



Primo piano:

• **Riforma dei porti**

(Il Tirreno, La Gazzetta Marittima, L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Il Mattino)

Dai porti

Trieste:

"...D'Agostino confermato..."

(L'Avvisatore Marittimo, Ansa, L'Informatore Navale, Ferpress, Il Nauticus, Informazioni Marittime, The Medi Telegraph)

Genova:

"...Bloccato carico di pistole elettriche..." (The Medi Telegraph)

"...Sech, trattativa con i fondi..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Portcrashes, l'analisi..." (La Gazzetta Marittima)

La Spezia:

"...Laghezza: tempi rapidi per il nuovo presidente..."

(L'Avvisatore Marittimo)

"...Forcieri: è la Cina la prossima sfida da vincere..."

(L'Avvisatore Marittimo)

"...Lo scalo accelera sulle infrastrutture..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Il porto container che punta sui treni..." (L'Avvisatore Marittimo)

Livorno:

"...Quattro dubbi con le Idi di settembre..." (La Gazzetta Marittima)

"...Chiude in porto la Trinseo cinquanta lavoratori a casa..."

(Il Tirreno, La Nazione)

"...Nube maleodorante, sospetti sulle navi..." (Il Tirreno, La Nazione)

Marina di Carrara:

"...Da pm autorizzazione temporanea ad operare..." (Ansa)

"...Concessione a Bogazzi..."

(L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime)

Messina:

"...Porto di Tremestieri inizia oggi a Palermo l'esame del progetto..."

(Gazzetta del Sud)

Palermo:

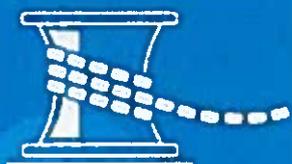
"...Caos traffico al porto nuove trincee..." (La Repubblica)

INDICE



Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 31/8/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

Notizie da altri porti italiani

L'INTERVENTO

LA RIFORMA IN ARRIVO: ECCO GLI INGRANAGGI

Dalle 24 Autorità Portuali con la riforma si passa a 15 Autorità di Sistema Portuale (Adsp). A mio avviso, queste sono le novità più importanti.

La governance sarà composta: 1) dal presidente (nominato dal ministro d'intesa con il governatore); è da notare che il ministro fa le proposte e la Regione dà l'intesa; nel caso l'intesa non ci fosse, il ministro dopo 40 giorni può procedere comunque; 2) il comitato di gestione: presidente più rappresentante/1 Regione/1 più rappresentante sindaco/1 più rappresentante Autorità Marittima (quest'ultimo con diritto di voto solo nelle materie di competenza; è l'unico punto in cui il sottoscritto non è assolutamente d'accordo); 3) il collegio dei revisori e dei enti (composto di tre membri effettivi e da soli due supplenti).

Il segretario generale non sarà più presente nel vero e proprio "governo" dell'Autorità, ma diventa organismo tecnico. Sarà nominato dal comitato di gestione, su proposta del Presidente, a scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale e/o qualificazione professionale nel campo. Con contratto di 4 anni di natura privata e per massimo due mandati.

I rappresentanti degli armatori, degli industriali, delle Ccfaa, dei sindacati, dei lavoratori portuali, degli spedizionieri, dei trasportatori, delle Dogane, del provveditorato Opere pubbliche e dei terminal operator potranno partecipare solamente al previsto tavolo consultivo e d'indirizzo, che si chiamerà Organismo del partenariato della Risorsa Mare (12 membri): in pratica l'ex comitato portuale. Da rilevare che sarà un organo d'indirizzo e non di gestione.

Importantissima la "Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp" (coordinamento nazionale): è presieduta dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti (che potrà nominare, con compiti di supporto, un "esperto"), e sarà

composta dai presidenti delle Autorità di sistema e da due rappresentanti della Conferenza Unificata. Isoltata presso il ministero con il compito di coordinare ed armonizzare le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie d'attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, e le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando altresì la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole "Adsp".

Infine, è prevista una moratoria di 36 mesi sugli accorpamenti dei porti. Sicilia e Campania hanno già detto che la chiederanno. Il ministero valuterà se concedere il periodo transitorio: certo è che rischiano, così, di perdere occasioni e anche di ottenere finanziamenti.

Angelo Roma
ex presidente Toremar

La Gazzetta Marittima

La Riforma e i suoi tanti dubbi

I tempi per le scelte dei nuovi presidenti e i troppi "niet" dal territorio

LIVORNO - Il Decreto Legislativo approvato dal Consiglio dei Ministri il 28 luglio u.s. sulla "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n° 84", c.d. Riforma Delrio, trova origine - aldilà della semplificazione riportata in rubrica - nella necessità di adeguare il sistema portuale italiano alle disposizioni recate dal Regolamento UE 2013/1315 dell'11.12.2013, con definizione di porto centrale di sistema. Sull'argomento ci scrive questa dettagliata e approfondita nota l'avvocato Francesco Ruffini, già segretario generale dell'Autorità portuale labronica.

Con previsione di istituzione (entro 90 giorni) presso ciascuna Autorità di Sistema Portuale (AdSP) deve nascere uno Sportello Unico Amministrativo (SUA), con funzione di front office per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi che non riguardino le attività commerciali ed industriali in porto (ma sarà difficile individuarne le esclusioni). Come noto costituiscono Organi dell'AdSP: il Presidente, il Comitato di gestione (CG), il Segretario generale, il Collegio dei revisori dei conti. Sorprende che nel Comitato di gestione non siano stati ricompresi il Comandante della Capitaneria sede dell'AdSP, e il Presidente della/delle Camera di Commercio. Nuove disposizioni sono recate poi per l'istituzione del Tavolo di partenariato della risorsa mare (in luogo e con ampliamento di funzioni degli attuali Consigli portuali), del Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP (secondo gli indirizzi del Codice Comunitario di condotta sul Patronato) e degli Uffici territoriali portuali (presso ciascun porto già sede di Autorità portuale). Altre disposizioni sono recate per lo Sportello Unico Doganale (art. 4, c. 57, L. 24.12.2003 n° 350), per i piani regolatori di sistema, per l'arrivo e partenze delle navi, e per altre minori modifiche alla L. 94/84.

Di fronte alla complessità delle nuove norme (molte pretermesse), appare riduttivo concentrare il dibattito di questi caldi giorni di fine agosto sulla nomina dei Presidenti e sugli accorpamenti tra AA.PP. ispirati dalla L.124/2015 (c.d. Legge Madia). Sul primo dei due fronti ha aperto le ostilità il Commissario Straordinario ed ex Presidente del Porto di Civitavecchia (e tuttora Presidente di Assoporti) Pasqualino Monti, il quale - nel restituire il proprio mandato nelle mani del Ministro Delrio - ha precisato di essere a disposizione per ulteriori incarichi in altri porti.

Al Dr. Monti hanno fatto seguito - per quanto noto - i Presidenti di La Spezia e di Savona (qui affiancato dal Direttore della dogana) nella premessa che l'istituzione delle nuove AdSP azzererebbe il limite dei due incarichi precedentemente fissato per le AA.PP. Tuttavia è opportuno ricordare in proposito che, con insolita procedura, il Ministro - anziché provvedere con proprio decreto - ha demandato al suo Capo di Gabinetto di fissare termini e requisiti per chi volesse candidarsi.

Talchè con provvedimento M_INF GABINETTO n° 00.30383-03/08/2016 - rinvenibile sul sito del MIT - è stato fissato alle ore 24 del 4 settembre 2016 il termine ultimo (non saranno ammesse proroghe?) per l'invio delle candidature esclusivamente mediante posta elettronica all'indirizzo mail "segr.capogabinetto@mit.gov.it".

E' stato precisato che l'avviso emesso "non ha natura concorsuale, ma è pubblicato al solo fine di raccogliere le eventuali manifestazioni di interesse, pertanto non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum".

In altra parte è chiarito che il Presidente è scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione Europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale con obbligo di ricoprire l'incarico a tempo pieno. E' stato riferito che intendimento del Ministro sarebbe quello di giungere alle nomine nel più breve tempo possibile, evitando lungaggini, ricorsi, e quant'altro, quasi che si trattasse di un percorso "legibus solutus".

- segue

Sembra difficile che un tale obiettivo possa essere raggiunto. Intanto, il Ministro dovrà compiere le proprie scelte con motivato atto amministrativo soggetto ad essere censurato nelle sedi proprie. Permane poi il diritto d'accesso agli atti per gli aventi titolo. Infine gli Ordini professionali potrebbero eccepire sulla legittimità delle preclusioni imposte, mentre per gli operatori marittimi e portuali si porrebbe pur sempre l'ipotesi del conflitto di interesse. Attira poi l'attenzione l'esplicito riferimento ai dirigenti delle pubbliche amministrazioni da collocarsi in aspettativa per il periodo di durata dell'incarico di presidente o di segretario generale dell'AdSP (art.5, comma 4, n.1 D.L.vo). Infine, un rilevante ruolo è affidato alle Regioni che dovranno formare l'intesa sui candidati proposti e sugli accorpamenti previsti per le attuali AA.PP. In proposito Sicilia, Campania, Liguria – nonostante la moratoria suggerita di 36 mesi – hanno già espresso parere contrario. Per la Toscana non risultano al momento determinazioni circa l'unione di Marina di Carrara a La Spezia. Intanto, nella prospettiva che meglio si chiariscano le varie questioni, i porti nazionali vivono un momento di grande travaglio e di intensa attività. Nella premessa che le AdSP subentrino alle AA.PP. in tutti i rapporti in corso compresi quelli lavorativi (art. 5, comma 15 n. 4 D.L.vo). L'A.P. di Venezia ha ceduto il 35% delle proprie quote nel Venice Terminal Passeggeri al Consorzio Terminal Investimenti (Costa, MSC, Royal Caribbean, e gruppo turco GPH) che hanno già provveduto alla nomina del nuovo CDA; Savona sta accelerando i termini per la Darsena Maersk di Vado Ligure; La Spezia ha sottoscritto accordi con MSC e Royal Caribbean; Piombino si appresta ad assegnare in concessione nuove banchine per riparazioni e demolizioni navali, nonché per il project cargo; Trieste ha autorizzato l'assunzione di 15 nuove unità. A Livorno, invece, si è scelta – come per altre questioni – una linea attendista, in attesa del nuovo che avanza e tenuto conto che gli Organi delle sopresse AA.PP. restano in carica sino all'insediamento dei nuovi Organi delle AdSP (art. 20, comma 1 D.L.vo).

Francesco Ruffini

INTERVISTA ALLA CONSIGLIERA DI FEDERAGENTI

Bucchioni: «Governance, la riforma è partita tardi»

«Le nuove Authority hanno meno autonomia: ora servono efficienza e competitività»

Giorgia Bucchioni, membro della comunità portuale spezzina e del Consiglio di Federagenti.

Cosa cambierà per il porto della Spezia con la nuova riforma del sistema portuale?

«Mi auguro non cambi molto anche se il tema, senza ipocrisie, è più quello di come verrà gestita la riforma che la riforma stessa. Il coordinamento centrale è necessario ed utile purché venga gestito nell'interesse generale e non sulla base di chi ha più forza politica. La prima esigenza è che ci sia rispetto per come si spende il denaro dei contribuenti. Sembrano ovvietà, ma a mio parere non lo sono per nulla. Da un lato la riforma riconsegna al potere centrale dello stato gran parte delle decisioni che in linea teorica avrebbero dovuto essere affidate o confermate ai singoli porti. Privilegi le Authority di sistema di gran parte dell'autonomia di cui si sperava potessero godere, infine consegna al presidente super-poteri con l'affiancamento da parte di un organismo essenzialmente politico. Ovvero che in questo panorama la scelta del presidente diventi assolutamente strategica e valenza enorme per il futuro del

porto. Una scelta sbagliata trasformerebbe la riforma in uno sterile esercizio di tipo amministrativo. E per La Spezia il pericolo potrebbe essere addirittura doppio: è infatti l'unico caso, quello spezzino, in cui viene realizzata l'unione di due porti in due regioni diverse, e ciò potrebbe tradursi in una moltiplicazione delle occasioni di ingerenza politica nella gestione delle nuove Authority portuali di sistema».

Quali sono le aspettative di sviluppo per la seconda parte del 2016?

«Anche sulla seconda domanda non si può che ribadire il concetto: una Authority che comprenda due porti in due regioni diverse scema un enorme pericolo: che diventi campo di confronto e competizione politica conflittuale. Anche qui sarà fondamentale la ricerca dell'interesse generale da parte degli attori pubblici responsabili. Ed è tutt'altro che facile. Da un lato, infatti, lo Stato priva i singoli porti di gran parte della capacità decisionale autonoma, dall'altro li chiama ad assumere competenze anche sulla catena logistica, che saranno efficaci solo se si assisterà nella fase applicativa della legge alla definizione più precisa e più puntuale delle

competenze e dei margini di manovra. Temo, purtroppo, che la seconda parte dell'anno non produrrà risultati eclatanti per il porto specie in tema di nuovo assetto e di governance. La riforma è partita tardi e in un periodo difficile, come quello estivo, con l'impressione generale che la partita sia ancora tutta da giocare anche nei rapporti fra Stato e regioni sul tema della scelta dei nuovi presidenti. Speriamo che i mesi che ancora mancano (dalla nomina del nuovo presidente) alla fine dell'anno siano spesi positivamente per consentire l'affermazione di una governance che traguardi efficienza e competitività».

Infrastrutture e collegamenti. Quali sono le priorità per il porto della Spezia?

«Troppo facile e scontato affermare che il dossier Pontremolese sarebbe da riaprire immediatamente anche sfruttando l'opportunità che potrebbe crearsi nel quadro di una flessibilità di bilancio dello Stato sul tema infrastrutturale. Credo che, se non altro per l'anzianità progettuale, il progetto della linea destinata a collegare razionalmente La Spezia con i suoi naturali mercati e, attraverso la linea del

Brennero, con il centro dell'Europa, sia uno dei pochi a vantare i requisiti sia di bancabilità che di cantabilità immediata. Le occasioni vanno colte al volo e quella del raddoppio della Tirreno-Brennero è un'occasione già troppo volte battuta al vento. E i prossimi mesi dovranno essere sfruttati anche per sbloccare in modo definitivo i progetti portuali che, spesso per contrapposizioni locali, sono rimasti al palo rallentando l'espansione di cui il porto ha bisogno».

Parliamo di mercati su quali puntare?

«Fatti e notizie di questi giorni dimostrano quanto errato sia dare per scontata l'acquisizione di traffici e di mercati. Un esempio per tutti: l'innalzamento al livello 2 delle misure di sicurezza, che risponde a logiche superiori di sicurezza del paese che non sia certo a noi discutere, ha significato per il porto di La Spezia la vanificazione di molti sforzi compiuti per attirare nel Golfo (a La Spezia come a Porto Venere) nuovi clienti nel comparto delle crociere. Ma la volatilità delle conquiste commerciali e delle acquisizioni è un fattore ormai endemico con il quale dovremo confrontarci predisponendo tutte le condizioni operative indispensabili per cogliere nuove opportunità».



VEDUTA AEREA DEL PORTO

 ARENA ASTRA

Domani dibattito con Rifondazione

"Il ruolo dei porti nell'economia nazionale e territoriale": così si intitola il dibattito che la federazione di Rifondazione Comunista mette in agenda per domani per la propria "festa comunista" nel segno dello slogan "Dire, fare, rifondare".

Appuntamento alle ore 21 al Circolo Arci Arena Astra (zona Cantiere) per l'incontro, moderato da Mauro Zucchi, cronista del Tirreno, che vedrà la partecipazione del sindaco Filippo Nogarin, del commissario di Maurizio Colombai (dirigente Filt Cgil), di Nereo Marucci (presidente nazionale di Confetra), Mario Sommariva (segretario generale di Trieste), Francesco Renda (segretario Prc Livorno).

Il Secolo XIX

RIXI: «MORATORIA PER SALVARE I PORTI LIGURI»

GENOVA. «Un periodo di moratoria consentirebbe alle istituzioni di preparare con maggiore accuratezza la transizione, evitando intoppi burocratici capaci di bloccare opere per mesi o anni. I porti liguri hanno dovuto stare fermi già a lungo, credo i mercati non vogliano più aspettare». Lo scrive l'assessore ai porti della Liguria Edoardo Rixi in un intervento inviato al *Secolo XIX* e pubblicato integralmente sul sito themeditelegraph.it



«La moratoria sarà la salvezza dei porti liguri»

Genova - L'intervento di Edoardo Rixi, assessore regionale ai porti: «La piattaforma di Vado non può permettersi intoppi né l'AP di Savona può permettersi di essere travolta dalle tante criticità che colpiscono il porto di Genova».

Dopo la recente approvazione del decreto sulla riforma dei porti da parte del Consiglio dei Ministri stiamo aspettando a breve la pubblicazione in Gazzetta che, speriamo, possa contribuire a sbloccare una portualità ligure e nazionale sempre più ingessata. Più volte Regione Liguria si è espressa con giudizi negativi su questa riforma, in quanto essa appare destinata ad allontanare i porti dai territori e rendere le Autorità Portuali (AP) macchine amministrative sempre più burocraticizzate. A queste condizioni, le AP troveranno in futuro grandi difficoltà a competere con successo per i mercati che contano, ovvero quelli del centro Europa. Ora è dunque il momento di far ripartire i nostri porti, in particolare quello di Genova, lo scalo che maggiormente ha sofferto questi mesi senza regole chiare e punti di riferimento, sia per la sua indubbia complessità gestionale sia per la mancanza di un Presidente nel pieno delle sue funzioni. Riteniamo che il prossimo futuro sarà decisivo per accrescere la competitività dei porti Liguri e non ci possiamo certo permettere ulteriori fasi di transizione o false partenze. **Gli operatori e i mercati hanno bisogno di certezze e di risposte concrete. La richiesta di una moratoria di 36 mesi, come peraltro previsto dalla nuova legge, che sospenda pro-tempore l'accorpamento dei porti di Genova e Savona e degli scali di La Spezia e Marina di Carrara, non costituisce un atto a difesa di questo o quel campanile ma semplicemente vuole consentire una più fluida e efficace implementazione della riforma in una Regione, la Liguria, che da sola movimentata oltre il 50% dei volumi container extra-UE.** Volendo trovare qualcosa di positivo in questo processo di riforma, possiamo provare a considerarlo come un'occasione per mettere mano alle AP, al fine di ristrutturarne e semplificarne l'organizzazione e il funzionamento.

- segue

Ma quella della razionalizzazione e efficientamento dei processi gestionali è, e resta, un'operazione delicata che non può essere sbrigata nel giro di poche settimane, né nel caso di Genova-Savona né in quello di La Spezia-Marina di Carrara. Genova presenta una dimensione operativa e una complessità uniche nel nostro paese e l'accorpamento con un porto in veloce trasformazione come Savona non è cosa facile.

La piattaforma di Vado non può permettersi intoppi né l'AP di Savona può permettersi di essere travolta dalle tante criticità che colpiscono il porto di Genova. Recentemente gli operatori savonesi hanno espresso pubblicamente la loro preoccupazione in merito. Il caso di Spezia è solo in apparenza meno problematico. Non dobbiamo dimenticarci che in questo accorpamento viene coinvolta anche la Regione Toscana, le cui normative urbanistiche sono completamente diverse da quelle liguri. La gestione dei piani regolatori e della pianificazione portuale sarà sicuramente una questione più delicata rispetto a quanto accade in altri contesti. Un periodo di moratoria consentirebbe alle istituzioni di preparare con maggiore accuratezza la transizione, evitando intoppi burocratici capaci di bloccare opere per mesi o anni, magari per le lungaggini legate a permessi da ottenere o semplicemente per la mancanza di normative chiare in proposito. I porti liguri hanno dovuto stare fermi già a lungo, credo i mercati non vogliono più aspettare.

*Assessore ai porti della Regione Liguria

PORTO » A SETTEMBRE SI DECIDE TUTTO Duello Becce-Guerrieri per la guida

Nel giro di pochi giorni le scelte che segneranno il futuro dello scalo (e della città): il timone di Palazzo Rosciano, la maxi-Darsena e la privatizzazione di Porto 2000

LIVORNO

"Settembre, andiamo". Ma né il porto né [redacted] possono "migrare" dalle banchine o da Palazzo Rosciano, come vorrebbe il Poeta: però il mese prossimo sarà una fase caldissima per rimettere in moto l'ingranaggio-chiave dell'economia livornese. L'unico che ha ricominciato a girare.

Si decide il destino del porto di Livorno ma c'è una doppia partita che si gioca altrove: l'una riguarda il decollo della riforma che ridisegnerà la geografia e i meccanismi di governo della portualità made in Italy, compreso ovviamente Livorno; l'altra è relativa all'accoppiata di bandi con cui l'istituzione portuale mira a stabilire, da un lato, chi sarà l'investitore privato che realizzerà la nuova maxi-Darsena da 800 milioni di euro e, dall'altro, quale cordata (anche in questo caso di privati) acquisirà il controllo dello scalo passeggeri spuntandola nella privatizzazione della Porto 2000.

A rimescolare ulteriormente le carte c'è anche un aspetto in più e riguarda proprio quest'ultimo tassello del puzzle: la Porto 2000 è di proprietà di [redacted] ma al 72%, il resto è in mano alla Camera di Commercio e anch'essa è parte in causa della privatizzazione. Anche l'ente camerale di via del Porticciolo è nel bel mezzo d'un triplice ciclone: la riforma del governo che ne riduce poteri e intrinchi; il completamento del "matrimonio"

con Grosseto per dar vita a un ente unico dal Calambrone all'Isola del Giglio; il "gran rifiuto" di Sergio Costalli, numero uno livornese uscente, che disattendendo qualsiasi aspettativa ha detto no allo scettro di presidente che gli era stato già praticamente affidato. Risultato: probabile che al timone della Camera di Commercio unificata livornese-maremma arrivi un grossetano (Breda). Non sarà però nelle mani di un maremmano l'ultima parola nel match fondamentale della privatizzazione del porto passeggeri: dal quartier generale dell'ente camerale confermano che l'operazione-bando è stata di comune accordo affidata alla gestione unica in pugno [redacted] con l'unico requisito di garantire alle casse della Camera di Commercio un certo livello di introiti per la propria quota (quasi il 28%).

Ma con ulteriori avvisi di rinvio della scadenza le date relative alla Darsena Europa e alla Porto 2000 sono slittate in avanti: già dal 7 giugno si sa che gli investitori privati interessati all'espansione a mare avranno tempo fino a fine settembre per farsi avanti e, manifestando il proprio interesse, chiudere di essere invitati al successivo round, quello della gara vera e propria. Non è tutto: sabato scorso, quando era ormai in vista la scadenza del 4 settembre, l'apertura delle buste della privatizzazione della società dello scalo tra ghetti e crociere è stata rinviata

ta e ora il termine per la presentazione delle offerte da parte delle 4 cordate in lizza è stato fatto slittare al 25 settembre.

Prima di arrivare a questa doppia scadenza di fine mese, c'è però da mettere sotto i riflettori l'"ultimo miglio" della riforma con cui il ministro Graziano Delrio ha messo mano alla portualità. Qui da noi la patata bollente non è affatto la geografia dell'accorpamento: dunque, Livorno non punta i piedi per avere la deroga che terrà in vita, magari per altri tre anni, l'attuale assetto sperando così di scampare in qualche modo l'aggregazione (soprattutto Napoli-Salerno ma ora torna qualche mugugno anche per Genova-Savona). Livorno e Piombino sono l'unico caso di "nozze" fra Autorità Portuali prima del varo della riforma e con la benedizione del ministro in persona.

A mezzanotte di domenica prossima scade il termine entro il quale deve presentare il curriculum chi voglia candidarsi alla guida delle nuove Autorità di sistema portuale. Non è però un bando perché evidentemente il ministro sapeva di non aver il tempo per lunescare una procedura completa e nemmeno voleva consegnare le chiavi della scelta. Ma col bando dà quel segnale di novità che i suoi uomini stanno cercando: vorrebbero una nuova leva di presidenti con curriculum non politico bensì manageriale. Ecco perché su Livorno il tam tam da Roma

continua a insistere su Luca Becce, savonese, alle spalle una esperienza da manager di prima fila del gruppo Negri (alla guida del terminal livornese Tdi in società con i portuali) ma anche dell'alleanza Neri-Negri (amministratore delegato di Clp, anche qui in tandem con i portuali) e al timone dell'ex Agelp ora risanata. Non è però il solo in lizza: la Regione Toscana torna a dar fiducia a Luciano Guerrieri, da dieci anni al timone del porto di Piombino. Contro di lui il fatto che è un ex Pci (ma stimato anche da Matteoli) e si sa che Renzi ha fatto tabula rasa degli ex di Botteghe Oscure, però il voto di Roma e Torino e i guai sul referendum hanno assai indebolito il premier. A ciò si aggiungano candidature come, ad esempio, quelle di Vanni Bonadio (uomo di fiducia di Enrico Rossi sul fronte di Logistica Toscana), Angelo Roma (già designato in un precedente round e ex presidente di Toremar), Alberto Rossi (avvocato genovese).

Casomai, al contrario, da Roma si volesse puntare sulla continuità il ministro potrebbe tornare a indicare il commissario [redacted] o il segretario generale Massimo Provlackali (che hanno portato a casa il Prg dopo una vita di rinvii e i bandi su maxi-Darsena e Porto 2000). Ma Medinelegraph indica l'attuale segretario livornese per l'analogo posto a Genova. Nella seconda metà del mese il febus dovrebbe essere risolto in tutta Italia.
Mauro Zucchielli

INTERVISTA CON IL PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE AGENTI MARITTIMI DELLA SPEZIA

Fontana: «Ma il nostro porto ora rischia lo stallo»

«Bisogna partire subito con l'ampliamento del Terminal del Golfo e del Garibaldi Levante»

Andrea Fontana è al vertice degli agenti marittimi spezzini.

Cosa cambierà per il porto della Spezia con la nuova riforma del sistema portuale?

«Non credo a cambiamenti traumatici, anche se l'immigrazione di Marina di Carrara è per ora un salto nel buio. Credo che il porto toscano mantenga la sua identità di nicchia e l'integrazione sarà essenzialmente un problema amministrativo. In linea teorica, ma tutto sarà davvero da verificare sul campo, si potrebbe pensare a uno sviluppo delle autostrade del mare e a un rafforzamento dei traffici gestiti con un biglietto e ro-ro. Ma oggi è comunque prematuro formulare previsioni. I contenuti della riforma sono ancora incerti e specialmente sono incerte le modalità con le quali il decreto verrà applicato nei fatti: vedi le recenti esternazioni dell'assessore regionale Risi... Certo se la riforma si traducesse solo in un disegno di tipo amministrativo, potremmo parlare di una grande occasione mancata. A noi italiani non manca l'intenti-

va. Anche la legge 84 del '94 quella di riforma portuale che ha comunque centrato due risultati straordinari, quello di incrinare il monopolio dei portuali e quello di sciogliere i porti agli investitori privati, era partita con il piede sbagliato. Ora è indispensabile non sbagliare, specie nella scelta del presidente che è davvero dominus della nuova struttura di [redacted] di sistema e che è chiamato a tutelare gli interessi del porto, e del territorio logistico, che guida anche nel confronto con un potere centrale dello stato che - alla prima valutazione - sembra essere notevolmente ampliato dalla riforma».

Quali sono le aspettative di sviluppo per la seconda parte del 2016?

«Viviamo in un mercato molto incerto. Sono in atto importanti processi di aggregazione che riguardano anche le compagnie leader del mercato container ed è davvero difficile quale impatto queste trasformazioni potranno avere sui singoli terminal. Le concentrazioni di traffico nella mano di pochi carriers sono di tale intensità da ripro-

porre con urgenza il tema di un contro-potere portuale in grado di gestire, o almeno co-gestire, le scelte relative ai grandi flussi di traffico. Il porto di La Spezia, già a partire dai prossimi mesi, dovrà essere in grado di giocare le carte, che sono nel suo codice genetico, dell'efficienza e della produttività. E in questo sforzo la nuova [redacted]

[redacted] di sistema anche con l'implementazione reale di misure come lo sponello unico, dovrà essere il migliore alleato degli operatori».

Infrastrutture e collegamenti. Quali sono le priorità per il porto della Spezia?

«Le priorità sulle opere non cambiano. Di certo non può essere abbassata la guardia sul problema dei dragaggi, ma la nuova Autorità di sistema dovrà metterci seriamente alla prova anche sulla capacità di avviare i lavori di ampliamento del Terminal del Golfo e del Garibaldi Levante. Dovrà anche essere computata una scelta definitiva sulla pianificazione del porto e sulle funzioni che sarà chiamato a svolgere, con un piano regolatore e un piano delle opere che dovrà essere coe-

rente con queste scelte strategiche».

Ma esistono preoccupazioni?

«Certo. Prima di tutte quelle relative ai tempi. Si rischia di pianificare il futuro utilizzando gli strumenti e la capacità decisionale della vecchia [redacted] che era legata a schemi, modalità, impegni, competenze (basta pensare alla logistica) che sono differenti rispetto a quelle della nuova Autorità di sistema portuale. Il pericolo che il sistema "stallo" è tutt'altro che vago e lontano».

Su quali mercati esteri deve puntare maggiormente La Spezia per incrementare i propri traffici?

«Per i container La Spezia ha rappresentato e continua a rappresentare una importante realtà per i traffici da e per il Far East, ma a mio parere dobbiamo aspettarcene anche su questo fronte e dovremo dimostrare una volta di più una forte capacità di adattamento guardando anche ai nuovi mercati come quelli del Maghreb, Algeria, Tunisia, Marocco e anche Libia paesi che guardano all'Italia come paese di riferimento per i loro piani di sviluppo».



Il manager favorito per l'Autorità regionale, Salerno per ora autonoma

Porto di Napoli, Russo in arrivo al timone

Antonino Pano

L'ufficialità dovrebbe arrivare a metà settembre. Ivano Russo sarà il primo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, che comprende i porti di Napoli, Salerno (per ora autonoma) e Castellammare di Stabia. Al ministero delle Infrastrutture assicurano che la nomina sarebbe già stata decisa. Russo è stato nel team di esperti che ha lavorato con il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, alla stesura della riforma della legge 84/94. Trentotto anni, napoletano, Russo ha battuto, stando ai rumors ministeriali, Andrea Annunziata, attuale presidente [redacted] di Salerno, e Luigi Merlo, consigliere del ministro Delrio.

> A pag. 14

La nomina

Riforma porti, Ivano Russo verso Napoli

Svolta vicina: il manager scelto per la profonda conoscenza degli scali campani

Antonino Pano

Sarà Ivano Russo il primo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, quella che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Al ministero delle Infrastrutture assicurano che la nomina sarebbe già stata decisa anche se per la presentazione del curriculum c'è ancora tempo fino a domenica 4 settembre. L'ufficialità dovrebbe arrivare a metà settembre insieme a quella degli altri presidenti dell'Autorità di sistema portuale. Ivano Russo ha fatto parte insieme al professor Euno Casaccia del team di esperti che ha lavorato a strettissimo contatto con il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, alla stesura della riforma della legge 84/94. Una stesura soffertissima, tant'è che solo domani il testo della riforma dovrebbe essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale pur essendo stata approvata dal Consiglio dei ministri il 28 luglio.

Trentotto anni, napoletano, renziano di ferro (il premier è stato anche testimone alle sue nozze), Ivano Russo ha battuto, stando sempre ai rumors ministeriali, Andrea Annunziata, attuale presidente [redacted] di Salerno, e Luigi Merlo, consigliere del ministro Delrio, che ha alle spalle una lunga esperienza maturata in Assoport come presidente [redacted] di Genova. Il testa a testa con Merlo sarebbe durato alcuni giorni ma alla fine è prevalsa la territorialità della scelta essen-

do Russo un perfetto conoscitore delle realtà portuali campane.

Più di tre anni di commissariamenti, il flop del Grande Progetto con la restituzione alla Ue di 150 milioni di euro, l'assoluta incapacità di spesa messa in mostra dall'Autorità portuale di Napoli: il lavoro che attende il nuovo presidente non sarà certamente facile. Sulla sua strada c'è il nodo degli escavi, necessari per liberare le principali banchine del porto dall'assabbiamento che non consente l'ingresso delle grandi navi porta-contenitori. Un nodo intricato almeno quanto quello che riguarda la costruzione della nuova darsena di Levante, pozzo senza fondo nel quale negli anni sono finiti milioni e milioni di euro e nemmeno un granello della sabbia inquinata del porto. Per non dire dei crediti non riscossi dall'Ente di piazzale Pascale, dei canoni demaniali non pagati, delle verifiche dei piani di impresa, che per legge dovrebbero essere annuali e che non sono mai stati fatti. E poi i veleni. Quelli all'interno della stessa [redacted] che hanno prodotto mesi e mesi di paralisi, e quelli esterni, le continue denunce tra imprenditori in guerra. Ivano Russo tutte queste questioni le conosce bene, come sa che ci sono inchieste aperte dalla Procura di Napoli e dalla Corte dei Conti. E conosce il problema di tutti i problemi: il piano regolatore portuale adottato dal Comitato portuale e dal Consi-

glio comunale di Napoli e fermo per chiarimenti al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Tutti sanno che quel piano regolatore è bloccato dalla «lobby» dei petrolieri che non vogliono lasciare il porto. E tutti sanno anche che proprio la presenza della darsena petroli nel porto è ritenuta pericolosissima e in contrasto con tutte le norme di sicurezza (enormi fasci di tubi viaggiano vicino alle abitazioni a cielo aperto) e persino con il piano di fuga messo a punto per il rischio Vesuvio.

La speranza è che il cambio totale di regista, la nascita dell'Autorità di sistema, faccia piazza pulita di tutte queste palle al piede. Che sia cancellata direttamente e per sempre quella regola non scritta ma che impera nel porto di Napoli: non far fare ad altri quello che non posso fare io. La riforma attribuisce poteri rilevantissimi al presidente che, in pratica, dovrà solo coordinarsi con l'autorità centrale. I margini per poter lavorare avendo anche un ampio respiro temporale davanti ci sono tutti. Certo, c'è da aspettare la completa integrazione con il porto di Salerno per il quale la Regione chiede una moratoria di tre anni per portare a compimento le opere avviate che già stanno dando frutti eccezionali sul piano della movimentazione di merci e passeggeri. La richiesta della Campania, annunciata dal governatore Vincenzo De Luca e messa a punto dal

- segue

vice presidente Fulvio Bonavicato la, è di tre anni ma Delrio spera che ne basteranno due.

La pubblicazione della riforma e la successiva nomina del presidente dell'Autorità di sistema portuale dovrebbe far accantona-

re anche la possibilità di ricorsi giudiziari, a cominciare da quello meditato dal senatore Riccardo Villariche, come si ricorderà, fu indicato come presidente dall'allora ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi. Iter dichiarato chiuso senza il decreto di nomina.

Una scelta politica secondo Villari (Lupi passò dalle fila di Berlusconi a quelle di Alfano) e «mascherata» con mancanza di requisiti e pareri consultivi contrastati delle commissioni di Camera e Senato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

”

**Il sistema
il testo domani
in Gazzetta
Ufficiale: una
sola Autorità
per la regione**



Esperto Ivan Russo, napoletano, ha lavorato con il ministro Delrio alla riforma dei porti

Trieste, D'Agostino confermato

Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto di proroga dell'attuale Commissario straordinario Zeno D'Agostino alla guida [redacted] di Trieste. Il decreto ha una durata prevista di sei mesi, ma nelle prossime settimane dovrebbe arrivare la nomina dei nuovi presidenti dei porti come previsto dalla recente riforma degli scali varata dal governo.

Porto Trieste, D'Agostino prorogato commissario Authority

Decreto ministro Delrio giunto oggi

30 agosto, 13:23



(ANSA) - TRIESTE, 30 AGO - Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto di proroga dell'attuale Commissario straordinario, Zeno D'Agostino, alla guida dell'Autorità portuale di Trieste. La notifica del Decreto, pervenuta stamattina alla Torre del Lloyd, prevede una durata di sei mesi. Lo rende noto l'Autorità portuale giuliana.

Trieste: proroga per il Commissario Zeno D'Agostino all'Autorita' Portuale

Roma, 30 agosto 2016 - Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto di proroga dell'attuale Commissario straordinario Zeno D'Agostino alla guida dell'Autorità portuale di Trieste.

La notifica del Decreto, pervenuta stamattina alla Torre del lloyd, prevede una durata di sei mesi.

Decreto di nomina del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste

Author : red

Date : 30 agosto 2016



(FERPRESS) - Trieste, 30 AGO - Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto di proroga dell'attuale Commissario straordinario, Zeno D'Agostino, alla guida dell'Autorità portuale di Trieste. Lo rende noto l'Autorità portuale giuliana.

La notifica del Decreto, pervenuta stamattina alla Torre del Lloyd, prevede una durata di sei mesi.

- segue

MINF-GABINETTO
Ufficio Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REG. DECRETI
Prot. n. 0000277-29/08/2016-
REGISTRAZIONE



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni, concernente il riordino della legislazione in materia portuale;

CONSIDERATO che il 20 gennaio 2015 è scaduto il mandato del Presidente dell'Autorità portuale di Trieste;

CONSIDERATO che, nelle more del perfezionamento del procedimento di rinnovo della Presidenza dell'Autorità in parola e per il lasso temporale strettamente connesso al completamento delle relative procedure, è necessario avvalersi, al fine di assicurare la regolare prosecuzione dell'attività gestionale dell'Ente, dell'istituto del commissariamento straordinario;

VISTO, da ultimo, il decreto 25 febbraio 2016, n. 49 con il quale il Dott. Zeno D'Agostino è stato nominato Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste fino al completamento del procedimento di rinnovo della Presidenza dell'Autorità stessa e, comunque per un periodo non superiore a sei mesi;

CONSIDERATO che il giorno 26 agosto 2016 è scaduto il periodo di commissariamento sopra specificato e che a tale data non è stato ancora possibile perfezionare il provvedimento di nomina del nuovo Presidente dell'Ente;

VISTA la legge 7 agosto 2015, n. 124 recante deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche e, in particolare, l'articolo 8, comma 1, lett. f) della legge medesima in forza della quale il Governo è delegato ad adottare uno o più decreti legislativi ai fini, tra l'altro, della *«riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84»*;

RITENUTO pertanto necessario garantire, nelle more dell'imminente completamento del percorso di riforma di cui al menzionato articolo 8, comma 1, lett. f) della legge n. 124/2015, e comunque per un periodo non superiore a sei mesi, il regolare svolgimento dei compiti istituzionali dell'Ente mediante la nomina di un Commissario straordinario;

VALUTATO che il Dott. Zeno D'Agostino, nato a Verona il 3 gennaio 1968, sia persona idonea a rivestire l'incarico di Commissario straordinario in considerazione della comprovata ed approfondita competenza ed esperienza nel settore;

VISTA la nota n. 32387 del 29 agosto 2016 a mezzo della quale viene data comunicazione alla Regione autonoma del Friuli Venezia Giulia circa la nomina del Dott. D'Agostino a Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste;

PRESO ATTO che il Dott. D'Agostino ha rilasciato, secondo le vigenti disposizioni in materia, apposita dichiarazione di insussistenza a suo carico di cause di incompatibilità ed incompatibilità, nonché di preclusione all'assunzione di incarichi;

- segue



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

DECRETA

Art. 1

1. A decorrere dalla data di notifica del presente decreto, il Dott. Zeno D'AGOSTINO è nominato Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste.
2. Il Commissario esercita dalla data di cui al comma 1 e fino al completamento del percorso di riforma indicato dall'articolo 8, comma 1, lett. f) della legge 7 agosto 2015, n. 124, e comunque per un periodo non superiore a sei mesi decorrenti dalla data suddetta, i poteri e le attribuzioni del Presidente indicati dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni.

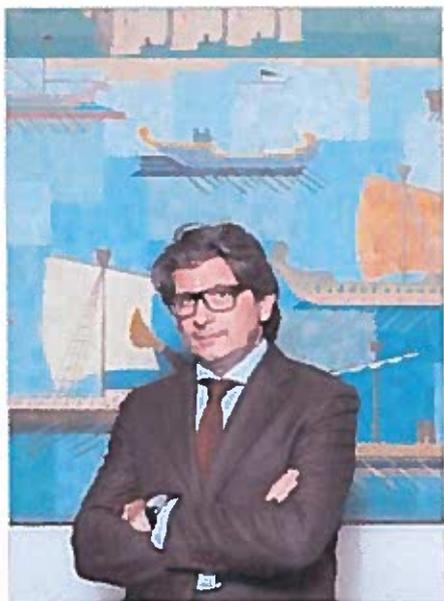
Art. 2

1. Al Commissario è riconosciuto, per tutta la durata dell'incarico, un trattamento economico pari all'ottanta per cento del trattamento previsto per i presidenti delle autorità portuali, di cui al decreto ministeriale 31 marzo 2003, nonché il trattamento di missione, ove spettante.
2. Le spese relative all'applicazione del presente decreto sono a carico del bilancio dell'Autorità portuale di Trieste.


IL MINISTRO

Il Nautilus

Porto di Trieste: D'Agostino prorogato commissario dell'Autorità



TRIESTE – Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto di proroga dell'attuale Commissario straordinario, Zeno D'Agostino, alla guida dell'Autorità portuale di Trieste. La notifica del Decreto, pervenuta stamattina alla Torre del Lloyd, prevede una durata di sei mesi. Lo rende noto l'Autorità portuale giuliana.

Informazioni Marittime

Porto di Trieste, D'Agostino prorogato commissario



In attesa del **nuovo assetto amministrativo** dei porti italiani, il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto di proroga dell'attuale commissario straordinario, **Zeno D'Agostino**, alla guida dell'Autorità portuale di Trieste. Il decreto prevede una durata in carica di sei mesi.



Trieste, proroga da Roma per D'Agostino

Trieste - Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto di proroga dell'attuale commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste.

Trieste - **Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto di proroga dell'attuale commissario straordinario Zeno D'Agostino alla guida dell'Autorità portuale di Trieste.** Il decreto ha una durata prevista di sei mesi, ma nelle prossime settimane dovrebbe arrivare la nomina dei nuovi presidenti dei porti come previsto dalla recente riforma degli scali varata dal governo.



Genova, bloccato carico di pistole elettriche

Genova - Le armi erano destinate all'ex governo nazionale di salvezza con base a Tripoli, entità sì nemica dell'Isis ma filo-islamista, che la comunità internazionale non riconosceva al contrario dell'esecutivo di Tobruk guidato dal generale Khalifa Haftar.

Genova - Le armi erano destinate all'ex governo nazionale di salvezza con base a Tripoli, entità sì nemica dell'Isis ma filo-islamista, che la comunità internazionale non riconosceva al contrario dell'esecutivo di Tobruk guidato dal generale Khalifa Haftar. Era un anno fa e in Libia, squassata dall'avanzata dello Stato islamico e da una strisciante guerra civile, non c'era ancora il governo di Fayez al Sarraj voluto dalle Nazioni Unite e insediatosi da pochi mesi, che sta cercando di traghettare il Paese verso una normalità quasi impossibile.

Ai tempi nello Stato che fu di Muhammad Gheddafi comandavano quindi Tobruk e Tripoli, e i secondi erano per la stampa occidentale i "cattivi". Ebbene a loro, ha scoperto di recente la Procura di Genova, doveva arrivare un carico di pistole elettriche sequestrato in porto; strumenti che per Amnesty International sono a tutti gli effetti «di tortura», sebbene non sia facile orientarsi nel ginepraio delle convenzioni che dovrebbero inquadrarne l'impiego. «Di certo - conferma uno degli investigatori impegnati da mesi negli accertamenti - i materiali intercettati circa un anno fa al terminal Messina non potevano passare dall'Italia». Ed è per questo che il sostituto procuratore Piercarlo Di Gennaro, lo si scopre solo adesso, ha iscritto sul registro degli indagati il nome di Andrea Gais, uno dei più noti dirigenti della compagnia di navigazione, ovvero il terminalista che avrebbe dovuto gestire la triangolazione verso il Nordafrica.

- segue

Per orientarsi nell'inchiesta condotta dalla Guardia di finanza, bisogna ricordare che il carico era stato imbarcato in Sudafrica, ma era giunto nel capoluogo ligure con ogni probabilità dalla Cina, dove secondo una ricerca della stessa Amnesty e di Omega Research Foundation si concentrano le fabbriche di "taser". Il primo a finire nei guai era stato Tommaso Elmetto, comandante della nave che li avrebbe trasportati. E però gli accertamenti successivi hanno fatto concretizzare le accuse anche nei confronti del dirigente.

Il secondo aspetto su cui gli approfondimenti sono in pieno svolgimento riguarda il possibile impiego delle pistole elettriche. L'ipotesi che si consolida ora dopo ora è quella della tortura su alcuni prigionieri, e il fatto che fossero destinate a un governo risulti poco confortante.

Le apparecchiature del tipo sequestrato a Genova producono scariche multiple da tre milioni di volt, sul momento dolorosissime, che lasciano ferite da ustione. In alcune nazioni (Cambogia, Nepal e Thailandia) sono usate legalmente, ma ne è stato più volte certificato l'impiego in Nordafrica. Sulle prime si era ipotizzato che attraverso qualche sponda ne sarebbero entrati in possesso i miliziani del Califfato; ma i rilievi dei pm non lasciano spazio a dubbi, e confermano che le armi erano per una formazione governativa.

L'IMPRENDITORE PUNTA SU GENOVA MA ANCHE SU LIVORNO: «IN GARA PER LA DARSENA EUROPA»

«Sech, trattativa con i fondi»

Il terminalista Negri: «Pronto a cedere anche più del 50%, servono investimenti»

IL COLLOQUIO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Tanti investimenti da fare, il mercato che cambia rapidamente (in peggio) e un terminal che si spera diventi a breve uno dei principali del porto di Genova nel traffico contenitori. Per questo Luigi Negri ha deciso di imbarcare per le avventure future un partner forte: «Stiamo trattando con diversi fondi internazionali. Ce ne sono almeno due interessati».

Il numero uno del Sech, il terminal contenitori da cui nascerà Calata Bettolo che sarà gestita con Msc, ammette la trattativa, anche per mettere a tacere le voci di cessione che nelle ultime settimane si sono fatte insistenti. L'operazione è a buon punto, ma sui tempi il terminalista non si sbilancia: «Non faccio previsioni, ma se riusciamo a chiudere velocemente è meglio». Che la strategia sia anche più ampia lo rivela un'ammissione di Negri:

«Non tratto solo per una quota di minoranza, siamo disposti a cedere anche oltre il 50%». Perché gli investimenti che deve affrontare sono tanti e nelle prossime settimane non è escluso se ne aggiungerà un altro. Settembre è il mese che Negri ha individuato come decisivo per la conquista della Darsena Europa: a fine mese scadono i termini per la presentazione delle manifestazioni di interesse per il nuovo hub dei contenitori di Livorno e il terminalista genovese è convinto di poter portare a casa il risultato: «D'altro canto noi siamo un grande gruppo italiano che opera da tempo con il Tdt nel porto toscano. Abbiamo un progetto valido e intendiamo investire». È una questione comunque di sopravvivenza: la nuova Darsena Toscana rischia di cancellare gli attuali terminal container

dello scalo livornese e Negri sa che dovrà trasferirsi sulla nuova infrastruttura. «L'investimento è di 320 milioni di euro». Centoventi servono solo

per le opere civili, il resto in *equipment*: «Oggi un terminal per essere competitivo deve essere automatizzato: sarà all'avanguardia». Con la Gip di Negri in cordata ci sarà un costruttore, pronto ad uscire una volta che la piattaforma sarà realizzata. Un fiume di denaro che sommato a quello necessario a Genova per Bettolo, quasi 140 milioni di euro, ha fatto pensare a Negri a nuova strategia: «Serve denaro per questi investimenti e un fondo internazionale è in grado di garantirli». Il Sech ora soffre, il traffico scende: è l'effetto crisi delle compagnie che tradizionalmente toccano le banchine di Negri. E nasce anche l'inedita alleanza con Augusto Cosulich. I colossi cinesi China Shipping e Cosco si sono fusi e le quote delle due agenzie genovesi saranno divise: «Lui avrà il 30%, io sono al 10%. Ma teniamo un posto in cda». Il porto di Genova sta cambiando pelle: ha iniziato Spinelli con l'ingresso del fondo Icon nella società, ora tocca a Negri. Le sorprese potrebbero non finire



Sech, Negri: «Sto trattando con i fondi»

Genova - Il terminalista genovese: «Disposto a cedere anche sopra il 50%, abbiamo tanti investimenti da fare». pronta la manifestazione di interesse per la Darsena Europa di Livorno.

Genova - Tanti investimenti da fare, il mercato che cambia rapidamente - e in peggio - e un terminal che si spera a breve, diventerà uno dei principali del porto di Genova nel traffico contenitori. Per questo Luigi Negri ha deciso di imbarcare per le avventure future, un partner forte: «Stiamo trattando con diversi fondi internazionali. Ce ne sono almeno due interessati». **Il numero uno del Sech, il terminal contenitori da cui nascerà Calata Bettolo che sarà gestita con Mc**, ammette la trattativa, anche per mettere a tacere le voci di cessione che nelle ultime settimane si fanno insistenti in porto. L'operazione è a buon punto anche se sui tempi il terminalista genovese non si sbilancia: «Non faccio previsioni, ma se riusciamo a chiudere velocemente è meglio». Ma che la strategia sia anche più ampia lo rivela un'ammissione di Negri: «Non tratto solo per una quota di minoranza, ma siamo disposti a cedere anche oltre il 50%». Perché gli investimenti che ora deve affrontare sono tanti e nelle prossime settimane non è escluso se ne aggiungerà un altro. Settembre è il mese che Negri ha individuato come decisivo per la conquista della Darsena Europa: a fine mese infatti scadono i termini per la presentazione delle manifestazioni di interesse per il nuovo hub dei contenitori di Livorno e il terminalista genovese è convinto di poter portare a casa il risultato: «D'altro canto noi siamo un grande gruppo italiano che opera da tempo con il Tdt nel porto toscano. Abbiamo un progetto valido e intendiamo investire». È una questione comunque di sopravvivenza: la nuova Darsena Toscana rischia di cancellare gli attuali terminal container dello scalo livornese e Negri sa che dovrà trasferirsi sulla nuova infrastruttura. «L'investimento è di 320 milioni di euro». Centoventi servono solo per le opere civili, il resto in equipment: «Oggi un terminal per essere competitivo deve essere automatizzato: sarà all'avanguardia».

- segue

Con la Gip di Negri in cordata ci sarà un costruttore, pronto ad uscire una volta che la piattaforma sarà realizzata. Un fiume di denaro che sommato a quello necessario a Genova per Bettolo, quasi 140 milioni di euro, ha fatto pensare a Negri a nuova strategia: «Serve denaro per questi investimenti e un fondo internazionale è in grado di garantirli». Il Sech ora soffre, il traffico scende: è l'effetto crisi delle compagnie che tradizionalmente toccano le banche di Negri.

E nasce anche l'inedita alleanza con **Augusto Cosulich**. I colossi cinesi China Shipping e Cosco si sono fusi e le quote delle due agenzie genovesi saranno divise : «Lui avrà il 30%, io sono al 10%. Ma teniamo un posto in cda». Il porto di Genova sta cambiando pelle: ha iniziato Spinelli con l'ingresso del fondo Icon nella società, ora tocca a Negri. Le sorprese potrebbero non finire qui.

La Gazzetta Marittima

Portcrashes, l'analisi

Un originale studio sui micro-incidenti, scontri e collisioni nei porti italiani



GENOVA - E' stato confermato per lunedì prossimo 5 settembre dalle 9,30 nella sala dei Capitani di Palazzo San Giorgio l'originale workshop sul lavoro svolto dai due giornalisti specializzati Bruno Dardani e Massimiliano Grasso sugli incidenti nei porti, anche in base alle statistiche delle assicurazioni di settore. Introdurranno l'ammiraglio ispettore Giovanni Pettorino, commissario del porto genovese, l'assessore regionale Edoardo Rixi e l'ex presidente della Port Authority ed oggi consigliere del ministro Délrio, Luigi Merlo. Seguirà, dopo la presentazione del lavoro da parte dei due giornalisti autori, un dibattito con la partecipazione di Marco Conforti (Assiterminal), Gian Enzo Duci (Federagenti), Roberto Martinoli (Confitarma) e Pasqualino Monti (Assoport).

La Gazzetta Marittima

Per Nautica Italiana quattro nuovi associati

Continua la crescita dell'Associazione nei settori della cantieristica, della componentistica, dei servizi di repair, refit, progettazione e dei porti turistici

MILANO - Amare Group, Bellotti, Maori Yacht e Organizzazione Leasing sono i quattro nuovi associati di Nautica Italiana, che conta oggi 67 soci, a dimostrazione della crescita significativa e costante dell'associazione.

L'interesse dimostrato conferma la fiducia degli operatori nel progetto di Nautica Italiana, affiliata a Fondazione Altagamma, che riunisce le eccellenze Made in Italy dell'intero comparto - Industria, Servizi e Territori - e che grazie ai nuovi marchi aumenta ulteriormente la propria rappresentanza del settore.

Arrivano così a quota 67 le aziende italiane associate a Nautica Italiana, che, impiegando nel loro complesso poco meno di 4500 dipendenti diretti e 15.000 operatori dell'indotto, esprimono un valore complessivo della produzione di 1500 milioni di euro (fonte: dati bilanci aziende associate NI) e rappresentano l'80% della produzione italiana di imbarcazioni e il 95% del valore delle esportazioni, voce portante del comparto.

"Siamo orgogliosi di dare il benvenuto a questi quattro nuovi soci, che, oltre a rappresentare il costante interesse e la fiducia degli operatori, confermano la solidità del nostro progetto. Per tutti noi è un ulteriore stimolo a continuare a perseguire la nostra missione di valorizzazione del settore, di cui l'Italia è leader indiscussa" - commenta Lamberto Tacoli, presidente di Nautica Italiana. Nautica Italiana, associazione affiliata a Fondazione Altagamma, è nata all'inizio di settembre 2015 dall'iniziativa di 25 dei più importanti produttori nel settore nautico italiano, allo scopo di riunire le eccellenze dell'intero comparto - Industria, Servizi e Territori - e disegnare la strategia di sviluppo e crescita del comparto, sia a livello nazionale che internazionale, restituendo al settore l'elevato livello di reputazione che merita. Attraverso la collaborazione con altre importanti realtà del settore, come i territori e i distretti regionali, l'associazione opera con un criterio selettivo incentrato sulla Carta dei Valori nonché sulla condivisione del progetto strategico. Il posizionamento di Nautica Italiana e la particolare attenzione ai mercati internazionali, la rendono naturalmente affine a Fondazione Altagamma, che dal 1992 riunisce le imprese dell'alta industria culturale e creativa italiana riconosciute come autentiche ambasciatrici dello stile italiano nel mondo. L'affiliazione a Fondazione Altagamma, deriva infatti dalla consapevolezza di poter creare forti sinergie con altri comparti di prestigio eccellenti per rafforzare ulteriormente il ruolo della nautica nel suo complesso. L'associazione ha messo a punto "Nautica 365", un progetto strategico a 360° per 365 giorni all'anno basato su tre pilastri portanti: il Manifesto della Nautica Italiana con nove proposte legislative concrete per supportare la crescita del comparto; il "Contratto etico" a garanzia di serietà e trasparenza e un piano di promozione nazionale e internazionale con una nuova strategia di eventi per il comparto. Il Comitato di Presidenza è composto da: presidente - Lamberto Tacoli; vice presidenti - Luigi Alberto Amico, Cataldo Aprea, Fabio Boschi, Giovanna Vitelli; consigliere - Corrado Salvemini; a cui si aggiunge il segretario generale - Lorenzo Pollicardo.

INTERVISTA CON IL NUMERO UNO DEGLI SPEDIZIONIERI DELLA SPEZIA

Laghezza: «Tempi rapidi per il nuovo presidente»

«I volumi di traffico terranno. Per le merci varie serve sinergia con Carrara»

Alessandro Laghezza guida gli spedizionieri spezzini e fa parte de La Spezia Port Service, la community portuale spezzina.

Quale priorità assoluta per La Spezia?

«Di questi tempi, a rischi di essere banale, la priorità sono tempi rapidissimi per la scelta di un presidente che porti a compimento il piano regolatore portuale e renda perseguibile l'integrazione con Marina di Carrara».

Nel futuro c'è un porto container-dipendente o un multi-port?

«Il porto di La Spezia è cresciuto e si è sviluppato sui container ed io credo che questa rimarrà la principale risorsa del Porto, anche per la capacità di questo traffico di creare valore aggiunto sul territorio grazie anche alla sempre più stretta integrazione con il retroporto di Santo Stefano Magra. Esiste poi il ruolo importante che si sono con-

quistate in questi anni le crociere, mentre per le merci varie si potrebbe pensare ad una sinergia insieme con Marina di Carrara».

Cosa cambierà per il porto della Spezia con la nuova riforma del sistema portuale?

«La riforma consentirà di rafforzare il ruolo di guida [redacted] e dell'Agenzia delle Dogane, consentendo finalmente la piena attuazione dello sportello unico dei controlli e semplificando pianificazione ed attuazione delle opere portuali. Molto poi dipenderà dalla scelta del Presidente, che mi auguro sia dotato di adeguata esperienza e professionalità».

Quali sono le aspettative di sviluppo per la seconda parte del 2016?

«Per quanto riguarda il Porto di La Spezia, prevedo per la seconda parte del 2016 una sostanziale tenuta dei volumi, mentre credo che

per l'avvio delle principali opere infrastrutturali bisognerà attendere il 2017 e l'entrata a pieno regime della nuova Autorità di Sistema».

Infrastrutture e collegamenti. Quali sono le priorità per il porto della Spezia?

«La piena attuazione del piano regolatore portuale prevede la realizzazione nei prossimi anni di importanti opere di ampliamento delle banchine, realizzate in parte in project financing dai gruppi terminalistici ed in parte dalla Autorità di Sistema. Prioritaria risulta inoltre la posa dei nuovi fasci di binari in porto. Per noi spedizionieri riveste poi grande importanza la realizzazione del polo unico dei controlli a Santo Stefano Magra».

Su quali mercati esteri deve puntare maggiormente La Spezia per incrementare i propri traffici?

«I mercati naturali di riferimento

del porto della Spezia sono quelli della bassa Germania, Svizzera ed Austria, con particolare riguardo all'asse Tirreno/Brennero. Questi ricchi mercati sono "aggregevoli" rinnovando definitivamente il gap burocratico che fino ad oggi ha penalizzato il Sistema Italia ed investendo in infrastrutture materiali ed immateriali, oltreché con adeguate azioni di promozione e marketing».

Quale è il ruolo del Gruppo Laghezza nel Sistema Spezia?

«La nostra azienda mantiene alla Spezia il proprio motore, ma trae oggi il proprio fatturato dai principali porti ed interporti italiani, sui quali siamo presenti in particolare modo per quanto riguarda i servizi doganali. Proveniamo da alcuni anni di forte crescita e stiamo oggi gestendo una fase di consolidamento e sviluppo delle nostre strutture, senza trascurare Trasporti e Logistics che già oggi rappresentano il 50% del fatturato del Gruppo».



SPECIALE PORTO DELLA SPEZIA

PROSSIMI OBIETTIVI: MIGLIORARE I COLLEGAMENTI FERROVIARI SULL'ASSE TIRRENO-BRENNERO

Forcieri: «È la Cina la prossima sfida da vincere»

Il presidente: «Grandi opportunità dal Far East. La Spezia è un porto all'avanguardia»

Lorenzo Forcieri è il presidente del porto ligure della Spezia, guida lo scalo da diversi anni ed ora è al timone nella fase di transizione verso la nuova riforma dei porti.

Il bilancio di questa prima parte del 2016: cosa è stato fatto.

«Credo di poter affermare che si tratta di risultati più che positivi. Nei primi sette mesi dell'anno abbiamo infatti risolto un contenzioso ultra decennale con le marine storiche e i muscolas, sottoscrivendo un accordo per il loro trasferimento che, per il porto e per la città non esista a definire storico. Contemporaneamente abbiamo concluso l'iter per la non assoggettabilità a Via del Popolo ed ora la sua realizzazione potrà procedere senza intoppi. Abbiamo ottenuto dal Cipe il finanziamento di 39 milioni per il nuovo fascio dei binari...»

Cosa cambierà per il porto della Spezia con la nuova riforma del sistema portuale?

«Ho sempre visto favorevolmente l'unificazione dei due porti, in quanto ci sono molte più sinergie che sovrapposizioni. Penso che alla fine ci saranno risultati positivi per entrambi gli scali. L'importante è che il processo di unificazione sia condotto in modo oculato, che tenga d'occhio come della complessità che deriva dall'essere le attuali Autorità portuali collocate in due regioni diverse e con differenti normative e in particolare sul piano urbanistico. Bisogna scongiurare il pericolo di eventuali ritardi o blocchi degli iter approvativi di procedimenti urbanistici. I tecnici della Regione avevano in proposito individuato l'esigenza di una modifica delle norme regionali, che richiede un certo tempo. Quindi sarei contrario a rimiri "politici" di tre anni che farebbero saltare la riforma, ma sarei favorevole a rimiri di pochi mesi necessari ad uniformare norme e procedure».

Quali sono le aspettative di sviluppo per la seconda parte del 2016?

«L'avvio dei tanti progetti programmati dall'inizio del lavoro per la realizzazione della grande manovra del Levante, binari, ampliamento del molo Garibaldi est. Ma anche e soprattutto i risultati per le crociere, derivanti dalla privatizzazione della società per la costruzione e gestione della Stazione Crocieristica e del traffico passeggeri».

Infrastrutture e collegamenti. Quali sono le priorità per il porto della Spezia?

«Abbiamo lavorato molto sulle infrastrutture informatiche in cui possiamo considerarci all'avanguardia. Nelle infrastrutture materiali dobbiamo migliorare i collegamenti ferroviari sull'asse Tirreno-Brennero e continuare a potenziare i binari in porto».

Su quali mercati esteri deve puntare maggiormente La Spezia per incrementare i propri traffici?

«Non c'è dubbio che i mercati su cui dobbiamo puntare, come porti liguri, siano quelli del Centro-Sud Europa, dalla Pianura Padana alla Baviera, al Württemberg, alla Svizzera. Si tratta dell'area più industrializzata, più popolosa e più ricca d'Europa di cui le due Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure possono e a mio avviso, devono diventare le principali porte di accesso. Ma dobbiamo saper pensare anche a mercati più lontani, come quello cinese. Sono stato recentemente in quel Paese, su invito del Governo del Guangdong, provincia cinese in cui si trovano Canton e Shenzhen, ed ho potuto constatare quante possibilità esistano per incrementare i nostri rapporti nel settore della portualità, della logistica e della tecnologia. Altre regioni, come la Puglia, hanno già siglato accordi significativi e la Liguria potrebbe fare altrettanto. Dobbiamo saper cogliere senza paura le sfide che i profondi processi di innovazione in corso ci pongono ed esserne all'altezza».



Il presidente del porto della Spezia, Lorenzo Forcieri

Foto: J. Marinetti - L'Espresso

MERCI E PASSEGGERI

Spezia, lo scalo accelera sulle infrastrutture

ha predisposto un piano operativo triennale (2016-2018)

Il porto della Spezia ha movimentato nel 2015 1,3 milioni di teu. L'anno 2016 partito con il freno tirato sul fronte dei traffici (nel primo trimestre, container a +5,7 per cento e passeggeri a -3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2015) non ha però fermato l'iniziativa

sul fronte degli investimenti e delle opere, che aumenteranno la capacità dello scalo fino a 2 milioni di teu annui. L'obiettivo principale sono le infrastrutture ferroviarie, che recentemente hanno avuto un ulteriore spinta in avanti da parte del Cipe, col via libera a un investimento di 19 milioni di euro.

Lo stanziamento è destinato alla riorganizzazione e al potenziamento dei binari nel porto mercantile della Spezia, attraverso la realizzazione di un progetto complessivo che prevede nove binari in parallelo, in aree retrostanti calata Malaspina e calata Anonni, di lunghezza utile variabile tra 550 e 650 metri. Questo stanziamento consentirà la dismissione dei binari su Calata Paita, necessaria per la restituzione di queste aree a uso crocistico e urbano, e lo spostamento verso mare della recinzione doganale tra via San Cipriano e via Giulio della Torre, per circa 100 metri, così da ottenere spazi utili alla realizzazione della fascia di rispetto prevista dal Piano regolatore portuale.

Il porto della Spezia deve fronteggiare un anno difficile, anche se i dati ufficiali relativi al mese di luglio segnalano un'inversione di tendenza. Nel primo trimestre del 2016, secondo una proiezione di Liguria Ricerche (gruppo Filse), il volume complessivo di merci è diminuito del 4,5 per cento, a 3,40 milioni di tonnellate, contro i 3,56

milioni dello stesso periodo del 2015. Positivo è soltanto il fuso orario (180 mila tonnellate, +25,4 per cento) e solide (365 mila tonnellate, +19,4 per cento) i container nel periodo

gennaio-marzo sono stati 293 mila (-5,7 per cento) i passeggeri, in tre mesi comunque poco significativi per il turismo del mare, sono passati da 54.877 nel 2015 a 55.239 quest'anno. Per far fronte alle difficoltà e essere pronti a cogliere le future occasioni, l'Authority ha predisposto un piano operativo triennale (2016-2018) che comprende alcune opere importanti come, oltre al potenziamento degli impianti ferroviari portuali, l'ampliamento lato levante del molo Garibaldi (area in concessione al gruppo Comship), primo lotto funzionale, la piattaforma logistica del retro porto di S. Stefano Magra, secondo lotto funzionale, la manuten-

zione straordinaria delle banchine, l'impulimento della testata molo Fornelli (Comslup), l'adeguamento del molo Italia, la parziale realizzazione della darsena servizi del molo Garibaldi, il dragaggio del molo Garibaldi e del canale di accesso al primo bacino portuale, la realizzazione di piazzale e banchina del terminal del Golfo (gruppo Tarnos) e della fascia di rispetto con possibile realizzazione a lotti mediante investimenti sia pubblici che privati, la realizzazione di piazzale e banchina del Cannello con fascia di rispetto, la realizzazione dell'ormeggio per imbarcazioni derivagli del fuoco al molo Garibaldi/Malaspina. Le opere già in corso

di costruzione sono in particolare infrastrutture a servizio del terzo bacino portuale

e di riduzione delle interferenze tra attività commerciali e sportive. Si è proceduto al trasferimento presso il porto Mumbello di buona parte delle attività legate alla nautica sociale precedentemente dislocate presso la marina del Cannello. Il trasferimento ha consentito la pubblicazione della gara d'appalto per l'affidamento dei lavori inerenti al primo lotto della nuova banchina del Cannello, che sarà destinata al traffico mercantile. Il secondo lotto, da realizzarsi a cura del concessionario, è in avanzato stato di progettazione esecutiva e troverà piena attuazione una volta trasferite le ultime attività nautiche ed artigianali, ancora presenti alla marina del Cannello, presso le nuove strutture del molo Pagliari. Nel frattempo il progetto del molo Pagliari è stato sottoposto a gara di appalto e sono in corso le procedure di affidamento. Sono stati completati i lavori di realizzazione della nuova recinzione doganale dell'area retroportuale di S. Stefano Magra, destinata a Centro unico dei servizi portuali, ed è stato approvato il progetto di implementazione della relativa piattaforma logistica intermodale. Le attività

si sono poi concentrate nella realizzazione di alcuni interventi di bonifica/dragaggio dei fondali del terzo bacino e sino al momento in corso i lavori di dragaggio del molo Fornelli est. Questi adeguamenti hanno consentito già nel 2015 l'accesso di navi di ultima generazione come la passeggeri "Allure of the Seas" e la portacontainer "Msc London". Sono state intensificate anche una serie d'iniziativa che, in attesa della realizzazione del nuovo molo crociera alla calata Paita, hanno permesso di accogliere adeguatamente le navi passeggeri.

A.D.



ORA CACCIA ANCHE AL GENERAL CARGO

La Spezia, il porto container che punta sui treni

Lo scalo si è ritagliato un ruolo da protagonista anche nel settore crociere

Porto giovane, nato a metà del XIX secolo con funzioni militari, cresciuto intorno all'Arsenale, quello della Spezia è oggi uno scalo noto soprattutto per il traffico container. Il boom si è avuto negli anni 1990, grazie all'attività di terminal come Lscet (gruppo Conship), Speter e del Golfo e alla crisi che al principio di quel decennio aveva colpito il principale concorrente, il porto di Genova. Il volume di container movimentati è cresciuto in maniera esponenziale e addirittura operatori come il gruppo Messina avevano temporaneamente lasciato la Lameria per il Golfo dei Poeti, dando il via a quella che sembrava ancora una volta, dopo quella militare, una vocazione monosettoriale. La Spezia ha continuato a crescere nel comparto dei container, anche quando Genova ha superato la propria crisi, contribuendo a fare del sistema portuale figure il principale del paese, ospitando (fra La Spezia, Genova e Savona) il 60 per cento dei container di destinazione finale in arrivo nei porti italiani.

Negli ultimi anni però lo scalo ha deciso di allargare i propri oriz-

zonti, sviluppandosi anche in altre direzioni. Il caso più eclatante è quello delle crociere. Le navi di questo tipo fino a poco tempo fa qui non attraccavano, se non in casi sporadici. Oggi l'industria del turismo via mare ha scoperto l'attrattiva di destinazioni come le Cinque Terre e [redacted] ha favorito l'arrivo delle grandi compagnie, anche con iniziative che hanno generato frizioni con i porti vicini di Genova e Livorno. La libertà con cui si è mossa [redacted] spezzina sul fronte delle strutture di accoglienza ai crocieristi ha anticipato alcuni temi della riforma portuale, mettendo in evidenza le contraddizioni di un sistema nazionale dove la libertà di decidere dei singoli porti non era uguale per tutti.

Anche la comunità portuale spezzina è diventata sempre più attiva e vivace, partecipando a iniziative regionali insieme ai colleghi genovesi e savonesi e facendosi promotrice in ultimo di La Spezia Port Service, comunità che riunisce spedizionieri, agenti marittimi e spedizionieri doganali nati al principio

del 2016. La comunità si è già fatta portatore di prese di posizione come quella per il futuro presidente [redacted] di sistema nata dalla riforma del ministro Graziano Delrio o per salvare l'industria crocieristica alla Spezia. Gli operatori spezzini sono stati all'avanguardia, assieme all'Agenzia delle dogane, nell'introduzione in Italia del pre-clearing, il sistema che consente di sdoganare la merce mentre si trova ancora in mare, in modo che possa essere inviata a destino con i documenti in ordine appena sbarca a terra. I rapporti con le dogane sono invece meno idilliaci nella gestione di un altro progetto, quello dei cosiddetti fast-corridor. Proprio alla Spezia è scoppiato il caso Ikea. La multinazionale svedese ha raggiunto un accordo con le dogane per aprire un fast-corridor dedicato per il proprio centro logistico a Piacenza. Un'iniziativa che non è stata apprezzata dagli operatori spezzini, che non ritengono i fast-corridor doganali un risparmio di tempo, ma semplicemente un impoverimento del loro territorio. La vicenda, un caso pilota nazionale, testimonia però anco-

ra una volta la centralità raggiunta dallo scalo a livello italiano.

Per quanto riguarda il futuro dello scalo, le parole dell'amministratore delegato di Lscet, Michele Giromini, in un'intervista di alcuni mesi fa alla stampa locale, mostrano come la vocazione a una sola tipologia di merce, ossia il container, sia stretta al porto spezzino. Giromini ha riconosciuto l'indubbio interesse del container, ma ha sottolineato che Lscet è interessata a servire tutte le tipologie di cargo. Nel 2015 i volumi non containerizzati hanno generato il 6% del fatturato del terminal, un contributo che il manager ha definito "importante".

Fra le tipologie di merci che il porto della Spezia sta sviluppando sono general cargo, project cargo (carichi di dimensioni eccezionali) e rifuse (in particolare raime).

Un altro aspetto su cui [redacted] e gli operatori hanno lavorato, raggiungendo l'eccellenza a livello nazionale ed europeo, è il traffico ferroviario. Oggi in Italia soltanto il porto della Spezia supera il 30 per cento di merce containerizzata movimentata a treno, grazie al retroporto di Santo Stefano Magra e al rapporto stretto fra Lscet e il terminal ferroviario di Conship a Melzo.



PARLA L'AMMINISTRATORE DELEGATO

Il Terminal Lsct riprende a correre

Volumi in ripresa nel secondo trimestre. Giromini: «Indicatori migliorati»

Nel 2016, dopo una partenza lenta, il terminal Lsct (La Spezia Container Terminal) del gruppo Constaip ha ripreso a correre e a luglio ha ottenuto la seconda prestazione di sempre per i suoi indicatori.

«I volumi», spiega Michele Giromini, amministratore delegato di Lsct, «sono diminuiti del 7,9% rispetto al 2015, ma il calo è relativo soprattutto ai primi mesi dell'anno. I volumi dell'ultimo trimestre (maggio-luglio) sono allineati a quelli dell'anno scorso».

A che cosa è dovuto questo andamento?

«Rispetto al 2015 la differenza è dovuta soprattutto al traffico di container vuoti e al transhipment. I container pieni in import sono aumentati del 6%, mentre i pieni in export sono diminuiti del -5%. Nel mese di luglio sono stati movimentati 71.062 units (107.040 teu), secondo miglior mese di sempre. Sono aumentati gli scali dei servizi Uicc (navi tra i 13.000 e 15.000 teu di capacità). Oggi abbiamo quattro servizi settimanali, più uno nuovo atteso da fine settembre. Nonostante il lieve calo dei volumi, il traffico ferroviario rimane in linea con l'anno scorso, con una media di 580 treni al mese, e rappresenta il 32% del traffico diretto. Rispetto all'anno passato sono migliorati tutti gli indicatori operativi di riferimento, ossia produttività

di banchina, produttività mezzi piazzale, produttività ciclo truck, occupazione interna del terminal».

Quanti investimenti avete fatto negli ultimi anni e a che cosa sono serviti?

«Il totale degli investimenti negli ultimi 10 anni (2007-2016) è stato di 113 milioni di euro, di cui 47 milioni di euro negli ultimi tre anni (2014-2016). Il totale investimenti del Progetto Gru di Banchina (2011-2016) è stato di 34,5 milioni di euro, di cui nuove gru 14 milioni e revamping 20 milioni. L'auto-demanio del parco macchinari ha permesso di attrezzare due banchine (Fornelli Est e Ovest) in grado di operare sulle navi di ultima generazione e garantire maggiore flessibilità nella gestione degli accosti, oltre ad aumentare le performance in termini di produttività».

Come utilizzate le nuove aree che avete acquisito?

«La fusione con Speter ha permesso l'acquisizione di nuove aree per un totale di 162.000 mq e nuove banchine per la gestione sia delle merci varie che di container. L'utilizzo delle aree Speter ha permesso di incrementare la capacità massima operativa del terminal fino a 1,3 milioni di teu e di migliorare l'efficienza interna nella gestione sia dei piazzali che delle banchine, con un miglioramento della produttività».

Quali progetti avete per il futuro?

«Il prossimo progetto sul molo Garibaldi consentirà di avere un nuovo accosto per le navi Uicc della lunghezza di 555 metri e 15 metri di profondità attrezzato con 5 gru di nuova generazione. Lsct avrà quindi la possibilità di gestire simultaneamente 3 navi Uicc. L'impimento dell'area consentirà di avere maggiori spazi per lo stoccaggio container (+24% aree interne disponibili) adiacenti alla banchina con vantaggi in termini di produttività. Le nuove infrastrutture consentiranno di offrire un servizio sempre più in linea con le best practice mondiali. La capacità stimata derivante dagli investimenti programmati sul Garibaldi e dalla razionalizzazione delle aree esistenti è di circa 1,7 milioni di teu. Ciò permetterà di poter acquisire nuovi clienti. Il progetto del Molo Garibaldi rappresenta la prima fase del piano regolatore portuale che prevede investimenti totali pari a 240 milioni di Euro».

La modalità ferroviaria resta importante per voi. Che ruolo ha nel collegamento con il retroporto?

«Attualmente vengono gestiti presso l'area di Santo Stefano circa 70.000 teu all'anno. A partire dal 2017 l'area sarà dedicata in parte all'attività di espedogatori. Il progetto prevede lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria con l'obiet-

tivo di sviluppare ulteriormente il traffico rail da/per La Spezia. L'obiettivo è quello di incrementare e rendere sempre più efficienti i collegamenti con Metro e gli altri depositi esteri».

Quanto è importante per voi terminalisti la riforma dei porti varata dal governo?

«Quella terminalista è un'attività caratterizzata da grandi investimenti (capital intensive) e da impiego di manodopera (labor intensive). Anzi di più negli ultimi anni i terminali hanno dovuto sostenere ingenti investimenti per adeguare le proprie infrastrutture alle esigenze del mercato mantenendo al tempo stesso per le comunità territoriali un ruolo di riferimento in termini occupazionali. Sono sempre più necessarie quindi misure atte a garantire maggiore flessibilità operativa in un mercato sempre più dinamico e in crescita dimensionale. Ci aspettiamo che la nuova legge genovese per il sistema portuale e logistico italiano minor burocrazia, snellimento dei processi, focus sugli investimenti, investimenti dal mercato (inerti), maggiore certezza delle regole e tempistiche certe per la realizzazione dei progetti di sviluppo. Tutto ciò può rappresentare per il nostro paese un'occasione per ampliare il nostro mercato di riferimento e diventare realmente un'opportunità di distribuzione logistica anche per il centro e sud Europa».



La Gazzetta Marittima

Quattro dubbi con le Idi di settembre

LIVORNO – Non siamo, e lo sappiamo bene, l'ombelico del mondo. Non lo siamo nemmeno dell'Italia. Non siamo l'ombelico di niente. Eppure dall'osservatorio minimale di questo che un tempo era il primo porto containers del Mediterraneo, ed oggi è addirittura escluso dai primi cento mondiale, qualche considerazione val comunque la pena di farla. Di sognate riduzioni delle tasse e poi di nuove lacrime e sangue per far fronte alle emergenze (terremoto, stagnazione dell'economia, investitori in fuga). La seconda: in questo quadro, la Riforma portuale sembra essere diventata marginale, quasi una "fissa" del ministro Delrio. Con le ombre che la riforma Madia, abbondantemente annacquata negli ultimi passaggi, proietta sulle scelte della "governance". O per dirla in parole povere, le figure dei nuovi presidenti e specialmente in tempi nei quali verranno effettivamente insediati. Domanda: i porti davvero si potrebbero permettere tempi allungati, passaggi di regime al rallentatore, rischi di nuovi contenziosi, di istituzioni contro istituzioni e così via? La terza: per quanto tra pochi giorni i big mondiali dell'economia si ritroveranno nel G-20 ad Hangzhou – per la prima volta in Cina, e anche questo vorrà dire qualcosa – alla ricerca di un'accelerazione dei processi della crescita, in Italia sembra di essere rimasti ai tempi del feudalesimo. Si veda il caso di Taranto, dove il TAR locale ha stoppato la concessione da parte dell'Authority portuale dell'ex area Evergreen, mettendo a rischio una ripresa che per quel porto, per quella città e per l'economia globale del sud è più che urgente, drammaticamente urgentissima. C'è stato un ricorso di Italcave contro l'assegnazione alla cordata locale unica rimasta in gara e il TAR ha bloccato tutto. Per pochi giorni, hanno promesso i giudici amministrativi, in attesa dell'udienza: ma che l'economia e le sue urgenze siano in Italia sottoposti agli infiniti ricorsi dei vari TAR sembra – o almeno, a noi sembra – un anacronismo. I tempi dell'economia corrono in tutto il mondo meno che da noi. E' normale? C'è anche una quarta e ultima considerazione: che ci riporta al nostro ristretto panorama livornese: le tante gare per lo sviluppo del porto che a settembre dovranno arrivare a partire sul serio, dopo rinvii e aggiustamenti. C'è la diffusa preoccupazione che l'incertezza della Riforma, i problemi dell'economia mondiale, la lentezza della burocrazia italiana e infine i compromessi della politica (si dice che Delrio abbia addirittura promesso a Venezia di portare avanti il progetto della piattaforma container da 600 milioni di fondi pubblici, malgrado a poche miglia ci sia Trieste che ha fondali e piazzali più che sufficienti) possano tagliare le gambe alla "madre di tutte le gare", quella della piattaforma Europa. E ci fermiamo qui, perché in fondo siamo esageratamente ottimisti. E come il Candide di Voltaire, siamo alla fine convinti che questo sia il migliore dei mondi possibile.

O
no?
Antonio Fulvi

LA CRISI » COLPISCE ANCORA

di Enrico Paradisi
LIVORNO

Tre manager della Trinseo, l'azienda, ex Dow Chimica, che produce lattice in zona portuale, sono arrivati in città due giorni fa, hanno convocato i sindacati lunedì sera all'Hotel Palazzo, e hanno comunicato ai rappresentanti dei lavoratori la decisione del board americano proprietario della multinazionale, di chiudere il sito produttivo di Livorno. Gli impiegati, 28 diretti (tutti tecnici altamente specializzati tra diplomati e laureati) più una ventina dell'indotto tra manutentori e addetti alla mensa, sono piombati nell'angoscia e nell'incubo: perdere il lavoro per una decisione in pratica già presa e caduta sulle loro teste all'improvviso.

Il sindacato, che ha saputo la notizia quasi per caso, ieri mattina si sono riuniti in assemblea e hanno bloccato la produzione. Poi con il supporto e l'impegno della Cgil, unico sindacato presente in azienda, si sono susseguiti per tutto il giorno gli incontri con il management, che dopo un passaggio con le istituzioni in Provincia, ha considerato la scelta di chiudere, ma si è riunito poi in serata con il direttore dello stabilimento e il direttore del personale per ridefinire insieme al sindacato la cornice della contrattazione. Con grande senso di responsabilità - spiega Paolo Darsi, della Cgil - abbiamo accettato su richiesta del board americano di rimettere in marcia l'impianto fino al primo dicembre, in modo da smaltire le materie prime. Ci aspettiamo ora un altrettanto senso di responsabilità da parte dell'azienda per il sostegno al reddito e la gestione dell'area del sito sull'eventuale bonifica e lo smantellamento degli impianti, dato che abbiamo le professionalità per farlo. Stoccate nello stabilimento ci sono ancora 2500 tonnellate di prodotto per un valore di 1,5 milioni di dollari.

Il sito, che è di proprietà, si trova nel cuore della zona portuale, in un'area di alto pregio per circa 110 mila metri quadrati, che avrà più di un acquirente interessato, e il messaggio che i lavoratori vogliono trasmettere è semplice: chi prende il terreno deve sapere



I lavoratori Trinseo ieri durante un'assemblea con i sindacati all'interno dello stabilimento

Chiude in porto la Trinseo cinquanta lavoratori a casa

La multinazionale decide di tagliare l'impianto di Livorno per un calo del mercato. Ora parte la contrattazione: sul piatto bonifiche e smantellamento degli impianti

Una multinazionale con 2100 dipendenti e 18 impianti produttivi

Trinseo è una società globale leader nel settore Portland e orientata all'innovazione e al cliente. Con circa 2100 dipendenti, 18 impianti produttivi a livello globale e vendite pari a 5 miliardi di dollari (2015). Lo stabilimento Trinseo di Livorno, con 28 dipendenti, ricade all'interno del sistema territoriale portuale ed è dotato di un terminale marittimo che può essere utilizzato per l'approvvigionamento delle materie prime e la spedizione del prodotto finito. È attivo nella

produzione di lattice stirene butadiene, utilizzati in particolare per l'industria della carta e serve il mercato italiano delle cartiere di alto livello con commesse anche in Slovenia e Spagna. Il prodotto finale, un polimero in emulsione, viene distribuito in autobotti. Lo stabilimento, controllato da The Dow Chemical Company dal 1961, è entrato a far parte di Trinseo nel 2010 a seguito della cessione della Business Division Trinseo a Bain Capital.

che ci sono 28 professionalità legate a quell'area da mettere in conto. Anche la politica ha tentato di aprire uno spiraglio con l'azienda, ma all'incontro in Provincia, a cui hanno partecipato Simoncini per la Regione, l'assessore comunale

Martini e il direttore Paolo Di Confindustria, si sono trovati di fronte ad una decisione ormai irrevocabile.

La decisione di chiudere è dettata da un calo del mercato (si parla del 5-10% a livello mondiale) e in particolare di

quello della produzione dello stabilimento di Livorno, che produce un lattice che viene utilizzato nel settore delle cartiere per realizzare la carta patinata e che serve il settore italiano di grande livello con commesse anche da Slovenia

e Spagna. Un impianto che fino a ieri era al 90% della produttività, e che l'anno scorso, aveva patito un breve periodo di cassa integrazione a rotazione, sempre per un calo del mercato che sembrava comunque superato. Sul cinque principali siti che Trinseo ha in Europa (2 in Scandinavia, uno in Germania con centro di ricerca e uno in Olanda) si è deciso di chiudere quello italiano. «Ci troviamo di fronte a una chiusura che ci fa sentire impotenti - ha detto il segretario della Cgil Maurizio Borazzini - dimostrazione della necessità di un intervento legislativo a tutela dei lavoratori e del territorio. Non si può arrivare all'ultimo momento a trovarsi a una chiusura del genere e a saperlo attraverso voci. Lo trovo vergognoso per l'Italia».



I passaggi

Lettera al cda

IL GOVERNATORE Rossi ha scritto a Trinseo per annunciare che la Regione è pronta a mettere in campo le agevolazioni per l'area di crisi complessa di Livorno.



La bonifica

CGIL e Filctem-Cgil chiedono che per l'area Trinseo «sia deciso subito chi e quando dovrà farsi carico della bonifica per agevolare la reindustrializzazione».

Incontro a settembre

GIÀ a settembre, ha garantito Gianfranco Simonini a nome della Regione, che sarà aperto un tavolo sulle bonifiche delle aree Trinseo.

NESSUN PREAVVISO

IL SINDACATO LAMENTA LA MODALITÀ CON LA QUALE È STATA FATTA LA COMUNICAZIONE. NESSUN PREAVVISO

Trinseo lascia Livorno Addio a cinquanta posti

Lapidaria la comunicazione: «A dicembre si chiude»

di **MONICA DOLCIOTTI**

- LIVORNO -

ALTRI 50 posti di lavoro (tra diretti e indiretti) che sfumano. Questa volta allo stabilimento Trinseo dell'omonima multinazionale americana (ex Dow Chemical) di via Galvani. Qui ieri mattina si è presentato il responsabile risorse umane per l'Europa Koen Van Housenhove per annunciare che l'impianto sarà chiuso. L'unico in Europa (sono stati salvati gli impianti olandesi e tedeschi). Lo stabilimento di Livorno produce latex per le cartiere. Ma essendo calato il consumo di carta in Italia è stato deciso di interrompere la produzione a Livorno. Una doccia fredda che ha colto di sorpresa, almeno così sembra, lavoratori e sindacati. E in men che non si dica è scattata la mobilitazione dei dipendenti Trinseo che si sono riuniti in assemblea permanente. E delle istituzioni. Da Firenze è accorso il braccio destro del governatore Enrico Rossi per il lavoro, Gianfranco Simonini, che ha incontrato prima la delegazione Trinseo insieme a rappresentanti di Comune e Provincia, Confindustria. Dopo anche i rappresentanti dei sindacati. Il board di Trinseo ha

confermato la chiusura irrevocabile dello stabilimento di Livorno. Per cui ora sindacati ed istituzioni non possono fare altro che trattare le condizioni di uscita dei lavoratori. Il loro utilizzo dell'area dove è insediato lo stabilimento che insiste in un punto strategico del porto.

I LAVORATORI, nonostante la rabbia e l'amarrezza, hanno poi deciso di far prevalere il senso di responsabilità sospendendo l'assem-

L'APPELLO
Utilizzare il personale anche durante la fase di bonifica



ASSEMBLEA I dipendenti si sono riuniti con i sindacati

MANCATO DIALOGO

«CON LE MULTINAZIONALI NON C'È MOLTO DA DISCUTERE, COMUNICANO LA CHIUSURA SENZA POSSIBILITÀ DI DIALOGO»

blea permanente e riprendendo la produzione. «I lavoratori ci hanno dato mandato di aprire con l'azienda la trattativa» annuncia Cgil il cui obiettivo ora è «ottenere l'utilizzo dei lavoratori Trinseo non solo fino allo stop della produzione, per il momento fissato al 1 dicembre, ma anche durante le fasi di dismissione e bonifica dell'impianto. Un sostegno al reddito sufficiente fino a un possibile reimpiego. L'assunzione dei lavoratori in qualsiasi attività si inse- di in quell'area. Per la Cgil è vergognoso il modo in cui siamo venuti a conoscenza della chiusura quasi per caso e di cui non c'era nessun seniore, né è stato dato preavviso. Con le multinazionali non c'è molto da discutere».

L'INDAGINE DI ARPAT

Nube maleodorante, sospetti sulle navi

DI LIVORNO

Sospetti su alcune navi in rada come causa della nube maleodorante, simile a un forte odore di gas, presente in città nel primo pomeriggio di lunedì, in particolare nei quartieri La Rossa, L'ecchia e Scuspala. È questa la ricostruzione di Arpat.

I tecnici di Arpat, dal momento nel quale sono venuti a conoscenza del fenomeno, hanno proceduto alla ricostruzione del percorso degli inquinanti, partendo dai punti segnalati per individuare le probabili sorgenti. Le ipotesi per tale ricostruzione si sono basate su quanto dichiarato da ASA

con particolare riferimento all'orario delle segnalazioni.

La ricostruzione delle traiettorie è stata effettuata utilizzando un metodo già applicato in precedenza con successo per altri episodi. In particolare sono stati utilizzati i dati della velocità e direzione del vento forniti dal Lamma e relativi alla

stazione meteo dell'Istituto Nautico Cappellini, nonché i dati meteo presenti sul sito dell'Avvisatore Marittimo del Porto di Livorno.

Le analisi ha permesso di individuare un'area di mare a circa 5 chilometri dalla costa dove stazionavano alcune navi. Arpat ha quindi informato la Capitaneria con la quale è stata mantenuta una stretta collaborazione, per gli accertamenti di loro competenza, in particolare per quanto riguarda le tipologie di carico e le eventuali operazioni condotte dalle navi.



Alcune navi nella rada di Livorno

INQUINAMENTO CATTIVI ODORI A LA ROSA, LECCIA E SCOPIAIA

Nube maleodorante, colpa delle navi

- LIVORNO -

I CITTADINI residenti nei quartieri La Rosa, Leccia e Scopiaia lunedì pomeriggio hanno avvertito un forte odore di gas. La causa di questo fenomeno è stata spiegata da Arpat con la presenza in rada a Livorno di alcune navi. Dunque gli abitanti dei quartieri a sud della città hanno segnalato ad Asa la nube maleodorante ed l'azienda ha inviato le sue squadre di pronto intervento, ma queste non hanno rilevato anomalie sulla propria rete di distribuzione gas metano. Asa ha così girato la segnalazione ad Arpat e lo stesso hanno fatto i vigili del fuoco. I tecnici di Arpat hanno proceduto alla ricostruzione del percorso della nube maleo-

dorante partendo dai punti segnalati per individuare le probabili sorgenti.

LA RICOSTRUZIONE delle traiettorie è stata effettuata utilizzando

LE INDAGINI

Incrocio di dati con l'avvisatore marittimo del porto di Livorno

do un metodo già applicato in precedenza con successo per altri episodi analoghi. In particolare sono stati impiegati i dati della velocità e direzione del vento forniti da Lamma e relativi dalla stazione

meteo di Livorno all'Istituto Nautico Cappellini, nonché i dati meteo presenti sul sito livornese meteo.it (Avvisatore Marittimo del Porto di Livorno). Questa analisi incrociata ha permesso di circoscrivere un'area di mare a circa 5 chilometri, dalla costa dove stazionavano alcune navi. Arpat ha poi informato la Capitaneria di Porto con la quale c'è uno stretto rapporto di collaborazione per gli accertamenti di loro competenza. In special modo quando si tratta di monitorare le tipologie di carico e scarico e le eventuali operazioni condotte dalle navi nell'area che è stata individuata. Ebbene grazie a questi ulteriori riscontri è stata individuata la fonte dell'inquinamento.

Porto Carrara: da pm autorizzazione temporanea ad operare

Arriva nave da scaricare, due gru sequestrate potranno lavorare

30 agosto, 14:46



(ANSA) - CARRARA (MASSA CARRARA), 29 AGO - La procura di Massa ha concesso un'autorizzazione temporanea per l'utilizzo di due gru e di alcuni macchinari al porto di Carrara tra quelli sequestrati nei giorni scorsi all'armatore Bogazzi nell'ambito dell'inchiesta sulla presunta irregolarità delle concessioni per operare un banchina. L'autorizzazione concessa dalla procura è in vista dell'arrivo, domani a Carrara, di una nave le cui merci devono essere scaricate. Intanto il comitato portuale, presieduto dal presidente dell'autorità portuale Francesco Messineo, ha approvato la concessione dal primo settembre ad operare sulla banchina di levante, mentre è allo studio la possibilità di garantire, in base al regolamento portuale, anche l'imbarco e lo sbarco sulla banchina di ponente.

VIA LIBERA DEL COMMISSARIO DEL PORTO MESSINEO

Carrara, concessione a Bogazzi

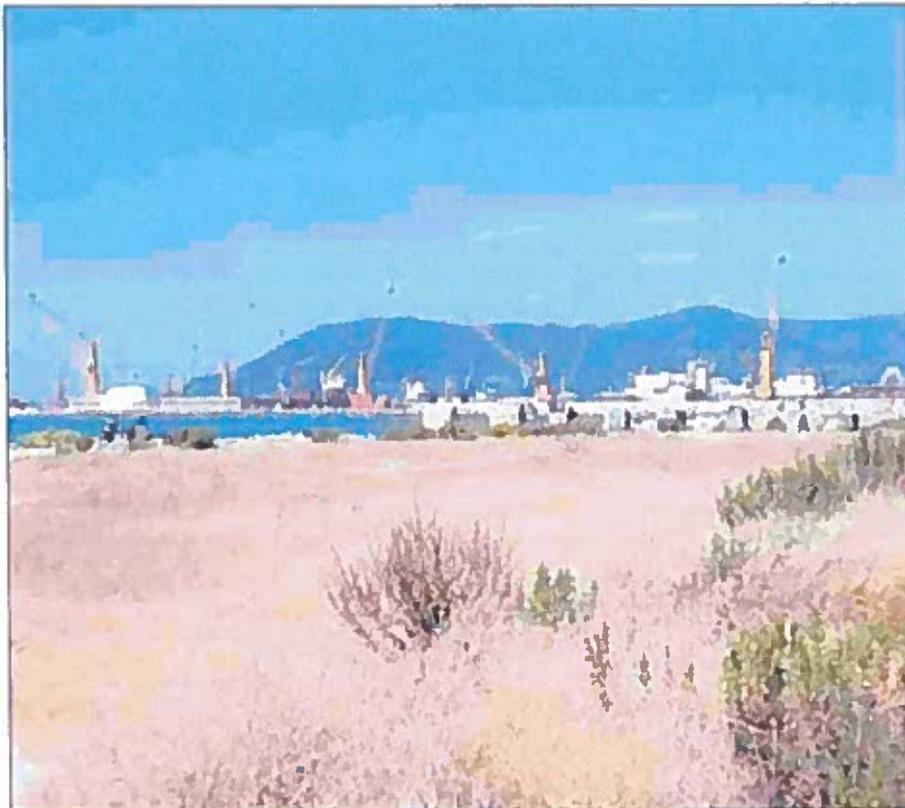
La procura sblocca il sequestro delle gru per far arrivare una nave da crociera

La procura di Massa ha evitato il blocco operativo del porto di Carrara, sbloccando temporaneamente lunedì pomeriggio il sequestro di due gru della Porto di Carrara spa (PdC, gruppo Bogazzi) e permettendo così ieri mattina l'arrivo della nave da crociera "Tua Discovery". Intanto ieri pomeriggio il Comitato portuale si è riunito per confermare la concessione a operare in base all'articolo 18 della legge R4 assegnata dal commissario

Francesco Messineo, alla stessa PdC.

Il porto di Carrara si sta aprendo al mercato. «Era fermo», spiega Riccardo Baronini, segretario provinciale Filt-Cgil, «a 30 anni fa, ma se arrivano investitori e nascono concessioni cambia lo scenario. La prima concessione del porto, a Grendi, lo scorso anno, ha fatto sì che si voltasse pagina». Adesso però la situazione dello scalo è sospesa. L'inchiesta della magistratura, volta a verificare se la Porto di Carrara abbia occupato o meno suolo pubblico in base a una concessione di cui non era in possesso, prosegue, mentre il provvedimento di sequestro dei mezzi meccanici della società è ancora in vigore. E sulle banchine toscane ci si interroga su chi o che cosa abbia provocato l'intervento del giudice, proprio a ridosso della concessione come articolo 18 che la PdC ha ricevuto a partire dal primo settembre 2016 in base a quanto deliberato dal Comitato portuale già nella seduta dello scorso 27 luglio prima che venisse confermata nelle ultime ore dal commissario Messineo.

I nodi in questa vicenda sono due. Da un lato il fatto che la richiesta della società della famiglia Bogazzi era per la concessione di due



Veduta del porto toscano di Carrara

banchine (di Levante e di Ponente), mentre l'Autorità portuale alla fine ne ha assegnata soltanto una sulla base della consistenza dei traffici previsti nel piano industriale, lasciando aperto il destino dell'altra. Dall'altro ci sono 750 mila euro

versati dalla PdC spa e che potrebbero fare la differenza in questa storia. «La Porto di Carrara - aveva spiegato nei giorni scorsi l'amministratore delegato di PdC, Paolo Dello Iacomo - ci tiene a precisare, a chi non fosse perfettamente edo-

to, che per svolgere la propria attività portuale non paga solo 25.000 euro l'anno, paga invece 25.000 euro l'anno per l'autorizzazione ex art. 16 legge R4/84 e oltre 750.000 euro per l'occupazione del suolo demaniale».

«Detti importi sono superiori (di molto, e ciò è dimostrabile per tabella a chiunque ne volesse avere conoscenza) rispetto a quelli che altri operatori in altri porti italiani e la stessa Porto di Carrara, attraverso le proprie partecipate, paga per le concessioni nei porti di Marghera-Venezia e Chioggia». Insomma, il suolo pubblico non sarebbe occupato abusivamente, ma pagato caro. Il 12 agosto scorso, in vista della concessione onnialiberata, dal primo settembre 2016 e per i successivi vent'anni, la PdC ha versato all' [redacted] un' integrazione del canone per le aree oltre a presentare polizze e documenti previsti. Il pagamento dei 750 mila euro però non si riferisce a questa integrazione, ma a denaro dovuto per il 2015. Già, ma a che titolo? È possibile affittare una banchina senza essere titolari di una concessione da articolo 18?

Il commissario Messinco preferisce non commentare, «in vista la delicatezza del momento. Forniremo tutti i dati, ma non adesso. In questo momento preferisco assumere un profilo di fiducia nei confronti dell'opera della magistratura». Consultata ieri, la PdC non ha rilasciato dichiarazioni. Francesco Messinco testimonia che ieri mattina l'attività del porto era normale e sottolinea che la concessione a PdC non è stata accelerata dall'intervento della magistratura, come mostrano le date: concessione richiesta a marzo, discussa in tre Comitati portuali fra aprile e luglio, deliberata il 27 luglio con decorrenza a partire dal primo settembre, pagamento dell'integrazione del canone il 12 agosto.

Alberto Ghiera



Carrara, concessione a Bogazzi

Carrara - via libera del commissario del porto Messineo: la procura sblocca il sequestro delle gru per far arrivare una nave da crociera.

Carrara - La procura di Massa ha evitato il blocco operativo del porto di Carrara, sbloccando temporaneamente lunedì pomeriggio il sequestro di due gru della Porto di Carrara spa (PdC, gruppo Bogazzi) e permettendo così ieri mattina l'arrivo della nave da crociera "Tui Discovery". Intanto ieri pomeriggio il Comitato portuale si è riunito per confermare la concessione a operare in base all'articolo 18 della legge 84 assegnata dal commissario dell'Autorità portuale, Francesco Messineo, alla stessa PdC. Il porto di Carrara si sta aprendo al mercato. «Era fermo - spiega Riccardo Barontini, segretario provinciale Filt-Cgil - a 30 anni fa, ma se arrivano investitori e nascono concessioni cambia lo scenario. La prima concessione del porto, a Grendi, lo scorso anno, ha fatto sì che si voltasse pagina». Adesso però la situazione dello scalo è sospesa. L'inchiesta della magistratura, volta a verificare se la Porto di Carrara abbia occupato o meno suolo pubblico in base a una concessione di cui non era in possesso, prosegue, mentre il provvedimento di sequestro dei mezzi meccanici della società è ancora in vigore. E sulle banchine toscane ci si interroga su chi o che cosa abbia provocato l'intervento del giudice, proprio a ridosso della concessione come articolo 18 che la PdC ha ricevuto a partire dal primo settembre 2016, in base a quanto deliberato dal Comitato portuale già nella seduta dello scorso 27 luglio, prima che venisse confermata nelle ultime ore dal commissario Messineo. **I nodi in questa vicenda sono due.** Da un lato il fatto che la richiesta della società della famiglia Bogazzi era per la concessione di due banchine (di Levante e di Ponente), mentre l'Autorità portuale alla fine ne ha assegnata soltanto una sulla base della consistenza dei traffici previsti nel piano industriale, lasciando aperto il destino dell'altra.

Informazioni Marittime

Marina di Carrara, arriva la concessione per Porto spa



a cura di **Paolo Bosso**

Completato l'iter per il rilascio della concessione a Porto di Carrara Spa per l'utilizzo della banchina Fiorillo dello scalo toscano, oggetto di indagine da parte della Procura di Massa per "occupazione abusiva di suolo pubblico". Il 29 agosto il Comitato portuale, presieduto dal commissario dell'authority Francesco Messineo (già presidente fino ad agosto), ha dato il via libera a una concessione ventennale che entrerà in vigore subito, dal primo settembre. Il rilascio del permesso da parte dell'ente portuale è tempestivo, arrivando all'indomani del provvedimento giudiziario che ha visto il 25 agosto il sequestro da parte della Capitaneria di Porto dei mezzi della Porto di Carrara Spa (nove gru gottwald e 21 tra carrelli, motrici e ben-

ne). **L'indagine** Per la Procura di Massa, che ha eseguito il decreto di sequestro preventivo, la società Porto di Carrara Spa, che opera dal 1993, non avrebbe le autorizzazioni necessarie a lasciare lì i suoi mezzi quando non sono in attività, mancando appunto una concessione che permetterebbe l'uso continuativo del demanio pubblico da parte di un'impresa privata. La Porto opera invece con un'autorizzazione disciplinata dall'articolo 16 del Codice della Navigazione. In sintesi, la procura indaga su un uso illegittimo delle banchine come parcheggio dei mezzi a fronte di un uso autorizzato degli spazi (Claudio Figaia su *Il Tirreno* [spiega bene la vicenda](#)). Ora il rilascio della concessione (ex articolo 18 del Codice) da parte del Comitato portuale potrebbe contribuire ad accelerare le indagini, o perlomeno a ripristinare l'operatività ottimale dello scalo visto che dal primo settembre Porto spa godrà di una concessione per i prossimi vent'anni.

«Mancavano due adempimenti burocratici prima di procedere al rilascio della concessione», spiega l'Autorità portuale in una nota. «A seguito – continua - del Comitato Portuale che si è tenuto il 27 luglio scorso in cui è stata approvata la concessione (con decorrenza dal primo settembre) per l'utilizzo della banchina di Levante da parte della Porto spa, prima del rilascio definitivo servivano due passaggi: il primo era il pagamento del canone da parte della Porto spa, il secondo la presentazione della fidejussione». Documenti arrivati all'Autorità portuale di Marina di Carrara il 12 agosto. Lunedì scorso, primo giorno di rientro dalle ferie, la concessione è stata dunque firmata.

- **Concessioni portuali, il Consiglio di Stato chiede trasparenza**

L' appalto del 2013

Porto di Tremestieri Inizia oggi a Palermo l' esame del progetto

Si tratta di una prima seduta, poi le eventuali richieste e osservazioni

Alessandro Tumino Quando sarà raccontato ai messinesi di domani (o magari solo a quelli del 2020) l' iter dell' appalto per costruire il porto di Tremestieri - finanziato dallo Stato per risolvere l' emergenza dei Tir - forse li farà sorridere. Sarà per loro uno dei casi di un periodo in cui le Istituzioni litigavano e la burocrazia dettava i tempi alla vita. E spesso erano infiniti.

Ma siccome restiamo ancorati al presente, la vicenda del porto di Tremestieri - appalto aggiudicato nel 2013 per un' opera da 72 milioni - continua ad essere seria, ed il rischio di impantanamenti resta dietro l' angolo. Come un spettro che nessuno ha il potere di scacciare.

Riepiloghiamo il gioco, che gioco non è. Il progetto della società veneta Coedmar, vincitore definitivo dell' appalto integrato bandito nel 2010 con i poteri speciali concessi al sindaco dalla Protezione civile nazionale, viene da oggi sottoposto all' esame - che sarà certamente serio ed approfondito - della Commissione regionale lavori pubblici. Proprio la competenza del massimo organo tecnico dell' Assessorato regionale alle Infrastrutture, a pronunciarsi sul progetto vincitore dell' appalto statale dal 2013, è stata, come si ricorderà, al

centro di un braccio di ferro "interpretativo": il Comune, l' Autorità portuale e il Ministero Trasporti che negavano tale competenza da un lato e l' Assessorato regionale Infrastrutture dall' altro, dall' altro che, invocando le leggi regionali, l' ha rivendicata ed ottenuta. Ciò perché - lo ricordiamo - dal 2013 non ci sono più i "poteri speciali" per l' emergenza Tir, anche se l' emergenza c' è tutta... Palermo, intanto, ha ritenuto doveroso l' esame del progetto alla luce delle procedure ordinarie. Va anche detto che il progetto, oltre ad essere aggiudicatario per voto di una commissione di gara, ha conseguito la Valutazione d' impatto ambientale del Ministero dell' Ambiente e anche - ricorda l' assessore De Cola - un «audit favorevole, richiesto dal Comune e dall' Authority, assieme ad aggiornati studi meteorologici e di modellazione della costa, alla società Dhi, tra le migliori al mondo».

Questo il quadro. Da oggi, e per circa un mese, l' esame del progetto del nuovo porto di Messina competerà ai 15 componenti della Commissione regionale Lavori pubblici che ha già ricevuto la relazione istruttoria dell' ingegnere capo del Genio civile di Messina, l' ing. Leonardo Santoro. Ci si augura solo che i tempi non siano infiniti, che il progetto sia confermato come valido, che i cantieri per risolvere l' emergenza Tir possano, di conseguenza, essere aperti.3.

ALESSANDRO TUMINO

Caos traffico al porto nuove trincee

Da lunedì apre il cantiere in via Crispi I vigili urbani avevano chiesto il rinvio In preparazione il piano anti-disagi

> > > IL SETTEMBRE nero del traffico è alle porte ed è già scontro sulla chiusura parziale di via Crispi per consentire la prosecuzione dei lavori per l' anello ferroviario. L' **Autorità portuale** e i vigili urbani premono sul Comune perché l' avvio dei cantieri venga posticipato di due settimane, nel periodo in cui i flussi di auto e camion sottoposti a controllo prima dell' imbarco saranno diminuiti. L' amministrazione però è fermamente contraria e ieri il vicesindaco Emilio Arcuri ha ribadito il proprio no nel corso di un incontro in prefettura. Porto e Comune costituiranno un tavolo tecnico per limitare i danni e studiare un piano anti- caos. Ma finora non c' è accordo, neppure sull' ipotesi di spostare la linea dei controlli dentro il porto: «Per legge i controlli devono essere fatti fuori dagli ingressi», dicono dall' **Autorità portuale**. Per i residenti di via Crispi è un incubo senza fine: allo smog di auto e tir che transitano ogni giorno si somma quello del traffico congestionato dagli ingorghi all' ingresso del porto, che rischia di aumentare con la chiusura della carreggiata in programma dal 5 settembre.

Intanto in viale Regione siciliana si fa sentire la stretta imposta dalla polizia municipale sul limite di velocità a 50 chilometri orari: in una settimana sono state elevate oltre 2.100 contravvenzioni e ritirate 150 patenti.

Occorre procedere a rilento perché i danni al manto stradale possono essere molto pericolosi. E nel cantiere dell' anello di viale Lazio spunta una coltivazione di pomodori.

BRUNETTO E NAPOLI ALLE PAGINE II E III.

Incubo traffico al porto lunedì nuove trincee si studia il piano anti-caos

La prossima settimana lavori per l'anello in via Crispi la polizia municipale aveva chiesto di rinviarli

SARA SCARAFIA La guerra del porto vede fronteggiarsi da un lato l'Autorità portuale, ma anche la polizia municipale, che teme il caos; dall'altro il Comune alle prese con l'incubo Tecnis che per la realizzazione dell'anello ferroviario ha già accumulato oltre un anno di ritardo. In mezzo c'è via Crispi che da lunedì prossimo - per consentire una nuova fase dei lavori per la realizzazione del doppio binario ferroviario - subirà una rivoluzione con la carreggiata lato monte, tra via Gerbasi e via Principe di Belmonte, che chiuderà al traffico e quella lato mare lungo la quale si circolerà a doppio senso. Ieri un maxi vertice in prefettura ha affrontato il nodo della viabilità: al momento non è previsto alcuno slittamento nell'avvio del nuovo cantiere che partirà, dunque, nonostante in questi giorni lungo via Crispi sia caos perenne a causa delle lunghe code per gli imbarchi legate all'inasprimento dei controlli di sicurezza. L'Autorità portuale ha già formalmente avanzato la richiesta di posticipare l'avvio dei lavori di un paio di settimane. E anche la polizia municipale ha spinto perché si aspettasse metà settembre quando, con l'inizio della scuola, i flussi turistici diminuiranno. Ma ieri in prefettura il vicesindaco Emilio Arcuri ha ribadito che gli scavi non possono essere rinviati: si tratta di un delicato spostamento di sottoservizi tra i quali una linea di alta tensione della Tema. Durante la riunione si è così stabilito che Porto e Comune costituiscano un tavolo tecnico per limitare i danni. Ma non c'è accordo: l'amministrazione chiede all'Autorità di avanzare la linea dei controlli e di spostarli dentro al porto ma il presidente Vincenzo Cannatella dice che non è possibile. «Per legge i controlli devono essere fatti fuori dagli ingressi». Il Comune chiede anche che vengano segnalati meglio i varchi dai quali i viaggiatori accedono: gli ingressi più trafficati cambiano giornalmente a seconda delle navi in partenza. Il porto si è impegnato a rivedere la segnaletica. Allo studio c'è anche la possibilità di obbligare i Tir che devono raggiungere la carreggiata lato mare a svoltare dove c'è la rotonda di piazza Tredici Vittime: «C'è più spazio». «Se l'avvio della nuova fase di lavori non può slittare dobbiamo trovare insieme le soluzioni per ridurre i disagi», dice Cannatella che è certo che dal 12 settembre il traffico attorno al porto diminuirà. «Ad agosto - dice - abbiamo avuto 500 mila passeggeri dai soli traghetti, escluse le navi da crociera». Ma prima di fronteggiare l'inevitabile caos, il Comune dovrà affrontare la Tecnis: domani in prefettura l'azienda in amministrazione giudiziaria, Palazzo delle Aquile ed Rfi sigleranno, salvo colpi di scena, il nuovo cronoprogramma. Arcuri ha chiesto tempi certi per la fine dei lavori in via Amati, in viale Lazio e in viale Campania, ma ha chiesto anche di aumentare la forza lavoro: l'opera da 156 milioni è ancora ferma al 3 per cento.

Santo Stefano

Gara porto turistico, sopralluoghi di imprese

Rosario Raffaele S. STEFANO DI CAMASTRA
La costruzione del porto turistico, progettato dall' arch.

Francesco La Monica e dal prof. Giuseppe Mallandrino, comincia ad interessare le grandi imprese, grazie allo sblocco da parte del Cipe del piano di investimenti da 13 miliardi per il rilancio del Sud. Di quest' importo ben 29 milioni ricadono sul porto stefanese e ne beneficerà l' impresa che vincerà la gara il cui termine di partecipazione al bando scadrà il 5 ottobre. Il costo dell' opera sarà quindi di 65 milioni meno 29 milioni di contributo statale. L' interesse delle imprese è stato manifestato dalla visita -sopralluogo ufficiale effettuata da un' impresa di caratura europea alla presenza del sindaco, del progettista e del rup. Altri sopralluoghi ufficiali sono imminenti. Una cosa è certa: la fortuna del porto sarà affidata anche all' immagine che deriverà dall' intervento artistico già affidato mediante aprotocollo d' intesa al mecenate -regista Antonio Presti, presidente di Fiumara d' Arte. L' operazione impegnerà uno staff di artisti in grado di fare del porto turistico una struttura unica.3.

ROSARIO RAFFAELE

Indagine sulla manovra della nave da crociera

La Capitaneria di porto ha avviato un'inchiesta sull'incidente di domenica alla "Marina del Nettuno". Sentiti a Napoli il comandante della "Carnival Vista" e il suo staff. Al vaglio le immagini videoregistrate

Tocca alla Capitaneria di porto di Messina fare luce sull'incidente di percorso alla nave da crociera "Carnival Vista" che domenica pomeriggio avrebbe potuto determinare conseguenze ancor più gravi. Sotto la lente d'ingrandimento c'è la manovra effettuata dal "grattacielo del mare" all'uscita dal porto peloritano. Gli spostamenti, infatti, hanno generato una sorta di piccolo quanto improvviso tsunami, con effetti devastanti per il porticciolo "Marina del Nettuno" a fianco del quale il gigantesco mezzo di trasporto si trovava a transitare. Tecnicamente, la Capitaneria di porto di Messina, guidata dal comandante Nazzareno Laganà, ha avviato un'indagine sommaria. «Stiamo esaminando quanto accaduto - ha affermato Laganà -. Se dovessero emergere responsabilità a carico di qualcuno, informeremo l'Autorità giudiziaria, che si muoverà di conseguenza». La nave da crociera, subito dopo l'incidente, ha tirato dritto. Ha proseguito la sua rotta, con destinazione Napoli. Ed è qui che ieri sono stati sentiti il comandante e tutto il suo staff. Le dichiarazioni rese e altri particolari confluiranno negli atti che saranno trasmessi ai colleghi di Messina. L'Autorità marittima dello Stretto, dal canto suo, sta raccogliendo le testimonianze dei presenti e ha acquisito le immagini dei sistemi di videosorveglianza che, domenica pomeriggio, hanno immortalato le singole fasi. L'indagine sommaria mira quindi a indirizzare i riflettori sulle cause e sulle circostanze verificatesi nel bacino portuale, partendo da un dato praticamente certo: la "Carnival Vista" avrebbe dovuto procedere nel tratto di mare più vicino alla Madonnina del porto. Invece, la sua grossa poppa ha rischiato di centrare la parte esterna della "Marina del Nettuno". Per evitare ciò, dal ponte di comando sono stati azionati i motori in modo tale da farla allontanare dalla zona di pericolo. Inevitabile la formazione di un violento moto ondoso. Il bilancio è di due pontili distrutti, strutture di complemento divelte, una pilotina degli ormeggiatori affondata e numerose barche danneggiate, per complessivi 250mlta euro circa di danni. Il comandante Laganà, richiamando alla mente quando si è verificato domenica, ha precisato che la nave da crociera ha appena 4 mesi di vita e stava abbandonando la città dello Stretto senza l'ausilio di un rimorchiatore, visto che sul ponte di comando vi era tutto lo staff impegnato nelle manovre. Certamente, senza l'immediato spostamento

L'INDAGINE. Sarà la scatola nera della nave da crociera Carnival a fornire ogni dettaglio sull'incidente che ha causato danni per 300 mila euro al porticciolo

ONDA D'URTO ERRORE O GUASTO

Il comandante della Capitaneria Nazarena Laganà: «Poteva andare molto peggio, forse in tilt il sistema elettronico o manovra sbagliata». Le conclusioni delle perizie si avranno in sessanta giorni».

Emilio Pintaldi O OO Sarà la scatola nera della nave Carnival Vista a fornire ogni dettaglio dell'incidente che domenica pomeriggio ha causato danni per oltre trecentomila euro al porticciolo Marina del Nettuno.

La capitaneria di porto di Messina, che conduce l'indagine amministrativa, ha già chiesto copia del cosiddetto Vta, il sistema che registra non solo la conversazione avvenuta sul ponte di comando, in questo caso tra il comandante e il pilota dello Stretto che segue obbligatoriamente tutte le fasi dell'uscita dal porto, ma anche ogni più piccolo movimento e cambiamento di rotta della nave.

Un gigante del Mare la Carnival Vista che, domenica pomeriggio, invece di passare a qualche centinaio di metri dal Marina del Nettuno, il porticciolo turistico gestito dalla Comet, ha fatto il pelo alla struttura portandosi ad appena una ventina di metri.

La brusca manovra di riallineamento, l'aumento repentino della propulsione, ha causato una sorta di onda anomala che ha distrutto due dei pontili, ha affondato l'imbarcazione degli ormeggiatori dello Stretto ed ha danneggiato almeno una decina di imbarcazioni.

«Poteva andare molto peggio spiega il comandante della Capitaneria Nazarena Laganà. Ancora non mi spiego come sia potuto succedere. La nave avrebbe potuto tranquillamente speronare con la prua il Marina del Nettuno ed a quel punto sarebbero stati guai seri».

È la prima volta in vent'anni che un incidente del genere coinvolge una nave da crociera. Quest'anno ci sono stati quasi quattrocento approdi. Molti dei comandanti conoscono ad occhi chiusi le manovre da osservare.

" «Qui o c'è stato un errore umano o qualcosa è andato in tilt nei sistemi di controllo elettronici. È tutto ancora da verificare. Tenga conto che la Carnival Vista- spiega il comandante LaGanà è una delle navi più moderne che circolano sul Mediterraneo».

Una quindicina di anni fa protagonista di un incidente del genere si rese una nave della flotta delle Ferrovie, la Budelli, ma per un guasto al sistema di propulsione. La nave poi fu addirittura disarmata definitivamente.

- segue

L'inchiesta procede a ritmo serrato. Entro sessanta giorni si arriverà a delle conclusioni. Il comandante della Carnival è stato ascoltato a Napoli e la Capitaneria di Messina ha già chiesto i verbali. Il pilota del porto ha consegnato una relazione. "Con la cosiddetta scatola nera ed i verbali delle testimonianze spiega il comandante della capitaneria avrò un quadro completo. Se saranno ravvisate condotte di rilevanza penali il fascicolo sarà trasmesso anche alla procura. Non possiamo prendere provvedimenti nei confronti del comandante qualora si ravvisassero responsabilità perché la nave batte una bandiera straniera. Abbiamo già trasmesso al consolato di Panama la segnalazione in quanto la nave della Carnival, società che ha sede a Miami batte bandiera panamense».

Ma attenzione assicura il comandante: «Il porto resta sicuro.

Non c'è alcun problema. Le navi La nave da crociera Carnival Vista che domenica ha provocato un mezzo terremoto dopo una manovra a Marina del Nettuno hanno uno spazio enorme in entrata e in uscita sanno che devono stare più vicini alla Madonnina. Hanno i loro punti di riferimento. Transitano ogni giorno decine e decine di mezzi». Sulla assoluta sicurezza del porto di Messina giura il commissario dell'Autorità portuale Antonino De Simone ammiraglio della guardia costiera in quiescenza: «Il porto di Messina -spiega De Simone è uno dei più sicuri del Mediterraneo. Non era mai successo nulla. È una fatalità. Le Il comandante Antonino Samiani compagnie da crociera stiano pure tranquille. Non c'è alcun problema. Si ormeggia e si salpa senza alcuna difficoltà».