



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- Riforma dei porti

(La Gazzetta Marittima, Il Secolo XIX, Ansa, Giornaledisicilia.it, Gazzetta del Sud, Avvisatore Marittimo, Porto&diporto, The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Venezia:

"...Venezia e la società 4C3 firmano la progettazione del porto off-shore..." (L'Avvisatore Marittimo, Il Sole 24 Ore, IL Secolo XIX)

Genova:

"...Porto, no all'immobilismo..." (La Repubblica)

"...Varate tre pilotine..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Centrale a carbone, per ora tutto resta fermo..." (La Repubblica GE)

La Spezia:

"...La Spezia e Carrara, alti e bassi..." (La Gazzetta Marittima)

"...La Spezia al top del South Gateway..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Approvato il piano triennale Dragaggio per sviluppare i traffici..."
(La Nazione Livorno)

"...La Gmi accusa l'Authority. I sindacati: soltanto scuse..." (Il Tirreno)

"...Pronti a confrontarci sulla questione dei bacini..."

(La Nazione LI, La Gazzetta Marittima)

"...Grave il rinvio del bando Livorno non può aspettare..."

(Il Tirreno, La Nazione LI)

"...Livorno, un 2016 (quasi) tutto ok..." (La Gazzetta Marittima)

"...Onorato Group nel terminal LTM di Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Confermati i trenta licenziamenti..." (La Nazione LI)

"...Un anno denso di iniziative a favore del porto di Livorno..."

(Porto&diPorto)

Piombino:

"...La 398 finalmente al Cipe..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Napoli contro Salerno <<Criscuolo senza requisiti>>..." (Il Mattino)



INDICE



Messina:

"...Le carte svelate e le ragioni a difesa di Messina..." (Gazzetta del Sud)

"...Il porto di Tremestieri resterà chiuso per tre giorni..."

(Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Crocetta: stop alla fusione..."

(Giornale di Sicilia, Arezzo Web, La Sicilia, Gazzetta del Sud, Ilcittadino-dimessina.it, La Sicilia, La Repubblica,)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

L'assemblaggio della riforma Delrio alla legge 84/94

LIVORNO - Dall'avvocato Giorgio Gionfriddo, già segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno, riceviamo questa interessante analisi critica sull'"assemblaggio" delle riforme Delrio con la precedente legge 84/94.

"Vecchi e nuovi" decreti/provvedimenti attuativi della L. 84/1994 modificata dal d.lgs. 169/2016: Brevi note Giorgio Gionfriddo (segue a pagina 4)

Assemblaggio della riforma

di raffronto.

In un mio precedente intervento sulla Gazzetta Marittima ho avuto la possibilità di esprimere riserve sulla tecnica legislativa adottata per introdurre la nuova riforma che introduce nell'ordinamento giuridico vigente le Autorità di sistema portuali.

In quella occasione, osservavo come fosse inappropriato innestare il nuovo ordinamento portuale sulle radici testuali della ormai datata legge n. 84 del 1994, inserendovi varie forme di modifiche, in modo tale che la riforma "Del Rio" del 2016 consistesse essenzialmente nella "legge n. 84 del 28.01.1994, modificata con decreto legislativo n. 169 del 4.08.2016".

Secondo me, le autorità di sistema portuali avrebbero avuto la dignità ed il diritto di nascere con una loro propria legge istitutiva, impostata "ex novo". Non è una questione solo formale, vi sono, a mio modesto avviso, anche effetti sostanziali sui quali sto riflettendo.

Uno dei principali problemi che mi sono posto preliminarmente è quello di un coordinamento tra la nuova legge di riforma, modificativa della L. 84/1994, e la normativa, di livello sottostante, costituita dagli atti decretativi e provvedimentali previsti, emanati o da emanarsi, da parte del Ministero vigilante e dagli altri dicasteri interessati per materia, di attuazione del nuovo ordinamento portuale. Si noterà peraltro che varie forme di decretazione sono rimaste inspiegabilmente in vita, nonostante l'entrata in vigore di un sistema completamente innovativo.

Da qui l'idea di effettuare un primo "censimento" di tale normativa

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

regolamentare, assemblando, per così dire, le due norme, L. 84/1994 e D.Lgs. 169/2016 (come ha voluto il legislatore), quale primo punto di partenza per comprendere cosa è stato fatto e cosa deve farsi per completare il quadro ordinamentale ed operativo della riforma, sperando in tal modo, profittando della ospitalità offerta da La Gazzetta Marittima, di fornire un primo strumento di lavoro nel quale si troverà a confrontarsi con l'applicazione delle nuove disposizioni. Naturalmente, altra cosa è l'esame dei contenuti delle singole disposizioni recate dalla riforma, terreno fertile di ulteriori approfondimenti.

Ecco qui di seguito l'elenco dei provvedimenti previsti dalla nuova L.84/1994.

Art. 4, 2° comma (Classificazione dei porti): Decreto del Ministro della Difesa, di concerto col Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti per la determinazione delle caratteristiche e la individuazione dei porti e delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I e per la disciplina delle attività nei porti della I categoria (porti ed aree portuali finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello stato) (Nota - Decreto preesistente che mantiene tuttavia propria ragione d'essere per l'importanza dei porti ivi oggetto di regolamentazione).

Art. 4, 4°, 5° e 6° comma (Classificazione dei porti): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, sentito le autorità di sistema portuale e, dove non istituite, le autorità marittime, per la determinazione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alle categorie II, classi I, II e III e per l'appartenenza di ogni scalo alle classi medesime (Nota - Si ritiene che il decreto andrà aggiornato anche con riferimento alla previsione della nuova funzione logistica ed a quella crocieristica introdotta dal 3° comma dello stesso articolo).

Art. 4/bis, 2° e 3° comma (Sostenibilità energetica): Documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale promosso dalle Autorità di sistema portuale, redatto sulla base di linee guida adottate dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, di concerto con Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (Nota - La disposizione è innovativa, rispetto al precedente testo della L. 84/1994, dando corretta valenza alle politiche europee in materia ambientale).

Art. 5, commi 1-5 (Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale e piano regolatore portuale): Piano regolatore

di sistema portuale nei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali di cui all'art. 6, comma 1, che definisce e disegna l'ambito e l'assetto complessivo dei porti costituenti il sistema e che individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, entro il 30 novembre 2016 predispone linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti strutturali e degli adeguamenti tecnico-funzionali. Ferma rimanendo la definizione del piano, innovativa è la disciplina della procedura approvativa dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti dei piani stessi e degli adeguamenti tecnico-funzionali (Nota - La disposizione è stata completamente riformulata rispetto al precedente testo della L.84/1994; non si ha notizia se la data del 30.11.2016 sia stata rispettata).

Art. 5, commi 1/bis e 3/bis (Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale e piano regolatore portuale): Piano regolatore portuale nei porti di cui alla categoria II classe III (porti di rilevanza economica regionale o inter-regionale), che delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo dei porti stessi e che individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. Il piano è approvato con atto della Regione, previa intesa col comune o i comuni interessati (Nota - Vengono quindi introdotti due livelli di piano regolatore, quello delle autorità di sistema portuale e quello, nuovo, dei porti c.d. minori, di III classe, con esclusione dei porti turistici e da diporto).

Art. 5/bis, 1° comma (Disposizioni in materia di dragaggio): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di approvazione entro 30 giorni del progetto di dragaggio presentato dalle autorità portuali (o di sistema portuale?), con trasmissione del provvedimento medesimo al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva (Nota - La disposizione appartiene al precedente testo della L. 84/1994, senza alcuna modifica).

Art. 5/bis, 6° comma (Disposizioni in materia di dragaggio): Decreto del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per l'adozione delle norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere poste in siti di bonifica di

interesse nazionale, al fine dell'eventuale reimpiego dei materiali dragati (Nota - La disposizione appartiene al precedente testo della L. 84/1994, senza alcuna modifica).

Art. 6, comma 2bis (Autorità di sistema portuali): Regolamento da adottare ai sensi dell'art. 17, comma 2 della L. n.400/1988, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti e su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, per l'introduzione di modifiche all'allegato A della L. 84/1994 modificata con D.lgs. 169/2016 (Nota - L'art. 6, nuova formulazione, è un po' il cuore della riforma. Una volta definiti i nuovi sistemi portuali, si stabilisce la possibilità di modifiche all'interno di tali sistemi, con l'inserimento di nuovi porti o trasferimenti da un sistema ad un altro. Potrà il porto di Carrara tornare in Toscana, nel sistema del Mar Tirreno settentrionale?).

Art. 6, comma 8 (Autorità di sistema portuali): Provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con Ministero dell'Economia e delle finanze, per l'approvazione del regolamento della gestione contabile e finanziaria di ciascuna Autorità di sistema portuale, proposto dal Presidente ed approvato dal Comitato di gestione (Nota - La disposizione riguardante il regolamento di gestione contabile e finanziaria delle AdSP è decisamente più dettagliata ed articolata rispetto al testo previgente, con adeguamenti vincolanti alle normative nazionali nel frattempo intervenute).

Art. 6, 12° comma (Autorità di sistema portuali): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di concerto col Ministro dell'Economia e delle finanze, sentita l'AdSP, per la disciplina dell'organizzazione amministrativa per la gestione dei punti franchi (Nota - La disposizione è innovativa perché estende la possibilità di istituzione di nuovi punti franchi, oltre quello del porto di Trieste, di precedente unica previsione).

Art. 6, 14° comma (Autorità di sistema portuali): Decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti per la ulteriore riduzione del numero delle Autorità di sistema portuale, sulla valutazione delle interazioni fra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico (Nota - Qui emerge una delle implicite finalità limitative degli enti portuali del D.Lgs.169/2016 che, dopo aver ridotto da 25 a 15 le autorità, si prevede la possibilità di ulteriore loro soppressione, ma non di aumento del loro numero).

Art. 6, 15° comma (Autorità di

sistema portuale): Decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti per la modifica dei limiti territoriali di ciascuna delle istituite autorità di sistema portuale (Nota - Stranamente col nuovo D.lgs. 169/2016 è stata soppressa la norma, come da comma 7 del precedente art. 6, di previsione di decreto per la definizione dei limiti di ciascuna circoscrizione portuale, e pertanto si possono modificare i limiti di preesistenti circoscrizioni ma, singolarmente, non definirne nuovi: si immagina che solo sulla base di questa disposizione potrà esser definito, ad esempio, il limite territoriale del porto di Cavo, rientrando nella competenza dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale).

Art. 7, 2° comma (Organi dell'Autorità di sistema portuale): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di statuzione dei limiti massimi degli emolumenti del Presidente e dei gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione (Nota - Rispetto alla precedente previsione della L.84/1994 è stato soppresso il termine di trenta giorni entro il quale il Ministro deve provvedere. Rimane da chiedersi se vale la precedente decretazione in merito, ovvero se si deve attendere una nuova. Per inciso, il Segretariato Generale cessa di essere organo dell'Ente. Altra notazione: nella presente disposizione ci si preoccupa di stabilire che i componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare - di cui al successivo art. 11/bis - che non è ricompreso tra gli "organi" dell'Ente, partecipano a titolo gratuito: è un difetto di sistema delle norme che non aiuta).

Art. 7, 3° e 4° comma (Organi dell'Autorità di sistema portuale): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti per la revoca, a determinate condizioni, del mandato del Presidente e per lo scioglimento del Comitato di gestione e per la nomina di un commissario per la durata massima di sei mesi (Nota - In precedenza le condizioni riguardavano la mancata approvazione del P.O.T. entro 30 giorni dall'insediamento, ora il termine si è allungato a 90 giorni. Inoltre, si determina la revoca/scioglimento dei due organi non solo all'accertamento di un disavanzo del conto consuntivo, ma anche alla mancata approvazione dei bilanci consuntivo e preventivo - nei termini stabiliti dalle norme vigenti).

Art. 8, 1° comma (Presidente dell'autorità di sistema portuale): Provvedimento di nomina del Presidente dell'autorità di sistema portuale d'intesa con Presidente/Presidenti della/e Regione/i interessata/e, fra cittadini di paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei

settori dell'economia dei trasporti e portuale (Nota - Molto già si è detto sulla semplificata modifica della procedura di nomina. Ci possiamo limitare a ricordare che è stata superata la precedente entatica dizione che richiedeva che il candidato presidente venisse scelto tra "esperti di massima e comprovata qualificazione professionale" nei settori dell'economia dei trasporti e portuale).

Art. 8, 3° comma, lett.g) (Presidente dell'autorità di sistema portuale): atti di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'Economia e delle finanze, il Ministero della Salute e gli altri ministeri di volta in volta competenti, per la definizione dei criteri per il raccordo delle funzioni, la velocizzazione delle procedure, la promozione di reciproco avvalimento fra organi amministrativi operanti nei porti e nel sistema di riferimento, nell'ambito del coordinamento tra pubbliche amministrazioni promosso dal Presidente di ciascuna autorità di sistema portuale (Nota - La disposizione è di notevole rilievo sia per i poteri attribuiti al presidente ai fini del coordinamento delle funzioni svolte nel sistema portuale di competenza, sia per l'impulso che viene dato all'efficienza dell'intero "sistema porto": peccato che ciò avvenga nell'ambito di limiti di "criteri definiti con atti di intesa" con una pluralità di ministeri, a partire da quello di vigilanza, di volta in volta competenti).

Art. 10, 6° comma (Segretariato Generale): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti che stabilisce i criteri generali sui contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati dall'associazione rappresentativa delle autorità di sistema portuale e dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative del personale delle autorità stesse (Nota - Niente è innovato rispetto alla precedente disciplina approvativa del trattamento economico e contrattuale del personale della Segreteria tecnico-operativa).

Art. 11, 1° comma (Collegio dei revisori dei conti): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti per la nomina del Collegio dei revisori dei conti, composto da tre membri effettivi e due supplenti. Il Presidente ed un membro supplente sono designati dal Ministro dell'Economia e delle finanze (Nota - La nomina da parte del ministero si apre non solo nei confronti di soggetti iscritti all'albo dei revisori ufficiali dei conti - oggi iscritti al registro dei revisori legali - come da precedente disciplina ex L.84/1994, ma anche nei confronti di persone in possesso di specifica professionalità, e quindi non necessariamente iscritti nel registro medesimo).

Art. 11, 2° comma (Collegio dei revisori dei conti): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con Ministro dell'Economia e delle finanze, per la determinazione dei compensi del Collegio dei revisori dei conti da porre a carico del bilancio dell'AdSP (Nota - Nessuna previsione era presente nel precedente testo della L. 84/1994 in riguardo agli emolumenti del Collegio. Ora è formalizzato che il compenso è stabilito dai due ministeri e l'autorità di sistema ... paga).

Art. 11/bis, 2° comma (Organismo di partenariato della risorsa mare): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti per la disciplina delle modalità di designazione dei componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, nonché delle modalità di svolgimento dell'attività dell'organismo, con particolare riguardo alle forme ed ai metodi della consultazione dei soggetti interessati (Nota - Trovo che il recente decreto in data 18.11.2016 pubblicato sulla G.U. n.5 del 7.01.2017, istitutivo di questo nuovo organismo consultivo che dà voce - solo - consultiva alle categorie imprenditoriali e sociali, ha dato attuazione alle modalità di designazione dei componenti l'organismo ed alle modalità di svolgimento della sua attività. Non si ritrova risposta con riguardo alle forme ed ai metodi di consultazione. Tra l'altro, non viene fornito alcun contributo di chiarezza, sulle "funzioni di partenariato ascendente e discendente" e come esso si sostanzia: anche sotto tali aspetti si prospetta una necessità di integrazione del decreto, oltre a quelle ulteriori già rappresentate in altro qualificato intervento pubblicato sulla Gazzetta del 5 gennaio u.s.).

Art. 11/ter, 1° comma (Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti per la nomina di un esperto, di comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, con compiti di supporto della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP istituita presso il Ministero stesso. Sempre con decreto del Ministero vengono determinati gli emolumenti dell'esperto (Nota - Il Ministero nella dizione del D.Lgs. 169/2016 "può" e non è tenuto alla nomina di questo esperto. Non è chiaro in base a quali valutazioni, amministrative, pratiche o di altro genere, il Ministero possa avvalersi di questa facoltà, esercitabile o non esercitabile. Si nota che tale esperto, se designato con i previsti compiti di supporto della Conferenza, dovrà possedere comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, e cioè gli stessi identici

requisiti stabiliti per la nomina dei presidenti delle autorità di sistema, componenti la Conferenza. E allora, quale dunque la necessità di designazione?)

Art. 12, commi 1 - 4 (Indirizzo e vigilanza sulle autorità di sistema portuale): Atti di approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito dell'attività di indirizzo e vigilanza, di concerto col Ministero dell'Economia e delle finanze, sulle delibere concernenti il bilancio di previsione ed il conto consuntivo, nonché l'organico della segreteria tecnico operativa (Nota - La disposizione sostanzialmente riproduce con le necessarie varianti tecniche il precedente art. 12 della L.84/1994. L'elemento nuovo è costituito dalla funzione di indirizzo, precedentemente non prevista, che sicuramente dà una superiore incidenza di intervento ministeriale sulle delibere adottate).

Art. 14, comma 1/bis (Competenze dell'autorità marittima): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti per la statuzione dell'obbligatorietà del servizio di pilotaggio, nonché per i criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio, sulla base di una istruttoria condotta congiuntamente dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e dalle rappresentanze unitarie delle Autorità di sistema portuale, dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale (Nota - Nessuna innovazione rispetto alla disciplina previgente).

Art. 14, comma 1/ter (Competenze dell'autorità marittima): Provvedimento del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti sulla disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici nel caso di mancata intesa tra l'autorità marittima e l'autorità di sistema portuale (Nota - Anche in questa disposizione, nessuna innovazione rispetto alla disciplina previgente).

Art. 15, 1° comma (Commissione consultiva): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti per l'istituzione in ogni porto di una Commissione consultiva composta da rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti in porto, da un rappresentante dei lavoratori dell'autorità di sistema portuale e da rappresentanti delle categorie imprenditoriali operanti in porto (Nota - A parte gli affinamenti procedurali di nomina dei componenti le commissioni, si nota una importante variazione di competenze del soggetto collegiale, poiché esso non si esprimerà ulteriormente sulla sospensione o revoca delle autorizzazioni e delle concessioni di cui agli artt. 16 e 18, come stabilito nel precedente testo della L.84/1994, bensì sulla sospensione o revoca delle autorizzazioni

di cui all'art. 17, cioè sulla diversa materia della fornitura del lavoro portuale temporaneo).

Art. 15/bis, 2° comma (Sportello unico amministrativo): Regolamento attuativo da adottare, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti entro 90 giorni dall'entrata in vigore del D.Lgs. 169/2016, per disciplinare le modalità organizzative e di funzionamento dello Sportello Unico amministrativo (Nota - Lo Sportello è una importante innovazione, per cui si auspica una sollecita emanazione del relativo regolamento, essendo già trascorso il termine, da considerare ordinario, di 90 giorni entro il quale il Ministero avrebbe dovuto provvedere).

Art. 16, 1° comma (Operazioni portuali): Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per la fissazione dei criteri vincolanti cui deve conformarsi la specifica regolamentazione di individuazione dei servizi portuali da parte delle autorità di sistema portuali (Nota - Nella invarianza della disposizione, si può ritenere già operativa la decretazione già vigente in materia e la conseguente regolamentazione dell'Autorità. Cfr. D.M. n. 132 del 6.02.2001).

Art. 16, 4° comma (Operazioni portuali): Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per la determinazione dei requisiti, dei criteri, dei parametri di valutazione per il rilascio delle autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni

e dei servizi portuali, da emanarsi entro 30 giorni dalla entrata in vigore della legge (Nota - Nella invarianza della disposizione, si può ritenere già operativa la decretazione già vigente in materia e la conseguente regolamentazione dell'Autorità. Cfr. D.M. n. 585 del 31.03.1995).

Art. 17, 5° comma (Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo): Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministro delle Finanze e della previdenza sociale per la adozione delle norme per l'istituzione ed il funzionamento dell'agenzia promossa dall'Autorità (di sistema) portuale per la fornitura di lavoro temporaneo in porto (Nota - Nessuna innovazione rispetto alla disciplina preesistente).

Art. 18, 1° e 2° comma (Concessione di aree e banchine): Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministro delle Finanze, per la determinazione delle forme di pubblicità per il rilascio delle concessioni di aree e banchine per lo svolgimento delle operazioni portuali, per la durata delle concessioni e la determinazione dei limiti minimi dei canoni (Nota - Dal 1994 si è in attesa della pubblicazione del decreto, già previsto nel testo originario della

L. 84/1994, Vedremo...)

Art. 18/bis, 4° comma (Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti): Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministro delle Finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra Stato, Regioni e le Province autonome, per la ripartizione del fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti in misura dell'1% dell'IVA sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto (Nota - Nessuna variazione sul testo prelevante).

Art. 20, 3° comma (Costituzione delle autorità portuali e successione delle società alle organizzazioni portuali): Direttive del Ministero dei trasporti e della navigazione per la gestione delle organizzazioni portuali in sede di loro dismissione e delle autorità portuali da parte dei commissari (Nota - Non si comprende che senso abbia aver mantenuto la disposizione di cui all'art. 20 - e le relative direttive ministeriali -; ormai le dismesse organizzazioni portuali fanno parte della storia dei porti).

Art. 21, comma 8/bis (Trasformazione in società delle compagnie e gruppi portuali): Decreto del Ministro dei trasporti per la delimitazione delle attività, relative ad altre tipologie di lavori in ambito portuale, comunque connesse ad un utilizzo del demanio marittimo da parte di imprese, di organico non superiore a n. 15 unità, derivanti da cessate compagnie di lavoratori portuali (Nota - Anche qui, non si comprende che senso abbia aver mantenuto la disposizione di cui all'art. 21 - ed il relativo decreto ministeriale -; ormai le dismesse compagnie dei lavoratori portuali fanno pure esse parte della storia dei porti).

Art. 23, 2° e 3° comma (Disposizioni in materia di personale): Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita la Commissione consultiva centrale, per l'assoggettamento a mobilità del personale in esubero sull'organico di ciascuna autorità portuale e mantenuto alle loro dipendenze in sovrannumero e per la determinazione dei criteri per l'impiego del medesimo personale in regime di mobilità temporanea, di comando o di distacco dalle società di cui all'art. 20, 16 e 18 (Nota - Pure questa norma ha cessato di ogni efficacia ed operatività, riguardando la fase di passaggio del personale in esubero delle cessate organizzazioni portuali).

Art. 24, comma 2/ter (Norme previdenziali, di sicurezza e di igiene del lavoro): Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, su richiesta motivata del Presidente dell'Autorità portuale,

per la proroga, oltre il 31.12.1997 dei poteri delle autorità portuali di vigilanza e controllo dell'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro delle imprese operanti in porto (Nota - Nessuna operatività attuale della decretazione eventuale prevista).

Art. 24, 3° comma (Norme previdenziali, di sicurezza e di igiene del lavoro): Regolamento emanato dal Governo, entro 6 mesi dell'entrata in vigore della L. 84/1994, su proposta del Ministro dei trasporti (segue a pagina 5)

Assemblaggio della riforma

e della navigazione, di concerto col Ministro del lavoro e della Previdenza sociale e del Ministro della Sanità, contenente le disposizioni in materia di sicurezza di igiene del lavoro applicabili alle operazioni portuali ed alle operazioni di riparazione, trasformazione e manutenzione navale svolte negli ambiti portuali (Nota - Nessuna innovazione rispetto alla normativa prelevante di cui alla L. 84/1994).

Art. 25, 1° comma (Norme assistenziali): Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto col Ministro delle Finanze e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per porre a carico degli spedizionieri e dei ricevitori di merci, nonché alle imprese autorizzate all'esecuzione di operazioni portuali, di un contributo non superiore a £. 40 a tonnellata, con gettito destinato alla tutela ed all'assistenza dell'integrità fisica dei lavoratori delle imprese operanti in porto, con parziale attribuzione dell'onere ai lavoratori da esse dipendenti (Nota - L'art. 25, rimasto invariato, stabilisce che il Ministero "pub" e quindi ha facoltà di imporre o non imporre il contributo, ovvero, una volta imposto, di annullarlo).

Art. 25, 3° e 4° comma (Norme assistenziali): Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto col Ministro delle Finanze e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per stabilire i criteri e le modalità di liquidazione del patrimonio finanziario, immobiliare e mobiliare della gestione "Bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale" e per la nomina del liquidatore (Nota - Anche questa norma può ritenersi superata e non operativa, essendo legata a regime preesistente alla L. 84/1994).

Art. 26, 2°, 3°, 5° e 6° comma (Trasferimento al Ministero dei trasporti e della navigazione del servizio per l'escavazione dei

porti marittimi nazionali). Vari decreti: 1° Decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione e del Ministro dei lavori pubblici, sentito il Ministro del Tesoro, da emanarsi entro 90 giorni dall'entrata in vigore della L. 84/1994 per stabilire le modalità ed i criteri per il trasferimento del personale e dei mezzi appartenenti al servizio di escavazione porti alle dipendenze del Ministero dei trasporti e della navigazione. 2° Decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione per l'emanazione delle norme di funzionamento del servizio di escavazione porti. 3° Decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione, sentito il Ministro dell'Ambiente, per l'approvazione del piano poliennale di escavazione dei porti e del rinnovo delle attrezzature e dei mezzi, da emanarsi entro tre mesi dall'entrata in vigore della L. 84/1994 (Nota - Trattasi di decreti organizzativi che hanno già esaurito i loro effetti. Peraltro l'intera materia è oggetto di nuove normative nel frattempo intervenute).

Art. 27, 2° comma (Norme transitorie e abrogative): Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto col Ministro delle Finanze, da emanarsi entro 6 mesi dall'entrata in vigore della L. 84/1994, per le modifiche delle procedure amministrative riguardanti le merci trasportate tra porti nazionali, per uniformarle alle procedure vigenti per il trasporto terrestre (Nota - Francamente non si è a conoscenza se tali norme, riguardanti le merci trasportate ma non strettamente attinenti la gestione dei porti siano state a suo tempo emanate).

Art. 27, 7° comma (Norme transitorie e abrogative): Verifica del Governo degli esuberi occupazionali, da eseguirsi entro il 31 dicembre dell'anno successivo all'entrata in vigore della L. 84/1994, rispetto ai quali proporre provvedimenti in materia di mobilità e di pensionamento anticipato (Nota - Anche in questo caso si tratta di una disposizione superflua e senza effetto attuale della L. 84/1994 nel testo originario).

Art. 28, 3° comma (Copertura finanziaria): Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di autorizzazione alle autorità interessate alla rimodulazione degli importi annuali delle rate di ammortamento relative ai mutui contratti dalle organizzazioni portuali ed ai debiti a lungo termine verso i fornitori per renderli compatibili alla quota annuale da porre a carico dello stato (Nota - La disposizione riguarda le vecchie organizzazioni portuali in via di dismissione. Ma

perché si è perso l'occasione per fare sana opera di pulizia di normative senza più alcun effetto?)

ULTERIORI NORME CONTENUTE NEL D.LGS. 169/2016

Art. 20, 2° comma (*Sportello unico doganale e dei controlli*): Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'Economia e delle finanze, di concerto con i ministeri interessati, per l'individuazione delle risorse umane, strumentali e finanziarie per lo svolgimento dei compiti dello Sportello unico doganale (Nota - Il decreto dà attuazione ad altra importante innovazione che razionalizza il sistema dei controlli dello Sportello e meriterebbe esame separato. Si spera in una pronta emanazione del decreto e della sua sollecita applicazione).

Art. 22, 2° comma (*Disposizioni transitorie e clausola di invarianza finanziaria*): Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su richiesta motivata del Presidente della Regione da presentarsi entro 15 giorni dalla entrata in vigore del D.Lgs. 169/2016, e su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, per il mantenimento per un periodo non superiore a 36 mesi, dell'autonomia finanziaria e amministrativa delle autorità portuali istituite con L. 84/19694, con disciplina della nomina e della composizione degli organi di governo per la fase transitoria (Nota - Come si vince dal testo dell' nuova disposizione l'emanazione del decreto è eventuale ed è subordinata ad apposita motivata richiesta del Presidente della Regione).

Il secolo XIX

A SEI MESI DALLA PUBBLICAZIONE DELLA LEGGE IL PERCORSO È ANCORA ACCIDENTATO

Intoppi e litigi, la lenta riforma dei porti italiani

Sul territorio è battaglia per le nomine, a Roma manca ancora il coordinamento centrale

GENOVA. Nessuno si aspettava che la riforma portuale sprigionasse i suoi effetti dal giorno successivo alla comparsa in Gazzetta, ma da agosto a oggi complice anche la crisi del governo Renzi- il percorso di rinnovamento dell'agovernance in banchina è stato breve e accidentato.

A livello di nomine rimangono in sospeso i presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale di Bari -Brindisi, Gioia Tauro - Messina, Palermo, Catania -Augusta e Cagliari. In Sardegna il governo sarebbe orientato sull'ex manager Contship Domenico Bagalà, ma la Regione vorrebbe invece un sardo, possibilmente il proprio assessore ai Trasporti Massimo Deiana, mentre gli ultimi dati di traffico passeggeri stanno ravvivando le riserve di Olbia -Porto Torres a cedere sovranità a Cagliari, adombrando sospetti su un Nord -Sardegna che produce e Cagliari che dal Sud incassa e comanda.

In Sicilia né il Partito Democratico messinese, né il governatore Rosario Crocetta (che venerdì ha presentato la lista Riparte Sicilia e che viene dato sempre più lontano dal Pd) vogliono l'accorpamento di Messina con Gioia

Tauro: il timore è che il porto siciliano, garantito dai traffici petroliferi di Milazzo e dai passaggi sullo Stretto, si trovi a sostenere finanziariamente i deficit delle banchine calabresi. Crocetta annuncia «battaglia eterna», il Pd locale lo accusa di muoversi tardi e in chiave elettorale.

Per contro, dalle assemblee regionali sia di Calabria che di Sicilia si sono levate voci contro la proposta del governo di nominare presidente di Gioia Tauro -Messina l'avvocato Alberto Rossi, perché genovese ma soprattutto perché già legale della compagnia Msc, principale cliente di Gioia Tauro e azionista al 50% dell'unico grande terminal container dello scalo.

Sul fronte Catania -Augusta Crocetta invece blocca la nomina a presidente di Andrea Annunziata e rinfaccia al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, di essersi piegato al sindaco renziano catanese, Enzo Bianco, conferendo al capoluogo etneo la sede della nuova Adsp (ma solo per i prossimi due anni), quando in base alla legge la sede dovrebbe essere collocata in un porto definito "core" dalla normativa europea, che in Sicilia in effetti sarebbe solo Augusta. Delrio peraltro ha risposto a stretto giro a Crocetta, diramando un documento di sei pagine, datato settembre 2016, in cui è lo stesso governatore siciliano a chiedere, con ampia documentazione, lo spostamento della Adsp da Augusta a

- segue

Catania.

A livello centrale, lo scorso 23 gennaio Assoporti, l'associazione dei presidenti degli scali italiani, ha chiesto una riunione al ministero, perché sia ai presidenti delle nuove Adsp, sia ai commissari/presidenti delle **Autorità portuali** ancora vigenti servono lumi su alcuni decreti attuativi della riforma necessari al funzionamento degli enti: dalla formazione degli organismi di partenariato (cioè le rappresentanze dei privati che materialmente fanno funzionare i porti), allo stipendio dei presidenti, all'attuazione dello sportello unico dei controlli, ai piani regolatori **portuali**, al regolamento sulle concessioni.

La riunione è stata presieduta da Enrico Maria Pujia, direttore generale Trasporto marittimo del ministero, e da Ivano Russo, del gabinetto del ministro, secondo indiscrezioni già nella veste di "esperto" prevista dalla riforma, quella persona cioè che dovrebbe fare da cinghia di trasmissione tra i presidenti delle Adsp riuniti nel tavolo di coordinamento nazionale e il ministro.

Una nomina che tuttavia ieri Russo smentiva: del resto l'incarico (che sembrava dovesse andare a Luigi Merlo, poi passato alle Relazioni istituzionali di Msc) dovrebbe avere la stessa vita del governo. In stand-by anche Assoporti, in attesa del cambio di statuto e di un nuovo segretario generale, dopo l'addio di Paolo Ferrandino dimessosi per uguale incarico, ma presso l'Adsp di Ravenna. Il risultato è che a livello centrale la macchina è ferma, mancando tra l'altro a viceministro o sottosegretari una delega specifica ai porti, e dovendo Delrio fare i conti con enormi emergenze, a partire dal terremoto in Abruzzo.

A livello locale, vanno segnalate altre criticità: i piani delle opere, e con essi le gare, non possono essere approvati perché mancano i comitati di gestione (dove già formati, come a Genova, pende il giudizio dell'**Autorità anticorruzione**). Ancora, alcuni nuovi presidenti (ancora Genova) hanno portato con sé personale di staff, e con loro possibili obiezioni di revisori dei conti e sindacati.

Che cosa non ha funzionato, nei sei mesi abbondanti che separano l'attuale, scoraggiante scenario nazionale dal giorno dell'approvazione della riforma dei porti? Praticamente tutto, a giudicare dalle notizie che arrivano un giorno da Catania e l'altro da Bari, senza dimenticare i quotidiani allarmi che rimbombano sui moli di Genova, Cagliari, Gioia Tauro, Napoli.

Oggi possiamo affermarlo con certezza. Con la coraggiosa - per molti versi - rivisitazione della legge 84/1994 il ministro Delrio ha involontariamente aperto uno squarcio su un museo degli orrori che contempla ogni tipo di italiche mostruosità: dall'eterna guerra dei campanili all'incapacità della politica di lasciare il campo alle competenze.

Il risultato è la sostanziale paralisi di un intero settore economico. Nessun presidente di **Autorità** di sistema **portuale** (e non tutte le Authority hanno ancora un presidente) è nelle condizioni di esercitare pienamente i poteri per i quali è retribuito. La volontà dei singoli c'è, ma si scontra con un imbarazzante Bignami di intoppi burocratici, carenze normative, miopia di enti locali. Il caso della difficile composizione dei cosiddetti "board" è emblematico, ma non è l'unico elemento di preoccupazione. Il pericoloso incrocio tra leggi, interpretazioni delle leggi e successiva analisi delle interpretazioni, impedisce ai vertici delle Authority di programmare investimenti, affidare concessioni, affrontare temi di estrema delicatezza come il lavoro in porto.

Poi c'è la condizione dei privati. Nei lodevoli progetti del legislatore, dopo essere stati estromessi dai Comitati **portuali** con l'obiettivo di evitare conflitti di interesse, avrebbero dovuto trovare un nuovo ruolo nel "tavolo di partenariato": al momento sono solo stati semplicemente esclusi dalla stanza dei bottoni, con la frettolosa benedizione di qualche associazione di categoria.

Qualcuno dirà: sei mesi di caos si possono anche tollerare, se il traguardo finale è il miglioramento della competitività del Paese. Ma la sensazione è che il periodo «di prova» non sarà così breve. E che ci sia bisogno di un'immediata presa di coscienza dell'emergenza nella quale la **portualità** è precipitata, se vogliamo davvero invertire la rotta.

ALBERTO QUARATI

Sicilia: Faraone, in corso restaurazione

(ANSA) - PALERMO, 4 FEB - "Sapevamo che l' eventuale sconfitta al Referendum costituzionale avrebbe potuto significare la ripresa nel Paese di un processo di restaurazione, ed è quello che sta avvenendo, in Sicilia in particolare". Lo ha detto il sottosegretario Davide Faraone aprendo i lavori del "Pensatoio" di "Cambiamenti", prologo della prossima Leopolda sicula. "In Sicilia avevamo abolito le province e ora si discute di ricostituirle con l' elezione diretta degli organismi - ha aggiunto - si parla di dividere le camere di commercio, di restaurare le vecchie autorità portuali, di costruire un aeroporto in ogni provincia. Ci si preoccupa insomma degli interessi della classe politica, come quando si aprivano reparti negli ospedali solo per nominare i primari". Faraone mette in guardia da un ritorno al passato. "Dobbiamo dire basta a un' economia di stampo sovietico. Bisogna lavorare invece -per creare le condizioni di un vero sviluppo e di un aumento del Pil affinché, la Regione esca dall' Obiettivo 1".

Faraone apre a Palermo il "Pensatoio" con esperti e politici: "Riscriviamo la Sicilia" - Video - Giornale di Sicilia

04 Febbraio 2017 Faraone apre a Palermo il

"Pensatoio" con esperti e politici: "Riscriviamo la Sicilia" - Video PALERMO. «Noi oggi non

stiamo organizzando delle truppe e non stiamo preparando delle liste, ma stiamo elaborando

delle idee. Non stiamo arruolando nessuno rispetto a un percorso elettorale, quindi

nessuna candidatura: stiamo facendo qualcosa di più complicato, costruire un

percorso di elaborazione e partecipazione che parta dall' analisi che non ci possiamo

rassegnare al concetto di irrimediabilità». Con queste parole il sottosegretario Davide

Faraone ha aperto il «Pensatoio» con circa 100 personalità invitate a partecipare a 12

tavoli tematici nel campus universitario a Palermo. «Abbiamo invitato diverse personalità

per raccogliere le energie migliori - ha detto Faraone - con l' obiettivo di costruire insieme,

senza individualismi. Sono profondamente infastidito dai sorrisetti e da quel pietismo che

spesso subiamo nei tavoli nazionali ogni volta che si parla di Sicilia o che ci si trova davanti

un curriculum di un siciliano. L' unico modo per sconfiggere i pregiudizi e il sorrisetto è

quello di immaginare la Sicilia come una carta bianca, da riscrivere di sana pianta e non per

correggere qualcosa, un' alternativa vera alla demagogia e al populismo e alla incapacità di una classe politica di mettere in campo una idea nuova.

Dobbiamo fare in modo che tutto non si misuri con i parametri della politica». «Sapevamo che l' eventuale sconfitta al Referendum costituzionale avrebbe potuto significare la ripresa nel Paese di un

processo di restaurazione, ed è quello che sta avvenendo, in Sicilia in particolare», ha detto Davide Faraone aprendo i lavori. «In Sicilia avevamo abolito le province e ora si discute di ricostituirle con l' elezione diretta degli organismi - ha aggiunto - si parla di dividere le camere di commercio, di

restaurare le vecchie autorità portuali, di costruire un aeroporto in ogni provincia. Ci si preoccupa insomma degli interessi della classe politica, come quando si aprivano reparti negli ospedali solo per nominare i primari». Faraone mette in guardia da un ritorno al passato. «Dobbiamo dire basta a un

economia di stampo sovietico - ha proseguito - e magari all' idea che questa Regione possa acquistare la Vini Corvo, oppure aziende come Mosaicon o StMicroelectronics. Dobbiamo offrire un' idea di Sicilia nuova, tenendo alta la guardia contro la mafia e la corruzione, dobbiamo costruire alternative alla

statalizzazione dell' economia, creando le condizioni affinché i privati investano nell' Isola, trovando il supporto delle classi dirigenti. Questo cambiamento culturale non deve riguardare solo la sinistra ma una classe politica abituata all' idea statalista». Per il sottosegretario «le classi dirigenti hanno operato

affinché la Sicilia rimanesse in condizioni minoritarie in modo da intercettare i fondi comunitari, come ai tempi della Cassa del Mezzogiorno, con il solo scopo di foraggiare le clientele». «Bisogna lavorare invece - ha sostenuto Faraone - per creare le condizioni di un vero sviluppo e di un aumento del Pil

affinché, la Regione esca dall' Obiettivo 1 e operare attraverso le proprie risorse, a cominciare da quelle naturali». Immagini di Marcella Chirchio.

La riflessione

E se Roma avesse deciso così perché è la soluzione migliore?

Michele Limosani Dopo la visita del Presidente Crocetta il giudizio di autorevoli osservatori e commentatori sembra unanime: "Sul fronte Messina è palese che le istanze della nostra città siano state ignorate dal governo Renzi. Resta da capire se siano state ignorate perché non siamo stati in grado di farci sentire e non abbiamo peso politico - ultima provincia dell'impero -, oppure se il ministro Delrio abbia fatto orecchie da mercante". Ma perché escludere la possibilità che il governo nazionale abbia volontariamente deciso di percorrere la strada dell' **autorità portuale** dello Stretto ritenendo che la soluzione proposta sia, dal punto di vista del governo dei traffici, delle merci e delle persone, la più vantaggiosa per il paese e per i nostri porti?

Proviamo a sintetizzare per punti la questione.

1. Il raddoppio del canale di Suez riporta il mediterraneo al centro dei grandi traffici intercontinentali e apre nuove opportunità di sviluppo. I paesi si fanno concorrenza per offrire approdi sicuri e efficienti per la distribuzione delle merci, ma anche capacità di lavorazione e trasformazione, ciò che produce valore aggiunto per il territorio. 2. Esistono oggi in Italia tre grandi sistemi **portuali**, anche se con diverse criticità e

condizione strutturali, in grado di competere per i grandi flussi intercontinentali: Trieste, Genova e Gioia Tauro. Su questi porti, mi pare evidente, ci sarà la massima attenzione da parte del governo nazionale e della Comunità europea 3. In aggiunta al core business del sistema **portuale** di Messina - traffico passeggeri, merci, croceristico - che con l' integrazione dei porti di Reggio e di Villa potrà ora svilupparsi in tutta la sua potenzialità, potremo giocare la sfida internazionale della logistica con le aree industriali della Valle del Mela e il porto di Milazzo, naturale interfaccia di Gioia Tauro.

Se così stanno le cose la governance dell' **autorità portuale** di sistema sarà chiamata a: a) definire una strategia di sviluppo e avviare le opere di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, **portuali**, stradali e delle aree industriali per rendere il sistema competitivo a livello internazionale; b) valorizzare le specificità e potenzialità dei porti dell' **autorità** di sistema in una logica di complementarietà e integrazione; c) definire puntuali meccanismi in grado di riconoscere i valori - in termini di competenze e risorse finanziarie - che ogni struttura **portuale** è in grado di generare e i contributi che ognuno offre al

raggiungimento degli obiettivi generali.

La discussione sulla sede e sulla presidenza, per concludere, non mi appassiona tanto. Un tifoso del Milan, per usare una metafora, non è molto interessato a discutere sulla ubicazione della sede legale della società (se a Cologno Monzese e/o Milano) o sulla nazionalità dell' allenatore. La società, la squadra e la qualità del suo trainer saranno giudicati dai trofei vinti in campionato e in champions league.

■ L'ANALISI

COSÌ IL RIORDINO DEI PORTI PARALIZZA TUTTE LE **AUTHORITY**

FRANCESCO FERRARI

Sembra un paradosso, ma è tutto vero: così la riforma dei porti sta paralizzando le **Authority**.

L'ARTICOLO >>> 11

A SEI MESI DALLA PUBBLICAZIONE DELLA LEGGE IL PERCORSO È ANCORA ACCIDENTATO

Intoppi e litigi, la lenta riforma dei porti italiani

Sul territorio è battaglia per le nomine, a Roma manca ancora il coordinamento centrale

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Nessuno si aspettava che la riforma portuale spri-gionasse i suoi effetti dal gior-no successivo alla comparsa in Gazzetta, ma da agosto a oggi - complice anche la crisi del go-verno Renzi - il percorso di rin-ovamento della governance in banchina è stato breve e acci-dentato.

A livello di nomine rimango-no in sospenso i presidenti delle nuove Autorità di sistema por-tuale di Bari-Brindisi, Gioia-Tauro-Messina, Palermo, Ca-tania-Augusta e Cagliari. In Sardegna il governo sarebbe orientato sull'ex manager Con-ship Domenico Bagalà, ma la Regione vorrebbe invece un sardo, possibilmente il proprio assessore ai Trasporti Massimo Deiana, mentre gli ultimi dati di traffico passeggeri stan-no ravvivando le riserve di Ol-bia-Porto Torres a cedere so-vranità a Cagliari, adombrando sospetti su un Nord-Sardegna che produce e Cagliari che dal Sud incassa e comanda.

In Sicilia né il Partito Demo-cratico messinese, né il gover-natore Rosario Crocetta (che venerdì ha presentato la lista Riparte Sicilia e che viene dato

sempre più lontano dal Pd) vo-gliono l'accorpamento di Mes-sina con Gioia Tauro: il timore è che il porto siciliano, garantito dai traffici petroliferi di Milaz-zo e dai passaggi sullo Stretto, si trovi a sostenere finanziaria-mente i deficit delle banchine calabresi. Crocetta annuncia «battaglia eterna», il Pd locale lo accusa di muoversi tardi e in chiave elettorale.

Per contro, dalle assemblee regionali sia di Calabria che di Sicilia si sono levate voci con-tro la proposta del governo di nominare presidente di Gioia Tauro-Messina l'avvocato Al-berto Rossi, perché genovese ma soprattutto perché già le-gale della compagnia Msc, principale cliente di Gioia Tau-ro e azionista al 50% dell'unico grande terminal container del-lo scalo.

Sul fronte Catania-Augusta Crocetta invece blocca la no-mina a presidente di Andrea Annunziata e rinfaccia al mini-stro dei Trasporti, Graziano Delrio, di essersi piegato al sin-daco renziano catanese, Enzo Bianco, conferendo al capoluog-no etneo la sede della nuova Adsp (ma solo per i prossimi due anni), quando in base alla legge la sede dovrebbe essere collocata in un porto definito "core" dalla normativa euro-pea, che in Sicilia in effetti sa-rebbe solo Augusta. Delrio per-altro ha risposto a stretto giro

a Crocetta, diramando un do-cumento di sei pagine, datato settembre 2016, in cui è lo stes-so governatore siciliano a chie-dere, con ampia documenta-zione, lo spostamento della Adsp da Augusta a Catania.

A livello centrale, lo scorso 23 gennaio Assoporti, l'asso-ciazione dei presidenti degli scali italiani, ha chiesto una riunione al ministero, perché sia ai presidenti delle nuove Adsp, sia ai commissari/presi-denti delle Autorità portuali ancora vigenti servono lumi su alcuni decreti attuativi della ri-forma necessari al funziona-mento degli enti: dalla forma-zione degli organismi di parte-nariato (cioè le rappresentan-ze dei privati che materialmente fanno funzio-nare i porti), allo stipendio dei presidenti, all'attuazione dello sportello unico dei controlli, ai piani regolatori portuali, al re-golamento sulle concessioni.

La riunione è stata presiedu-ta da Enrico Maria Pujia, diret-tore generale Trasporto marit-timo del ministero, e da Ivano Russo, del gabinetto del mini-stro, secondo indiscrezioni già nella veste di "esperto" previ-sta dalla riforma, quella perso-na cioè che dovrebbe fare da cinghia di trasmissione tra i presidenti delle Adsp riuniti nel tavolo di coordinamento nazionale e il ministro.

Una nomina che tuttavia ieri

- segue

Russo smentiva: del resto l'incarico (che sembrava dovesse andare a Luigi Merlo, poi passato alle Relazioni istituzionali di Msc) dovrebbe avere la stessa vita del governo. In stand-by anche Assoporti, in attesa del cambio di statuto e di un nuovo segretario generale, dopo l'addio di Paolo Ferrandino dimessosi per uguale incarico, ma presso l'Adsp di Ravenna. Il risultato è che a livello centrale la macchina è ferma, mancando tra l'altro a viceministro o sottosegretari una delega specifica ai porti, e dovendo Delrio fare i conti con enormi emergenze, a partire dal terremoto in Abruzzo.

A livello locale, vanno segnalate altre criticità: i piani delle opere, e con essi le gare, non possono essere approvati perché mancano i comitati di gestione (dove già formati, come a Genova, pende il giudizio dell'Autorità anticorruzione). Ancora, alcuni nuovi presidenti (ancora Genova) hanno portato con sé personale di staff, e con loro possibili obiezioni di revisori dei conti e sindacati.

«BYRONO ALCUNI DI...» (RISERVA)



Il porto di Gioia Tauro, al centro del dibattito politico

■ L'ANALISI

L'ASSURDO CONFLITTO TRA NOVITÀ E CRESCITA

FRANCESCO FERRARI

Che cosa non ha funzionato, nei sei mesi abbondanti che separano l'attuale, scoraggiante scenario nazionale dal giorno dell'approvazione della riforma dei porti? Praticamente tutto, a giudicare dalle notizie che arrivano un giorno da Catania e l'altro da Bari, senza dimenticare i quotidiani allarmi che rimbombano sui moli di Genova, Cagliari, Gioia Tauro, Napoli. Oggi possiamo affermarlo con certezza. Con la coraggiosa - per molti versi - rivisitazione della legge 84/1994 il ministro Delrio ha involontariamente aperto uno squarcio su un museo degli orrori che contempla ogni tipo di italiane mostruosità: dall'eterna guerra dei campanili all'incapacità della politica di lasciare il campo alle competenze.

Il risultato è la sostanziale paralisi di un intero settore economico. Nessun presidente di Autorità di sistema portuale (e non tutte le **Autorità** hanno ancora un presidente) è nelle condizioni di esercitare pienamente i poteri per i quali è retribuito. La volontà dei singoli c'è, ma si scontra con un imbarazzante Bignami di intoppi burocratici, carenze normative, miopia di enti locali. Il caso della difficile composizione dei cosiddetti "board" è emblematico, ma non è l'unico elemento di preoccupazione. Il pericoloso incrocio tra leggi, interpretazioni delle leggi e successiva analisi delle interpretazioni, impedisce ai vertici delle **Autorità** di programmare investimenti, affidare concessioni, affrontare temi di estrema delicatezza come il lavoro in porto.

Poi c'è la condizione dei privati. Nei lodevoli progetti del legislatore, dopo essere stati estromessi dai Comitati portuali con l'obiettivo di evitare conflitti di interesse, avrebbero dovuto trovare un nuovo ruolo nel "tavolo di partenariato": al momento sono solo stati semplicemente esclusi dalla stanza dei bottoni, con la frettolosa benedizione di qualche associazione di categoria. Qualcuno dirà: sei mesi di caos si possono anche tollerare, se il traguardo finale è il miglioramento della competitività del Paese. Ma la sensazione è che il periodo «di prova» non sarà così breve. E che ci sia bisogno di un'immediata presa di coscienza dell'emergenza nella quale la portualità è precipitata, se vogliamo davvero invertire la rotta.

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it

Servono azioni a sostegno delle imprese e del lavoro

Appello della Filt Cgil: accelerare sull'attuazione della riforma portuale

Alessia Spataro

“Nel confronto sulla seconda parte della riforma del sistema portuale si tenga conto come priorità, anche delle caratteristiche e delle esigenze della forza lavoro, su come è organizzata, con quali peculiarità di qualità, di organizzazione, di flessibilità e con quali modelli industriali e societari più funzionali”. E’ quanto chiede la Filt Cgil in vista dell’avvio della seconda fase della riforma dei porti, in occasione di un seminario sul modello di organizzazione del lavoro nei porti che ha visto la partecipazione di rappresentanti istituzionali, del settore e della politica. Secondo la sigla sindacale che si occupa di trasporti “dopo il primo impianto della riforma sulla governance, bisogna ora accelerare sul modello di organizzazione del lavoro tenendo conto dell’importan-

za nel sistema delle imprese concessionarie e nel lavoro temporaneo”. Gli obiettivi della riforma restano quelli di fornire una nuova governance al sistema portuale italiano per renderlo più competitivo nel Mediterraneo e a livello internazionale.

“Siano pronti a presentare e confrontarci” - sostiene ancora la sigla sindacale Filt - su proposte che prevedano anche azioni a sostegno delle imprese di lavoro temporaneo che, garantendo tutta la flessibilità, professionalità e le attrezzature di cui necessita l’attività portuale, consentiranno di evitare l’acuirsi di crisi delle imprese sovrastrutturate”. Per la Filt infine “nei processi economici e di governo dei sistemi portuali resta centrale e non intaccabile la cornice del Contratto nazionale di lavoro che tenga insieme lavoro pubblico e privato, aziende a diversa ragione sociale”.



Il pubblico ed il privato nella Riforma del Sistema Mare

Il decreto legislativo 169/2016, entrato in vigore il 15 settembre 2016, modifica in modo sostanziale la legge 84/94 nella parte relativa alla disciplina delle autorità portuali. Trattandosi di una riforma di una precedente riforma della portualità, dovremmo essere in presenza di una ulteriore riforma della portualità. Non è proprio così perché la riforma va ben oltre i confini portuali. In realtà, si apre un nuovo scenario nel quale il cluster marittimo è chiamato a partecipare alla realizzazione di un *sistema mare* idoneo a promuovere crescita, sviluppo e competitività, con strumenti moderni e multidisciplinari. Si può quindi affermare che si delinea una Riforma del Sistema Mare.

La legge 84/94 aveva avuto il merito di sopprimere gli enti portuali affidando alle Autorità Portuali i compiti di amministrazione e controllo delle attività portuali e non anche la gestione imprenditoriale di tali attività. Per il resto, la legge non prendeva posizione rispetto alla evoluzione dei mercati e dei traffici marittimi internazionali, e quindi alle nuove regole della competitività. In altre parole, mancando una strategia integrata, la portualità italiana era condannata, senza appello, a perdere competitività con la sua dimensione provinciale e

localistica, condizionata da interessi conflittuali.

La Riforma del Sistema Mare parte con la legge "Sblocca Italia" del 11 novembre 2014. L'art. 29 annuncia, da un lato, l'adozione di un piano strategico nazionale della portualità e della logistica e, dall'altro, un progetto di razionalizzazione, riassetto ed accorpamento delle autorità portuali.

Parte subito la proposta di un Piano Strategico Nazionale e, una volta approvato in via preliminare il 3 luglio 2015 dal Consiglio dei Ministri, il Piano mette subito in chiaro le principali criticità della portualità e della logistica:

- carenza delle infrastrutture ed inefficienza dei servizi portuali;
- programmazione locale avulsa dalle reali esigenze del mercato ed alimentata da investimenti privi di effettivi ritorni;
- assenza di sistemi portuali e di integrazione con retroporti ed interporti;
- mancata percezione delle nuove logiche industriali;
- occupazione degli organismi decisionali delle Autorità Portuali da parte di decisori pubblici e privati con conseguente conflittualità tra interessi privati ed obiettivi pubblici.

Per il superamento di queste criticità, il Piano propone la realizzazione di un

Sistema Mare che tenga conto non più della crescita quantitativa dei volumi di traffico nel singolo porto, bensì della capacità di Sistemi Portuali multi-scalo di contribuire, con la ottimizzazione delle infrastrutture e delle connessioni lato terra e lato mare, allo sviluppo dell'intero sistema produttivo nazionale e, in particolare, del Mezzogiorno.

Il Piano si pone due obiettivi. Il primo è definito *integrazione del Sistema Logistico*: il Sistema Mare deve accrescere e migliorare la qualità e la competitività dei servizi logistici forniti dentro e fuori il porto attraverso un approccio di sinergia e coordinamento, che garantisca l'integrazione funzionale e gestionale dei sistemi portuali con gli interporti e con le piattaforme logistiche. Il secondo obiettivo riguarda il *Miglioramento delle Prestazioni Infrastrutturali*. È necessario puntare ad un miglioramento complessivo delle prestazioni dei porti italiani per le diverse tipologie di traffico anche attraverso la rimozione dei limiti infrastrutturali, evitando sprechi di risorse pubbliche e massimizzando il coinvolgimento di capitali privati.

Abbiamo un primo punto fermo: il Sistema Mare ingloba il sistema portuale. I porti diventano un sub-sistema della catena logistica e vanno organiz-

- segue



zali in sistema in modo da costituire una rete nazionale capace di specializzare e differenziare i singoli scali.

In parallelo alla stesura definitiva del Piano ed in attuazione degli obiettivi posti dal Piano, si va anche definendo la riforma della legge 84/84. La Commissione Lavori Pubblici, in sede di approvazione dello schema di decreto legislativo, rileva:

Una riforma che intenda riandare in modo adeguato il settore della portualità nazionale deve porsi necessariamente come obiettivo la creazione di un "sistema di sistemi portuali" al fine di contemperare, da un lato, l'obiettivo di garantire una comune cornice normativa e regolatoria e un unico indirizzo strategico in materia e, dall'altro, l'esigenza di non soffocare ma di esaltare le vocazioni dei singoli scali e dei territori nei quali essi si inseriscono, al fine di rendere il sistema realmente competitivo rispetto alla concorrenza internazionale, anche attraverso un progressivo conferimento alle Autorità di sistema portuale di elementi di autonomia fiscale e finanziaria. E' pertanto essenziale agevolare finalmente l'integrazione tra i sistemi portuali e la complessiva catena logistica e trasportistica nazionale, consolidando e potenziando i collegamenti intermodali tra i porti, i retroporti e gli interporti, in una logica tesa a valorizzare le potenzialità e le sinergie dei

territori regionali e locali.

Il Piano è approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 3 luglio 2016. Il decreto legislativo è approvato il 31 agosto 2016.

Abbiamo quindi un secondo punto fermo: la vera riforma è nel Piano Strategico Nazionale. Il decreto legislativo attua normativamente quanto delineato nel Piano con riferimento, in particolare, alla riduzione delle autorità portuali ed alla loro governance. Il Piano propone la integrazione del sistema portuali e l'Autorità di sistema portuale diventa il promotore dell'indirizzo strategico e dello sviluppo della catena logistica e trasportistica nazionale.

Non vi è dubbio che la Riforma del Sistema Mare si regge su un rafforzamento dei poteri delle Autorità portuali. Ed il privato? Ha perso il ruolo decisionale che aveva nei Comitati Portuali, ma a ben vedere quel ruolo era più che altro portatore di interessi locali e di categoria, nonché di sterile conflittualità con il pubblico. Il nuovo ruolo non è affatto marginale. La Riforma del Sistema Mare propone un disegno logistico integrato nel quale porti, interporti e piattaforme logistiche devono integrarsi in un quadro unitario. E soltanto il privato può ragionare ed operare in una logica di sistema logistico integrato. Ne discende che il Sistema Mare può essere efficacemente realizzato

a condizione che il privato abbia una partecipazione attiva nella governance e nei processi decisionali. In altre parole, il ruolo del privato diventa determinante, non tanto per il contributo che gli si chiede in sede di Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, quanto per il fatto di essere l'attore principale nella pianificazione ed esecuzione dell'attività terminalistica e logistica. Le opere di infrastrutturazione portuale sono di competenza dello Stato ma queste sono funzionali al traffico marittimo, al tessuto logistico di riferimento e alle potenzialità di mercato. In altre parole, è il privato che ha nelle sue mani le chiavi della logistica e quindi del motore del Sistema Mare. E, facendo riferimento al Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e quindi al sistema dei porti di Napoli e Salerno, è inevitabile anticipare che il privato potrà a breve avvalersi di uno strumento ideale per lo sviluppo della logistica: la Zona Economica Speciale. Il 13 dicembre la Giunta Regionale della Campania ha deliberato una proposta di legge per la istituzione della Zona Economica Speciale dei porti di Napoli e Salerno e delle relative aree retroportuali nonché dell'area di Bagnoli. Ma questa è un'altra storia che merita il dovuto approfondimento in una prossima occasione.

Avv. Bruno Castaldo

Litigi e campanili, la lenta riforma dei porti italiani

Genova - Nessuno si aspettava che la riforma portuale sprigionasse i suoi effetti dal giorno successivo alla comparsa in Gazzetta, ma da agosto a oggi - complice anche la crisi del governo Renzi - il percorso di rinnovamento della governance in banchina è stato breve e accidentato.

A livello di nomine rimangono in sospeso i presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale di Bari-Brindisi, Gioia-Tauro-Messina, Palermo, Catania-Augusta e Cagliari. In Sardegna il governo sarebbe orientato sull'ex manager Contship Domenico Bagalà, ma la Regione vorrebbe invece un sardo, possibilmente il proprio assessore ai Trasporti Massimo Deiana, mentre gli ultimi dati di traffico passeggeri stanno ravvivando le riserve di Olbia-Porto Torres a cedere sovranità a Cagliari, adombrando sospetti su un Nord-Sardegna che produce e Cagliari che dal Sud incassa e comanda.

In Sicilia né il Partito Democratico messinese, né il governatore Rosario Crocetta (che venerdì ha presentato la lista RiparteSicilia e che viene dato sempre più lontano dal Pd) vogliono l'accorpamento di Messina con Gioia Tauro: il timore è che il porto siciliano, garantito dai traffici petroliferi di Milazzo e dai passaggi sullo Stretto, si trovi a sostenere finanziariamente i deficit delle banchine calabresi. Crocetta annuncia «battaglia eterna», il Pd locale lo accusa di muoversi tardi e in chiave elettorale.

Per contro, dalle assemblee regionali sia di Calabria che di Sicilia si sono levate voci contro la proposta del governo di nominare presidente di Gioia Tauro-Messina l'avvocato Alberto Rossi, perché genovese ma soprattutto perché già legale della compagnia Msc, principale cliente di Gioia Tauro e azionista al 50% dell'unico grande terminal container dello scalo.

Sul fronte Catania-Augusta Crocetta invece blocca la nomina a presidente di Andrea Annunziata e rinfaccia al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, di essersi piegato al sindaco renziano catanese, Enzo Bianco, conferendo al capoluogo etneo la sede della nuova Adsp (ma solo per i prossimi due anni), quando in base alla legge la sede dovrebbe essere collocata in un porto definito "core" dalla normativa europea, che in Sicilia in effetti sarebbe solo Augusta. Delrio peraltro ha risposto a stretto giro a Crocetta, diramando un documento di sei pagine, datato settembre 2016, in cui è lo stesso governatore siciliano a chiedere, con ampia documentazione, lo spostamento della Adsp da Augusta a Catania.

A livello centrale, lo scorso 23 gennaio Assoporti, l'associazione dei presidenti degli scali italiani, ha chiesto una riunione al ministero, perché sia ai presidenti delle nuove Adsp, sia ai commissari/presidenti delle Autorità portuali ancora vigenti servano lumi su alcuni decreti attuativi della riforma necessari al funzionamento degli enti: dalla formazione degli organismi di partenariato (cioè le rappresentanze dei privati che materialmente fanno funzionare i porti), allo stipendio dei presidenti, all'attuazione dello sportello unico dei controlli, ai piani regolatori portuali, al regolamento sulle concessioni.

- segue

La riunione è stata presieduta da Enrico Maria Pujia, direttore generale Trasporto marittimo del ministero, e da Ivano Russo, del gabinetto del ministro, secondo indiscrezioni già nella veste di "esperto" prevista dalla riforma, quella persona cioè che dovrebbe fare da cinghia di trasmissione tra i presidenti delle Adsp riuniti nel tavolo di coordinamento nazionale e il ministro. Una nomina che tuttavia ieri Russo smentiva: del resto l'incarico (che sembrava dovesse andare a Luigi Merlo, poi passato alle Relazioni istituzionali di Msc) dovrebbe avere la stessa vita del governo. In stand-by anche Assoporti, in attesa del cambio di statuto e di un nuovo segretario generale, dopo l'addio di Paolo Ferrandino dimessosi per uguale incarico, ma presso l'Adsp di Ravenna. Il risultato è che a livello centrale la macchina è ferma, mancando tra l'altro a viceministro o sottosegretari una delega specifica ai porti, e dovendo Delrio fare i conti con enormi emergenze, a partire dal terremoto in Abruzzo.

A livello locale, vanno segnalate altre criticità: i piani delle opere, e con essi le gare, non possono essere approvati perché mancano i comitati di gestione (dove già formati, come a Genova, pendono il giudizio dell'Autorità anticorruzione). Ancora, alcuni nuovi presidenti (ancora Genova) hanno portato con sé personale di staff, e con loro possibili obiezioni di revisori dei conti e sindacati.

Porti, la convivenza impossibile tra riforma e politica

Genova - Che cosa non ha funzionato, nei sei mesi abbondanti che separano l'attuale, scoraggiante scenario nazionale dal giorno dell'approvazione della riforma dei porti? Praticamente tutto, a giudicare dalle notizie che arrivano un giorno da Catania e l'altro da Bari, senza dimenticare i quotidiani allarmi che rimbombano sui moli di Genova, Cagliari, Gioia Tauro, Napoli.

Oggi possiamo affermarlo con certezza. Con la coraggiosa - per molti versi - rivisitazione della legge 84/1994 il ministro Delrio ha involontariamente aperto uno squarcio su un musco degli orrori che contempla ogni tipo di italiane mostruosità: dall'eterna guerra dei campanili all'incapacità della politica di lasciare il campo alle competenze.

Il risultato è la sostanziale paralisi di un intero settore economico. Nessun presidente di Autorità di sistema portuale (e non tutte le Authority hanno ancora un presidente) è nelle condizioni di esercitare pienamente i poteri per i quali è retribuito. La volontà dei singoli c'è, ma si scontra con un imbarazzante Bignami di intoppi burocratici, carenze normative, miopia di enti locali. Il caso della difficile composizione dei cosiddetti "board" è emblematico, ma non è l'unico elemento di preoccupazione. Il pericoloso incrocio tra leggi, interpretazioni delle leggi e successiva analisi delle interpretazioni, impedisce ai vertici delle Authority di programmare investimenti, affidare concessioni, affrontare temi di estrema delicatezza come il lavoro in porto.

Poi c'è la condizione dei privati. Nei lodevoli progetti del legislatore, dopo essere stati estromessi dai Comitati portuali con l'obiettivo di evitare conflitti di interesse, avrebbero dovuto trovare un nuovo ruolo nel "tavolo di partenariato": al momento sono solo stati semplicemente esclusi dalla stanza dei bottoni, con la frettolosa benedizione di qualche associazione di categoria.

Qualcuno dirà: sei mesi di caos si possono anche tollerare, se il traguardo finale è il miglioramento della competitività del Paese. Ma la sensazione è che il periodo «di prova» non sarà così breve. E che ci sia bisogno di un'immediata presa di coscienza dell'emergenza nella quale la portualità è precipitata, se vogliamo davvero invertire la rotta.

IL PRESIDENTE COSTA: «UN REGALO ALLA CITTÀ»

Venezia e la società 4C3 firmano la progettazione del porto offshore

Il Comune di Venezia ha ospitato ieri, a Ca' Farsetti, l'incontro per la firma del contratto di progettazione definitiva del sistema portuale offshore-onshore di Venezia, che comprende la realizzazione di una piattaforma d'altura a 8 miglia da Malamocco ed i terminal container in area Montesyndial a Porto Marghera. L'atto è stato sottoscritto, alla presenza del sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, dal presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa, e dal "general manager" dell'Overseas Marketing Development for Europe and Middle East di Cceg, Song Debin, in rappresentanza del raggruppamento di imprese italo-cinese 4C3 che si è aggiudicato l'appalto da 4 milioni di euro.

«Con questo progetto dell'Autorità Portuale - ha dichiarato il sindaco, dopo aver ringraziato gli investitori a nome della città - si dà continuità ad una visione. La Città nel suo complesso dimostra infatti

di essere coerente ed è questo che l'industriale vuole sentirsi dire quando si ragiona sul lungo periodo. Per rilanciare l'area di Porto Marghera abbiamo sempre detto che vogliamo puntare sulla manifattura, sulla logistica e sulla portualità. Passo dopo passo lo stiamo facendo».

«Quando si realizza un progetto - ha continuato il primo cittadino - si pensa solamente all'aspetto edilizio, ma non è mai solo così. Un buon progetto è sempre accompagnato da un piano industriale, con un budget preciso, e da relazioni. Noi siamo particolarmente contenti che ad aggiudicarsi la progettazione definitiva del porto offshore sia stato il consorzio 4C3, perché la China Communications che lo guida si relazionerà ai massimi livelli mondiali e certificherà quanto stiamo facendo. Nell'era della globalizzazione era necessario un nostro efficientamento, per entrare nella rete dei porti mondiali e rico-

minciare a ragionare in termini di libero mercato. E' così che creiamo lavoro per i nostri ragazzi e diamo un futuro alla città e ai suoi cittadini».

«Avevamo un problema, ossia la difficile accessibilità nautica, e l'abbiamo trasformato in un'occasione - ha commentato poi il presidente Costa -, puntando su un nuovo modo di fare porto. Con questo progetto facciamo un regalo a Venezia, perché la sua economia potrà ancora contare sulla portualità, affiancando e riequilibrando il settore turistico, ma d'altra parte, consentiamo a Venezia di fare un regalo all'Italia e all'Europa, perché il sistema offshore-onshore sarà in grado di inserirsi nel sistema navale e logistico del traffico merci globale. Entro sei mesi la progettazione definitiva sarà realizzata e presentata al governo, per poter decidere definitivamente sull'opera».

Debin ha infine inquadrato il pro-

getto di Venezia nella più ampia politica proposta dalla Cina "One belt one road", che prevede lo sviluppo e l'implementazione di una nuova via della seta, che migliori la rete dei collegamenti commerciali mondiali e che, per ragioni anche storiche, non poteva non includere Venezia. «Quello di Venezia - ha detto Debin - è un progetto molto significativo per noi e per i nostri partner italiani che fanno parte del consorzio con il quale abbiamo partecipato e vinto il bando di gara del valore di 4 milioni di euro. Ma il valore più rilevante per noi è il contributo che questo progetto può dare alla creazione della nuova Via della Seta. Il governo cinese sta investendo 1,4 trilioni di dollari e anche noi vogliamo fare la nostra parte. Grazie a questo progetto l'Italia e la Cina potranno essere connesse al meglio lungo la via marittima, riallacciando quei legami creati molto tempo fa da Marco Polo».



La progettazione definitiva del porto offshore

L'INTERVENTO DI FABRIZIO VETTOSI AL CONVEGNO DI MILANO

«Logistica, l'Italia impari dalla Cina»

Il paese asiatico ha ridotto di 20 dollari a tonnellata il prezzo delle materie prime

L'importanza della logistica per la competitività di un prodotto è dimostrata dal caso di maggior successo commerciale degli ultimi decenni, quello della merce cinese. L'esempio è stato illustrato ieri da Fabrizio Vettosi, managing director della società Venice shipping and logistics, nel corso del forum Shipping, forwarding and logistics meet industry che si è concluso ieri a Milano. Vettosi ha spiegato come, intervenendo sui costi della logistica, le acciaierie cinesi possano comprare la materia prima risparmiando 20 dollari a tonnellata. La Cina ha portato avanti una politica di costruzione di navi per saturare il mercato di capacità di stiva abbattendo fino quasi a zero il costo del trasporto. «I cantieri cinesi - ha detto Vettosi - hanno voluto l'overcapacity tenendo i prezzi delle navi bassi. Al prezzo basso delle navi - ha proseguito - corrisponde un costo del trasporto basso, che ora viene sfruttato dai carriers cinesi».

Un altro fattore competitivo anomalo nella realizzazione di prodotti intermedi, come l'acciaio, è il governo di Pechino che sta favorendo questa tendenza. Dal 2013 ha avviato una politica di incentivi alle compagnie che demoliscono navi che produrrebbero ancora profitti e che al loro posto ordinano ai cantieri cinesi di costruire nuove, più moderne e efficienti e meno inquinanti. «La normativa scrap and build - ha notato Vettosi - finirà per favorire doppiamente le acciaierie cinesi».

Il Forum di Milano, promosso da International Propeller Clubs, Federazione del Mare, Alsea, Assolombarda e organizzato da Clickutility, ha avuto come obiettivo sensibilizzare anche l'Italia sull'importanza di pianificare trasporti e logistica, sia produttiva (la fornitura di componenti alla fabbrica) sia distributiva (il passaggio del prodotto finito fino al consumatore finale). Alcuni settori, come il tessile, sono più sensibili. «La logistica - ha detto

Piero Abellonio, amministratore delegato di M2Log (gruppo Miroglio), intervenuto al forum - di un fattore competitivo per l'Italia su cui la parte istituzionale non ha lavorato abbastanza». Abellonio difende invece le imprese che «hanno sempre dato importanza alla logistica» con «investimenti in automazione dei magazzini, tracciabilità delle merci, controllo degli standard dei fornitori dei servizi di trasporto». Ma il tessile è appunto un caso virtuoso, spinto anche dalla concorrenza. «In Italia abbiamo grossi competitori come H&M o Zara che puntano molto sulla logistica e sul continuo rinnovo della merce in negozio».

Vettosi pensa che in Italia ci siano segnali incoraggianti («che Delrio si sia applicato su questo tema è importante»), ma che resti lavoro da fare su alcuni punti: i collegamenti infrastrutturali fra porti e retroporti («si investe su 6 terminal container sull'arco ligure, ma il loro collegamento verso piattaforme interne, come Novara o Mortara,

resta limitato, rendendola modalità ferroviaria inefficiente»); e la rinuncia delle imprese italiane a seguire la merce una volta uscita dalla fabbrica. «L'ex-works e il franco fabbrica sono considerati meno rischiosi, ma non è così, come ha dimostrato al Forum Simone Carlini. Il rischio è comunque intanto si rinuncia a una parte del valore. I tedeschi al contrario hanno fatto diventare questo un business».

Insomma, il sistema Italia rischia di trovarsi in futuro fra incudine e martello: «Oggi compriamo logistica dai tedeschi mentre potevano essere le imprese italiane a venderla. E in futuro compriamo il trasporto marittimo dai cinesi. La Cina ha capito che la concorrenza si fa sul trasporto, mentre in Europa il trasporto marittimo è oggetto di speculazione».

Ieri il Forum si è concluso con due workshop su metallurgia e meccanica e sul made in Italy, dopo i due del primo giorno su agroalimentare e su chimica e farmaceutica.

Alberto Ghisla



Piattaforme d'altura. Siglato ieri il contratto tra l' **Autorità Portuale** e il colosso Cccg che curerà il progetto

Venezia, porto offshore made in Cina

Un investimento da 4 milioni e sei mesi di tempo per la progettazione definitiva dell' innovativo sistema **portuale** offshore-onshore di Venezia. Ieri, a Ca' Farsetti, la firma del contratto tra **Autorità portuale** e il consorzio italo-cinese 43C, che avrà un semestre per progettare la piattaforma d'altura al largo di Malamocco e il primo terminal container che sorgerà in area Montesyndial a Porto Marghera. Il bando di gara era stato lanciato lo scorso aprile: vi avevano preso parte le migliori società di ingegneria mondiale. Solo il raggruppamento di imprese italo-cinese 4C3, costituito dalle società 3Ti Progetti Italia ed E-Ambiente, guidato dal 5° general contractor mondiale China communication constructions company group (Cccg) ha superato la soglia di sbarramento prevista dal bando.

«Così Venezia può tornare a essere uno dei luoghi importanti nei rapporti con la Cina»: così ha introdotto la firma il sindaco Luigi Brugnaro. «Grazie a questo progetto, Italia e Cina potranno essere connesse al meglio lungo la via marittima, riallacciando i legami creati da Marco Polo», ha sottolineato Song Debin - general manager dell' Overseas marketing development for Europe and Middle East di Cccg.

«Questa firma conclude il percorso avviato anni fa per trasformare un problema in una grande occasione - ha detto Paolo Costa, presidente **Autorità Portuale** -. Il problema è la necessità di protezione di Venezia che ha richiesto un sistema innovativo come il Mose, con conseguenti maggiori difficoltà nell'accessibilità nautica del Porto. Si è immaginato un nuovo modo di fare porto, con le grandi navi cargo che arrivano in una piattaforma off shore e da lì un sistema di navette che trasportano i container. Così si evita di dover scavare ulteriormente i canali, cosa che non potremmo più fare perché le nuove navi richiedono fino a 18 metri di fondali incompatibili con la laguna, accogliendo comunque queste navi». Entro sei mesi la progettazione definitiva sarà realizzata e presentata al Governo, per poter decidere sull'opera. «Quando l' **Autorità** Portuale bandirà le gare per costruzione, finanziamento e gestione del sistema, noi parteciperemo: siamo interessati a progettare ma anche a realizzare l'infrastruttura», ha detto Song Debin, a capo di una società che «conta oltre 60 miliardi di contratti in Europa e lavora con i porti di Rotterdam, con il Belgio e l'Inghilterra. Dei primi 10 porti nel ranking mondiale, otto sono stati progettati e costruiti da Cccg».

CONTRIBUZIONE SPECIALE

IL MANAGER DEBIN: «VOGLIAMO RIAVVIARE LA VIA DELLA SETA»

Venezia, i cinesi puntano sull'offshore «Siamo pronti a investire anche altrove»

Il consorzio guidato dal gruppo Cccg finanzia la progettazione del porto

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

VENEZIA. La Cina punta sul porto di Venezia nella sua versione offshore. Un raggruppamento italo-cinese ha vinto la gara d'appalto da 4 milioni di euro per la progettazione definitiva del sistema portuale "d'altura" di Venezia, che comprende la realizzazione di una piattaforma d'altura a 8 miglia da Malamocco e di terminal container in area Montesyndial a Porto Marghera.

Il contratto è stato firmato nei giorni scorsi, ma i cinesi guardano già oltre: «Quando siamo disponibili anche per costruire e gestire il nuovo porto», spiega Song Debin, general manager di Cccg, in rappresentanza del raggruppamento di imprese 4C3 che si occuperà della progettazione. «Questo è un progetto molto significativo per noi e per i nostri partner italiani che fanno parte del consorzio con il quale abbiamo partecipato e vinto il bando. Ma il va-

lore più rilevante per noi è il contributo che questo progetto può dare alla creazione della nuova Via della Seta. Il nostro governo sta investendo 1.4 trilioni di dollari e anche noi vogliamo fare la nostra parte. Grazie a questo progetto l'Italia e la Cina potranno essere connesse al meglio lungo la via marittima, riallacciando quei legami creati molto tempo fa da Marco Polo».

Si tratta del primo progetto di Cccg in Italia. «Se intendiamo un sistema portuale completo si - conferma Debin - ma in Italia siamo già stati fornitori di equipment a Genova due anni fa. Ad oggi abbiamo oltre 60 miliardi di contratti attivi in Europa, stiamo lavorando col porto di Rotterdam, con il Belgio e l'Inghilterra. Dei primi 10 porti nel ranking mondiale, 8 sono stati progettati e costruiti da Cccg. Abbiamo 6 mesi di tempo per sviluppare la progettazione definitiva della diga e del molo container del terminal d'altura, da collegare al terminal a terra a Marghera tramite le Mama Vessel. Inoltre faremo delle attività di monitoraggio

e indagini ambientali che richiederanno almeno 180 giorni».

Debin non esclude che Cccg possa occuparsi anche della realizzazione del progetto. «Quando l'Autorità portuale bandirà le gare per il Ppp (partenariato pubblico privato, ndr) che comprenderanno anche la costruzione, il finanziamento e la gestione del sistema portuale offshore-onshore, noi certamente parteciperemo. Siamo interessati a progettare ma anche a realizzare questa infrastruttura. Se faremo altri investimenti in Italia? Certamente: due anni fa, l'Italia e la Cina hanno creato una piattaforma per favorire lo scambio, non solo commerciale, tra i due paesi. L'Italia ha manifestato l'interesse di attrarre investimenti cinesi nel settore delle infrastrutture, noi siamo pronti a realizzarle». «Con questo progetto facciamo un regalo a Venezia, perché la sua economia potrà ancora contare sulla portualità, affiancando e riequilibrando il settore turistico», ha commentato il presidente del porto, Paolo Costa.

snipping@ilsecoloxix.it

© BY NC ND AL CUN DIR TTIRISERVATI

“Porto, no all’immobilismo”

Il segretario Filt Santoro: “Tutto cambia, non possiamo permetterci di stare fermi”

ATTEZIONE, perché restare fermi significa soltanto andare indietro, visto che gli altri stanno correndo. Gli organi del governo del porto, board, segretario generale, tavolo di partenariato con lavoratori e imprese non sono ancora costituiti. Le delibere conseguenti sono ferme. E l'emendamento al decreto Mezzogiorno che avrebbe prorogato la quota delle tasse portuali per le compagnie è stato ritirato. La Filt-Cgil genovese lancia l'allarme sul futuro dello scalo. «Il Porto di Genova non si può permettere di restare fermo, mentre tutto cambia — spiega il segretario genovese della Filt-Cgil Giacomo Santoro — Sono troppi i problemi che vanno affrontati per continuare ad essere uno scalo produttivo che crea lavoro e reddito per i suoi addetti, per il territorio per il paese». L'appello è rivolto al presidente dell'authority Paolo Emilio Signorini, alle prese con una serie di partite quanto mai delicate. «È necessaria una Auto-



Al arme sul futuro dello scalo genovese da parte della Filt-Cgil

rità di Sistema che sappia governare i processi in modo autonomo, rapido e concreto a partire dall'organizzazione dell'ente dove ad oggi — prosegue Santoro — ad oltre due mesi dall'insediamento mancano il Comitato di Gestione, il Segretario Generale e la pianta organica. Insieme a ciò manca l'applicazione di importanti delibere, tra cui quella della proroga delle concessioni, carenza che mette a rischio gli investimenti, la competitività e quindi l'occupazione dei lavoratori». Allarme, poi, sullo stop all'emendamento salva-camalli. «Ulteriore elemento di preoccupazione — chiude Santoro — è il parere negativo della Commissione Bilancio sul “salva-camalli”. La bocciatura mette in pericolo la continuità aziendale delle Compagnie o si mette a rischio la pace sociale dei Porti, elemento che ad oggi ha consentito di coniugare sviluppo economico e diritti dei lavoratori».

(mas m.)

REPORTAGE GENOVA

PORTO DI GENOVA

Varate tre pilotine

«Lybra, Gemini e Grigua, sono i nomi che il corpo dei Piloti del porto di Genova ha assegnato alle tre nuove imbarcazioni che sono state «varate» nel corso di una cerimonia nello specchio acqueo davanti al Galata Museo del Mare. Si tratta di tre pilotine, realizzate grazie anche ai contributi statali, che permettono al corpo di ritornare alla piena operatività in mare, dopo il crollo della Torre piloti che aveva distrutto anche buona parte della flotta. «Per noi è un momento importante - spiega il comandante, John Gatti - anche perché, dopo il tragico crollo della torre, ci siamo ritrovati con una flotta dimezzata in un porto che si estende per 25 km con 4 imboccature».

IL CASO PARLA IL RESPONSABILE DELLA GENERAZIONE TERMoeLETTRICA, GIUSEPPE MOLINA

Centrale a carbone, per ora tutto resta fermo

MASSIMO MINELLA

La centrale Enel non è in funzione. Potrebbe però tornare a esserlo, nell'ipotesi che arrivi una richiesta. In quel caso l'impianto potrà ripartire con uno solo dei suoi tre gruppi (due sono già stati spenti) per un arco di tempo comunque ridotto e certo non oltre il 2017, quando scadrà l'autorizzazione integrale ambientale. Quasi sicuramente, però, il periodo di "disponibilità" non andrà oltre l'inverno. Poi ci si potrà concentrare sul futuro, che significa una nuova vocazione per la centrale del porto. Giuseppe Molina è il responsabile per l'Italia della Generazione Termoelettrica dell'Enel e di fronte al vecchio impianto del porto riflette ad alta voce. «Non parlerei propri di ritorno del carbone — spiega — La verità è che la centrale non è mai stata disattivata. Diciamo allora correttamente che la sua definitiva chiusura è stata posticipata di qualche mese. Un rallentamento temporaneo nella remota eventualità che l'impianto possa tornare in funzione». Le polemiche delle ultime settimane, successive all'annuncio dei nuovi car-

chi di carbone via nave destinati al porto avevano riacceso le polemiche all'ombra della Lanterna. Ma almeno per il momento non pare davvero riaccendersi altro. L'Enel ha prima diffuso un comunicato molto netto sull'argomento. E poi ha affidato al direttore Molina il compito di definire ulteriormente la vicenda, con una visita ad hoc nella struttura del porto.

«La centrale non è attualmente in funzione e potrebbe tornare ad operare solo in caso di effettiva necessità e su chiamata del gestore di rete» spiega il gruppo in una nota in cui si sottolinea anche che «l'impianto non sta producendo energia e Enel sta offrendo soluzioni alternative alla eventuale chiamata di Genova con altre unità operative».

«Il posticipo temporaneo dell'uscita definitiva dall'esercizio richiesto dal Ministero per lo sviluppo economico per il fermo di alcuni impianti nucleari francesi e per le condizioni climatiche, non modifica comunque la strategia di Enel che ne prevede la dismissione in tempi brevi — continua il comunicato del gruppo che ricorda ancora una volta come la centrale a carbone di Genova faccia parte degli impianti termoelettrici

«non più competitivi per cui Enel ha avviato il progetto Future, volto a individuare soluzioni sostenibili e condivise in grado di valorizzare i siti con un utilizzo diverso dalla produzione di energia, salvaguardando ambiente e occupazione. Enel conferma infatti che tutti i dipendenti degli impianti sono stati ricollocati all'interno dell'azienda».

Genova ancora aperta, insomma, anche se non funzionante. «Già nel 2016 avevano deciso di dismettere l'attività — spiega Molina — La situazione francese, l'emergenza invernale hanno fatto sì che all'Enel venisse chiesta una disponibilità a tenere l'impianto aperto, anche se questo non è mai entrata in funzione. Se occadrà, opererà comunque nel pieno rispetto delle normative ambientali. Poi si fermerà per sempre. Fa parte infatti delle 23 centrali che sono oggetto di dismissione. Per alcuni è già stato trovato l'accordo, per altre siamo in fase di confronto. Genova è su un terreno demaniale, quindi il suo destino chiama in causa anche altri soggetti. Ma la volontà della dismissione non è certo in discussione».

ARMANDO TESTA



Giuseppe Molina

“L'impianto non è mai stato disattivato, è stato solo posticipato di qualche mese lo stop”

IL BILANCIO RAGIONATO DEI TRAFFICI NEL 2016

La Spezia e Carrara, alti e bassi

LA SPEZIA - Così come in altri porti del Mediterraneo l'anno appena concluso ha registrato nel porto

spezzino una leggera flessione del traffico contenitori, con una movimentazione totale di 1.272.425

TEU (-2,2%).

Un volume di traffico importante - dice **Arcola Portale** di

Sistema - soprattutto se valutato nel quadro dell'economia italiana nel suo complesso ed alle difficoltà, in atto da tempo, dei mercati nord (segue a pagin 11)



Carla Roncallo

La Spezia e Carrara

africani col quale il nostro scalo vanta da anni rilevanti volumi di traffico nel settore dei containers e del break bulk.

Un dato che conferma La Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di destinazione finale verso le grandi aree industrializzate del nostro paese e tra i principali scali europei. Nel 2016 la Spezia ha coperto una quota del 12% circa del traffico italiano che per il 2016 è stimato a 10,5 milioni di TEU.

Questi risultati sono stati ottenuti all'interno in uno scenario dove la soglia competitiva viene posta, di anno in anno, a livelli sempre più alti, specialmente dai grandi porti del nord Europa e del Mediterraneo.

Il completamento del Piano regolatore portuale con nuove banchine e nuove infrastrutture, soprattutto ferroviarie - sottolinea l'**Authority** - consentirà il raggiungimento degli obiettivi di efficienza e di sostenibilità ambientale fissati dallo stesso Piano. Il nuovo assetto consentirà movimentazioni fino a 2 Mln di contenitori, di cui il 50% trasferiti mediante ferrovia.

In import i contenitori movimentati sono stati 636.928 TEU ed in export 635.497.

Complessivamente i contenitori pieni movimentati a banchina ammontano a 935.257 TEU (-2,3%), di cui l'export, con 589.730 TEU pieni (-3,4% al netto del trasbordo), ne rappresenta il 63%. In crescita l'import con 345.507 TEU pieni, (+3,6% al netto del trasbordo).

Il trasbordo ha rappresentato il 5,3% del traffico portuale, con 68 mila movimenti complessivi a banchina.

Nei mercati esteri serviti dal porto della Spezia troviamo in ordine di importanza l'interscambio import-export con Asia, Americhe, Europa, Africa ed Oceania.

Le principali mercati inland nell'interscambio con lo scalo spezzino sono rappresentati, in ordine di importanza, dalle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Toscana, Liguria e Piemonte. Va sottolineato che le prime tre coprono circa il 65% del mercato inland del porto spezzino.

Segnali positivi provengono dai mercati svizzeri, della Baviera e della regione tedesca del Baden-Württemberg, sui quali continua l'impegno del sistema portuale spezzino per implementare l'offerta di servizi intermodali efficienti e competitivi.

La Spezia Container Terminal - LSCT, gruppo Contship Italia, nel 2016 ha movimentato al molo Fornelli 1.172.309 TEU, con una flessione del 2% rispetto al 2015 (1.196.051 TEU). LSCT si conferma ai vertici tra i più grandi operatori in Italia nell'ambito del terminal contenitori ed opera il 90% del traffico contenitori effettuato nel porto della Spezia.

Sempre rilevanti i dati relativi al trasporto intermodale: nel 2016, secondo i dati forniti da La Spezia Shunting Railways, la società che svolge il servizio ferroviario in porto, sono stati movimentati complessivamente 324 mila TEU con un incremento del 4,3% pari

ad oltre 119 mila carri (+2,5%) che attestano al 29,1% la quota di trasporto ferroviario LSCT (al netto dei trasbordi), tra le più rilevanti percentuali in Italia ed in Europa e che conferma l'eccellenza spezzina in questa modalità di trasporto.

Il Terminal del Golfo (Tangos), specializzato nel trasporto dei contenitori nel bacino del Mediterraneo, purtroppo ha sofferto ulteriormente delle crisi politiche che interessano la sponda sud del Mediterraneo, in particolare dell'interscambio col mercato libico.

Nel 2016, infatti, TDG ha movimentato 100.116 TEU, con una flessione del 4,1% rispetto al 2015.

Nel corso del 2016 flessione delle merci varie con 12.196.512 tonnellate movimentate (-5,8%) di cui 12.114.254 containerizzate (-4,9%) e 82.258 non containerizzate, ormai quasi scomparse (-60%). Nelle merci varie opera LSCT.

Nel 2016 il settore delle rinfuse solide si è attestato a 1.241.419 tonnellate complessive con una crescita del 4,5% sui valori dell'anno precedente. Il carbone sbarcato al terminal Enel ammonta a 1.091.159 tonnellate (+5,2%). Gli operatori impegnati, oltre ad Enel Produzione, sono LSCT e Italcementi.

Nuova flessione nel settore delle liquide con 749 mila tonnellate movimentate (-21%). In diminuzione le altre rinfuse liquide con 216 mila tonnellate (-67%). Cresce il gas, seppur su valori contenuti rispetto al passato raggiungendo le 147 mila tonnellate ed i prodotti raffinati con 385 mila tonnellate. Gli operatori

impegnati nei traffici di rinfuse liquide sono GNL, Italia per il gas liquido e Deposito di Arcola per i prodotti raffinati.

Il traffico generale svolto nel 2016 si attesta così a 14,2 milioni di tonnellate (+1,3%), di cui 5,9 milioni allo sbarco e 8,3 in export, che rappresenta il 58% del totale.

Passa all'85,4% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto.

Il traffico crocieristico nel 2016 si è chiuso con una flessione del 24% sul 2015, principalmente dovuta alla sensibile riduzione delle attività di home porting. Sono transitati complessivamente 507.531 passeggeri (-24%) di cui 499.248 alla Spezia, 8.113 a Portovenere e 170 a Lerici.

I passeggeri in homeport imbarcati e sbarcati ai terminal crociere sono stati 7.400 unità mentre le toccate nave alla Spezia sono state 144 (-18,1%).

Il 2016 si è chiuso per il porto di Marina di Carrara con un forte incremento delle movimentazioni a banchina per un totale di 1.888.900 tonnellate (+34,9%), di cui 761.502 in import e 1.127.398 in export ed operate dalle società Porto di Carrara e Gruppo Grendi.

In particolare le rinfuse solide ammontano a 272.912 tonnellate e le merci varie a 1.615.988 tonnellate, di cui 697 mila (pari a 32.780 TEU) dovute al nuovo traffico container Ro-Ro inaugurato la primavera scorsa e svolto dal Gruppo Grendi.

Per quanto attiene al traffico passeggeri i transiti si sono attestati a 13.069 unità con un incremento del 52% sul 2015.

PRIMO CONSUNTIVO PER IL 2016 DEL TRASPORTO INTERMODALE

Contship Italia, traffici in crescita La Spezia al top del South Gateway

L'Europa centrale e il suo meridione riscuotono l'interesse del mercato - Nel transhipment sotto le aspettative gli hub di Tangeri, Cagliari e Gioia Tauro

MELZO - Nel 2016 i terminal partecipati dal Gruppo Contship Italia hanno aumentato i volumi movimentati dell'1,7% rispetto al 2015.

Le attività di trasporto intermodale sono cresciute, sia sul

versante dei traffici marittimi che continentali. Le soluzioni Southern Gateway di Contship per servire i mercati del Sud e Centro Europa continuano riscuotere l'interesse del mercato, soprattutto per quanto riguarda i traffici marittimi movi-

mentati attraverso La Spezia, che si conferma il cuore del sistema del grande terminalista per l'Italia.

Il recupero dei volumi legati al transhipment resta invece al di sotto delle aspettative negli hub di Tangeri, Cagliari e Gioia Tauro.

I terminal Container Marittimi del Gruppo Contship Italia hanno fatto registrare nel 2016 una crescita dei volumi movimentati pari a 109.000 TEU, accogliendo 6.888 navi, in aumento (+4%) rispetto al 2015.

Le attività intermodali Contship (segue a pagina 10)

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Traffici in crescita

hanno visto crescere i volumi trasportati e il numero di treni operati direttamente. Gli innovativi corridoi doganali, ed una crescente domanda di trasporto sui treni nazionali durante la seconda metà dell'anno insieme all'aumento dei volumi scambiati con il centro e il sud Europa hanno contribuito alla crescita della quota di mercato Contship nel business del trasporto intermodale marittimo italiano, pari ora al 25%.

Cecilia Eckelmann-Battistello, Presidente del Gruppo Contship Italia, ha dichiarato oggi: "Questi numeri dimostrano come il Gruppo Contship Italia offra soluzioni di valore per i clienti, in un momento in cui sono quanto mai necessarie. Il settore dello shipping continua ad essere caratterizzato da instabilità e forte competizione, con le compagnie di navigazione impegnate a riorganizzare i loro network di servizi.

Contship rinnova il proprio impegno e la propria determinazione con tutti i clienti quale partner solido ed affidabile. Lo sviluppo dell'offerta di soluzioni integrate di trasporto port-to-door rimane il principale obiettivo del Gruppo. Presso i terminal Contship, con i treni e con i camion rosa, Contship continua ad investire, con una

prospettiva di lungo termine, per supportare le esigenze dei clienti diretti e della merce.

Medcenter Container Terminal (MCT), il terminal Contship di Gioia Tauro, che ha recentemente ospitato la più grande nave portacontainer mai attraccata in un porto italiano (20.000 TEU di capacità), dimostra la propria abilità nell'adattarsi rapidamente alle richieste del mercato, offrendo servizi di movimentazione sempre più affidabili.

L'impatto positivo delle misure di contenimento dei costi ha contribuito alla parziale ripresa dei volumi di MCT, in una fase di generale stagnazione del settore dello shipping. Ulteriori razionalizzazioni dei processi e dei costi saranno necessarie nel 2017 per consolidare il trend di recupero ed assicurare la solidità finanziaria dell'azienda nel medio e lungo periodo.

Salerno Container Terminal (SCT) è cresciuto in maniera notevole rispetto al 2015, con un aumento dei volumi del 10%. Un trend che conferma la solidità e l'efficienza del terminal in grado di servire l'importante mercato del Sud Italia.

SCT continua anche a rafforzare la propria capacità infrastruttu-

rale, preparandosi ad accogliere, nel 2017, le navi da 10.000 TEU quando il piano di dragaggio dei fondali sarà completato.

La Spezia Container Terminal (LSCT), il gateway Contship per l'Europa centrale e meridionale, mantiene la propria leadership nel trasporto intermodale, con una quota del 31% trasportato via ferrovia, pari a tre volte la media nazionale.

La Spezia, con le soluzioni intermodali di Hannibal caratterizzate da costi operativi competitivi, continua a crescere e a sviluppare i volumi scambiati con il centro e il sud Europa, permettendo ai caricatori finali oltre alpe di beneficiare di opzioni alternative per gestire i rischi di interruzione e/o rallentamento della propria supply chain.

Il Gruppo Contship Italia crede che questa sia una grande opportunità per i clienti e per la merce in transito attraverso il gateway LSCT, potendo trarre beneficio da un sistema logistico affidabile e a basso impatto ambientale, capace di sostenere lo sviluppo attuale e futuro dei volumi.

Ravenna, grazie alla consolidata tradizione di scambi commerciali con il Mediterraneo orientale e con il Mar Nero, è sostenuta da un significativo piano di investimenti in mezzi di movimentazione, ha

registrato un aumento dei volumi via ferrovia pari al 12% rispetto al 2015.

A Ravenna i clienti finali continuano a beneficiare dei servizi a valore aggiunto disponibili presso il terminal, con una speciale e versatile offerta dedicata alle merci deperibili e refrigerate.

Cagliari International Container Terminal (CICT) si conferma uno dei porti-hub più importanti di Contship, operando, grazie alla sua posizione strategica, tanto come "extended homeport" per i mercati emergenti del Nord Africa, quanto come porta di accesso per i traffici domestici in importazione ed esportazione.

I risultati di Gruppo del 2016 sottolineano il valore e l'affidabilità dei servizi offerti dal terminal Contship al mondo dello shipping, conseguenza di una lunga tradizione e di competenze specialistiche, attraverso investimenti continui in tecnologia, miglioramento dei processi e formazione del personale.

Hannibal, l'Operatore per il Trasporto Multimodale (MTO) del Gruppo Contship continua a sviluppare il network dei servizi con nuove partnership commerciali internazionali, migliorando la frequenza dei servizi nazionali, per rispondere alla crescita della domanda di trasporto.

- segue

Totale Movimentazioni Container (TEU) presso i Terminal Container Marittimi Contship:

Italia	2014	2015
MCT - Medcenter Container Terminal	2.797.000	2.547.000
CICT - Cagliari International Container Terminal	671.000	686.000
LSCT - La Spezia Container Terminal	1.172.000	1.196.000
TCR - Terminal Container Ravenna	204.000	212.000
SCT - Salerno Container Terminal	375.000	341.000
Maremma		
Eurogate Tangier	1.167.000	1.295.000

Gruppo Contship Italia- Logistica intermodale

	2014	2015
Hannibal (TEU trasportati)	271.000	247.000
Oceanogate Italia (treni km operati)	1.158.000	1.074.000
Rail Hub Milano - Melzo (treni operati)	5.896	5.870

Porto, approvato il piano triennale Dragaggio per sviluppare i traffici

Servono i fondali per far attraccare le navi di grandi dimensioni

IL COMITATO portuale ha approvato con sette voti favorevoli, sei astenuti e tre contrari (l'ad della Porto di Carrara Paolo Dello Iacono, il rappresentante degli spedizionieri Andrea De Gasperi e il rappresentante degli agenti marittimi Andrea Ghirlanda) il piano operativo triennale 2017-2019. Le strategie di sviluppi delle attività portuali prevedono di incrementare i traffici del lapideo e un problema che affligge il porto è rappresentato dalla scarsità dei fondali che impedisce l'accesso alle navi di maggiori dimensioni che oggi giorno svolgono i traffici oceanici. La risoluzione di tale problema è quindi strategica, sostiene il comitato portuale, per la ripresa dei traffici portuali. Vi è la necessità di avere una profondità di almeno 11,50 metri. Una nota positiva è data dal project cargo settore nel quale il porto è il naturale ambito di imbarco e sbarco dei pezzi che servono alla Nuovo Pignone per la realizzazione dei grandi manufatti destinati in varie parti del mondo. Per poter attrarre nuovo traffico, osserva il comitato, è necessario utilizzare appieno le potenzialità delle banchine. Ci si riferisce in particolare alla banchina Fiorillo a levante che in occasione della ristrutturazione avvenuta nel 2005 è stata potenziata e messa in grado di far ormeggiare navi con circa 12 metri di pescaggio e tale obiettivo si consegue con il dragaggio del bacino portuale e relativo passo di accesso al porto. I finanziamenti per la realizzazione del dragaggio sono già stati promessi dal ministero e dovrebbero essere disponibili nel 2017. Per quanto riguarda l'intervento di completamento dell'adeguamento tecnico funzionale del molo di levante, consistente nella



PONENTE La banchina Taliercio dove attraccano le navi di maggior stazza e anche quelle da crociera

CROCIERE

Si prevede un incremento dei passeggeri fino a 900 unità l'anno

realizzazione del previsto fascio di binari ferroviari portuali lungo la banchina Fiorillo, sono in corso contatti con RFI per procedere all'esecuzione del progetto. Si conferma l'intenzione **ALQUANTO** di continuare l'azione di intercettare il traffico crocieristico costituito dalle navi di lusso. Si prevede un numero di passeggeri da 600 a 900 unità. Il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Firenze, osserva il comitato, ha attestato l'avvenuto perfezionamento dell'intesa Stato Re-

gione sul progetto del water front. Il primo lotto è pari a 6,1 milioni, il secondo 4,1, il terzo 11,1, il quarto 7,9 per un costo complessivo dell'intervento che ammonta a 29,4 milioni per lavori e 35,4 milioni di quadro economico previsionale. L'intervento di dragaggio è suddiviso in tre lotti: primo intervento di consolidamento testate dighe foranee, dragaggio del bacino portuale, protezione piede banchine Fiorillo e Buscaiol. Per il dragaggio sono previsti 14,5 milioni.

Gianfranco Baccicalupi

GRANDI MOLINI » 30 ESUBERI

La Gmi accusa l'Authority I sindacati: soltanto scuse

Il problema delle navi che non possono attraccare per i fondali troppo bassi
«Eppure pochi mesi fa ci hanno detto che il problema era stato risolto»

di Alessandro Farulli

● LIVORNO

E' muro contro muro tra Grandi Molini Italiani (Gmi) e i sindacati che rappresentano i 45 lavoratori, di nuovo sull'orlo di una crisi di nervi, dello stabilimento di via Leonardo Da Vinci. Dopo l'email - oggi usa così - con la quale mercoledì sera i vertici aziendali hanno dichiarato 30 dipendenti in esubero, ieri nella sede di Confindustria c'è stato l'incontro tra i delegati di Cgil, Cisl e Uil e il direttore generale Massimiliano Malnati giunto in via Roma con il procuratore Rosi.

L'azienda, attualmente in concordato con assemblea dei creditori in programma a marzo, ha confermato i 30 licenziamenti e l'avvio della procedura che durerà 75 giorni. Ipotesi respinta in blocco dal sindacato che non crede a una parola di ciò che è stato raccontato loro circa le motivazioni del taglio del personale. «Ci hanno detto - sono le parole di Michele Rossi (Cgil) - che lo stabilimento di Livorno è in perdita e che ciò va a minare il piano di concordato di Gmi. Questo perché l'approvvigionamento di materie prime (grano duro perché quello tenero non lo vogliono) è sostenibile solo attraverso navi da 25 mila tonnellate. Che però non possono raggiungere la banchina perché il fondale è troppo basso e quindi la colpa è dell'Authority che non avrebbe rispettato l'accordo di avviare i lavori di adeguamento della banchina stessa» mentre da Palazzo Rosciano si dice di non aver mai ricevuto il necessario piano industriale. L'azienda aggiungendo che una volta ultimati i lavori (si parla del 2020) provvederanno a riassumere i di-

pendenti licenziati. Ma l'esponente Cgil le reputa «solo scuse»: appena pochi mesi fa «ci avevano detto che era tutto a posto e avevano firmato gli accordi sostenendo che l'approvvigionamento poteva esser fatto con navi più piccole e via terra».

Pretesti, nient'altro che pretesti: gli fa eco Federico Mambrotti (Uil): «Per cosa? Per nascondere la volontà di vendere lo stabilimento ad un prezzo più alto. Loro vorrebbero che noi facessimo una battaglia contro l'Authority per i lavori alla banchina, ma noi saremmo disponibili solo nel caso ritirassero le lettere di licenziamento. La verità è che con 15 lavoratori lo stabilimento non può lavorare, quindi la loro volontà è quella di farsi fare i lavori, avere pochi dipendenti e vendere tutto per risanare il bilancio. Ma Livorno non ha fatto il buco da 200 milioni di euro di Gmi e non pagherà per tutti. Che vengano i commissari a parlare con noi».

Il 7 febbraio, ha poi aggiunto Massimiliano Gori (Cisl): «saremo in Regione per un incontro con Gianfranco Simoncini, consigliere del presidente Enrico Rossi, per presentargli il quadro della situazione». Ai lavoratori è stato detto di continuare ad andare regolarmente allo stabilimento «come se nulla fosse», ma gli animi è chiaro che siano tutt'altra che calmi. Anche perché l'azienda poteva mettere in mobilità i 45 dipendenti alla fine della cassa integrazione il 7 dicembre, invece di farli tornare al lavoro e non poter così più utilizzare la mobilità che ha cessato di esistere il 31 dicembre 2016. «Una decina di noi - hanno detto - avevano già trovato un

altro impiego e invece lo abbiamo lasciato convinti che alla Gmi fosse tutto risolto».

La questione è approdata in Regione: interviene Francesco Gazzetti, consigliere regionale Pd: «L'unica soluzione non possono essere le lettere di licenziamento. Bene l'incontro previsto per la settimana prossima e l'intervento del tavolo di crisi in Prefettura e in Regione, ma l'attenzione va tenuta molto alta: non può essere sempre Livorno a rimetterci e non possono essere le lavoratrici e i lavoratori a pagare il prezzo più alto».

All'attacco anche Tommaso Fattori e Paolo Sarti, consiglieri di Si Toscana a Sinistra: «Il prossimo martedì - avvertono - ci sarà un nuovo incontro con la giunta regionale e in quella sede deve emergere la massima chiarezza. L'azienda dimostri di avere intenzioni serie e un piano industriale credibile e l'Authority Regionale ci dica il motivo per cui non è stato indetto il bando di appalto per i lavori di abbassamento del fondale: manca la volontà o un'intenzione seria dell'azienda?».

FRATELLI D'ITALIA IL CAPOGRUPPO DONZELLI È IL PRIMO FIRMATARIO DELLA MOZIONE PASSATA IN REGIONE

«Pronti a confrontarci sulla questione dei bacini»

- LIVORNO -

«SIAMO pronti a confrontarci con tutte le istituzioni coinvolte in questa vicenda a partire dalla **Amatrice Portuale** e i soggetti privati che vinceranno la gara per l'affidamento della gestione dei bacini. Gara che non vogliamo certo sia fermata. Siamo insomma pronti, anche per passione verso questo dibattito, a confrontarci con tutti. E non siamo noi quelli che in questa vicenda pescano nel torbido, ma chi dà già per scontata l'aggiudicazione della gara ad una ditta, o ad un'altra».

Ad intervenire è Giovanni Donzelli, capogruppo di Fratelli d'Italia, e primo firmatario nonché estensore della mozione passata in consiglio regionale all'unanimità (anche il Pd ha votato a favore) per chiedere l'intervento della giunta regionale a salvaguardia del rilancio dei bacini di carenaggio di Livorno.

QUESTA mozione e la situazione dei bacini sono stati richiamati ieri da queste colonne nel commento domenicale che ha firmato il nostro Anto-

nio Fulvi. In un passaggio Antonio Fulvi ha osservato che sulla vicenda dei bacini «si sono scatenate le più vive e condivisibili preoccupazioni, ma anche le peggiori abitudini di una politica che invece di far chiarezza sta pescando nel torbido». Donzelli prosegue «non è nostro interesse poi punire alcuna ditta privata, ma la priorità delle istituzioni deve rimanere quella di tutelare tutta la collettività. La garanzia di questo assunto sta proprio nel fatto che il consiglio regionale ha votato all'unanimità la mozione sui bacini di Livorno incluso il PD».



DIBATTITO Gli esponenti di Fratelli d'Italia hanno esposto in una conferenza la loro posizione sulla questione dei bacini

FRONTE DEL PORTO PATTO BIPARTISAN PER RIASSEGNARE LA GESTIONE

Voto unanime in consiglio regionale per la mozione «bacini di carenaggio»

— LIVORNO —

È PASSATA in consiglio regionale all'unanimità (anche con il voto del Pd) la mozione di Fratelli d'Italia sui bacini di carenaggio di Livorno. L'ha sottoscritta anche il Movimento 5 Stelle. Nella mozione si cita il bando di gara, emesso dall'Autorità Portuale, per riassegnare la gestione del bacino in muratura e del bacino galleggiante sospeso però nell'agosto 2015 dopo un grave incidente nel galleggiante dove ha perso la vita un lavoratore. A detta degli operatori del settore il bando in questione pone dei vincoli sull'uso del bacino in muratura «limitandolo alle navi più piccole ponendolo così di fatto fuori mercato». E quando il bando è stato pubblicato descriveva i due bacini come uno operante (galleggiante) e uno non funzionante e da riparare (muratura), ma ad oggi entrambi sono fuori uso. Di qui la richiesta di intervento della Regione «all'inché convochi con urgenza il presi-

dente dell'Autorità Portuale per illustrare la situazione. E per sollecitare tutte le autorità competenti affinché, valutata l'effettiva sostenibilità o meno della revisione dei vincoli sull'utilizzo del bacino in muratura, come richiesto da alcune realtà produttive, e tenendo conto della gara in atto e del piano regolatore portuale vigente, si torni al più presto alla piena funzionalità dei bacini». Giovanni Donzelli capogruppo in Regione e i portavoce provinciale e cittadino di Fratelli d'Italia Luigi Lanera e Andrea Romiti, hanno presentato ieri la mozione a Livorno. Hanno osservato «siamo soddisfatti per avere avanzato da destra una proposta che dà impulso concreto sulla vicenda dei bacini affinché a Livorno siano creati molti posti di lavoro visto l'alto tasso di disoccupazione». Lanera e Romiti hanno poi puntato l'indice contro «la speculazione edilizia che ruota intorno ai bacini i cui progetti annullano le loro potenzialità. Il Comune deve cancellare questa operazione urbanistica che rischia

di fagocitare le aree retrostanti i bacini. Tali operazioni sono state parterite dai governi locali di centro sinistra. E i 5 Stelle quando hanno contribuito ad approvare il prg del porto le hanno avallate».

NELLA MOZIONE viene ricordato che nel porto di Livorno «c'è una tra le più importanti infrastrutture italiane per la riparazione navale, il bacino di carenaggio in muratura da 357 metri di lunghezza e 55 di larghezza, abbandonato all'incuria senza un motivo conosciuto». Viene anche evidenziato il fatto che a livello mondiale i bacini di carenaggio, come quello di Livorno, in grado di gestire navi di capacità superiore alle Panamax (bacini oltre i 294 metri) sono pochi, non più di 160. Lo shipping internazionale ha ampliato il mercato delle riparazioni navali in funzione anche della lenta ripresa economica che spinge a diminuire i livelli della demolizione e ad aumentare il numero di navi più datate in circolo. «Davanti a queste prospettive anche a Livorno potrebbero essere riparate le navi superiori a 294 metri invece di portarle all'estero».



A DESTRA Da sinistra Donzelli, Lanera e Romiti

A Livorno bacini e PD-pensiero

LIVORNO - Dal responsabile di porti e infrastrutture della Federazione del PD livornese, Sergio Muzi, riceviamo.

La significativa partecipazione dei cittadini alle recenti iniziative promosse da "vertenza livorno" e dai "riparatori navali" sulla riapertura dei bacini di riparazione evidenzia il

Sergio Muzi
(segue a pagina 10)

Bacini e PD-pensiero

forte interesse della città per la riattivazione degli stessi.

Con le opportunità offerte dall'Accordo di Programma e il piano di reindustrializzazione della provincia, la ripresa commerciale e crocieristica in porto, la conclusione dei bandi di gara su Livorno Porto 2000, la gara sulla Piattaforma Europa e la nuova industria del turismo, riteniamo anche noi che i bacini di carenaggio rappresentino una importante occasione di rilancio economico-occupazionale per la città.

A coloro che si lamentano e protestano per i ritardi accumulati, ricordiamo che l'iter procedurale, sospeso dopo l'incidente mortale nel bacino galleggiante, dipende dalla magistratura che deve acquisire gli atti necessari per fare piena chiarezza anche per il doveroso rispetto per chi non c'è più.

In merito ai contenuti e alle prospettive del bando, che taluni contestano e vorrebbero modificare, riteniamo sarebbe un grave errore bloccarlo, proponendo una variante al PRP, che farebbe slittare la conclusione della gara ben oltre l'anno; assai meglio procedere e concludere con l'impegno di valutare successivamente proposte e

modifiche migliorative.

Ricordiamo che il bando di gara per la gestione dei bacini, nel rispetto prevede:

- limiti tecnici e vincoli ambientali che non escludono soluzioni di ripristino funzionale del bacino in muratura, visto che su quello galleggiante non esistono dubbi: va immediatamente riparato e messo in condizione di essere utilizzato;
- punteggi correlati a: investimenti, piani di impresa economico-finanziaria, modalità tecnico-operative;
- riferimenti tecnico-economici come evidenziati dallo studio RINA commissionato dal Comune di Livorno in fase di approvazione del PRP che prospettano due precisi scenari manutentivi mirati al:

naviglio mercantile (secondo le aspettative dei riparatori navali) comparto yacht (secondo le aspettative di Azimut).

Evidenziamo inoltre alcuni aspetti per comprendere il contesto e i possibili sviluppi:

- adiacente ai bacini, opera uno dei più importanti cantieri mondiali di yacht che avrebbe bisogno di ulteriori spazi di allestimento a terra e dell'uso del bacino galleggiante per varare le sue imbarcazioni;

- nella vicinanza dei bacini ci sono insediamenti abitativi e commerciali;

- secondo la valutazione del

RINA, il bilancio occupazionale, in entrambe le ipotesi, prevede nel quinquennio un incremento di almeno 180-200 unità (più l'indotto), ricordando che nel comparto delle riparazioni operano attualmente circa 130 unità raggruppate in una trentina di imprese, mentre nel settore cantieristico delle costruzioni operano 170 unità in loco più circa 5-600 unità nell'indotto;

- l'incremento occupazionale sarà tangibile non prima di un anno visto che dovranno essere scontate una serie di condizioni quali:

a) il completamento della gara, una volta sbloccata dalla magistratura, escludendo i possibili contenziosi legali;

b) la riparazione del bacino galleggiante e il ripristino totale o messa in sicurezza del bacino in muratura;

c) la necessità di formare e addestrare il personale da ricercare nella realtà cittadina;

- la gara prevede una disponibilità iniziale di spazi a terra ridotti che oggettivamente limitano le riparazioni tradizionali e le modifiche delle grandi navi mercantili, fortemente impattanti, senza peraltro pregiudicare interventi tecnici, ad alto valore aggiunto, su navi crociera, ro-ro, ferry, etc., così come confermano le indagini di mercato e nel rispetto dei vincoli previsti dal PRP;

In conclusione riteniamo che:

- per aumentare gli spazi ridotti a terra, una volta completata la realizzazione del porto turistico mediceo, riteniamo ipotizzabile l'utilizzo della banchina 75 che nel PRP continua ad essere area di allestimento allargando così anche gli spazi acquedotti di manovra;

- nel PRP esiste l'ipotesi di poter utilizzare il bacino in muratura anche per le grandi navi e in tal senso nel futuro può avviarsi una verifica sulle compatibilità tecniche e i vincoli ambientali al fine di consentire l'ingresso almeno delle grandi navi crocieristiche (meno impattanti) senza escludere, in caso di emergenza, il naviglio mercantile;

- a prescindere infine dagli esiti della gara, la soluzione più auspicabile sarebbe un accordo di collaborazione tra le parti concorrenti che, pur nella distinzione dei ruoli, armonizzi le singole esigenze al fine di garantire:

da un lato, la salvaguardia dell'eccellenza mondiale del cantiere benetti con i relativi livelli occupazionali interni esterni, la possibilità di utilizzare nuovi spazi di allestimento a terra e il bacino galleggiante per il varo degli yacht; dall'altra, la possibilità di effettuare attività di manutenzione al naviglio mercantile, soprattutto tecnico, ad alto valore aggiunto, nonché modifiche e refitting, con sensibili ricadute economiche-occupazionali.

INVITALIA, MARTINI

«Grave il rinvio del bando Livorno non può aspettare»

di LIVORNO

«Sono molto preoccupata per l'improvvisa notizia del ritardo, il comunicato del Mise ha dell'incredibile: il bando previsto per lunedì 6 febbraio, che avrebbe dovuto assegnare ben 10 milioni di euro a sostegno dei progetti imprenditoriali sul territorio slitta perché manca la registrazione alla Corte dei Conti del Piano di riconversione industriale, firmato addirittura il 20 ottobre! Si ipotizza lo slittamento di un mese salvo sempre buon esito delle procedure amministrative. L'economia e le imprese hanno bisogno di certezze, Livorno non può più aspettare». A scriverlo è stata l'assessora al lavoro, Francesca Martini, dopo che sono stati posticipati di un mese i termini per partecipare al bando di Invitalia, inizialmente fissati al 6 febbraio.

«Sembra che la riconversione industriale della nostra città - ha aggiunto sulla sua pagina Facebook Filippo Nogarin rilanciando un video di commento dell'assessora - non sia più una priorità. Abbiamo scoperto che è stata rinviata di un mese l'apertura del bando per le imprese interessate a investire sull'area livornese. Eppure i 10 milioni messi sul piatto sono la misura dell'accordo di programma siglato il 20 ottobre scorso, che più di ogni altra potrebbe dare respiro all'economia di questa città».

Immediata la reazione del direttivo di Buongiorno Livorno. «L'assessora Martini - scrivono

» Buongiorno:
«L'assessora cade dalle nuvole. Ora verifichiamo il passaggio in Corte dei conti, Prri e maxi Darsena»

da BI - cade dalle nuvole e scopre, a tre giorni dall'apertura del bando per l'assegnazione dei 10 milioni di incentivi previsti dal progetto di riconversione e riqualificazione industriale per Livorno, che l'intero Prri non è stato registrato dalla Corte dei Conti. Questo significa che non solo il bando per i 10 milioni slitta, ma che anche il bando di gara per Darsena Europa è stato pubblicato senza aver fatto prima questo passaggio fondamentale?».

«La Corte dei conti - riprendono da BI - in base alla Costituzione, accerta che gli atti dell'esecutivo siano conformi a norme di legge, in particolare a quelle del bilancio. Garantisce, tra l'altro, che esista la reale copertura finanziaria del finanziamento concesso, in questo caso, dallo Stato e dalla Regione. Il procedimento inizia con l'invio dell'atto sottoposto a controllo al competente ufficio della Corte dei conti. Ove l'atto sia ritenuto legittimo, la Corte lo ammette al visto e alla registrazione. Da quel momento l'atto acquista efficacia. In poche parole - concludono - il finanziamento statale promesso dal governo per l'area di crisi livornese diventa efficace solo dopo il controllo della Corte. Vogliamo sapere se gli atti del Prri siano stati correttamente inviati e se siano emersi impedimenti alla loro approvazione. Chiediamo all'amministrazione della nostra città di prendere subito un impegno in questo senso».

Slitta il bando per l'area di crisi «L'accordo non è stato registrato»

Proroga di un mese. Nogarin: «Rinvio che non mi lascia tranquillo»

— LIVORNO —

L'ITER della registrazione dell'accordo di programma ha fatto slittare di un mese i termini per la presentazione delle domande di agevolazioni per investimenti nei poli produttivi dei Comuni di Livorno, Collesalvetto e Rosignano Marittimo. Uno stop che crea un po' di tensioni visto che c'erano già tanti progetti pronti e finalizzati a fare un passo in avanti nella procedura. Il bando di Invitalia dunque slitta, e dal Comune sia l'assessore Martini che il sindaco Nogarin manifestano le loro preoccupazioni. Francesca Martini, assessore allo sviluppo

INVESTIMENTI

Le imprese interessate dovranno attendere ora il prossimo 6 marzo

economico ha spiegato come «la notizia ha dell'incredibile, è arrivata una mail con cui il Mise ci avvisava che i bandi per le imprese pronte a investire sul territorio livornese non partirà da domani ma tra un mese. Il problema qual è stato? Si sono resi conti che l'accordo di programma non è stato ancora registrato alla Corte dei Conti, un intoppo burocratico che però penalizza il territorio e lascia le tante imprese pronte a investire nell'incertezza. Questo è grave - aggiunge - perché ci sono progetti di investimento imme-



PERPLESSITÀ

Sopra il sindaco Filippo Nogarin, a fianco uno degli ultimi incontri che Invitalia ha organizzato con le imprese del territorio interessate

diato. Sembra che tutte le misure slittino. Ancora stiamo aspettando al reimpiego di 2,4 milioni avanzati dal bando per i lavori di pubblica utilità e destinati ai disoccupati dell'area di crisi. Questo ci preoccupa, il Comune sta facendo la sua parte - ha concluso - , ora serve che le istituzioni sovramunicipali si attivino per mantenere fede agli impegni presi e ci diano tempi certi». Alle parole dell'assessore Martini ha fatto eco il sindaco Nogarin, che sul suo profilo Facebook ha scritto: «Sembra che la riconversione in-



Il prossimo appuntamento per conoscere le potenzialità del bando per le imprese sarà venerdì 10 febbraio, dalle 11 all'interporto di Guasticce.

dustriale della nostra città non sia più una priorità. Eppure i 10 milioni messi sul piatto sono la misura dell'accordo di programma siglato il 20 ottobre, che più di ogni altra cosa potrebbe dare respiro all'economia di questa città. Ma, nonostante i proclami, le firme in pompa magna, le interviste e le dichiarazioni di giubilo, ancora nulla di concreto si muove. E nel frattempo Livorno soffre». «Un rinvio - ha spiegato successivamente - che non mi lascia tranquillo».

P.B.

Livorno, un 2016 (quasi) tutto ok

Il consuntivo del traffico presentato nel corso del saluto del presidente-commissario Gallanti

LIVORNO - Il tono è giustamente soddisfatto: c'è per il 2016 un nuovo record nel settore dei container, con il superamento della soglia degli 800 mila Teu, e numeri da capogiro nel campo

dei rotabili, delle auto nuove e dei prodotti forestali, dove lo scalo labronico conserva una indiscussa leadership in Italia.

Con una movimentazione complessiva di 32.815.851 tonnellate

(+0,3% sul 2015) e segni più davanti a tutti gli indicatori di traffico (con l'eccezione delle rinfuse), la fotografia scattata dall'Ufficio Analisi Economiche e Statistiche del'Autorità Portuale di Livorno

consegna agli annuali un porto da primato.

I contenitori

È sicuramente nel podio dei traffici più performanti, il business dei contenitori ha fatto registrare un incremento del 2,5% rispetto al 2015 con 800.475 Teu. Si tratta di un nuovo

(segue a pagina 10)



Giuliano Gallanti



Massimo Provinciali

Livorno, un 2016

vo record per un porto che soltanto l'anno precedente aveva superato il risultato storico raggiunto nel 2008, arrivando a movimentare 780.874 Teu. L'obiettivo è stato centrato anche grazie all'elevato volume di traffico in transhipment, che quest'anno è cresciuto del 22,3% sul 2015 ed ha raggiunto il 30% dei volumi movimentati (240.286 Teu contro i 196.474 del 2015). Al netto delle operazioni di trasbordo, infatti, il traffico si è attestato attorno ai 560.189 Teu (24.211 in meno rispetto all'anno precedente con una flessione percentuale del 4,1). Sono diminuiti soprattutto i container vuoti: rispetto ai 151.409 Teu del 2015, quest'anno ne sono stati movimentati 135.611 (-10,4%) mentre l'export/import dei pieni è calato soltanto dell'1,9% pari a 8.413 Teu in meno.

I prodotti forestali

Il dato complessivo porta Livorno a sfiorare i due milioni di tonnellate di merce. Per l'esattezza, 1.904.227 tonnellate, quasi 150 mila in più rispetto al 2015 (+9,1%). Mai come quest'anno il porto è andato così bene nel settore dei prodotti forestali. Con 1.693.971 tonnellate allo sbarco (+3,1%) e 210.256 tonnellate in imbarco (+106,6%), la cellulosa, la carta e il legname confermano di essere assieme a quello dei contenitori uno degli asset core dello scalo labronico.

Le Auto Nuove

Eccellenti anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali del 25,6%, ha raggiunto una movimentazione complessiva

di 596.677 mila unità. Si tratta di un altro record confezionato dal porto nel 2016!

I Rotabili

Non potevano che essere ottimi i rendimenti del traffico dei rotabili, le cui percentuali sono al di sopra di ogni ottimistica previsione: 14,3 punti percentuali in più e una movimentazione complessiva di 389.961 mila mezzi, dieci 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco. Per un soffio lo scalo labronico non è riuscito a eguagliare il record

del 2007, quando furono sbarcati/imbarcati 406 mila mezzi.

Crocieristi e passeggeri

Va alla grande anche il traffico delle crociere, che ha registrato dati di consuntivo positivi con un traffico totale di 807.935 passeggeri e un nuovo incremento del 15,8% rispetto al 2015. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: durante il 2016 sono transitati per lo scalo 2.475.906 passeggeri diretti o provenienti dalle isole vicine (+26,1%) con un aumento di oltre 500 mila unità sul 2015 ed a un passo da un altro record storico del porto, quello del 2010 quando dalle banchine dello scalo si imbarcarono/sbarcarono 2.552.214 passeggeri. Qualche ombra in vista per il 2017 - ha rilevato Provinciali - ma fanno parte delle strategie dell'azienda.

Le merci varie

L'analisi delle tipologie di traffico indica un incremento del 3,2% delle merci varie. Su traffico di 23.621.420 tonnellate, sono state movimentate 12.413.062 tonnellate di merce rotabile, quasi 450 mila tonnellate in più rispetto all'anno precedente (+3,8%).

Buone, anche se peggiori rispetto al 2015, le performance per il break-bulk (merci in colli o numero). Sono state movimentate 2.012.242

tonnellate di merce, con un decremento rispetto al 2015 dello 0,9%.

Infine, il traffico della merce containerizzata che ha fatto registrare un aumento del 3,4% con 9.196.116 tonnellate di merce (+5,6% in sbarco e +1,3 in imbarco).

Il traffico rinfusiero

Su un totale di 32.815.851 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 9.194.431 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 8.362.816 liquide (-6,8% rispetto al 2015), e 831.615 solide (-1,9%). Si tratta di prestazioni in leggera diminuzione rispetto all'anno passato, su cui hanno inciso, per le rifuse liquide, la "fermata" temporanea (due mesi) degli impianti voluta dall'Eni per la programmata manutenzione generale, e, per quelle solide, le crisi di alcune realtà imprenditoriali operanti in porto, tra cui Grandi Molini, che pure ha da poco ripreso le attività.

Onorato Group nel terminal LTM di Livorno

MILANO - Nella ricerca dei migliori assetti terminalistici nei porti italiani, circola l'indiscrezione secondo la quale il gruppo armatoriale di Vincenzo Onorato avrebbe rilevato la maggioranza azio-

(segue a pagina 11)

MILANO - Due giorni di seminari tematici su quattro temi che legano l'industria nazionale al sistema logistico intermodale, con i suoi punti di eccellenza e le sue criticità. Ha davvero coperto un vuoto culturale la prima edizione di "Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry", appuntamento che si preannuncia annuale nella sede di Assolombarda e si è sviluppato tra giovedì e ieri con oltre 700 partecipanti. Promotori il Propel-

C.G.

(segue a pagina 11)

Onorato Group

maria del terminal livornese LTM, storico concessionario di parte delle banchine ro/ro della Darsena I nel porto industriale. Si attendono conferme ufficiali dell'operazione, che avrebbe portato il gruppo armatoriale al 75% delle quote del terminal.

L'operazione finanziaria sarebbe una indiretta risposta al potenziamento della Grimaldi su Livorno con l'ingresso dell'armatore napoletano in Sintemar e la sfida in atto ormai da oltre un anno sulle rotte ro/ro e ro/pax in particolare con la Sardegna. Se confermata, segnerebbe anche un ulteriore passo in avanti del porto di Livorno come specialista delle Autostrade del mare, elemento di grande importanza anche in vista dell'applicazione dell'atteso "mare bonus" sbloccato dall'UE e pianificato dalla RAM di Cancian.

Ma anche e specialmente - così qualcuno sta leggendo la cosa - come piazzamento del gruppo Onorato nella gara aperta per la privatizzazione della Porto 2000, in evidente concorrenza con le proposte che sarebbero state avanzate facendo base su Sintemar dal gruppo Grimaldi.

LA DOCCIA FREDDA

RISALE ALL'INIZIO DI GENNAIO: AI LAVORATORI STANNO PER ARRIVARE LE LETTERE DI LICENZIAMENTO INVIATE DALL'AZIENDA

75 GIORNI DI TEMPO

«DA OGGI ABBIAMO 75 GIORNI DI TEMPO PER TROVARE UNA VIA D'USCITA E LI SFRUTTEREMO FINO ALL'ULTIMO»

Grandi Molini come un'altra Trw

Confermati i trenta licenziamenti

Mattinata di tensione all'annuncio davanti alla sede di Confindustria

di MONICA DOLCIOTTI

- LIVORNO -

FUMATA NERA ieri per lo stabilimento di Grandi Molini a Livorno. Il management di G.M. ha confermato al tavolo di Confindustria, alla presenza del sindacato, che non ritirerà le lettere di licenziamento inviate a trenta addetti dell'impianto di Livorno (su 54 unità). La doccia fredda risale ad inizio mese e questo ha scatenato la rabbia dei lavoratori. Infatti ieri davanti alla sede degli industriali hanno manifestato tutto il loro malumore quando è arrivata l'auto aziendale con la delegazione ristretta di Grandi Molini. Tra loro ci i dirigenti del gruppo molitorio si sono però frapposti agenti di polizia e carabinieri che già presidiavano il luogo per prevenire incidenti. È sempre fresca la memoria dell'assalto alla sede degli industriali nell'autunno 2015 quando ci fu l'annuncio della chiusura dello stabilimento metalmeccanico Trw dove lavoravano in quattrocento. Gli operai inferociti, al culmine delle tensioni, riuscirono ad entrare invadendo i locali di Confindustria. I licenziamenti sono arrivati come un fulmine a ciel sereno perché l'impianto

molitorio era stato riaperto lo scorso dicembre dopo un anno e mezzo di chiusura per problemi economici del gruppo che ha sede a Rovigo. Ed ha avviato la procedura di concordato preventivo in continuità. La richiesta è stata accettata dal Tribunale. «Il gruppo Grandi Molini d'Italia ha un passivo di 200 milioni di euro - hanno segnalato alla fine dell'incontro Stefano Mambriani della Uil e Massimiliano Gori della Cisl - e i suoi creditori riannunceranno probabilmente a marzo per decidere se accettare o no il piano di concordato. Era previsto che lo facessero nel novembre 2016 ma tutto è slittato a marzo. E nulla esclude che questa scadenza sia ulteriormente posticipata». Proprio in virtù della procedura concorsuale pendente che Grandi Molini ha deciso di tagliare i costi di Livorno.

«GRANDI Molini ci ha riferito che il Tribunale di Rovigo e il commissario giudiziale hanno osservato che l'impianto di Livorno è in perdita e senza interventi drastici rischia di far naufragare la procedura del concordato. Di qui la decisione di licenziare trenta lavoratori. Decisione che noi respingiamo al

mittente» ha tuonato Michele Rossi della Cgil. «Da ora (ieri, ndr) ci sono 75 giorni di tempo per trovare una via di uscita e li sfrutteremo tutti - ha proseguito - iniziando subito il pressing. Il primo passo sarà il tavolo in Regione convocato il 7 febbraio dove chiederemo che sia rispettato l'accordo che ha firmato nel luglio 2016 anche Grandi Molini per riaprire lo stabilimento di Livorno, vincolando questo impegno alla ristrutturazione della banchina portuale che ha in concessione per le navi che trasportano il grano da lavorare. Lavori che l'Autorità Portuale si è vincolata a finanziare e far eseguire. Ma ad oggi tutto è rimasto fermo». Adirittura, hanno ricordato i sindacati, «c'era un precedente accordo del 2014 che aveva gli stessi obiettivi e fissava all'ottobre 2017 la fine dei lavori». Grandi Molini e l'Autorità dal 2016 si rimpallano la responsabilità del mancato adeguamento della banchina. Intanto l'impianto molitorio è sempre più vicino alla chiusura definitiva, come avevamo segnalato nel settembre 2016 nell'incredulità di sindacati ed istituzioni. Grandi Molini reagì con stizza. Intanto gli operai sono tornati a lavoro. Tra di loro qualcuno ha rinunciato ad altre occasioni quando ha riaperto l'impianto lo scorso dicembre. Al danno si è sommata la beffa...

PROSSIMO STEP

Il 7 febbraio si riunirà il tavolo regionale: si chiede il rispetto degli accordi

propeller / porto&diporto

Un anno denso di iniziative a favore del porto di Livorno

Durante il nostro Anno Sociale 2015-2016 a Livorno abbiamo in più occasioni acceso i riflettori sul nostro territorio per meglio portare avanti il nostro "service" associativo, a supporto del Cluster livornese di settore.

Ad ottobre abbiamo organizzato una tavola rotonda sulla area costiera della Toscana invitando i neo eletti Consiglieri Regionali di Livorno, Pisa e Piombino a cui sono stati assegnati i settori dello sviluppo economico, mentre a gennaio 2016 abbiamo coinvolto i principali attori del Porto di Livorno (Autorità Marittima e Portuale, terminalisti, servizi tecnico nautici) coinvolgendoli in un "talk show" sugli assetti operativi del porto.

Al settore della Nautica e del Turismo da Diporto è stata dedicata sia la serata di Novembre, con ospiti legati al settore (Azimut, Benetti) che quella di febbraio 2016, focalizzata sul quartiere della Venezia, storico percorso d'acque di Livorno, dove il diporto ed il turismo necessitano di regole per poter rifiorire.

A livello nazionale, abbiamo avuto a maggio come relatore per presentare in anteprima il Nuovo Codice Doganale dell'Unione a Dogana 4.0 la Dott.ssa Teresa Alvaro, Direttore Centrale Tecnologie per l'Innovazione della Agenzia Dogane e Monopoli di Roma.

Ad Aprile ho voluto organizzare un Convegno, interessante anche a livello internazionale, sulle eventuali ricadute in caso di sospensiva dell'Acquis di Schengen, moderato da Fabrizio Marotta, redattore di Limes, a cui hanno partecipato tra gli altri CONFITARMA, il Direttore ENAC Roma Dr. Claudio Eminente, il Presidente Umberto Masucci in qualità di Vicepresidente della Federazione del Mare e la D.ssa



Gina Giani, CEO Toscana Aeroporti Spa.

A giugno abbiamo affrontato il tema della formazione delle Carriere Blu, presenti fra i relatori la D.ssa Palmira Petrocelli, Presidente dell'Istituto Italiano di Navigazione e l'Assessore Regione Toscana alla Formazione D.ssa Cristina Grieco.

A luglio la serata conclusiva delle attività si è svolta a bordo di una M/n Liburnia della Flotta Toremar, g.c. dalla famiglia Onorato e dall'AD Matteo Savelli, presentando due eccellenze Toscane a bordo della Flotta Toscana: il Marchese Piero Antinori ed il responsabile eventi del Sigaro Toscano, Terry Nestl.

Durante l'ultimo trimestre 2016 invece l'attenzione del Club che mi privilegio di presiedere si è spostata sulla Safety (settembre,) Security (ottobre) e

sul Welfare nel settore portuale. Le conclusioni in tutti e tre gli importanti incontri sono spettate al Direttore Marittimo della Toscana, C.V. (CP) Vincenzo M. Di Marco.

Nel 2016 infine il Propeller Club Port of Leghorn è stato premiato a Genova in occasione del trentennale, fra i cinque Club Fondatori e per me è stata una doppia gioia in quanto mio padre, Sergio Giani, storico presidente di Livorno per quattro mandati, è stato uno dei Fondatori ed io stessa sono socia dal 1981, quando, da un anno nell'azienda di famiglia, fui fatta socia da Genova perché allora era la Suprema che stabiliva chi poteva essere membro dell'International Propeller Club d'Italia.

Maria Gloria Giani Pollastrini
Presidente da settembre 2014

PER COLLEGARE IL PORTO DI PIOMBINO ALLA RETE NAZIONALE

La 398 finalmente al Cipe

La gara per la "bretella" da concludere entro la fine dell'anno

PIOMBINO - C'è adesso la doppia garanzia del sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo e del viceministro dei trasporti Riccardo Lucifora per la "road map" della bretella 398 tra il porto piombinese e la superstrada costiera Livorno-Irosseto-Roma, da vent'anni in discussione e fondamentale per lo sviluppo del porto.

In un incontro di martedì scorso al MIT con Anas, Regione Toscana e Comune, è stato assicurato che il progetto definitivo della bretella andrà al Cipe entro aprile. Una volta ottenuto l'ok dal comitato, si passerà alla definizione delle procedure per la gara d'appalto, con l'obiettivo dichiarato di realizzare

(segue a pagina 10)



Luciano Guerrieri

Finalmente al Cipe

entro l'anno la gara stessa.

Soddisfatto il sindaco di Piombino Massimo Giuliani, più che soddisfatto il commissario straordinario **Dell'Ansaldo Portuale**

■ **Ormai in dismissione** - Luciano Guerrieri, che da anni - quando anch'egli fu sindaco - si batte per realizzare un collegamento veloce tra le banchine e l'arteria costiera nazionale. Guerrieri sta ultimando gli ultimi incarichi relativi allo sviluppo del nuovo porto di Piombino, in particolare per le aree che dovranno ospitare il cantiere di demolizioni navali della joint-venture tra il gruppo livornese Neri e il gruppo "Cantiere San Giorgio del porto" genovese. Sono ormai allo stadio avanzato le autorizzazioni che il complicato intreccio di leggi nazionali prevede per l'insediamento: e la veloce realizzazione della bretella stradale 389 è un elemento fondamentale anche per questa importante iniziativa.

Il parere, la polemica

Porto, Napoli contro Salerno «Criscuolo senza requisiti»

Antonino Pane

«Le Autorità di sistema portuale sono enti ben diversi, nella forma e nella sostanza, dalle sopresse Autorità portuali». È questo l'elemento fondante del ragionamento che ha escluso, fino ad oggi, l'ingresso di Nino Criscuolo, il rappresentante del Comune di Salerno, nel Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. Una vicenda che sta facendo indispettire non poco il presidente della Regione, Vincenzo De Luca. Al presidente Pietro Spirito, infatti, è stato recapitato un parere redatto dall'avvocato dell'Ente, Antonio Del Mese, sostanzialmente contrario all'ingresso di Criscuolo per mancanza dei necessari requisiti. In buona sostanza il parere redatto da Del Mese che, bisogna ricordarlo, è sotto indagine da parte dell'Anticorruzione, mette in evidenza che aver ricoperto l'incarico di rappresentante in seno al Comitato portuale di Salerno quando era in vigore la legge 84/94 non abilita alla presenza in seno al Comitato di gestione delle Autorità di sistema nate proprio dalla riforma della legge 84/94.

L'avvocato Del Mese ha redatto un parere di ben quattro cartelle in cui si analizza e si interpreta anche il dettato della legge di riforma a partire dalla premessa dove, una volta elencate le funzioni del Comitato di gestione si sottolinea che una «mera equiparazione tra i presidenti delle sopresse Autorità portuali e quelli delle attuali Autorità di sistema portuali è improponibile. Così come il Comitato di gestione non può considerarsi organo collegiale di governo quanto, piuttosto, organo tecnico amministrativo». Del Mese, quindi, conclude che «nessun dubbio» si deve avere «nel considerare il Comitato di gestione organo di vertice di natura prettamente tecnica».



Hanno colto tutte nel segno queste riflessioni? Secondo l'avvocato dell'Ente di piazzale Piscane da queste riflessioni «discende che un componente del Comitato di gestione, nella sua attuale configurazione, deve senz'altro possedere qualità aggiuntive e comunque non minori rispetto ai già elevati requisiti previsti per le nomine dei Presidenti e, comunque, dei soggetti appartenenti ai ruoli dirigenziali dell'Autorità di sistema portuale tra i quali, per esempio, necessita il possesso di un adeguato titolo di studio con il concorrente possesso di una particolare specializzazione, anche professionale, rapportata alle funzioni da ricoprire che, all'esito di un positivo riscontro, rendono il soggetto idoneo all'incarico».

Del Mese conclude, in sostanza, che «l'aver ricoperto il ruolo di componente di un Comitato portuale (cosa ben diversa dal Comitato di gestione), quello di delegato sindacale per le tematiche del lavoro portuale o altri incarichi simili non appare in linea con le finalità della riforma del sistema portuale che, si ripete, prevede requisiti di qualificazione professionale attestati da percorsi di studio elevati nonché il possesso di una comprovata esperienza presupposti imprescindibili per esercitare compiutamente la funzione affidata nel premesso interesse pubblico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I contenuti della documentazione intercorsa in questi mesi tra **palermo** e roma

Le carte svelate e le ragioni a difesa di Messina

Alla prima lettera seguite altre note in agosto e ottobre 2016 Il presidente Crocetta ha reso noti i documenti intercorsi con il ministro Graziano Delrio

Alla lettera del 10 febbraio 2016 il governatore siciliano Rosario Crocetta ne ha fatte seguire altre due a cavallo dello scorsa estate, attraverso le quali, appellandosi alle disposizioni transitorie previste nello schema di decreto legislativo sulla riorganizzazione delle **Autorità portuali**, chiedeva una proroga all' esistenza in vita dell' Ap di Messina. La prima missiva inviata al ministro Graziano Del Rio, datata 8 agosto, rilanciava motivata domanda per rimandare l' attuazione dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno meridionale e dello Stretto, con il mantenimento dell' Ap di Messina per 18 mesi. La successiva, dopo poco più un mese, viene spedita a Roma il 12 settembre ed è ancora più dettagliata nel sostenere la necessità di mantenimento dell' autonomia finanziaria e amministrativa per l' Authority di Messina per 36 mesi, cioè tre anni. «E' oltremodo necessario che l' Ap di Messina e la sua organizzazione permanga autonoma per evitare di far perdere un' ulteriore opportunità per il territorio di realizzare un snodo logistico interregionale indispensabile per i collegamenti Sicilia-Continente, liberando il tessuto urbano di Messina dal pericoloso transito, per la pubblica incolumità, del gommato pesante». Uno dei riferimenti di Crocetta per evidenziare l' importanza dell' Authority peloritana è infatti connesso alla realizzazione della piattaforma logistica di Tremestieri: «L' **Autorità** è soggetto beneficiario unico dei decreti di finanziamento, comunitari, dello Stato e della Regione per la realizzazione dell' opera, il cui iter procedurale ha subito finora una lunga battuta d' arresto proprio a causa della carenza di fondi. Si comprende che ogni altra modifica dell' assetto dell' ente, finirebbe per generare un ulteriore allungamento dei tempi rendendo vani gli sforzi fino ad oggi profusi per effetto del subentro dell' Istituto della perenzione amministrativa».

L' elenco degli obiettivi strategici è lungo: «Va inoltre rilevato che sul piano demaniale esistono ancora contenziosi in atto che potrebbero essere seguiti e portati a buon fine se l' Ap di Messina potesse godere ancora di un periodo di autonomia, tenuto conto che l' attuazione della riforma finirebbe per creare un immediato rallentamento gestionale dovuto alla messa in esercizio dei complessi sistemi derivanti dalla fusione di due realtà ad oggi del tutto distanti. Su piatto dei finanziamenti il Pot dell' Ap di Messina ha un ricco programma di investimenti che andrebbero meglio seguiti utilizzando l' odierno assetto, in modo particolare per opere in corso quali le nuove banchine commerciali del porto di Milazzo, il nuovo pontile siderurgico di Giammoro, oltre a tutte le azioni di consolidamento e sviluppo delle attività necessarie all' ampliamento ed evoluzione del traffico commerciale delle tre realtà **portuali**». E ancora le procedure di gara per la valorizzazione del quartiere fieristico, il Patto per la Falce e i Prp di Messina e Milazzo.(ema.rig.)

A partire dalle 6 di oggi e fino alla mezzanotte di lunedì

Il porto di Tremestieri resterà chiuso per tre giorni

Intervento della draga per liberare i fondali dalla sabbia

"Rex II" torna a mordere il fondo del porto di Tremestieri. A meno di un mese dal suo ultimo intervento, la motonave della Lmd di Venezia si rimette in moto e per tre giorni il porto a sud resterà completamente chiuso. Approdi inutilizzabili, quindi mezzi pesanti in città, oggi a partire dalle sei del mattino, domani e lunedì fino alla mezzanotte. L'ordinanza della Capitaneria di porto è arrivata ieri pomeriggio e annulla quella precedente che consentiva un utilizzo alternato, in movimento, dei due moli. L'intervento della grande draga si è reso necessario per l'insabbiamento del porto arrivato due fine settimane fa. Una seconda sciroccata arrivata dopo solo un mese dalla precedente che lasciò chiuso il porto per tutto il periodo natalizio.

In quest'ultimo caso, invece, un pizzico di buona sorte ha distribuito la sabbia, circa 17.000 metri cubi, in maniera da consentire una quarantina di corse al giorno. E' probabile che, al di là dell'ordinanza, già lunedì pomeriggio, uno scivolo possa essere utilizzabile.

Ma per il porto a sud, quello vero, quello che dovrebbe anche eliminare il problema degli insabbiamenti, ci sono novità significative. La giunta comunale, infatti, ha approvato il progetto definitivo da 72 milioni di euro. Un atto determinante per l'aggiudicazione definitiva dei lavori alla nuova Coedmar che, da quasi tre anni, aspetta di poter iniziare i lavori dopo aver superato anche la buriana dei ricorsi amministrativi. L'aggiudicazione arriverà già lunedì, chiudendo un capitolo lunghissimo, fatto di mille autorizzazioni (l'ultima quella della Commissione regionale opere pubbliche) e inciampi amministrativi (quasi due mesi per la redazione del verbale dello stesso ufficio dopo la seduta della commissione). Il successivo passaggio sarà quello del passaggio della titolarità dei lavori dal Comune alla **Autorità portuale**. Un atto che, a lume di ragione, dovrebbe arrivare prima di metà mese. Palazzo Zanca, con l'incognita sfiducia, uscirà di scena e sarà l'Ap a proseguire il cammino recuperando il decreto di finanziamento della Regione (16 milioni) e quello del Provveditorato opere pubbliche. (6,5 min).

TERRITORIO. Ad Augusta un consiglio comunale aperto ai parlamentari contro lo «scippo» dell' **Autorità portuale**. Chiesto l' annullamento del provvedimento di Delrio

Camere di Commercio, Crocetta: stop alla fusione

Il presidente della Regione scrive al ministro Calenda: «Bloccare subito l' iter di accorpamento con Catania e Ragusa»

L' iniziativa del presidente Crocetta bloccherebbe l' elezione del catanese Agen alla presidenza della Camera di Commercio del Sud -Est. L' altro candidato in corsa è il siracusano Ivan Lo Bello.

Vincenzo Corbino Cettina Saraceno OOO «Bloccare l' iter di accorpamento delle Camere di commercio di Siracusa, Catania e Ragusa». Dopo la «bastonata» subita dal territorio siracusano per il trasferimento temporaneo della sede dell' **Autorità portuale** da Augusta a Catania, dal presidente della Regione Rosario Crocetta arriva lo stop ad un' altra questione chiave che riguarda gli enti di gestione del territorio del Sud-Est. In un documento che Crocetta ha inviato al ministro per lo Sviluppo economico, Carlo Calenda si fa riferimento «alle istanze ricevute dal territorio di Siracusa per la rivisitazione dell' accorpamento delle Camere della Sicilia orientale. La valutazione circa l' accoglibilità delle istanze potrebbe costituire per il ministero un' occasione per avviare una rivisitazione delle procedure propedeutiche all' accorpamento delle Camere di commercio, attesa l' esclusività della competenza del ministero per lo Sviluppo economico». Un atto che blocca l' insediamento del consiglio della nuova

Camera del Sud-Est, convocato per il 14 febbraio a Catania, e nominato proprio lo scorso 30 dicembre da Crocetta, con all' ordine del giorno la votazione al vertice dell' ente di Pietro Agen, presidente regionale di Confcommercio, a capo della coalizione risultata vincente dalle consultazioni rispetto a quella guidata da Confindustria che aveva espresso la candidatura di Ivan Lo Bello, attuale presidente nazionale di Unioncamere. Crocetta inoltre auspica che il ministero possa valutare «l' opportunità di affidare le attività di controllo sulle procedure di elezione dell' organismo camerale ad un soggetto che vanti caratteristiche di terzietà rispetto alle posizioni degli enti, ma anche necessario distacco». Il provvedimento giunge 3 giorni dopo la diffida inviata all' assessore regionale alle Attività produttive, Mariella Lo Bello, dalla Confederazione produttori agricoli Siracusa, Federazione provinciale coltivatori aretusea, Confagricoltura Siracusa e «Territorio Protagonista 2016» che riunisce i 22 ex consiglieri della Camera di commercio siracusana che votarono «no» all' accorpamento lo scorso 16 giugno. Ieri proprio

-segue

questi rappresentanti hanno incontrato le deputazioni nazionali e regionali siracusane. «Abbiamo centrato l'obiettivo - ha commentato l'ex vicepresidente della Camera di commercio di Siracusa, Pippo Gianninoto -. L'iter va ora riscritto alla luce della legge Madia, pensando all'accorpamento con Ragusa, non includendo Catania che come area metropolitana può proseguire da sola. La revoca è chiara, come la certezza che il consiglio camerale non andrà convocato».

Per il presidente provinciale di Confesercenti, Arturo Linguanti, «sono stati riconosciuti gli sforzi compiuti da mesi, dopo le irregolarità nella composizione del consiglio che vede 25 rappresentanti catanesi e 7 siracusani». Iter da rifare ripartendo dall'unione con Ragusa, secondo il vicepresidente regionale di Confagricoltura, Massimo Franco. «Come dimostrano le vicende sulle governance degli aeroporti di Catania e Comiso e dell'Autorità portuale di Augusta ha detto Franco - si rischia di fare della provincia una colonia di Catania. L'esperienza dell'area vasta è naufragata, si riparte ora dall'unione tra Siracusa e Ragusa che hanno elementi economici comuni». Di parere opposto il presidente provinciale di Casartigiani, Michele Marchese che con Sandro Romano, presidente di Confcommercio, è in favore dell'accorpamento.

Il caso dell'Autorità portuale Il presidente Crocetta revochi le richieste presentate al ministero delle Infrastrutture di individuare quale sede dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale Catania e non Augusta, unico porto «core», il ministro Graziano Delrio annulli il provve dimento da lui sottoscritto, confermi che la sede è Augusta e nomini con effetto immediato un presidente del comitato di gestione così come previsto dalla legge, esauendo così il ciclo dei commissariamenti. E, infine il presidente del Consiglio dei ministri Gentiloni, qualora le richieste non fossero accolte, non firmi il decreto del mini stro Delrio. Sono le richieste contenute in un documento indirizzato a Gentiloni, Delrio e Crocetta approvato giovedì sera dal consiglio comunale di Augusta durante una affollata seduta straordinaria di consiglio durata circa sei ore e convocata dalla presidente Lucia Fichera insieme ai colleghi di Melilli e Priolo per decidere come op porsi al decreto che «scippa» Augusta della sua sede di Autorità di sistema portuale. Il documento ha avuto il sostegno anche dai deputati regionali e nazionali e verrà trasmesso agli altri consigli comunali per un'azione comune di protesta. Oltre al sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro hanno portato sostegno anche i colleghi di Siracusa, Giancarlo Garozzo, di Priolo, Antonello Rizza, di Melilli, Giuseppe Cannata, di Canicattini, Paolo Amen ta, in rappresentanza anche dei sei comuni della valle degli Iblei, di Franco fonte, Salvatore Palermo, sostegno è arrivato con due lettere anche dai colleghi di Avola e Palazzolo. L'assessore regionale, Bruno Marziano ha detto di aver già chiesto la convocazione di una riunione di giunta per discutere della questione, il parlamentare regionale Enzo Vinciullo si è detto pronto ad andare in procura lunedì. Il collega Pippo Sorbello ha invitato tutti i consigli comunali a sottoscrivere il documento unitario. La deputata nazionale del Pd, Sofia Amoddio, ha suggerito di inviare la richiesta di ritiro degli atti anche a Crocetta avendo «avuto rassicurazio ne che se Crocetta ritira la sua richiesta tutto torna al suo posto». Il collega di partito Pippo Zappulla ha detto che «bisogna costringere il presidente della Regione a riscrivere la relazione. Se il ministro non cambia opinione non escludo di dimettermi dal mio gruppo parlamentare». Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta ha parlato di «esproprio istituzionale suggerendo di chiedere al presidente del Consiglio dei ministri, Paolo Gentiloni, di non sottoscrivere il decreto di Delrio».

Per la parlamentare azzurra Stefania Prestigiacomo «l'unica soluzione è di chiedere un passo indietro, perché Catania non accetterà mai di stare sotto Augusta, perché politicamente è più forte». Giancarlo Cancellieri (deputato M5S regionale) ha sottolineato di «non avere sentito i segretari regionali degli altri partiti su questa vicenda e chiesto a Vinciullo di bloccare il bilancio regionale in netto dissenso con il Governatore». La parlamentare regionale del Pd Marika Cirone Di Marco auspica «una forte mobilitazione e l'unità del fronte politico istituzionale e sociale». (*VICOR*) (*CESA*) LA TAPPA A MESSINA.

Porti: autorità Sicilia, Delrio spiega a Crocetta la posizione del Governo

Palermo, 3 feb. (AdnKronos) - "Deroghe agli accorpamenti delle preesistenti Autorità portuali qualora non motivate da ragioni di reale pregiudizio delle attività in corso, rischierebbero di ritardare la costituzione e la piena funzionalità delle nuove autorità di sistema portuale e di vanificare così il raggiungimento degli obiettivi perseguiti dalla norma". Lo scriveva il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio in una lettera, inviata il 27 ottobre 2016, al presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta in merito al mantenimento dell' autonomia delle autorità portuali di Catania e Messina. La lettera è stata resa nota oggi dal Ministero. "Per quanto sopra e tenuto conto dell' istruttoria tecnica effettuata dalla competente direzione generale - prosegue - Ti comunico, nello spirito di leale collaborazione che contraddistingue i nostri rapporti, che non sarà possibile accogliere la richiesta di proroga relativa all' autorità portuale di Catania, mentre, per quanto riguarda l' istituenda sede dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, si concorda con la proposta di individuazione della stessa presso gli uffici della soppressa Autorità portuale di Catania, ancorché per un periodo transitorio non superiore a due anni".

«Salvaguardiamo il porto» l' Aula vota un documento

Chiesto al ministro delle Infrastrutture Delrio di annullare il provvedimento e al governatore della Sicilia Crocetta di revocare le richieste presentate al Mit

Sono intervenuti i sindaci di Siracusa, Melilli e Priolo, Giancarlo Garozzo, Pippo Cannata e Antonello Rizza, il sindaco di Canicattini Bagni e vice presidente dell' Anci Sicilia, Paolo Amenta in rappresentanza dei comuni dei monti Iblei e il primo cittadino di Francofonte, Salvatore Palermo, mentre i sindaci di Palazzolo Acreide e di Avola hanno inviato una nota dicendosi disponibili a condividere una strategia.

Il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro dice: «E' palese che ci troviamo di fronte a un abuso, qui c' è bisogno di una mobilitazione popolare». Per il sindaco Garozzo le motivazioni contenute nella richiesta che Crocetta ha inviato al ministro «sono solo fesserie. Dobbiamo pretendere - dice il primo cittadino - che il presidente della Regione ritratti quanto ha sostenuto».

Il sindaco Cannata si unisce al coro di sdegno dei suoi colleghi e garantisce l' appoggio del Comune di Melilli a ogni genere di iniziativa: «Ora dobbiamo lottare - afferma - ed essere uniti. L' invito è rivolto anche ai deputati regionali e nazionali. Il rilancio della zona industriale della provincia passa dal porto di Augusta e noi dobbiamo mobilitarci affinché

da Palermo e da Roma finiscano di operare soprusi nei nostri confronti». Per il sindaco Rizza lo scippo della sede dell' **Autorità portuale** «è un altro tassello che va ad anellarsi a uno smembramento della provincia. Dobbiamo fare valere il nostro peso - dice Rizza perché è venuta meno l' **autorevolezza** dei nostri deputati». Il presidente del consiglio comunale di Priolo, Giovanni Parisi, ritiene che «bisogna fare quadrato attorno alla provincia».

«Dobbiamo rispedire al mittente - dichiara - il presidente dell' Aula di Augusta, Lucia Fichera - questa azione dannosa e pericolosa per il nostro porto». La centralità del porto augustano è stata ribadita dai parlamentari presenti nella sala consiliare. Vincenzo Vinciullo, deputato regionale Ncd, con carte in mano, si appella al dovere delle istituzioni di rispettare la legge che recita che la sede debba essere un porto "core", quindi Augusta, mentre il deputato nazionale di Fi, Stefania Prestigiacomo ritiene già persa la partita con Catania, «che non accetterà di essere subordinata e contro cui Crocetta non si metterà mai. Allora sarebbe opportuno chiedere al ministro di fare un passo indietro rinunciando all' accorpamento dei porti». L' assessore regionale alla Pubblica Istruzione, Bruno Marziano, dicendosi estraneo alle scelte del governatore, si è messo a disposizione per portare sul tavolo della giunta regionale istanze e posizioni di Augusta e provincia. E non hanno fatto mancare il loro contributo ai lavori i deputati del Pd Marika Cirone Di Marco, Sofia Amoddio e Pippo Zappulla, i portavoce all' Assemblea regionale siciliana del M5S, Giancarlo Cancellieri e Stefano Zito e il deputato regionale del gruppo Centristi per la Sicilia, Pippo Sorbello, tutti concordi a portare avanti la battaglia.

AGNESE SILIATO.

Il presidente Rosario Crocetta impugnerà il decreto del ministro dei Trasporti sollevando il conflitto di attribuzione dei poteri

Porti, si va allo scontro finale Regione-Stato

Il governatore: fin dal febbraio 2016 ho difeso l'autonomia di Messina-Milazzo, Delrio viola la Costituzione

Messina I toni sono quelli tipici della campagna elettorale, ma la partita è molto più importante perché coinvolge le future strategie portuali dello Stretto. Nel balletto dei dispetti tutti interni al Partito Democratico, il presidente della Regione, Rosario Crocetta ci mette la faccia per rispondere alle critiche piovutegli addosso sulla presunta mancata difesa dell'autonomia dell'Autorità portuale di Messina che nel grande disegno di riforma è stata abbinata a Gioia Tauro, con sede decisionale calibrata in Calabria. Lettere alla mano, il governatore ha dimostrato come da un anno si sia spremuto per trovare la soluzione migliore, difendendo gli obiettivi strategici della sponda siciliana, senza accettare decisioni calate dall'alto né dinamiche ritenute sconvenienti. La missiva più datata risale al 10 febbraio, stilata nel day after del confronto in consiglio comunale a Palazzo Zanca. Crocetta sottopone al Governo «l'esigenza, al fine di garantire pari dignità tra le Regioni coinvolte, di assicurare e valorizzare spazi di autonomia gestionale per il porto di Messina, tenuto conto del valore storico ed identitario di quest'ultimo, nell'ambito del sistema portuale siciliano e nazionale, legato alla dotazione di infrastrutture e al suo orbitare su un punto nevralgico, centro di smistamento e collegamento tra la Sicilia e il continente e dei mari Tirreno, Ionio e Adriatico». Il presidente rimbalza le sollecitazioni che riceve verso Roma e respinge un «modello organizzativo delineato che incontra il totale dissenso delle istituzioni messinesi, preoccupate perché gli utili realizzati dalle gestioni dei porti di Milazzo e Messina, piuttosto che essere reinvestiti sul territorio, possano, invece, essere indirettamente finalizzati a ripianare le perdite dei porti calabresi». Ma Crocetta va oltre e indica anche una strada alternativa a quella disegnata dal ministro Graziano Del Rio: «Venga valutata, anche attraverso il ricorso ad un modello organizzativo di natura consortile, l'opportunità di individuare un'Autorità di sistema portuale con sede a Messina ed una sede in Calabria, riconoscendo a ciascuna di essa piena e distinta autonomia amministrativa-contabile». Una presa di posizione chiarissima, per la quale Crocetta si dice pronto a battersi: «Mi è stato attribuito il peso dello scontro tra Augusta e Catania, una situazione più delicata perché sarei chiamato a schierarmi per una o l'altra città

-segue

siciliana, mi è stato detto che si è seguita la mia linea, mi chiedo perché allora lo stesso non accade per Messina, visto che abbiamo sollecitato più volte una proroga sul mantenimento dell' autonomia economica e amministrativa. Userò ogni strumento anche legale per difendere questa terra, come ho fatto fino ad oggi, ci aspettiamo il blocco delle nomine». Non c' è accordo nemmeno sulla designazione di Andrea Annunziata per l' Authority Catania-Augusta e su quella di Alberto Rossi per Gioia-Messina, considerate troppo distanti dalle esigenze locali. «È così difficile trovare persone dell' Isola spendibili e gradite al governo?», si chiede Crocetta, che ha inoltre evidenziato il mancato preventivo coinvolgimento nelle scelte e determinazioni assunte in materia, «nel rispetto del principio di leale collaborazione istituzionale e delle disposizioni dello statuto siciliano».

Sullo sfondo non si spegne la grana politica, che emerge dall' attacco forte ai "faraoniani": «Dico solo che chi doveva sostenere la mia battaglia si è invece consegnato a Roma, offrendo l' alibi per continuare questa azione contro di me e la Sicilia.

Siamo alle solite, il ministro produce provvedimenti malvisti e i ruffiani strutturali fanno cadere le responsabilità su altri».

Appare inevitabile il conflitto istituzionale. Il ministro Graziano Delrio ha confermato le sue scelte. Per quanto riguarda Catania-Augusta, si conferma come sede il porto del capoluogo etneo «per un periodo transitorio non superiore ai due anni».

Una sorta di "rotazione", dunque, con Augusta che dovrebbe diventare sede dell' Autorità della Sicilia Orientale nel 2019.

Per Messina-Milazzo, vale la proroga fino al 30 giugno 2017, poi diventerebbe automatico l' accorpamento con il trasferimento della sede dell' Autorità di sistema a Gioia Tauro. Ma Crocetta non ci sta e appena gli sarà notificato il decreto, lo impugnerà immediatamente, in base al principio del conflitto di attribuzione dei poteri e alla violazione dello Statuto autonomo della Sicilia.

EMANUELE RIGANO

Le reazioni alla dichiarazioni del governatore Rosario Crocetta

Autorità portuale, interventi di D' Alia e di CapitaleMessina

Autorità portuale e situazione politica al Comune di Messina saranno i temi della conferenza stampa che il parlamentare nazionale messinese Gianpiero D' Alia terrà domani mattina, alle 10.30 nella Sala ovale del Comune di Messina, insieme ai consiglieri comunali del Gruppo Centristi per la Sicilia a Palazzo Zanca. Documento di CapitaleMessina a firma di Gianfranco Salmeri e Pino Falze a : Non si può che essere soddisfatti della riapertura del dibattito sull' Autorità portuale messinese, dopo la conferenza stampa del governatore Crocetta ed i recenti interventi dei parlamentari dei partiti di centro. Si potrebbe obiettare che la discussione sia tardiva, ma non è mai troppo tardi per ragionare su argomenti così vitali per la città. Però il ragionamento va contestualizzato. Ed è necessario essere realisti. Nessuno sarebbe più soddisfatto di noi se Crocetta dovesse riuscire, grazie ad un ricorso in sede di Corte Costituzionale, ad ottenere il mantenimento dell' autonomia del sistema dei porti messinesi. Così come ci piacerebbe che la futura sede dell' Autorità siculo-calabrese fosse la città dello Stretto, ma riteniamo l' obiettivo difficilmente raggiungibile: per la sede a Catania Crocetta giocava in

casa, per spostare a Messina la sede di una autorità interregionale servirebbe il consenso del governatore calabrese, che non avrebbe motivo di concederlo. E d' altra parte sarebbe importante dal punto di vista identitario e politico, ma sul piano operativo più che la sede - in relazione alla si sarebbe dovuto lavorare tutti, sin dall' inizio, affinché potesse essere la città Metropolitana di Messina - riveste una fondamentale importanza la sua governance. Infatti quand' anche avesse casa a Messina, l' organo di governo della futura Autorità di Sistema Portuale del Tirreno meridionale, sarebbe comunque sbilanciato a nostro sfavore. Il comitato di gestione, oltre al presidente che si presuppone super partes, sarà a maggioranza calabrese, con tre componenti d' oltrestretto (uno indicato dal sindaco di Reggio, uno da Gioia Tauro ed uno nominato dalla regione Calabria) e due messinesi (uno indicato dal sindaco di Messina ed uno dalla regione Sicilia). Non vuole essere questo ragionamento una concessione alla retorica campanilistica. Ma è dovere della politica tutelare anzitutto gli interessi del proprio territorio. Dovunque si usa fare così. Ed allora che si approfitti di questo momento di attenzione sul tema, per

-segue

aprire un tavolo di concertazione con il Governo per la difesa delle prerogative della nostra città. Tutti i protagonisti del dibattito politico, quelli pro e quelli contro l' accorpamento, senza distinzioni, alzino la voce a Roma per obiettivi raggiungibili e non velleitari. E le priorità a nostro avviso sono due. La prima è quella di implementare una iniziativa legislativa che garantisca una qualche forma di autonomia amministrativa al costituendo ufficio portuale di Messina, come sostenuto di recente da personaggi politici di rilievo. La seconda è quella di restituire le aree del demanio marittimo, non funzionali rispetto alle attività portuali, alla piena titolarità della città. Si tratta di avviare la richiesta di sdemanializzazione di parti del territorio quali la cittadella fieristica e la passeggiata a mare, la zona falcata, via Vittorio Emanuele, il lungomare del Ringo, le zone del Baby Park e villa Sabin. Aree tra le più pregiate del nostro territorio, fino ad ora sotto la gestione di un Ente pienamente messinese e domani, condizione assolutamente inaccettabile, sotto la potestà dell' Autorità portuale di Gioia Tauro.

Autorità di Messina lite Regione Delrio

Nuovo scontro Crocetta-Delrio sulle Autorità portuali: «Il ministro dice che avrebbe tolto l'Autorità da Augusta per darla a Catania perché l'ho chiesto io; allora perché non blocca l'accorpamento tra Messina e Gioia visto che sono contrario?».

Il ministero anche stavolta replica ricordando a Crocetta i contenuti inequivocabili delle lettere scambiate tra il governo e la Regione.

DANIELE DITTA PAGINA 5.

DANIELE DITTA

Il dibattito. Faraone raduna politici e intellettuali nel suo "pensatoio" Martedì vertice all' Ars, poi un meeting

"Primarie alla Regione" I dem spaccati studiano la soluzione Ma Crocetta non frena

EMANUELE LAURIA Le primarie per dirimere la contesa sulla candidatura alla presidenza della Regione. È la soluzione che ormai viene considerata obbligata, fra i big del Pd siciliano, all' avvio di un anno elettorale che vede una contrapposizione sempre più forte fra Davide Faraone, che ieri ha lanciato il suo "pensatoio", e il governatore Rosario Crocetta, che il 17 febbraio presenterà il nuovo movimento, un' evoluzione del Megafono. Gli equilibri si vanno delineando, con una parte del Pd più vicina a Faraone (quella che fa riferimento a Giuseppe Lupo, ieri fra i pochi politici presenti all' iniziativa del sottosegretario) e l' ala Cracolici che è invece più vicina - o meno lontana - da Crocetta. Il segretario del partito, Fausto Raciò, ha chiesto una riunione di gruppo che si svolgerà martedì, ma il tema sarà affrontato in modo approfondito nel corso di una conferenza politico-programmatica in programma entro fine mese. I dem sono a uno snodo cruciale.

IL THINK TANK DI FARAONE. «Vi rassicuro subito: non sono qui per fare un arruolamento». Davide Faraone sceglie la via della prudenza davanti al "pensatoio" di "Cambiamenti". A docenti universitari,

amministratori pubblici, imprenditori e (pochi) politici di professione, il sottosegretario alla Salute precisa subito di non essere in campo per le elezioni. Non ancora, almeno. Ma anche dal podio del dotto convegno, prima della riunione dei tavoli tematici, Faraone non risparmia critiche a Palazzo d' Orleans: «Sapevamo che l' eventuale sconfitta al referendum costituzionale avrebbe potuto significare la ripresa nel Paese di un processo di restaurazione, ed è quello che sta avvenendo, nell' Isola in particolare.

In Sicilia avevamo abolito le Province e ora si discute di ricostituirle con l' elezione diretta degli organismi - dice - si parla di dividere le Camere di commercio, di restaurare le vecchie **Autorità portuali**, di costruire un aeroporto in ogni provincia. Ci si preoccupa insomma degli interessi della classe politica, come quando si aprivano reparti negli ospedali solo per fare i primari». Faraone mette in guardia da un ritorno al passato: «Dobbiamo dire basta a un' economia di stampo sovietico creando le condizioni affinché i privati investano nell' Isola, trovando il supporto delle classi dirigenti.

- segue

Questo cambiamento culturale non deve riguardare solo la sinistra ». E nella platea di "Cambiamenti", davanti a Faraone, affiancato dall' urbanista Maurizio Carta e dall' assessora siracusana Valeria Troia, fanno capolino esponenti di un mondo trasversale. Uomini delle Istituzioni, dal rettore Fabrizio Micari al presidente dell' Enac Vito Riggio, imprenditori come Tommaso Dragotto, dirigenti regionali o ex quali Dario Cartabellotta e Pier Carmelo Russo, ex assessori come Antonio Purpura, ex eurodeputati o parlamentari nazionali come Luigi Cocilovo e Nino Lo Presti (che militò in An e Fli e precisa di essere presente come «osservatore»).

«Non è un lancio della mia candidatura », taglia corto Faraone. D' altro canto, ancora ci sono molte incognite e passaggi elettorali da affrontare, dalle eventuali elezioni politiche anticipate alle amministrative.

CROCETTA A TESTA BASSA «Io sono candidato. Punto e basta ». A un paio di chilometri di distanza, in un bar del centro di Palermo, Crocetta rilancia. «Non vedo perché dovrei tirarmi indietro. Non vedo perché dovrei farlo senza che il Pd abbia mai fatto un bilancio dei miei cinque anni di amministrazione. Io ci sono, e continuo a ritenere di essere l' unica alternativa ai grillini ».

Diversi passanti si fermano a salutarlo: «Io sto fra la gente, e forse da solo ho più voti del Pd. Qualcuno - afferma il governatore - ha pensato di invitarmi, come tacchino, alla festa di Natale. Ma a Natale mangeremo la Faraona».

Lupo invoca un' iniziativa di Raciti e parla di «inerzia del Pd». Raciti: «Io credo di aver preso un partito spaccato a metà e di averlo riunito anche dentro il governo regionale.

Detto ciò, va presa al più presto una decisione davanti a queste fughe in avanti. Primarie? Sì, mi sembra la soluzione più logica. Ma è presto per dirlo». Anche perché Faraone si è detto favorevole a una consultazione ai gazebo, Crocetta adesso sembra volere andare dritto alla meta. Ma siamo ancora all' inizio di febbraio.

©RIPRODUZIONE RISERVATA Lupo: "Il partito è inerte" Raciti: "Ho portato l' unità" Il governatore: "Io sono candidato, punto e basta" RENZIANO Il sottosegretario alla Salute Davide Faraone durante la presentazione del laboratorio "Cambiamenti"

EMANUELE LAURIA

Fronte unico tra politici, sindacati e imprenditori: si va verso una grande mobilitazione

Augusta compatta a difesa del porto

Consiglio comunale "fiume" allargato alle città confinanti A Crocetta e Delrio viene ribadita la richiesta di tornare indietro sulla sede stabilita a Catania

Sebastiano Salemi AUGUSTA Tutti al "capezzale" del porto di Augusta. In programmazione una grande manifestazione pubblica di protesta a cui seguiranno, se non si raggiungerà il risultato sperato, anche eclatanti azioni di protesta che potrebbero portare al blocco delle attività portuali, come da più parti auspicato. C' erano tutti a palazzo San Biagio al consiglio comunale monotematico allargato anche ai consigli comunali di Priolo e Melilli, ai sindaci dei comuni della provincia di Siracusa e alle deputazione regionale e nazionale.

Hanno presenziato anche le organizzazioni sindacali e di categoria, imprenditori ed addetti ai lavori. Una seduta fiume conclusasi con l' impegno di stilare un documento unitario da inviare al governatore Rosario Crocetta e al ministro Graziano Delrio, per chiedere la revoca del decreto ministeriale che assegna a Catania la sede della Autorità Portuale di sistema della Sicilia orientale per i prossimi due anni. C' è chi come il parlamentare regionale Enzo Vinciullo ha espresso la volontà di rivolgersi alla magistratura con un esposto, in quanto sarebbe stato violato il dettato della legge. «Solo una forte mobilitazione e l' unità del fronte politico

istituzionale sociale a difesa dell' Autorità di sistema portuale nella sede "porto core" di Augusta, potrà fermare il disegno di privare la città di questo importante riconoscimento», afferma in un comunicato la parlamentare Marika Cirone Di Marco.

Diktat unitario di Cgil, Cisl e Uil: «Questa volta vogliamo fatti» dicono i segretari generali provinciali. «Si smetta di declinare le proprie responsabilità e si lavori, almeno per una volta, per fare realmente squadra. Piuttosto che concentrarsi sulle azioni da compiere perché l' Autorità portuale resti ad Augusta, si è sprecato tempo, e l' occasione, per individuare le presunte altrui responsabilità. Noi vogliamo invece che le energie si concentrino sull' obiettivo da raggiungere e dunque si lavori per essere realmente uniti e dare il via a una mobilitazione di massa». In questa ottica Cgil, Cisl e Uil hanno già stabilito di indire, per la prossima settimana, una manifestazione popolare ad Augusta, a cui sono invitati a partecipare cittadini, parlamentari, rappresentanti istituzionali e operatori economici.

Il presidente di Assoporto Augusta, Marina dice: «Condividiamo il messaggio dei sindacati Cgil, Cisl e

Uil di indire una manifestazione popolare ad Augusta e confermiamo la nostra partecipazione alla mobilitazione cittadina, perché questo esproprio istituzionale, sancito con un decreto del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio che individua la sede dell' Asdp a Catania e non ad Augusta, unico porto "core" della Sicilia orientale è la "madre di tutte le battaglie».

SEBASTIANO SALEMI

«Battaglia legale contro il piano con Gioia Tauro»

OOO Sull' accorpamento dell' **Autorità portuale** con Gioia Tauro il governatore Rosario Crocetta respinge al mittente le critiche. Arrivate anche dal Pd. Nella tarda mattinata di ieri il presidente della Regione a Palazzo dei Leoni ha consegnato ai cronisti i documenti che dimostrano come lui abbia sollecitato il ministro Graziano Delrio a evitare che il porto di Messina passi sotto la gestione calabrese e non divenga subalterno. «Sono mesi che si continua a dire che Crocetta non ha chiesto la proroga, vi farò vedere le carte e si vedranno chi sono i pupari di questa storia - ha affermato Crocetta - si è detto che Crocetta avrebbe tolto l' **autorità portuale** da Augusta a Catania ma non è così, perché il porto core rimane sempre Augusta, mi chiedo perché il ministro non blocca l' accorpamento tra Messina e Gioia Tauro».

«La nostra posizione come Regione siciliana è ferma, non voglio entrare nel merito, certamente la questione Catania -Augusta assume un aspetto diverso perché c' è un presidente della Regione che dovrebbe tifare per una città siciliana o per l' altra ma su Messina per me la battaglia è infinita, utilizzerò ogni strumento legale e politico per difendere Messina, mi dispiace che chi mi dovrebbe sostenere in questa battaglia, si sia, di fatto, consegnato a Roma dando loro l' alibi per continuare questa azione che vedo contro la Sicilia». Crocetta ha annunciato che sarà usata ogni via civile e penale per contrattaccare il Governo nazionale ed «impugnare il decreto ministeriale. I tempi non possono essere brevi», ha evidenziato Crocetta.

Poi spazio alla politica. «Vedo molto panico su questa cosa di Riparte Sicilia, pensiamo di fare un laboratorio serio non un partito classico ma una federazione di movimenti». (*ACAF*)

MOBY TRAVERSATE IN NOTTURNA

Potenziato il collegamento tra Livorno e Bastia

- LIVORNO -
POTENZIATO il collegamento Moby con la Corsica: linea Bastia-Nizza (1 adulto a partire da 27,75 euro tutto incluso) e Livorno-Bastia (1 adulto a partire da 29,03 euro tutto incluso). Una decisione, quella della Compagnia del gruppo Onorato Armatori, presa per venire incontro alle esigenze dei viaggiatori, che avranno un ventaglio di scelte più ampio per raggiungere la Corsica. Le traversate, che saranno notturne con partenza alle ore 21 (ad eccezione della tratta Bastia-Livorno che salperà invece alle 20,30) verranno garantite dalla Moby Corse, cruise ferry con cabine ad al-

to standard qualitativo e servizi di bordo: show lounge, ristorante e pizzeria, caffetteria e paninoteca, admiral pub, area shopping con punto vendita di prodotti corsi, oltre all'area bambini.



ESTATE Un traghetto Moby

Tarragona será este año puerto base de cruceros de la mano de Costa

Página 3



Raffaele d'Ambrosio, director general de Costa Cruceros para España y Portugal, y Josep Andreu, presidente del puerto de Tarragona

Tarragona será este año puerto base de cruceros de la mano de Costa

Costa Cruceros y Tarragona Cruise Port Costa Daurada presentaron el miércoles, en el antiguo posito de pescadores del marinerio barrio del Serrallo, el inicio de los nuevos cruceros de la compañía italiana Costa Cruceros, a partir del mes de junio y hasta septiembre, que implicarán que Tarragona se convierta en puerto base de uno de los itinerarios por el Mediterráneo. Esta decisión supone un hito en el posicionamiento de Tarragona y la Costa Daurada como destino turístico y de cruceros a nivel internacional.

En la presentación, organizada por el puerto de Tarragona y Costa Cruceros, intervinieron Josep Andreu, presidente del puerto de Tarragona; Raffaele D'Ambrosio, director general de Costa Cruceros en España y Portugal; Fernando Aldecoa, director general de PortA-

ventura World; Octavi Bono, director general de Turismo de la Generalitat de Catalunya; Josep Poblet, presidente de la Diputación de Tarragona; y Josep Félix Ballesteros, alcalde de Tarragona.

Costa Cruceros está ya comercializando un exclusivo crucero que partirá cada viernes, del 2 de junio al 22 de septiembre, desde Tarragona con escalas en Savona, Porto Torres, Menorca, Ibiza - Formentera y Palma de Mallorca, antes de finalizar, de nuevo, en Tarragona. Los 17 itinerarios programados supondrán un total de 25.000 pasajeros, con lo que las previsiones del puerto de Tarragona para el año 2017 se elevan a un total de 40 cruceros y 40.000 pasajeros.

Este itinerario será operado por el «Costa neoRiviera», crucero que cuenta con una capacidad para

1.727 pasajeros, quienes podrán optar por un amplio abanico de ofertas y excursiones de calidad en Tarragona y su entorno durante las 17 horas que el crucero permanecerá amarrado en el puerto de Tarragona. Entre otras ofertas destacan la ruta del vino, la antigua tarraco Romana, Reus modernista, el Monasterio de Poblet y las Iglesias de Montblanc y los paquetes turísticos diseñados con PortAventura World y Ferrari Land, entre otras opciones.

Josep Andreu, presidente del puerto de Tarragona agradeció la confianza de Costa Cruceros en el puerto de Tarragona y en el territorio, a la vez que destacó el gran trabajo de todo el equipo de la mesa de cruceros Tarragona Cruise Port Costa Daurada en la línea estratégica de situar Tarragona como puerto de refe-

rencia en el sector cruceros. Por su parte, Raffaele D'Ambrosio, director general de Costa Cruceros para España y Portugal, quiso resaltar la relevancia de Tarragona en la estrategia de la compañía en España por la riqueza del territorio y la diversificación de la oferta, añadiendo que actualmente la respuesta del mercado a este nuevo servicio está siendo muy positiva.

La compañía italiana ha querido además que el itinerario desde Tarragona sea uno de los primeros en los que sus clientes puedan disfrutar de «Fun & Beach». Con escalas más largas en cada destino, acceso a playas paradisíacas y una amplia oferta de música, diversión y entretenimiento a bordo, este nuevo concepto de Costa Cruceros se convierte en una nueva forma de vivir un crucero.