia. Chi ne fosse sprovvisto potrà ottenerla nelle Capitanerie di porto croate grazie a esami di solito tenuti ogni settimana e che stando agli esperti sono abbastanza formali. Sarà quindi molto importante, non appena giunti nel Paese (via mare o via terra), recarsi nella più vicina Capitaneria di porto, dove si riceverà tutta quanta la documentazione necessaria. Gli uffici si trovano nelle istriane Umago, Parenzo, Rovigno, Pola e Tughetto, nelle quarentine Fiume e Lussanpiccolo, a Segna (regione della Lika) e nelle dalmate Zara, Sebenico, Spalato, Piner, Porta Parenza (Metkovic), Curzola e Ragusa. Ci sono poi le cosiddette capitanerie regionali a disposizione dal primo aprile al 30 ottobre (Cittanova, Sali, Stretto-Tisno, Ubbi, Busavia, Comisa, Lissa e Lesina).

Sarà richiesta la lista passeggeri, che riguarda sempre le imbarcazioni con i posti letto. In caso di necessità, si dovrà avere con sé nel natante la dichiarazione di potenza del motore (cilindrata e potenza in kW/CV), la polizza di assicurazione della responsabilità civile per danni a terzi, la patente nautica, il certificato



Una panoramica aerea di Parenzo e del suo marina

**IN ATTESA DI SCHENGEN**

Restano da compilare nelle Capitanerie i moduli relativi alle notifiche di entrata e uscita dal Paese

di omologazione e la dichiarazione di conformità.

Vanno poi pagate due importanti tasse: quella di soggiorno (per imbarcazioni più lunghe di 5 metri e con posti letto) e quella per la sicurezza della navigazione, che riguarda natanti di lunghezza superiore ai 2,5 metri e con motore di potenza over 5kW. I proprietari degli altri scafi non hanno l'obbligo di estrarre il portafoglio.

L'indennizzo per la navigazione come si diceva comporta una novità. In precedenza aveva una valenza annuale a partire dalla data di pagamento; e non pochi armatori la pagavano ad esempio nel mese di luglio per poi tornare in

**LA STAGIONE TURISTICA**

Sono all'incirca 70mila le imbarcazioni attese quest'estate nelle acque dell'Istria, della Dalmazia e del Quarnero

Croazia nel giugno dell'anno successivo, senza dunque pagare alcunché. Insomma, con un solo importo annuale si facevano due vacanze consecutive. Ora non è più possibile: l'imposta scade il 31 dicembre dell'anno in cui viene versata. Nessuna possibilità del "paghi uno prendi due". La tassa peraltro comprende diverse voci, dalla sicurezza della navigazione al compenso per la manutenzione del faro, alla cartografia. Viene computata in base alla lunghezza dell'imbarcazione: si parte da un minimo di 310 kune (41 euro) per natanti di 2,5 metri e si arriva ai bestioni di lunghezza superiore ai 35 metri, che pagano 3170 kune (426

euro) più 40 kune (5,4 euro) per ogni metro di lunghezza dell'imbarcazione. Per esempio, per poter navigare in acque croate con un'imbarcazione di 10 metri si spendono 1.080 kune, circa 145 euro. L'importo viene scontato per i diportisti che arrivano ogni anno in Croazia, con la riduzione da un minimo del 10% a un massimo del 50%. Nota bene: se si salta un anno si torna al punto di partenza e si perde il diritto allo sconto.

C'è poi la tassa di soggiorno che, come già detto, riguarda le barche più lunghe di 5 metri e dotate di posti letto. Va calcolata in base alla lunghezza e al periodo di permanenza in Croazia. Va sottolineato che la tassa è intesa a barca e non a persona. Non ci sono infine modifiche relative alle notifiche di entrata e uscita dalla Croazia. I moduli possono essere compilati nelle capitanerie, purché che proseguirà fino a quando il Paese non entrerà nello spazio Schengen. A quel punto, i moduli di entrata e uscita saranno aboliti.



## Consolidamento dei carrier, Singapore e Hong Kong i porti più esposti

Londra - I porti asiatici di transshipment sono gli scali più a rischio: la riorganizzazione delle linee, fusioni e alleanze ridimensioneranno i volumi.

Londra - Singapore e Hong Kong, e i relativi operatori portuali, sono la parte più vulnerabile agli effetti del consolidamento del mercato dei container. In particolare le alleanze e le fusioni o acquisizioni tra compagnie, secondo l'investor's service di Moody's, porteranno come conseguenza ad una diminuzione dei clienti e ad una razionalizzazione delle rotte che potrebbe causare perdita di traffico per i due scali. Sono i grandi porti di **transshipment** ad essere più esposti secondo l'analisi e in particolare gli operatori dei due scali asiatici, costretti già da tempo a dover effettuare ingenti investimenti per stare dietro all'onda delle grandi navi e ora ridotti nella strategia delle compagnie diventate sempre più grandi e con l'obiettivo di rendere più efficiente il sistema dei servizi. **Anche il piano di investimenti per ingrandire i porti più piccoli previsto nel progetto della nuova via della Seta cinese, porterà ad una diminuzione di volumi per il transshipment in modo particolare per le banchine di Singapore e Hong Kong.**