

## Primo Piano:

- **Assoporti (La Gazzetta Marittima)**

## Dai Porti:

### Trieste:

**"...Porto e interporto sempre più integrati..."**

(Ferpress, L'Informatore Navale, Il Nautilus, Il Secolo XIX)

### Venezia:

**"...Paolo Costa: l'addio a venezia..."** (La Gazzetta Marittima)

### Genova:

**"...Vte, nuovo record movimenti..."**

(L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegrh)

**"...Concessione "I porti possono fare da soli"..."**

(Il Bollettino Avvisatore Marittimo)

**"...Darsena nautica..."** (La Repubblica)

**"...Lavoro in porto..."** (Il Secolo XIX)

### La Spezia:

**"...Dopo la bufera, Forcieri torna invocando le primarie..."**

(Il Secolo XIX, L'informatore Navale)

### Livorno:

**"...Corsini arriva a Palazzo Rosciano..."**(La Nazione, La Gazzetta Marittima)

**"...Progetto Vet-Port..."**

(L'Informatore Navale, Il Tirreno, L'Informatore Navale)

**"...Darsena toscana..."**

(La Gazzetta Marittima, La Nazione, Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

**"...Primo inghippo la scadenza di Provinciali..."** (La Gazzetta Marittima)

### Civitavecchia:

**"...Nel programma GAINN-UE..."**(La Gazzetta Marittima)

**"...Sviluppo strategico del porto..."** (Civonline)

**"...Oltre 30 ore di blocco al porto..."** (Gazzetta del Sud, Ansa)

### Napoli:

**"...Qatar in visita nel porto..."** (Il Nautilus, Bollettino Avvisatore Marittimo)

**"...Adsp: esaminato POT 2017-19..."**

(Ferpress, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime, Il Nautilus)

### Salerno:

**"...Propeller Club di Salerno siglato Protocollo d'Intesa..."**

(L'Informatore Navale)



## Taranto:

**"...Continua lo sciopero dei portuali..."** (Il Secolo XIX)

## Gioia Tauro:

**"...Salta accordo Mct-Sul, sciopero ..."**  
(Informazioni Marittime, Gazzetta del Sud, Il Secolo XIX)

## Olbia:

**"...Ospita campus universitario dedicato al mare..."** (Ansa)

## Messina:

**"...Terminal crociere, ecco il porto del futuro..."** (Gazzetta del sud)

**"...Rimodulazione in quattro mosse..."** Gazzetta del Sud)

## Catania:

**"...Molo foraneo in attesa "validazione" progetto ..."** (La Sicilia)

## Augusta:

**"...Assoporto chiede aiuto al premier Genitiloni..."** (La Sicilia)

**"...La stessa compattezza a difesa dei nostri porti..."** (Gazzetta del sud)

**Altre notizie dai porti italiani e stranieri**

**Notizie di Shipping e Logistica**

**Lloyd's List**

PER COPRIRE IL VUOTO CHE STA LASCIANDO FERRANDINO

## Assoporti, Mariani segretario e Monti in stand-by su Palermo

Intanto ci si interroga sul ruolo dell'associazione dei porti italiani quando sarà completata la Riforma di Graziano Delrio

ROMA - Per qualcuno, su Assoporti è stato calato il colodiano "velo pietoso", in attesa che la Riforma di Delrio entri finalmente

in regime operativo. Della serie: quali funzioni avrà l'associazione delle Autorità portuali di sistema, visto che la Riforma prevede un

organo collegiale consultivo (una specie di conferenza dei servizi delle Authority) presso il ministero? Martedì scorso il tema è stato affrontato in un direttivo allargato

della stessa Assoporti, con la presenza di una parte dei presidenti di AdSP già designati: relazione svolta da Pasqualino Monti, che è ancora in attesa dell'ok di Crocetta per la  
(segue a pagina 4)

### Mariani segretario

sua prevista nomina alla presidenza dell'AdSP di Palermo ma sembra finalmente in dirittura d'arrivo.

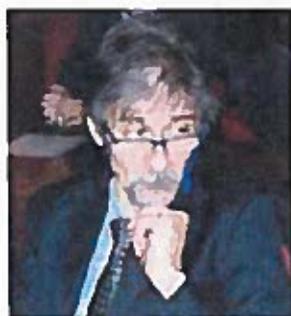
Comunque vada, Assoporti potrà essere ridimensionata (15 presidenti invece degli attuali 24) e dovrà ricavarci un suo ruolo che non sia di semplice "sindacato" dei presidenti delle Authorities. Forse è presto per darsi già un assetto e una "mission": bisogna che la Riforma sia completata, che gli organismi nazionali siano nominati e che il governo (quale governo è lecito chiederselo, oggi) abbia finalmente

espresso tutte le potenzialità della "rivoluzione portuale italiana".

Intanto, si corre ai rimedi per l'ormai confermata uscita del segretario generale dottor Paolo Ferrandino, destinato ad assumere il ruolo di segretario generale dell'AdSP di Ravenna. Nella riunione di martedì, a fronte di varie disponibilità emerse in ambito di consiglio direttivo, sarebbe stato deciso di affidare provvisoriamente l'incarico di segretario generale di Assoporti a Francesco Palmiro Mariani, già presidente dell'Ap e poi commissario di Bari. La decisione "liberi" Ferrandino per il nuovo incarico: con il presidente dell'autorità ravennate Daniele Rossi che preme per averlo al fianco. L'Authority ravennate è tra

le poche che, come abbiamo scritto il 22 febbraio, ha già costituito il comitato di gestione e ha messo a fuoco il programma per il nuovo piano triennale.

Paolo Ferrandino, storico segretario generale di Assoporti, ha una lunga esperienza anche ministeriale. Dopo la laurea sulla politica portuale italiana, entra in Assoporti nel 2000 e diventa segretario generale nel 2009. In precedenza è stato funzionario dell'allora ministero della marina mercantile, con numerosi incarichi anche europei e con pregevoli approfondimenti sulla legislazione portuale anche nel campo della sicurezza. Ha anche insegnato all'università di Roma ed ha tenuto master di specializzazione sulla politica dei trasporti.



Paolo Ferrandino



Francesco Palmiro Mariani

## Trieste: porto e interporto sempre più integrati. D'Agostino, toglieremo più di 15 mila camion dalla strada all'anno

(FERPRESS) – Trieste, 3 MAR – L'Authority giuliana continua a lavorare per una completa integrazione tra porto e interporto di Trieste. Sono stati consegnati oggi alla società di logistica Alpe Adria da Autamarocchi, 15 trattori stradali trasformati in macchine operatrici per le operazioni di carico/scarico di semirimorchi ed altre unità di carico carrellate, in funzione dello shuttle ferroviario Ro-La che collega il Punto franco nuovo dello scalo giuliano all'interporto di Trieste (Ferneti).

Il servizio, operativo da novembre 2015, ha una frequenza giornaliera e viene impiegato per trasportare i semirimorchi movimentati in/out dalle navi Ro-Ro che scalano a Trieste.

La Ro-La o "autostrada viaggiante" ha il grande vantaggio di permettere la combinazione del traffico stradale con quello ferroviario, attraverso l'utilizzo di un treno sul quale vengono trasportati camion completi.

L'utilizzo di tale servizio su una tratta di breve distanza, rappresenta una soluzione altamente innovativa nel ramo dei trasporti intermodali e combinati, con notevoli vantaggi non solo logistici, ma anche ambientali. "Queste implementazioni sono piccoli passi per raggiungere grandi risultati" – ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, durante la cerimonia di consegna dei nuovi mezzi. "La riduzione dei flussi di veicoli pesanti sulla viabilità urbana, avrà innegabili benefici in termini di riduzione delle emissioni e di miglioramento della sicurezza stradale. Toglieremo più di 15 mila mezzi pesanti annualmente dalla strada".

L'acquisizione delle 15 nuove motrici a supporto del servizio ferroviario che fa da navetta tra mare e Carso, è anche uno degli ultimi tasselli per la piena integrazione dello scalo giuliano con il suo interporto principale. Passo finale per il rilancio completo della struttura anche dal punto di vista economico, ha concluso D'Agostino sarà "la prossima attivazione del Punto franco presso Ferneti".

## PORTO E INTERPORTO DI TRIESTE SEMPRE PIU' INTEGRATI



**D'AGOSTINO CON VERTICI ALPE ADRIA E AUTAMAROCCHI DURANTE LA CONSEGNA DEI NUOVI MEZZI**

**SCHUTTLE FERROVIARIO RO-LA TRA PUNTO FRANCO NUOVO E FERNETTI: CONSEGNATE 15 NUOVE MOTRICI DA AUTAMAROCCHI AD ALPE ADRIA A SUPPORTO DEL SERVIZIO. D'Agostino: "Sono piccoli passi per raggiungere grandi risultati. Toglierei più di 15 mila camion dalla strada all'anno e a breve sarà operativo il Punto franco a Ferneti".**

Trieste, 3 marzo 2017 – L'Authority giuliana continua a lavorare per una completa integrazione tra porto e interporto di Trieste. Sono stati consegnati oggi alla società di logistica Alpe Adria da Autamarocchi, 15 trattori stradali trasformati in macchine operatrici per le operazioni di carico/scarico di semirimorchi ed altre unità di carico carrellate, in funzione dello shuttle ferroviario Ro-La che collega il Punto franco nuovo dello scalo giuliano all'interporto di Trieste (Ferneti).

Il servizio, operativo da novembre 2015, ha una frequenza giornaliera e viene impiegato per trasportare i semirimorchi movimentati in/out dalle navi Ro-Ro che scalano a Trieste.

La Ro-La o "autostrada viaggiante" ha il grande vantaggio di permettere la combinazione del traffico stradale con quello ferroviario, attraverso l'utilizzo di un treno sul quale vengono trasportati camion completi.

L'utilizzo di tale servizio su una tratta di breve distanza, rappresenta una soluzione altamente innovativa nel ramo dei trasporti intermodali e combinati, con notevoli vantaggi non solo logistici, ma anche ambientali. "Queste implementazioni sono piccoli passi per raggiungere grandi risultati" – ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, durante la cerimonia di consegna dei nuovi mezzi. "La riduzione dei flussi di veicoli pesanti sulla viabilità urbana, avrà innegabili benefici in termini di riduzione delle emissioni e di miglioramento della sicurezza stradale. Toglierei più di 15 mila mezzi pesanti annualmente dalla strada".

L'acquisizione delle 15 nuove motrici a supporto del servizio ferroviario che fa da navetta tra mare e Carso, è anche uno degli ultimi tasselli per la piena integrazione dello scalo giuliano con il suo interporto principale. Passo finale per il rilancio completo della struttura anche dal punto di vista economico, ha concluso D'Agostino sarà "la prossima attivazione del Punto franco presso Ferneti".

## PORTO E INTERPORTO DI TRIESTE SEMPRE PIU' INTEGRATI



**TRIESTE** – L'Authority giuliana continua a lavorare per una completa integrazione tra porto e interporto di Trieste. Sono stati consegnati oggi alla società di logistica Alpe Adria da Autamarocchi, 15 trattori stradali trasformati in macchine operatrici per le operazioni di carico/scarico di semirimorchi ed altre unità di carico carrellate, in funzione dello shuttle ferroviario Ro-La che collega il Punto franco nuovo dello scalo giuliano all'interporto di Trieste (Ferneti).

Il servizio, operativo da novembre 2015, ha una frequenza giornaliera e viene impiegato per trasportare i semirimorchi movimentati in/out dalle navi Ro-Ro che scalano a Trieste. La Ro-La o "autostrada viaggiante" ha il grande vantaggio di permettere la combinazione del traffico stradale con quello ferroviario, attraverso l'utilizzo di un treno sul quale vengono trasportati camion completi.

L'utilizzo di tale servizio su una tratta di breve distanza, rappresentato una soluzione altamente innovativa nel ramo dei trasporti intermodali e combinati, con notevoli vantaggi non solo logistici, ma anche ambientali. "Queste implementazioni sono piccoli passi per raggiungere grandi risultati" – ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, durante la cerimonia di consegna dei nuovi mezzi.

"La riduzione dei flussi di veicoli pesanti sulla viabilità urbana, avrà innegabili benefici in termini di riduzione delle emissioni e di miglioramento della sicurezza stradale. Toglieremo più di 15 mila mezzi pesanti annualmente dalla strada".

L'acquisizione delle 15 nuove motrici a supporto del servizio ferroviario che fa da navetta tra mare e Carso, è anche uno degli ultimi tasselli per la piena integrazione dello scalo giuliano con il suo interporto principale. Passo finale per il rilancio completo della struttura anche dal punto di vista economico, ha concluso D'Agostino sarà "la prossima attivazione del Punto franco presso Ferneti".

## LOGISTICA

### Porto di Trieste, quindici motrici per Alpe Adria

**TRIESTE.** L'Authority giuliana, si legge in una nota, continua a lavorare per una completa integrazione tra porto e interporto di Trieste. Sono stati consegnati alla società Alpe Adria 15 trattori stradali trasformati in macchine operatrici per le operazioni di carico/scarico di semirimorchi ed altre unità di carico carrelate, in funzione dello shuttle ferroviario che collega il Punto Franco dello scalo giuliano all'interporto di Trieste (Ferneti). Il servizio, operativo da novembre 2015, ha una frequenza giornaliera e viene impiegato per trasportare i semirimorchi movimentati in/out dalle navi Ro-ro che scalano Trieste. L'acquisizione delle 15 motrici - si legge - è anche uno degli ultimi tasselli per la piena integrazione dello scalo giuliano con il suo interporto.

## Paolo Costa: l'addio a Venezia

VENEZIA - "I risultati che abbiamo raggiunto in questi otto anni sono troppo belli per essere raccontati, senza dimostrazione di supponenza: diciamo che sono stato fortunato". Così il presidente uscente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, ha sintetizzato la sua presidenza.

(segue in ultima pagina)

## Paolo Costa: l'addio

nella conferenza stampa di fine mandato.

"Faccio i migliori auguri - ha premesso - al nuovo presidente che arriverà tra qualche giorno e non mancherò di consegnargli nel modo più opportuno le mie valutazioni, di cui farà il conto che crede". Nel lungo discorso, Costa ha ringraziato molte persone per "questa meravigliosa esperienza, che non credevo, quando è iniziata, che sarebbe stata così stimolante, interessante e capace di coinvolgermi": dall'"equipaggio" dell'Autorità portuale (91 lavoratori diretti e 80 nelle controllate) che ha "dimostrato in giro per il mondo i successi di questa Autorità, più apprezzata altrove che qui, per la capacità di leggere quanto si sta facendo", agli operatori portuali che "hanno accettato la sfida di riportare

Venezia sui mercati contendibili", a coloro che hanno accettato la nuova "rivoluzione portocentrica dei mercati". "L'unico rimpianto su cui bisognerà riflettere - ha detto - è che ci sono state poche partecipazioni dell'imprenditoria veneziana a queste rivoluzioni". Ancora ringraziamenti per le autorità con cui Apv ha collaborato "trovando forme di collaborazione che realizzano di fatto quanto adesochiede la riforma Delrio-Madia" e le istituzioni, anche se "non sempre è stato possibile trovare una lunghezza d'onda comune".

Sulla gestione degli otto anni, Costa ha spiegato: "abbiamo approfittato della crisi, cercando di capire i punti deboli e quali i punti forti su cui puntare una volta che la crisi sarà finita. Ad esempio, a Porto Marghera abbiamo cercato di reinventare queste aree per riposizionarci su settori competitivi. Tutto questo lo abbiamo fatto risolvendo i due nodi della difficoltà di ingresso delle navi e della difficoltà

di uscita delle merci, impiegando risorse ingenti con investimenti anticiclici". "Oggi - ha sottolineato - abbiamo un sistema efficiente, in cui, ad esempio, anche se nessuno lo sottolinea a livello governativo, nel 2016 abbiamo visto uscire tanti treni quasi quanti Trieste, ma con un +46% e ulteriori capacità di crescita".

"Da un lato - ha poi detto - lascio un progetto completo e coerente, in base al quale bisogna decidere, guardando al 2030, quali siano gli obiettivi massimi raggiungibili per container, ro-ro, rinfuse e, solo infine, perché abbiamo un potenziale di mercato altissimo e quindi è poco da fare, crociere. E poi lasciamo dei dossier aperti, su questioni che avrebbero dovuto essere chiuse da tempo, ma che continuano ad andare su e giù, per incapacità di decidere e sottorappresentazione dei problemi di Venezia rispetto al Governo, visto che mettendo insieme il fatto che siamo il porto più vicino al Brennero e il punto

più vicino al centro Europa per l'Oriente, siamo il punto di interscambio di maggior convenienza sulla Via della seta". Tra i dossier aperti, il terminal offshore Vooops (riguardo al quale "Venezia, Trieste e Capodistria devono ragionare insieme, nell'ottica delle potenzialità dell'Alto Adriatico"), la soluzione del passaggio delle crociere in Bacino San Marco ("il decreto Clini Passera sta per compiere cinque anni: in

uno Stato di diritto, si applicano le leggi, mentre qui non si tiene conto che si dice che è l'Autorità portuale a dover individuare l'alternativa. E' l'idea che non si può scavare in laguna è una delle più grosse fesserie"), ma anche il tema del mercato ro-ro con la Turchia (che prevede un privilegio per Trieste in base ad un decreto ministeriale del 1980) e quello della conca di navigazione. "Tutte piccole-grandi cose - conclude Costa - che, se ci fossero, darebbero al Paese una risorsa incredibile con cui risolvere molti dei suoi problemi". (ANSA)

## PORTO DI GENOVA



## Vte, nuovo record movimenti sulla Ooel Brussels

Ps Voltri-Prà ha annunciato che Ooel Brussels, assegnata al servizio Loop M del consorzio G6 ed attualmente in lavorazione, è prevista realizzare 4.260 movimenti. Le operazioni commerciali, iniziate nella giornata di giovedì alle 15, dovrebbero terminare domenica. Il numero di movimenti indicato rappresenta il record storico di container movimentati in un singolo scalo presso il nostro terminal. Il precedente record (3.910 operazioni sbarco/imbarco) era stato raggiunto a settembre del 2013 sulla m/v Hyundai Brave, all'epoca operante sullo stesso servizio. Nel mese di Febbra-

io 2017 il terminal PSA Voltri Prà del porto di Genova ha movimentato 117.554 teu, pari all'8,2 % in più rispetto a gennaio 2017 e all'11,7 % in più rispetto a febbraio 2016. Ed è stato record assoluto di container anche per il porto di Genova in generale. I container movimentati a gennaio 2017 hanno raggiunto una nuova vetta: l'inizio d'anno comincia dunque nel migliore dei modi e le prospettive per il 2017 per l'intero scalo possono essere improntate all'ottimismo. I teu nel primo mese dell'anno crescono del +11,7% e raggiungono quota 186.304 contro i 166.829 dell'anno pas-

sato. Un ottimo inizio per lo scalo di Genova che conferma la sua leadership in Italia nel settore dei container e che nel 2016 ricordiamo ha stabilito il nuovo record di sempre con 2.297.917 teu.

Lo scalo di Genova intanto è interessato da una serie di movimenti anche azionari che dovrebbero cambiare il volto alle banchine all'ombra della Lanterna. Il Secl ha cambiato proprietà, con il passaggio ai fondi Infracapital e Infravia, mentre i Messina sono impegnati nella cessione del 49% del capitale del gruppo a Msc.

## **Vte, record di movimenti sulla Oocl Brussels**

Genova - Psa Voltri-Prà ha annunciato che Oocl Brussels, assegnata al servizio Loop M del consorzio G6 ed attualmente in lavorazione, è prevista realizzare 4.260 movimenti. Le operazioni commerciali, iniziate nella giornata di giovedì alle 15, dovrebbero terminare domenica. Il numero di movimenti indicato rappresenta il record storico di container movimentati in un singolo scalo presso il nostro terminal. Il precedente record (3.910 operazioni sbarco/imbarco) era stato raggiunto a settembre del 2013 sulla m/v Hyundai Brave, all'epoca operante sullo stesso servizio. Nel mese di Febbraio 2017 il terminal PSA Voltri Prà del porto di Genova ha movimentato 117.554 teu, pari all'8,2 % in più rispetto a gennaio 2017 a all'11,7 % in più rispetto a febbraio 2016.

**Governo risponde ai terminal**

## Concessioni, "I porti possono fare da soli"

**Roma.** In attesa di un nuovo regolamento sulle concessioni, le autorità portuali -ora Autorità di sistema portuale (Adsp)- possono, anzi devono andare avanti in autonomia nei procedimenti di rinnovo. Lo ha stabilito il governo rispondendo al deputato del PD Mario Tullio che ha chiesto al ministero dei Trasporti come procedere sul prolungamento delle concessioni per i tre terminalisti del porto di Genova, Spinelli, SECH e San Giorgio.

«Le singole autorità portuali sono le uniche deputate, nell'ambito del regime di autonomia assegnato loro dalla legge, ad effettuare valutazioni puntuali corroborate da una conoscenza approfondita della specifica e variegata realtà portuale locale», scrive il sottosegretario al dicastero dei Trasporti Simona Vicari.

A fine settembre scorso l'allora commissario  
**segue in ultima pagina**

### Concessioni

**Adsp** di Genova Giovanni Pettorino non ha avviato il rinnovo delle concessioni, in scadenza nel 2020, nonostante il parere positivo del Comitato portuale, proprio in vista della trasformazione **in Authority** in Adsp. Ora la risposta del governo a Tullio contiene indicazioni esplicite affinché siano le Adsp ad occuparsene e ad esserne responsabili. «A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali -continua Vicari- la Direzione generale ha fornito indicazioni di carattere generale alle Autorità portuali per affrontare la fase transitoria finalizzata all'attuazione della nuova governance portuale, tra cui il richiamo a valutare di volta in volta i provvedimenti, avendo cura di evitare atti che incidano sulla programmazione e pianificazione dei nuovi enti».

Per le modalità di rinnovo ci si deve rifare all'ultima sentenza del Consiglio di Stato sulla materia, che a giugno 2016 ha chiarito quali sono le criticità attuali nei processi di assegnazione e rinnovo delle concessioni:

- la necessità di rendere trasparenti le procedure pubbliche di rinnovo e assegnazione delle concessioni
- la mancata fissazione di livelli minimi dei canoni dovuti dai concessionari
- la mancata individuazione di criteri per la durata delle concessioni

IL PORTO

## Darsena nautica cinque in corsa Signorini ora vuole decidere



Il presidente Paolo Signorini

MASSIMO MINELLA

**I**l dossier della darsena nautica, con cinque offerte in attesa di giudizio, è sul suo tavolo dal giorno dell'insediamento, ormai datato 2 dicembre 2016. Ma lo stop legato

all'attesa della valutazione dell'Anac sui componenti del comitato di gestione ha un po' rallentato il lavoro di Paolo Signorini. Non che il presidente dell'authority di sistema sia rimasto con le mani in mano, in questi tre mesi. Ha

incontrato i rappresentanti della comunità portuale, impostato il confronto con i dirigenti e la struttura, entrato nel merito del lungo elenco di priorità (meglio di emergenza) che attendono una risposta. E ha già le idee abbastan-

za chiare. Il fatto è che senza un comitato di gestione insediato (a cui compete la nomina del segretario generale) non si può approvare nessuna delibera. E Signorini ha fretta di risolvere la vicenda della darsena nautica.

» SEGUE A PAGINA III

PORTO

## Darsena nautica, cinque in corsa: la gara è più vicina

» SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO MINELLA

**P**ER cui è comprensibile il suo pressing (discreto come compete al personaggio) nei confronti del ministero dei Trasporti, per cui ha lavorato decenni, che si deve pronunciare sugli ultimi passaggi relativi all'età di Rino Canavese e alla "comprovata esperienza" sui temi della portualità di Marco Doria. Non paiono davvero questioni irrisolvibili. Anzi.

Il sindaco Doria, che si è autonomamente temporaneamente con l'impegno di trovare un candidato del Comune e che ora non disdegnerrebbe fermarsi per tutto il mandato, è uno storico di formazione, competente sui temi industriali e industriali, conosce a fondo la storia del porto, ma si è formato anche sui fatti più recenti, avendo partecipato a quasi tutti i comitati portuali coincidenti con i suoi anni di mandato.

E Canavese, su cui nessuno può obiettare in merito alla competenza (è forse il manager pubblico più longevo d'Italia sul fronte portuale, visto che è stato se-

gretario generale per otto anni e presidente per altri otto dello scalo di Savona), ha semplicemente due anni in più di quanto previsto dalla norma indicata dallo stesso ministero dei Trasporti per far parte dei comitati di gestione. Lo ha indicato il Comune di Savona, sottolineando che il suo non è un incarico che prevede compensi e quindi una deroga alla carta d'identità può essere tollerata.

Se il ministero la pensa allo stesso modo, cioè che il termine dei 65 anni non è così vincolante, allora si può procedere rapidamente, dando così a Signorini la possibilità di convocare il board e nominare subito dopo il segretario generale.

Da decidere, infatti, c'è parecchio, a cominciare appunto dal futuro della darsena nautica, attualmente in gestione alla società "I Saloni Nautici" che fa interamente capo a Ucina. Stiamo parlando di una delle aree-chiave per il futuro del porto. Chi la governa e la gestisce, soprattutto se ha di fronte a sé un arco di tempo medio-lungo in cui programmare investimenti, ha una delle carte più alte da giocare sul tavolo del rilancio di Geno-

va.

Finora, di proroga in proroga, nulla di tutto questo si è ancora realizzato. Ovvero che il nodo della darsena va sciolto tenendo ben presenti due altri elementi: il suo inserimento all'interno del progetto del Blueprint di Renzo Piano e la sua connotazione prettamente nautica che ne fanno un asset fondamentale per il successo del Salone di Genova. Sul tavolo del presidente dell'authority sono cinque le istanze consegnate: Fiera di Genova, Marina Fiera di Genova, I Saloni Nautici, Leghe Leggere Campanella e Amico & Co.

Una decisione rapida consente finalmente di programmare il futuro di quest'area con quelle certezze che finora sono mancate. Non è un caso che Signorini voglia concentrarsi sul tema, chiamando a discutere, e poi deliberare, il comitato di gestione. Che sia necessario assegnare una concessione lunga che possa consentire di ammortizzare gli investimenti previsti non pare in discussione. Resta da decidere come procedere. Ma sarebbe utile farlo senza dilatare ulteriormente i tempi.

LA FIERA DI GENOVA

Sul tavolo di Signorini le offerte di Fiera di Genova, Marina Fiera, I Saloni Nautici, Leghe Leggere Campanella e Amico & Co.

## I DATI

### Studio sui camalli: pochi specializzati, il nodo dei turni

GALLOTTI e QUARATI >> 11

LO STUDIO DELL'AUTORITÀ PORTUALE SULLA COMPAGNIA UNICA DI GENOVA

## Lavoro in porto, il nodo dei turni

Organico a due velocità: i 200 generici faticano, mentre nei terminal c'è carenza

### L'ANALISI

SIMONE GALLOTTI  
ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** La media turni lavorati al giorno è di 516: è all'incirca il numero di lavoratori che sono serviti a ottobre al porto di Genova per funzionare, oltre ai dipendenti dei terminal. Perché ci sono i picchi, cioè quando per sbarcare le portacontainer, servono i camalli e arrivano le chiamate.

Il numero è centrale nello studio che ha realizzato l'Autorità portuale di Genova e che ha monitorato la produttività della Culmv per un anno e mezzo abbondante, da gennaio 2015 a ottobre 2016. Il Secolo XIX/The MediTelegraph ha potuto vedere l'analisi di Palazzo San Giorgio, compilata a dicembre di quest'anno: è il documento centrale del tavolo tra terminalisti Authority e camalli per cercare di trovare una soluzione al lavoro sulle banchine. E così, dopo lo screening effettuato da una società di revisione due anni fa (documento scritto da Deloitte),

su flessibilità, turni, assenze e indennità di mancato avviamento, gli uffici del presidente Signorini hanno cominciato a fare i conti. E non tutto funziona. Infatti i turni, in media sono 516 al giorno, ma i soci sono 888. A questi bisogna poi sommare gli 82 soci speciali - in scadenza e utilizzati quando sono indisponibili i portuali della compagnia - e gli interinali (sono 56) che devono invece gestire "i picchi dei picchi", aiutare cioè quando nemmeno i soci della Culmv bastano per sbarcare la merce. Totale: 1026 lavoratori che rappresentano la manodopera portuale. Ma i turni coprono poco più della metà di questo numero: per chi non lavora c'è l'indennità di mancato avviamento. Il numero di soci che però ha lavorato in quel periodo è anche inferiore rispetto ai 516: perché ci sono doppi turni, spesso tripli. «Eppure la media turni lavorati, al netto di ferie, malattie e assenze varie, al mese è di circa 20 per socio» spiega una fonte qualificata «e questo significa che siamo vicini al pieno impiego». Vicini al pieno impiego perché c'è una parte di camalli che lavora ed è molto ri-

chiesta «perché è qualificata e i terminal container, soprattutto Pra'-Voltri, viaggiano a gonfie vele»: questa quota compensa una parte di portuali che invece è definita "generico" o comunque ha una qualifica professionale con poca richiesta. Per questo ad esempio a luglio scorso, è segnalata una media di doppi turni vicina a 60 (sei ore di lavoro più altre circa sei ore dopo una pausa). Alcune volte sono necessari anche tripli turni, per terminare il lavoro su una nave.

Secondo l'analisi dell'Autorità sono circa 200 i soci che lavorano meno di 10 giornate al mese. È un numero che coincide, più o meno, con i generici e gli inabili. I primi è difficile riuscire a utilizzarli intensamente sulle banchine, perché lo scalo richiede molto più gli specializzati - di cui c'è evidente carenza - mentre per le attività di rizzaggio e derizzaggio delle navi, piuttosto che altri servizi, c'è sovrabbondanza. L'Authority stima inoltre che di questi circa 200, circa 80 non siano idonei. La domanda per ora rimane sospesa, nei corridoi di Palazzo San Giorgio: che fare?

© BY NENDALCUN DIRITTI RISERVATI

«NUMERI SBAGLIATI, SERVONO PIÙ SOCI»

## «Altro che esuberi, siamo sotto organico»

Il console Benvenuti: «Più formazione e ora ripensiamo l'organico complessivo»

GENOVA. «Quell'analisi? È superficiale e inaccettabile. Non corrisponde a quello che risulta a noi». Antonio Benvenuti, console della Culmv, spiega subito: «Lo dico chiaro: non ci sono esuberi. Semmai siamo sotto organico: mancano gli specializzati e per far fronte al lavoro nei terminal container dovremmo essere in 1.500 altro che 888!». Il console spiega di aver inviato all'Autorità portuale di Genova i numeri "giusti": «Guardi, i ge-

nerici sono 224. Di questi 89 sono "non idonei": significa che non possono svolgere lavoro in banchina, perché sono malati e c'è un certificato medico che lo attesta. Non sono collocabili e la compagnia li utilizza per servizi o attività accessorie». Ma anche gli altri generici hanno poco "mercato": «Perché tra gli altri 130, c'è anche gente che non ha patente e persone di una certa età». Ecco l'altro problema: più passa il tempo e più il pro-



Il console Antonio Benvenuti

blema si allarga: i soci, anche quelli specializzati, diventano anziani e il lavoro in porto è altamente usurante. Così le fila degli specializzati si assottigliano sempre più, mentre si ingrossano quelle dei generici. «Abbiamo i soci speciali che invece sono giovani» e da quelli può arrivare un ricambio. Eppure non basta: «Perché per fortuna i terminal vanno bene e noi dobbiamo coprire i turni, ma siamo sotto organico per quel tipo di lavoro».

Cosa fare dei generici? «Una parte, anche se piccola, si può recuperare con la formazione. Ma non è una quota enorme. E poi, anche le istituzioni, ci diano una mano su questo fronte: noi la formazione la facciamo e ce la paghiamo». Ma si potrebbe pensare anche ad «aiuti per andare in pensione e soprattutto a servizi diversi che oggi sono appaltati: poi bisogna ripensare l'organico porto. Noi ci siamo, vogliamo discuterne, ma sui numeri giusti» spiega Benvenuti. Il console chiama al confronto, attorno ad un tavolo, terminalisti e soprattutto Autorità portuale. Tra una decina di giorni lo staff del ministro Delrio sarà a Genova. Potrebbe essere l'occasione giusta per tracciare una strada.

SIGAL

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'EX PRESIDENTE È ACCUSATO DI CORRUZIONE, TURBATIVA D'ASTA E ABUSO D'UFFICIO

## Dopo la bufera sul porto di La Spezia Forcieri torna e invoca le primarie

L'ipotesi del suo ritorno in campo agita i dirigenti Dem in vista delle comunali

AMERIGO LUALDI

**LA SPEZIA.** Lorenzo Forcieri è tornato e in molti, dentro il Partito democratico spezzino, hanno cominciato a incrociare le dita e ordinare il Maalox.

Pensavano di esserselo levato di torno dopo la bufera scoppiata in **Autorità portuale**, invece, giovedì sera, l'ex senatore sarzanese ha fatto la sua rentrée ufficiale presentandosi alla riunione della direzione provinciale del Pd.

Era un po' di tempo che non partecipava a incontri e ad assemblee. Negli ultimi anni aveva diradato attività e presenze nel partito. Un po' per la sua attività da presidente **dell'Autorità portuale**; un po' per polemica verso i dirigenti del posto. Con i big locali, il ministro della Giustizia, Andrea Orlando, e la capogruppo in consiglio regionale, Raffaella Paita, i rapporti sono sempre stati freddi mentre col sindaco, Massimo Federici, si erano rotti da tempo, da quando si scontrarono sul progetto della stazione marittima che Forcieri voleva fare e Federici no.

Implicato in prima persona nello scandalo che nello scorso autunno ha decapitato **L'Autorevole** spezzino; accusato di corruzione, turbativa d'asta e abuso d'ufficio; interdetto temporaneamente dai pubblici uffici da un'ordinanza firmata dal giudice per le indagini preliminari, Diana Brusacà, Forcieri riassume la piena "agibilità" da una decina di giorni, cioè da quando la misura interdittiva è stata revocata.

In tutto questo periodo il partito non lo ha scaricato ma nemmeno difeso. Freddezza e progressivo allontanamento dietro l'abusata dizione secondo cui «la giustizia deve fare il suo corso» e «confidiamo nel lavoro dei magistrati» mentre lui ha sempre sostenuto di essere rimasto vittima di un disegno per estrometterlo dalla corsa a sindaco di Spezia.

Ora, l'ex sottosegretario alla Difesa del secondo governo Prodi è tornato in prima linea, sia da presidente del Dltm, Distretto ligure delle tecnologie marine, sia da dirigente del Pd. Chi lo conosce giura che non abbia archiviato l'idea di torna-



Lorenzo Forcieri

re protagonista.

Il problema è quello di verificare quanto sostegno abbia e da chi arrivi. Se da fuori o da dentro un Pd dilaniato, oltreché dalle vicende nazionali,

### IL DIBATTITO INTERNO

Ma alcuni dei suoi collaboratori hanno lasciato il partito

dallo scontro tutto locale tra Orlando e la Paita, fedelissima sarzanese. Certo, è difficile pensare che Forcieri possa trovare appoggi da parte di una leadership del partito che lo considera ingombrante e temibile. Ma nella base sono in tanti ad apprezzarne il fiuto politico e l'abilità di sfruttare tutte le opportunità e quindi, in definitiva, un probabile successore di Federici. Soprattutto fuori del Pd i suoi estimatori restano parecchi per via del successo che ha riscontrato il business delle crociere a Spezia.

Per il momento, Forcieri è rientrato nei ranghi Pd quando alcuni - tra cui il suo legale di fiducia nonché presidente del consiglio comunale di Sarzana, Paolo Mione - sono passati con gli scissionisti di Democratici e progressisti. L'altra sera, in direzione provinciale, l'ex senatore ha preso la parola invocando l'adozione delle primarie per la scelta del candidato a sindaco. E a nessuno è parso un caso. Presto, comunque, per definirlo un segnale della sua intenzione di tornare in campo.

## Il potere di ordinanza del Presidente dell'AdSP nell'ambito della riforma portuale italiana



L'articolo è a cura dell'avvocato **“Franco Rossi, Nctm Studio Legale”**

Pur essendo completamente digiuni di diritto, facendo ricorso al semplice buonsenso, si è in grado di comprendere che la sopravvenienza di situazioni imprevedibili ed urgenti può giustificare l'adozione di rimedi che, dovendosi adottare in tempi brevi, sono caratterizzati da una certa flessibilità procedurale.

In questo contesto si inserisce il potere d'ordinanza, vale a dire la possibilità riconosciuta alla Pubblica Amministrazione di adottare, in situazioni d'inevitabilità ed urgenza e nel rispetto del principio di legalità, provvedimenti di contenuto atipico e ad efficacia interinale.

Il potere di ordinanza è stato recentemente esaminato dalla sentenza del T.A.R. Liguria, 14 gennaio 2016, n. 37, con la quale – anticipando le modifiche da ultimo apportate al sistema portuale dal legislatore delegato – è stata riconosciuta la legittimità delle ordinanze con cui il Presidente dell'Autorità Portuale di La Spezia aveva destinato al traffico dei passeggeri una parte del porto spezzino e assegnato a due società la gestione dei servizi attinenti la logistica dei viaggiatori, escludendo che alle stesse si applicasse la disciplina di cui all'art. 8, comma 3, lett. h), e i), Legge n. 84 del 1994 nel testo *ratione temporis* vigente.

In particolare, seguendo il ragionamento del giudice, le ordinanze *«ad efficacia provvisoria rese necessarie per far fronte alla mole di lavoro improvvisamente riversatasi sul porto spezzino allorché le compagnie di navigazione turistica decisero di dirottare il loro naviglio da Livorno»*.

Pertanto, le determinazioni impugnate trovano la loro giustificazione nell'esigenza di dover far fronte all'improvviso aumento di traffico di passeggeri e nella loro *«natura estemporanea e non definitiva»*.

Qualificata nel modo anzidetto l'attività provvedimentale del Presidente dell'Autorità Portuale di La Spezia, il TAR ligure respinge anche la censura con cui il ricorrente aveva contestato il mancato svolgimento delle procedure ad evidenza pubblica in relazione all'assegnazione dei servizi portuali.

Si legge nella pronuncia, infatti, che il porto di La Spezia si è *«trovato a far fronte ad una situazione di notevole favore per l'economia dello scalo e della città, ma che esso non era preparato a riscontrare. Da ciò la necessità di agire in via urgente, con la conseguente impossibilità di dar corso alle corrette procedure applicabili nel caso in cui si tratti di assegnare delle concessioni pluriennali per la gestione dei servizi marittimi»*.

## - segue

---

La questione merita, a questo punto, alcune precisazioni.

Infatti, sebbene nella decisione si legga che «*il presidente dell'autorità portuale risulta essersi attenuto alla previsione della legge che lo abilita all'adozione delle ordinanze ad efficacia provvisoria*», non può disconoscersi il fatto che nel testo della Legge n. 84/1994, vigente al momento della decisione, non vi fosse una norma diretta ad attribuire al Presidente dell'Autorità Portuale un generale potere d'ordinanza per far fronte a situazioni imprevedibili ed urgenti.

In merito, è verosimile che il giudice, per assicurare la «*tenuta*» del sistema portuale, abbia riconosciuto il suddetto potere facendo leva sulla disposizione che attribuisce al Presidente dell'Autorità Portuale «*ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'autorità portuale*»<sup>2</sup>.

Una siffatta interpretazione del dato testuale, del resto, appare supportata dalla lettura sistematica<sup>3</sup> e costituzionalmente orientata<sup>4</sup> del tessuto normativo di riferimento, senza che possano ipotizzarsi eventuali violazioni del principio di legalità.

In ogni caso, ogni dubbio in merito al fondamento del potere d'ordinanza del Presidente dell'Autorità Portuale è stato oggi superato dal legislatore che, con il Decreto Legislativo n. 169/2016, ha inserito all'art. 8, comma 3, lett. *p*) della Legge n. 84/1994 la previsione per cui il Presidente «*può disporre di poteri d'ordinanza (...) informando, nella prima riunione utile, il Comitato di gestione*».

Il riconoscimento esplicito di poteri d'ordinanza al Presidente dell'Autorità Portuale (ora: Autorità di sistema portuale – AdSP) nell'ambito della riforma portuale, sebbene suscettibile di generare dubbi sul possibile contrasto con le regole dell'evidenza pubblica fissate in materia di concessioni e contratti pubblici<sup>5</sup>, sembra comunque cogliere nel segno: appare doveroso, infatti, riconoscere all'organo di vertice dell'AdSP la possibilità di procedere ad affidamenti diretti di beni demaniali, quando ciò sia imposto dall'esigenza di far fronte a situazioni imprevedibili ed urgenti non cagionate dal comportamento della stessa Amministrazione.

D'altra parte, quale controbilanciamento, sarà importante vigilare sul rispetto dei limiti all'esercizio del potere.

---

<sup>1</sup> Con il D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, recante «*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28/01/1994, n. 84*».

<sup>2</sup> Così l'art. 8, comma 3, lett. *n-bis*) della legge n. 84/1994 (nel testo anteriore alla riforma dell'agosto 2016).

<sup>3</sup> Cfr., art 59 del D.P.R. n. 328/1952, rubricato «*Ordinanza di polizia marittima*», a mente del quale il capo di circondario per i porti e per le altre zone demaniali marittime e di mare territoriale della sua circoscrizione, in cui sia ritenuto necessario, regola una serie di ipotesi con propria ordinanza pubblica.

## - segue

---

4<sup>1</sup> Infatti, ipotizzando che nessun organo dell'Autorità Portuale sia autorizzato ad adottare ordinanze provvisorie per far fronte a situazioni imprevedibili ed urgenti, si profilerebbero possibili violazioni del principio del buon andamento dell'amministrazione stabilito dall'art. 97 Cost.

5<sup>1</sup> Laddove l'ordinanza avesse ad oggetto, come nel caso scrutinato dal TAR Liguria, beni demaniali contendibili da terzi, e l'acquisizione di lavori o servizi specifici, dovrebbe essere assoggettata alla disciplina dell'evidenza pubblica prevista dal D.lgs. n. 50 del 2016.

## FRONTE DEL PORTO

### IL PROGETTO VET-PORT

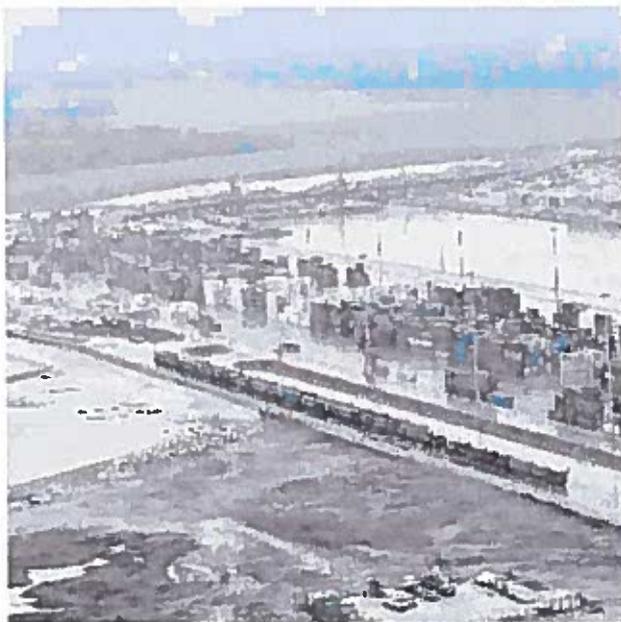
VET-PORT È UNA SORTA DI ERASMUS DEI PORTI DI CUI È CAPOFILA L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELL'ALTO TIRRENO E A CUI HANNO ADERITO OLTRE ALL'ITALIA SPAGNA, OLANDA E IRLANDA

# Corsini arriva a Palazzo Rosciano Domani vertice con gli operatori

*Attesa per il primo impatto del presidente con la comunità portuale*

**- LIVORNO -**  
STEFANO Corsini, presidente designato dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centro-settentrionale (Livorno e Piombino, più Capraia, Cavo, Rio Marina e Portoferraio) arriva oggi a Palazzo Rosciano: e domani, come da programma, incontra le rappresentanze degli operatori che fanno parte degli ormai disciolti comitato portuale e commissione consultiva. Non si sa ancora se Corsini arriva da presidente - cioè se si porta in tasca l'atteso decreto di nomina - o se in attesa della firma da parte di Delrio arriva come presidente "designato", un gradino più su del privato cittadino. Si vedrà oggi.

IL SUO ARRIVO è importante anche perché dopo la polemica intervista al sindaco Filippo Nogarini la settimana scorsa su queste colonne, gli interventi del cluster portuale hanno continuato ad affrontare i temi lanciati da Nogarini come vere e proprie bombe a mano: la piattaforma Europa "Light", i dubbi sulla gara della Porto 2000, il "nic" sal marina nel Mediceo, e specialmente il richiamo alla "ricostituzione della comunità portuale" con la città e con Piombino. Proprio su quest'ultimo tema, ieri c'è stata finalmente una presa di posizione indiretta ma nemmeno troppo: da parte dell'Autorità portuale. Illustrando il progetto Vet-Port che da oggi porterà un gruppo di portuali spagnoli sulle nostre banchi-



**PRIMAVERA CRUCIALE** Per il porto di Livorno inizia una stagione cruciale: oggi intanto l'arrivo del nuovo presidente Stefano Corsini

ne, per uno scambio di esperienze in ambito europeo, il segretario generale "pro-tempore" dell'Autorità portuale Massimo Provinciali ha ricordato che a Vet-Port stanno collaborando sia operatori di Piombino, sia quelli di Livorno come TDT, Cilp, LTM, Sintermar e Lorenzini. Ringraziandoli della collaborazione, Provinciali ha chiosato: "Questo è il segnale concreto che la comunità portuale al-

largata è già un dato di fatto, anche se qualcuno (il sindaco Nogarini, n.d.r.) si ostina a non accorgersene".

L'Erasmus dei portuali Si avvia a conclusione il progetto Vet-Port e per una settimana intera, a partire da oggi, i porti di Livorno e Piombino parleranno spagnolo. Arriveranno infatti da Valencia e Sagunto otto lavoratori

portuali e verranno a conoscere la realtà operativa dei due scali della Toscana. Si tratta di una piccola esperienza di tipo Erasmus che è stata resa possibile grazie al progetto Vet-Port, di cui è capofila l'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno e a cui hanno aderito oltre all'Italia altri tre paesi: Spagna, Olanda e Irlanda. Il progetto di formazione è stato finanziato dall'Agenda Nazionale Isfol (Istituto di Sviluppo della Formazione professionale dei lavoratori) ed è stato strutturato assieme al PLIS di Livorno (Provincia di Livorno Sviluppo); al Consorzio di Formazione Logistica Intermodale di Venezia; allo Stichting Group of Rotterdam; alla Fondazione Valencia Port e al Cork Institute of Technology. Dallo scorso novembre sono partiti alla volta di Rotterdam, Valencia e Cork (Irlanda) ben 30 lavoratori portuali livornesi e piombinesi, 50 se contiamo anche quelli provenienti da Venezia, altri porto aderente al progetto. Una volta terminato questo primo scambio di esperienze, verrà stilato assieme agli altri partner un policy paper da portare all'attenzione della Commissione Europea per la validazione degli standard minimi di competenze da mutuare dai porti europei. «Vet-Port ha detto ancora il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali - è nata due anni fa con l'obiettivo di permettere ai nostri lavoratori portuali e a quelli dei paesi aderenti di acquisire un bagaglio di competenze standard riconoscibili a livello europeo».

A.F.



Focus

## **Bacini di carenaggio C'è l'atto bipartisan da portare a Corsini**

**DOPO** la nutrita assemblea pubblica di giovedì scorso agli Scali Finocchietti promossa da Vertenza Livorno prosegue l'asse bipartisan per chiedere in tempi rapidi gara sui bacini, la massima valorizzazione del bacino galleggiante in muratura e la tutela dei disoccupati livornesi. Il tutto confluito in un documento da presentare al nuovo Presidente **dell'Autorità Portuale**. Faranno parte della delegazione il Pd con Sergio Muzi, i 5 Stelle con Enrico Cantone e Daniele Ceselli, Fratelli d'Italia con Andrea Romiti e Giuseppe Lobaccaro, Città Diversa con Marco Cannito e Osvaldo Cecconi, e Livorno Bene Comune con Marco Valiani.

IN VISTA DELL'INSEDIAMENTO LA PROSSIMA SETTIMANA A LIVORNO

## Corsini, perché il blitz nell'AdSP

Primo contatto informale con i vertici - Il curriculum e le specializzazioni

LIVORNO - Toccata e fuga del presidente designato per l'AdSP del Tirreno Livorno-Piombino ingegner Stefano Corsini: mercoledì scorso in un vero e proprio blitz ufficioso, sia nelle sedi delle AP di Livorno e Piombino con mezza

(segue in ultima pagina)

### Perché il blitz nell'AdSP

giornata per ciascuno, per presentarsi e conoscerne i vertici. Poi l'annuncio che il passaggio di consegna e l'insediamento avverranno tra lunedì 6 e martedì 7, sempre che nel frattempo sia stato firmato il decreto di nomina da Delrio e siano stati completati i passaggi burocratici per la sua "quiescenza" al MIT, per preservare il posto di lavoro una volta terminata l'esperienza

all'Authority.

Preceduto da un curriculum vitae impressionante sul piano tecnico e tecnico-amministrativo (sono oltre 40 pagine di minuziosa elencazione delle sue attività sia nel campo privato specie per il Mose di Venezia,

sia alla presidenza del Consiglio dei Ministri come dirigente-coordinatore dell'area marittima idrografica e successivamente come coordinatore e studioso di pianificazione portuale e di esame dei vari progetti sui porti, compresi quelli di potenziamento di Piombino) l'ingegner Stefano Corsini vanta anche una specifica conoscenza in campo di strutture autostradali, avendo avuto responsabilità di controllo e verifica sulle varie tratte in corso d'opera anche della Livorno-Grosseto-Civitavecchia. Collaborazioni anche con l'università di Pisa, istituto di Idraulica. Fondamentale la sua funzione di coordinatore dell'Iniziativa di studio sulla portualità italiana" (2010-2016) in stretta relazione con la presidenza del consiglio dei ministri e con il MIT. Testualmente, dal suo curriculum:

"Analisi del settore portuale,

stato delle infrastrutture portuali e della relativa programmazione, concessioni e affidamenti delle infrastrutture portuali, finanziamento degli interventi nei porti e autonomia finanziaria delle Autorità Portuali. Elaborazione di indicatori per l'allocazione delle risorse finanziarie, la pianificazione di settore e la proposta di raccomandazioni per azioni/misure di policy. Lo studio ha coinvolto diversi esperti del Dipartimento e numerosi esponenti di Enti istituzionali e Associazioni di settore e ha prodotto un primo report nel 2014 ([http://www.programmazioneeconomica.gov.it/wpcontent/uploads/2014/12/Rapporto\\_portualita\\_finale.pdf](http://www.programmazioneeconomica.gov.it/wpcontent/uploads/2014/12/Rapporto_portualita_finale.pdf)). Ulteriori approfondimenti e informazioni sono contenuti nella sezione dedicata alla portualità del sito web del DIPE: <http://www.programmazioneeconomica.gov.it/2015/10/01/>



Stefano Corsini

il-sistema-portuale-italiano/. E' tuttora in corso la prosecuzione dello studio con l'approfondimento dei temi più attuali quali: gli strumenti di finanziamento pubblico nazionali ed europei (CEF, Piano Juncker ecc.), gli strumenti di incentivazione della partecipazione del capitale privato, gli aiuti di Stato, le relazioni tra gli strumenti di programmazione portuale (Piano regolatore portuale (PRP), Piano operativo triennale (POT) e Programma triennale delle opere pubbliche (PTOP), lo sviluppo di un sistema di indicatori/parametri, e relativi modelli di elaborazione ai fini dell'efficiente allocazione delle risorse pubbliche per infrastrutture portuali, le opportunità di sviluppo di alcune attività, tra cui le autostrade del mare, il traffico GNL, crociere e rinfuse, il refitting e riciclaggio delle navi".

## Livorno, estamos llegando! Si avvia a conclusione il progetto Vet-Port, un Erasmus per i lavoratori portuali



### Gli spagnoli in porto per una settimana di formazione

**A due anni dalla sua nascita, l'iniziativa targata APL ha permesso a 30 lavoratori portuali livornesi e piombinesi di conoscere la realtà operativa di Valencia, Rotterdam e Cork**

Livorno, 5 marzo 2017 – Per una settimana intera, a partire da domani, i porti di Livorno e Piombino parleranno spagnolo. Arriveranno infatti da Valencia e Sagunto otto lavoratori portuali e verranno a conoscere la realtà operativa dei due scali della Toscana. Si tratta di una piccola esperienza di tipo Erasmus che è stata resa possibile grazie al progetto Vet-Port, di cui è capofila l'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno e a cui hanno aderito oltre all'Italia altri tre paesi: Spagna, Olanda e Irlanda. Il progetto di formazione è stato finanziato dall'Agenzia Nazionale Isfol (Istituto di Sviluppo della Formazione professionale dei lavoratori) ed è stato strutturato assieme al PLIS di Livorno (Provincia di Livorno Sviluppo); al Consorzio di Formazione Logistica Intermodale di Venezia; allo Stitching Group of Rotterdam; alla Fondazione Valencia Port e al Cork Institute of Technology.

A partire dallo scorso novembre sono partiti alla volta di Rotterdam, Valencia e Cork (Irlanda) ben 30 lavoratori portuali livornesi e piombinesi, 50 se contiamo anche quelli provenienti da Venezia, altro porto aderente al progetto. Una volta terminato questo primo scambio di esperienze, verrà stilato assieme agli altri partner un policy paper da portare all'attenzione della Commissione Europea per la validazione degli standard minimi di competenze da mutuare dai porti europei.

“Vet-Port – ha detto il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali – è nata due anni fa con l'obiettivo di permettere ai nostri lavoratori portuali e a quelli dei paesi aderenti di acquisire un bagaglio di competenze standard riconoscibili a livello europeo. La partecipazione al progetto dei colleghi di Piombino, di imprese piombinesi, nonché di TDT, Cilp, LTM, Sintermar e Lorenzini, che ringrazio, è il segnale concreto che la comunità portuale allargata è già un dato di fatto, anche se qualcuno si ostina a non accorgersene”.

## Iberici a Livorno con l'“Erasmus dei portuali”

► LIVORNO

Lo potremmo immaginare come una sorta di Erasmus a misura di portuali: è il progetto Vet-Port messo in pista da **Autorità Tirreno**, livornese che, a distanza di due anni dalla sua nascita, ha consentito a una trentina di lavoratori portuali sia di Livorno che Piombino di andare ad aggiornarsi conoscendo la realtà operative di Valencia, Rotterdam e Cork.

Adesso, invece è un gruppo di lavoratori di porti stranieri a restituire la visita a venire a Livorno e a Piombino a “imparare”: per una settimana intera, a partire da oggi, sulle nostre banchine si parlerà spagnolo: da Valencia e Sagunto arriveranno otto lavoratori portuali e verranno a conoscere la realtà operativa del due scali della Toscana. Si tratta di una piccola esperienza di tipo Erasmus che è stata resa possibile grazie al progetto Vet-Port, di cui è capofila, come dicevamo, l'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno e a cui hanno aderito oltre all'Italia altri tre paesi: Spagna, Olanda e Irlanda.

Il progetto di formazione è stato finanziato dall'Agenzia Nazionale Isfol ed è stato strutturato assieme a Provincia di Livorno Sviluppo (Plis), al Consorzio di Formazione Logistica Intermodale di Venezia, allo Steering Group of Rotterdam, alla Fondazione Valencia Port e al Cork Institute of Technology.

Una volta terminato questo primo scambio di esperienze, verrà stilato assieme agli altri partner un policy paper da portare all'attenzione della Commissione Europea per la validazione degli standard minimi di competenze da mutuare dai porti europei.

A mettere l'accento sugli scopi del progetto è il segretario generale dell'**Autorità Tirreno**, **Massimo Provinciali**: questa iniziativa è nata due anni fa «con l'obiettivo di permettere ai nostri lavoratori portuali e a quelli dei paesi aderenti di acquisire un bagaglio di competenze standard riconoscibili a livello europeo». La partecipazione al progetto dei colleghi di Piombino, di imprese piombinesi, nonché di Tdt, Cisp, Ltm, Sintermar e Lorenzini è il segnale concreto che la comunità portuale al argata è già un dato di fatto anche se qualcuno si ostina a non accorgersene».

## Mappatura e informazioni sui flussi di traffico. Il Porto a raggi x per valutarne l'efficienza



Da-sx-Francesca-Canessa-Andrea-Del-Corona-Claudio-Vanni.jpg

**Il progetto dell'Autorità Portuale di Livorno e dell'Università di Firenze. L'assessore Aurigi: fondamentale usare bene gli spazi attuali dello scalo labronico**

Livorno 3 marzo 2017 – Prendete una mappa dettagliata del porto di Livorno, usate le ultime tecnologie disponibili nel campo della informazione geografica. Incrociate poi il tutto con i dati forniti direttamente dagli operatori portuali sui flussi di movimentazione della merce e avrete raggiunto l'obiettivo cui sono approdati il laboratorio di Cartografia del Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze e l'Autorità Portuale: un modello di valutazione dell'efficienza spaziale dello scalo labronico che consenta di stabilire il rapporto esatto tra le superfici impegnate e l'intensità dei traffici.

Che cosa questo significhi per la realtà di tutti i giorni lo ha spiegato il dirigente Claudio Vanni, che stamani ha presentato il progetto alla comunità portuale assieme a due architetti dell'Università di Firenze, Fabio Lucchesi e Francesca Canessa: "Grazie al lavoro dell'università fiorentina e alle informazioni forniteci volontariamente dagli operatori portuali – ha sottolineato – siamo oggi in grado di capire se gli spazi di un terminal portuale siano usati in modo efficiente o meno"

Le implicazioni di questa indagine sono molteplici: l'Ufficio Demanio dell'APL, per esempio, avrebbe in mano tutte le informazioni utili per valutare se gli spazi assegnati in concessione ad un terminalista siano stati sfruttati adeguatamente rispetto ai proponenti del piano industriale. E chi dovrà preoccuparsi di redigere il nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale dell'Adsp dell'Alto Tirreno, potrà valutare sulla base di questi dati se non sia il caso di apportare delle variazioni all'attuale organizzazione degli spazi in porto.

"I risultati conseguiti – ha affermato Francesca Canessa – si offrono come un potenziale strumento per la strutturazione di un modello informativo spaziale funzionale alla gestione degli spazi portuali e alla valutazione della loro efficienza".

"Prima di ampliare il porto verso il mare è fondamentale usare bene gli spazi che già ci sono – è stata la chiosa dell'assessore comunale all'urbanistica, Alessandro Aurigi, che ha partecipato questa mattina alla presentazione del progetto -; la ricerca promossa dall'Università di Firenze e dall'APL va nella giusta direzione: tutto quanto rientri nell'ottica di un efficientamento del porto, anche nella sua configurazione attuale, non può che andare a beneficio della città di Livorno".

# Mappa high tech dei terminal progetto Authority-Università

LIVORNO

Al raggio x l'efficienza dell'utilizzo degli spazi del porto di Livorno. È il progetto al quale lavorano il laboratorio di cartografia del Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze e **Portual**, al centro dell'attenzione le tecnologie di ultima generazione nell'informazione geografica messi in tandem con i dati forniti direttamente dagli operatori portuali sui flussi di movimentazione della merce.

Ma cosa vuol dire tutto questo nella quotidianità operativa? tutti i giorni lo ha spiegato il dirigente Claudio Vanni, che ha presentato il progetto alla comunità portuale assieme a due architetti dell'Università di Firenze, Fabio Lucchesi e

Francesca Canessa: «Grazie al lavoro dell'università fiorentina e alle informazioni forniteci volontariamente dagli operatori portuali, siamo ora in grado di capire se gli spazi di un terminal portuale siano usati in modo efficiente o meno».

Le implicazioni di questa indagine sono molteplici: l'Ufficio demanio **del Authority**, per esempio, avrebbe in mano tutte le informazioni utili per valutare se gli spazi assegnati in concessione ad un terminalista siano stati sfruttati adeguatamente rispetto ai proponenti del piano industriale. E chi dovrà preoccuparsi di redigere il nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale dell'Adsp dell'Alto Tirreno, potrà valutare sulla base di questi dati se non sia il caso di apportare delle variazioni all'

attuale organizzazione degli spazi in porto.

«I risultati conseguiti – ha affermato Canessa – si offrono come un potenziale strumento per la strutturazione di un modello informativo spaziale funzionale alla gestione degli spazi portuali e alla valutazione della loro efficienza».

«Prima di ampliare il porto verso il mare è fondamentale usare bene gli spazi che già ci sono», ha detto l'assessore comunale all'urbanistica, Alessandro Aurigi. «La ricerca promossa dall'Università di Firenze e **al Authority** va nella giusta direzione: tutto quanto rientri nell'ottica di un efficientamento del porto, anche nella sua configurazione attuale, non può che andare a beneficio della città di Livorno».

PER LA SPONDA EST DELLA DARSENA TOSCANA A LIVORNO

## “Comparazione”: una frenata?

Dall'LTT di Federico Barbera un interpello al Garante della concorrenza sul metodo dell'Authority

ROMA. È finita sul tavolo - certo sovraffollato - dell'Autorità garante della concorrenza la “comparazione” in corso sul porto di Livorno per il terminal dei rifiuti sulla radice della sponda est della Darsena Toscana. Un formale “interpello” sui criteri che l'Authority portuale di Livorno sta utilizzando per la “comparazione” tra le richieste di concessione del TCO e del LTT è stata presentata a Roma da Federico Barbera, che per l'LTT sostiene la cordata con Andrea Palumbo in concorrenza con quella di TCO di Alberti & C. Che come noto, vanta una priorità certificata per il trasferimento dalla calata Orlando dal piano regolatore portuale, ma dopo l'entrata in lizza del nuovo terminalista è stato messo in comparazione.

L'“interpello”, secondo Barbera, non è un atto ostile nei confronti dell'Authority portuale né del concorrente TCO; ha inteso essere solo  
(segue a pagina 5)

## “Comparazione”: una frenata?

una richiesta di chiarimento sulla metodologia che gli uffici di palazzo Rosciano a Livorno stanno adottando nella “comparazione” delle due offerte per l'area e la banchina della sponda Est. L'idea di Barbera, per quanto è stato possibile conoscere, era che i criteri di valutazione delle due proposte in concorrenza fossero resi noti prima dell'analisi delle proposte, in modo da rendere edotti i concorrenti dei punti più importanti da valutare e degli elementi più significativi. Una proposta in questo senso presentata all'Authority livornese non è stata accettata, da qui il ricorso all'Autorità garante, per capire se la linea dell'Authority può essere modificata o meno. Tanto più che nelle normative generali per le concessioni, non ci sarebbero - secondo Barbera - specifici criteri da seguire per le “comparazioni”.

La chiamata in causa del Garante della concorrenza può a questo punto generare un ritardo nella scelta dell'Authority per la “comparazione”? Notoriamente condizionata da tempi lunghi, l'Autorità garante difficilmente potrà esprimersi prima di un mese. Da qui due possibilità: o palazzo Rosciano riterrà di dover andare avanti e chiudere la “comparazione” a breve, come si era impegnata a fare; o bloccherà tutto in attesa della risposta del Garante.

**PORTO**

ALLE PAG. 2-3

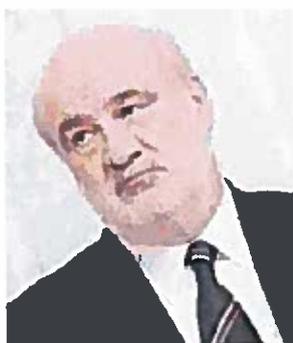
Sparata del sindaco su Darsena Europa S'infiamma il dibattito lanciato da «La Nazione»



Una veduta del porto di Livorno

## Marcucci (Confetra) sulla sparata di Nogarin

**LIVORNO -** NEREO Paolo Marcucci, presidente nazionale di Confetra e già presidente per i due primi mandati **del porto** di Livorno, ha letto con attenzione l'intervista rilasciata a La Nazione dal sindaco Nogarin, ma non avrebbe voluto dare un giudizio, considerando le problematiche portuali con un respiro europeo. Ce lo tiriamo per i capelli. «Credo che il sindaco stia sbagliando sulla dimensione del problema - dice alla fine - perché circoscrive le cose all'interno di un potere locale quando in Europa il dibattito è tra il range dei porti mediterranei e quelli del nord, in una contrapposizione che sta sfociando anche nel noto giudizio della Corte Europea sulle overcapacity portuali e sugli sprechi di finanziamenti pubblici in strutture portuali realizzate o ipotizzate. Il sindaco Nogarin rivendica un potere sul porto - continua Marcucci - che non può essere della città visto che i porti sono dell'intero Paese, e vanno programmati ed ammonizzati non certo in sede



**BIG** Da sinistra Paolo Nereo Marcucci, presidente nazionale Confetra ed Enrico Bonistalli, presidente di Asamar

locale. Dove il sindaco ha il diritto e il dovere di rappresentare i cittadini nel prossimo comitato di gestione, ma non di condizionare una pianificazione nazionale o addirittura supranazionale».

**UN APPELLO** appassionato a superare polemiche, scontri ideologici e schieramenti politici viene da Enrico Bonistalli, presidente dell'Asamar, l'associazione de-



gli agenti marittimi della costa. «Stiamo entrando in una fase delicata per la governance del nostro sistema portuale - dice Bonistalli - nella quale è necessaria la massima coesione di tutto il cluster marittimo e delle banchine. Con l'arrivo del nuovo presidente dell'Authority si può e si deve aprire una fase di unità, alla quale invito con forza tutti. Come già dissi a Gallanti all'inizio del suo

**IL PRESIDENTE ASAMAR** Bonistalli: «Fase delicata Sarebbe necessaria la massima coesione»

mandato, le associazioni di categoria del porto sono a piena disposizione per fornire il massimo dei contributi propositivi: tanto più oggi in quando sono spariti i comitati portuali e le commissioni consultive: stessa cosa ripeteremo martedì al presidente Corsini nell'incontro al quale siamo stati invitati. Non dimentichiamo che oggi il sistema portuale compren-

de anche Piombino, dove c'è una importante disponibilità di aree, di banchine e di iniziative: gestire in armonia il suddetto sistema senza farsi concorrenza interne e rivendicare poteri locali di bottega sarà fondamentale. Sulla piattaforma Light infine sono totalmente d'accordo con Angelo Roma: dobbiamo fare presto e per far presto i progetti faraonici sono un freno».

Antonio Fulvi

## «Il sindaco forse non ha tutti i torti Ma la polemica non serve a nulla»

Sparata di Nogarin a La Nazione: le reazioni della comunità portuale

di ANTONIO FULVI

**LIVORNO** - STEFANO Corsini, designato presidente della comunità portuale di sistema, ha confermato il suo arrivo lunedì prossimo e l'incontro con il cluster marittimo martedì mattina a Livorno e mercoledì a Piombino. Sono stati invitati a partecipare i componenti dei due comitati portuali e delle commissioni consultive. Organi entrambi decaduti con la Riforma, ma formalmente in vigore fino all'insediamento di Corsini e alla costituzione del comitato di gestione. Se l'attesa è forte, altrettanto lo sono le reazioni alle dichiarazioni del sindaco Filippo Nogarin rilasciate al nostro giornale nell'intervista di mercoledì scorso. Dichiarazioni che hanno preso d'infiammata la comunità portuale, ma anche la Regione, ed hanno ribadito con estrema durezza la necessità di «ricostruire la comunità portuale» con al centro la città. Non senza aver liquidato come «spot elettorale» la piattaforma Europa.

«UNO SPOT elettorale, che dice? - è il commento di Erzo Raugeri, presidente della Compagnia dei portuali -. Tutti gli studi sulla portualità confermano che senza quella struttura Livorno sarà definitivamente tagliata fuori dalle grandi rotte dei container. E non possiamo certo permettercelo. Forse il sindaco dovrebbe approfondire meglio le problematiche del nostro porto senza farsi guidare solo dalla sua *Vs polemica*. Angelo Roma, già uomo Zim storico



Il sindaco Filippo Nogarin

per vent'anni, poi presidente di Toremar e oggi dell'Assonautica della Camera di Commercio, esprime un giudizio più problematico. «Alcune delle osservazioni fatte dal sindaco Nogarin - sottolinea - hanno una base di verità e richiedono, come chiede lui, un approfondimento. Semmai può essere discutibile la forma in cui sono state espresse: ma è chiaro che il grandioso progetto della piattaforma Europa andrebbe riconsiderato alla luce di una soluzione "Light" per accelerarne i tempi e renderlo più realizzabile. La piattaforma non va considerata solo terminal container ma una solu-

chant.

«LE DICHIARAZIONI del sindaco a mio parere - sottolinea - hanno avuto una base più politica che tecnica. E del resto Nogarin ha sempre male interpretato il suo ruolo all'interno del comitato portuale, impostandovi il rapporto sempre e unicamente in chiave polemica. Forse si è sentito poco considerato, come primo cittadino, ma la realtà è quella che lui contesta: esistono due poteri diversi e autonomi, quello del sindaco e quello del presidente della Comunità portuale. Che dovrebbero collaborare, con impegno da entrambe le parti e non per farsi una guerra di prevaricazione». Nel merito delle critiche di Nogarin, Alberti ammette che su alcuni dei temi trattati con le gare «ci sono forse stati degli errori»: ma il sindaco, oltre a sottolinearli non ci dice come rimediare. Ricostruire la comunità portuale? «Ottimo programma - conclude - ma il sindaco ci dia una mano».

“ Lui ci dia una mano

«Elenca problemi senza dire come risolverli»

zione per avere più spazi in porto da dedicare anche ad altri traffici. Sono d'accordo anche sul principio di ricostruire la comunità portuale: se pure mi chiedo quanto sia d'aiuto lo sparare a zero».

Roberto Alberti, presidente nazionale degli spedizionieri marittimi e presidente del TCO, è più tran-

FRAGOROSO silenzio infine da Palazzo Rosciano. A richiesta, ci è stato detto che «ad affermazioni contestabili e in alcuni passaggi disinformate» si risponderà semmai con il nuovo presidente. Il quale proprio ieri ha avuto il formale nulla osta di qui esenza dalla presidenza del ministro e aspetta a questo punto di ora in ora il decreto di nomina.

# «Ora tutti chiedono la Darsena light Ma per primi l'abbiamo fatto noi»

*Rifondazione rivendica l'idea della Piattaforma Europa versione «mini»*

**-LIVORNO-**  
«SE DA UNA parte le battaglie interne al Pd livornese hanno portato ad un blocco del porto e alla designazione "dall'alto" di Stefano Corsivi quale Presidente dell'Autorità di sistema portuale ci scrive la segreteria della federazione di Rifondazione Comunista - non ha giovato a superare una posizione di stallo l'atteggiamento del sindaco Nogarin, che sul porto ha esordito come scriffo delle banchine, senza portare un contributo fattivo alla soluzione dei problemi che mano a mano emergevano». L'allargarsi del dibattito, indipendentemente dalle opinioni espresse, è il segno che la città, alla fine, se viene opportunamente stimolata al suo porto ci tiene. Ed ha idee, chiare o meno che siano.

«A LIVORNO sono passati più volte esponenti del massimo livello istituzionale del Movimento 5 Stelle - continua la nota di Rifondazione Comunista - solo per dire no "tout court" al progetto di Darsena Europa, che poi è stato votato dallo stesso sindaco. Oggi fuori, ma non troppo, dalle istituzioni sembra rafforzarsi l'ipotesi di realizzazione di quella che come Rifondazione Comunista di Li-

vorno proponemmo in una conferenza stampa il 21 di Aprile del 2015, con la denominazione di Darsena Europa "ultralight". Ma il sindaco Nogarin cosa ha fatto allora per rafforzare questa ragionevole proposta che nel tempo ha avuto le attenzioni di Mostardi, Ruffini, Motta e Campana, di Rifondazione Comunista e Buongiorno Livorno? Anche lui, come Rossi, ha utilizzato il tema della Darsena Europa come argomento

### SPOT ELETTORALE

**«Anche il sindaco come Rossi ha utilizzato la maxi-banchina per farsi propaganda»**

elettorale, non certo esprimendo una proposta del governo utile alla città».

«GLI ISTITUTI specializzati - continua Rifondazione - prevedono in effetti La taglia "media" delle navi in cantiere è di 8300 teu. Al completamento dell'attuale order book le navi fra i 10.000 ed i 18.000 teu rappresenteranno il 5% della flotta mondiale ma esprimeranno un potenziale di stiva pari al 20% del totale disponibile. Si tratta quindi di un dato rile-

vante proprio perché accentuerà il dato della concentrazione. Sul piano generale, la "taglia" media delle navi full container, passerà dagli attuali 3389 teu ai 3691. Le navi più grandi avranno una lunghezza di circa 400 mt ed un pescaggio di 15,5/16 mt. La taglia "media" delle navi in cantiere è di 8300 teu. Si può dire che certamente i porti che non saranno in grado di accogliere le navi da 18.000 non chiuderanno ma certamente, per stare degnamente sul mercato, almeno dei porti gateway del Mediterraneo, sarà indispensabile avere infrastrutture in grado di ormeggiare ed operare almeno le navi da 8000 teu».

«Con alcuni esponenti del Movimento 5 Stelle - conclude la nota, siamo tutti convinti che per una prospettiva del porto di Livorno nel settore dei contenitori sia necessaria una soluzione di sviluppo a mare. La nostra proposta non preclude nel tempo la possibilità di espandere il progetto, permette un'abbattimento dei fondali a -16 m e anche oltre, permette una manovrabilità per grandi navi, raddoppia le aree attualmente in dotazione della Darsena Toscana, dimezza i costi e i tempi di realizzazione del primo step della Darsena Europa».

A.F.

SENTENZA DELLA CORTE DEI CONTI

## Pontone inutile, per Piccini condanna a metà

■ ZUCHELLI IN CRONACA

# Pontone, la Corte dei Conti condanna a metà **Roberto Piccini**

Dovrà pagare all'Authority 174mila euro (invece che gli oltre 800mila chiesti dalla Procura) Indenni i dirigenti Gionfriddo e Migheli: per tutti fino all'ottobre 2010 è scattata la prescrizione

di LIVORNO

La Corte dei Conti ha ritenuto **Roberto Piccini**, all'epoca presidente della **Aut. Portuale**, colpevole di aver speso male i soldi pubblici per l'affitto del pontone galleggiante Dakota II. Condannato, dunque. Ma a metà, anzi a metà della metà rispetto alle richieste della Procura. I giudici della Corte dei Conti sezione giurisdizionale per la Toscana hanno stabilito che Piccini dovrà pagare, però non più 827mila euro come voleva il pm bensì 174mila perché per il periodo anteriore all'ottobre 2010 è scattata la prescrizione (e in questo è stata accolta l'impostazione della difesa).

È arrivato a sentenza questo nuovo capitolo - stavolta sul fronte erariale - dell'ingarbugliata vicenda del pontone che **Roberto Piccini** aveva noleggiato alla **Salim**. Era stata l'impostazione accusatoria del magistrato penale a immaginare che Piccini avesse fatto noleggiare il pontone **Salim** per sottrarlo alla **Sinimas**, concorrente della Compagnia



Il pontone Dakota II al centro del caso giudiziario

Portuale che Piccini aveva guidato per lungo tempo in anni precedenti. Tutto cancellato dall'assoluzione.

Adesso, la sentenza della Corte dei Conti - al di là della condanna di Piccini, sono usciti indenni i due dirigenti di allora per i

quali la Procura voleva che passassero 827mila in due: sia **Giorgio Gionfriddo** che **Sergio Migheli**, segretario generale l'uno e come dirigente del settore finanza l'altro, è scattata la prescrizione.

Il motivo di questo esito differenziale sta nel fatto che i giudici



Roberto Piccini

hanno ritenuto che la prescrizione coprisse la prima fase del noleggio. La proroga invece no, è arrivata il 3 ottobre 2010 e l'ha fatta il presidente Piccini senza una delibera del comitato portuale e senza il parere né del segretario generale né del responsabile del

procedimento.

Il pontone era stato noleggiato nel marzo 2009 e, in virtù di una proroga, si era andato avanti anche per un secondo anno (fino alla riconsegna con verbale datato 21 marzo 2011): 910mila euro il costo per le casse di Palazzo Rosciano. Era stato messo a disposizione dell'accosto 51 per far sbarcare le navi di Tirrenia (e consentire di fronteggiare una emergenza occupazionale di Unicoop). In realtà, solo l'11 marzo 2009 - cioè quasi due settimane dopo l'aggiudicazione a **Salim** - veniva effettuata la prova pratica dalla quale è emerso che non era tecnicamente possibile usare il pontone alla Calata Pisa come previsto. Risultato: il pontone è stato dunque spostato altrove. Dove? Segnalatamente all'accosto n. 16 della Calata Tripoli, dove è servito pochissimo. I giudici riferiscono che è stato utilizzato per lavorare in tutto solo 10 navi (7 nel 2009 e 3 nel 2010).

Mauro Zucchelli  
@maurozucchelli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## A domani l'ardua sentenza

**LIVORNO** - La domanda, fuori da ogni manfrina, a questo punto diventa la seguente: sul porto di Livorno, che il sindaco Nogarin considera carente di "spirito di comunità", chi la pensa come lui e chi no? E chi ha, nella realtà, rapporti privilegiati con il sindaco e meno con l'Authority.

Facile ammettere che la gestione dell'Authority portuale da parte dell'accoppiata Gallanti/Provinciali abbia lasciato alcuni elementi

Antonio Fulvi  
(segue a pagina 4)

## L'ardua sentenza

di insoddisfazione. E "alcuni" può anche essere un eufemismo. La guerra degli armatori sui roli ro, le gare troppe volte rinviate e rinustituite, gli scontri in comitato portuale, i ricorsi al Tar (compreso l'ultimo vinto da Giorgio Neri) la telenovela amara di Lucarelli & C, il disastro del bacinone di carenaggio: sono tutti elementi che hanno avuto ed hanno ricadute negative sul palazzo Rosciano. Nel contempo,

si può dire che la gestione dell'Authority livornese ha avuto fin dalla nascita, nel '94, periodi di forte travaglio anche con la città, quindi niente di nuovo sotto il sole: da ricordare Marcucci Vs. Lambertini, anche se a posteriori un po' tutti considerano la gestione Marcucci quella più produttiva e più "con le palle". Si dirà che erano altri tempi ed è vero. Però.

Con Gallanti, l'Authority ha avuto una audience internazionale di primo piano grazie anche alle sue relazioni personali, mentre c'è chi ha lamentato (e lamenta) sfasature nella gestione della "cucina" quo-

tidiana. Gli scontri tra Nogarin e Provinciali - due spiriti entrambi battaglieri - hanno fatto non solo la cronaca ma anche la storia del porto. Non va dimenticato infine che all'interno di Palazzo Rosciano c'è stata - e rimane - anche una robusta vena critica nei confronti dei suoi vertici. L'hanno chiamata, per l'Authority di oggi, una guerra di bande: eccessivo, ma dove c'è fumo c'è in genere anche l'arrostito. Repubblicette autonome e duramente critiche dall'interno: lo sanno tutti, con nomi, cognomi e rapporti firmati.

Poi c'è la politica, che con la

clamorosa sconfitta della storia Pci-Ds da parte dei Cinque Stelle certo non ha calmato le acque. Errori ce ne sono stati da una parte e dall'altra, è scontato. Come ha scritto di recente Massimo Provinciali su queste colonne, "tutto è perfezionabile". L'Authority per prima. Però l'interrogativo di partenza di queste righe resta sospeso: la "comunità portuale" oggi più con Nogarin - l'è quasi tutto sbagliato, quasi tutto da rifare - (ricordiamo la bonanima di Gino Bartali) o difende Palazzo Rosciano e i suoi portabandiera? L'ardua sentenza non è demandata ai posteri, ma a domani mattina, con il nuovo corso.

## Gallanti "bocciato" in Regione

**FIRENZE** Quando la politica passa sopra a tutto, anche all'esperienza e ai valori tecnici. E' quanto si leggeva nei giorni scorsi sul Corriere Fiorentino in relazione alla decisione che il governatore della Toscana Enrico Rossi aveva presentato alla sua giunta: quella di nominare l'avvocato Giulia-

A.F.

(segue in ultima pagina)

## Gallanti "bocciato"

no Gallanti a consulente (gratuito)

sulle politiche portuali e marittime della Toscana. Gallanti, ex presidente **W. L. Anforini** portuale di Livorno e personaggio molto noto a livello europeo per le sue relazioni e l'essere stato presidente UE delle città portuali, avrebbe accettato

volentieri, dopo la sua sostituzione con Corsini al timone dell'AdSP di Livorno e Piombino: ma la delibera di nomina è stata bloccata in giunta regionale dal "niet" di quattro assessori renziani. Non tanto contro Gallanti, di cui non si conoscono

i meriti - è il commento dei quattro - quanto contro lo "scissionista" Rossi, diventato bersaglio di ogni possibile rivalsea dei renziani del Pd toscano. E se il lunedì si vede dal mattino, c'è da aspettarsi anche di peggio.

IN UNA DURISSIMA INTERVISTA A LA NAZIONE DI LIVORNO

## Nogarin Vs. Palazzo Rosciano

La Piattaforma Europa "spot elettorale", la gara della Porto 2000 sbagliata, bacini e Mediceo da rivedere

.....



Filippo Nogarin

LIVORNO - Mettiamola così: nell'intervista apparsa giovedì scorso sulle pagine livornesi de La Nazione, il sindaco pentastellato Filippo Nogarin ha confermato almeno due cose: di essere totalmente insopportabile al principio dei "due poteri" - quello dell' **Authority portuale** contrapposto a quella del Comune - e nella fattispecie di essere contrario - decisamente e ferocemente contrario - ad alcuni

A.F.

(segue a pagina 4)

## Nogarin Vs. Palazzo Rosciano

dei principali progetti dell' **Authority** e della Regione Toscana.

Non sta a noi analizzare l'aspetto politico delle dichiarazioni di Nogarin: che ha comunque l'indiscusso merito di parlare chiaro, senza nascondersi dietro il politichese. Nei fatti: Nogarin contesta all' **Authority portuale** l'aver collaborato a "decostruire" la comunità portuale e si augura che con l'arrivo di Corsini - ingegnere come lui, sottolinea - la ricostruzione della comunità portuale insieme alla comunità cittadina sia la priorità.

Sullo specifico: il grande progetto della piattaforma Europa, (non dimentichiamo che è aperta una gara indetta da Palazzo Rosciano, sia pur già rinviata un paio di volte) è considerato da Nogarin "uno spot elettorale" di Rossi, governatore della Toscana. Altro che *Piattaforma Light*, qui la bocciatura è feroce. Gara per la Porto 2000: per Nogarin è "vergognoso" che non sia stata fermata, dopo i rilievi fatti dall'Anuc e dal consiglio comunale all'unanimità. Bacini di carenaggio: gara da far ripartire subito ma modificata con apertura alla "terza Gamba", ovvero anche alle riparazioni delle grandi navi; e pesante *J'accuse* all' **Authority portuale** che doveva vigilare e non ha impedito il degrado della grande vasca. Infine, siluro sul "marina" del Mediceo: secondo il sindaco la concessione data da Palazzo Rosciano sarebbe illegittima in quanto data in regime di prorogatio dell' **Authority** portuale, e comunque il "marina" sarebbe una follia, perché il Mediceo appartiene alla città. Si annuncia uno starramento a palle incatenate. Della serie: è chiaro che il sindaco di Livorno sul porto vuol mostrare gli attributi. Tutto sta adesso nel vedere come nascerà e si svilupperà il rapporto con la nuova governance. Corsini è avvisato.

## Trasferimenti e "Scherzi a parte"

LIVORNO - E' stato già sottolineato in altra occasione, ma Repetita Juvant: nell'avviare la "comparazione" tra le due offerte per il nuovo terminal dei rifiuti sulla sponda est della Darsena Toscana, l'ufficio competente dell'Autorità ha posto una clausola abbastanza problematica, quella dell'immediato trasferimento del TCO dalla calata Orlando. Vinca o perda la comparazione, in sostanza, il TCO dopo la decisione dell'Autorità dovrà sgombrare "immediatamente" la

Antonio Fulvi  
(segue a pagina 5)

## E "Scherzi a parte"

calata Orlando che è destinata al terminal crociere.

Difficile capire quanto di realistico possa esserci in quella clausola. Da parte di Alberti e dei soci del TCO la clausola è stata

immediatamente contestata, ma tutto è poi rimasto come spesso sta accadendo a palazzo Rospigliosi - in sospenso tra le scelte da fare e le loro conseguenze. Come si può pensare che migliaia di tonnellate di "cippato" stivate sulla calata, i relativi macchinari (fissi) di movimentazione, i collegamenti ferroviari e tutto l'insieme dell'organizzazione che funziona da diversi anni su quella banchina, possano essere "immediatamente" trasferiti altrove? Anche nell'ipotesi che il TCO vincesse la comparazione, trasferirsi sulla sponda Est richiederebbe mesi di lavori per predisporre aree, depositi, strutture, mezzi di sollevamento, accosti eccetera. Realisticamente parlando, si era calcolato un tempo da uno a due anni per il trasferimento. Siamo alla fantascienza o a Scherzi a parte? Della serie: a chi dobbiamo credere?

immediatamente contestata, ma tutto è poi rimasto come spesso sta accadendo a palazzo Rospigliosi - in sospenso tra le scelte da fare e le loro conseguenze. Come si può pensare che migliaia di tonnellate di "cippato" stivate sulla calata, i relativi macchinari (fissi) di movimentazione, i collegamenti ferroviari e tutto l'insieme dell'organizzazione che funziona da diversi anni su quella banchina, possano essere "immediatamente" trasferiti altrove? Anche nell'ipotesi che il TCO vincesse la comparazione, trasferirsi sulla sponda Est richiederebbe mesi di lavori per predisporre aree, depositi, strutture, mezzi di sollevamento, accosti eccetera. Realisticamente parlando, si era calcolato un tempo da uno a due anni per il trasferimento. Siamo alla fantascienza o a Scherzi a parte? Della serie: a chi dobbiamo credere?

## Primo inghippo la scadenza di Provinciali?

LIVORNO - Cosa fatta capo ha: e la presidenza dell'Autorità di sistema del mar Tirreno settentrionale (Livorno, Piombino, Capraia, Portoferraio, Rio Marina e Cavo) aspetta solo l'insediamento formale dell'ingegner Stefano Corsini, la prossima settimana. I ritardi del decreto di nomi-

Antonio Fulvi  
(segue in ultima pagina)

## Primo inghippo

na, come scriviamo qui a fianco, sono solo un "effetto collaterale" della burocrazia: la presidenza del consiglio, da cui dipende, è andata piano piano nel liberarlo con il diritto di quiescenza. Capisco che abbiano altre grane urgenti, ma più piano di così non si può... Comunque il

decreto è già pronto, e oggi forse già firmato.

Le urgenze: ora il presidente Corsini deve, se vuol lavorare, avviare il più rapidamente possibile il comitato di gestione, che a sua volta è determinante per la designazione della seconda carica dell'AdSP, il segretario generale. Di ritardo in ritardo, siamo arrivati all'ennesimo assurdo: la prorogatio di Massimo Provinciali nella carica scade a fine marzo, e con i tempi preventivabili il comitato di gestio-

ne difficilmente a quel momento sarà già operativo.

Che succederà allora? La chiave di lettura non è mia, e comunque è attendibile: Provinciali scade il 31 marzo, il comitato di gestione (che deve nominare il successore o confermarlo) a quella data probabilmente non è ancora operativo e quindi Corsini rischia di rimanere senza segretario generale. Per pochi giorni o per più tempo? Tutto da vedere: anche perché bisogna vedere quanto il governatore della

Toscana Rossi sarà "collaborativo" nel nominare il suo delegato nel comitato, e quanto lo sarà anche l'altro "non allineato", cioè il sindaco di Livorno Nogarin. Che sul porto ha le sue idee, come

nell'intervista di due giorni fa a La Nazione di cui abbiamo ripreso su questo numero alcuni spunti. I due sindaci (Livorno e Piombino) e il delegato della Regione faranno la maggioranza in comitato. Come la metteranno con Provinciali (cui peraltro Nogarin ha espresso, proprio su La Nazione, la sua stima?) Come avrebbe detto Mike: Allegrria!

## Civitavecchia nel programma GAINN-UE

**CIVITAVECCHIA** - Il porto di Civitavecchia è stato inserito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come "soggetto attuatore", nel programma europeo GAINN, per l'implementazione dell'utilizzo del GNL (Gas Naturale Liquefatto) in ambito portuale.

È una delle direttrici su cui  
(segue in ultima pagina)

## Programma GAINN-UE

si sta muovendo l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, in materia di sostenibilità ambientale nei porti.

A Piacenza, nell'ambito della Conferenza BiLog (promossa tra gli altri dal ministero dei Trasporti e dell'AdSP del Mare Ligure Orientale), l'ente di Molo Vespucci, su invito degli organizzatori, ha illustrato ai partecipanti al Forum la propria politica energetica.

Nell'ambito della sessione "Technological innovation for green shipping: focus on new

alternative fuels", i rappresentanti dell'AdSP hanno descritto i diversi progetti tesi a favorire l'uso del GNL quale combustibile marittimo e portuale, visti gli indubbi benefici ambientali ad esso collegati dovuti anche all'assenza di composti dello zolfo in tale combustibile.

Martedì scorso, il presidente dell'AdSP a tal proposito aveva partecipato ad una riunione, organizzata dalla Capitaneria di Porto di Civitavecchia, al Forte Michelangelo.

L'incontro era finalizzato a valutare la proposta del Comune di Civitavecchia di anticipare l'applicazione della norma che prevede l'impiego durante la navigazione di combustibili aventi un tenore di zolfo inferiore allo 0,1%.

introducendo l'obbligo di utilizzare tale combustibile a partire da due miglia dall'imboccatura del porto.

"Ho comunicato la mia disponibilità - dichiara il presidente Francesco Maria di Majo - laddove ne ricorrano le condizioni, a promuovere presso altre realtà portuali nazionali ed europee oltre a tale iniziativa, l'uso di combustibili alternativi, come il GNL, o di sistemi di abbattimento delle emissioni, con i cosiddetti scrubbers".

Nei giorni scorsi il presidente aveva anche aperto il seminario formativo inerente "Innovazione, evoluzione e rivoluzione degli impianti elettrici: la portgrid per l'utilizzazione "wise" nei porti", tenutosi presso la Facoltà di Ingegneria della Sapienza, a Roma.

Tale seminario formativo, dedicato agli ingegneri iscritti all'Ordine della Provincia di Roma, ha visto la partecipazione dei rappresentanti del porto di Long Beach e dei porti di Taiwan, oltre che del vicepresidente di ANIE energia (associazione che raggruppa le imprese italiane del settore) Paolo Perani e di rappresentanti del mondo della ricerca.

Il presidente di Majo si è soffermato sui contenuti della recente riforma dell'Ordinamento Portuale ed ha illustrato le strategie di sviluppo energetico del porto di Civitavecchia che si troveranno dettagliatamente illustrate nel Documento di pianificazione energetica ed ambientale dello scalo, che verrà approvato quando si sarà insediato il Comitato di Gestione dell'ente.

## Sviluppo strategico del porto: Unindustria e Adsp a Bruxelles

*La missione ha consentito di approfondire le possibilità di investimenti da parte di grandi player privati operanti nei settori delle infrastrutture, della logistica e del real estate, che hanno valutato positivamente le opportunità dei progetti proposti per il retroporto e la zona industriale*



CIVITAVECCHIA - Missione di Unindustria Civitavecchia a Bruxelles per presentare ad importanti investitori internazionali le grandi opportunità di sviluppo e di investimento che rappresenta il porto di Civitavecchia ed in modo particolare la sua area retroportuale.

Il presidente del comprensorio di Civitavecchia di Unindustria Stefano Cenci ha presentato anche in Europa il piano strategico di sviluppo per il retro-porto e l'area industriale – realizzato da KPMG - e già illustrato recentemente ai principali stakeholder, alle aziende ed alle istituzioni.

All'interno della missione è stata centrale la presenza di Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che ha partecipato ad alcuni incontri con importanti gruppi di investitori belgi che operano a livello internazionale nel settore portuale. Il presidente dell'AdSP di Majo, infatti, ha partecipato a questi incontri per illustrare alla Commissione Europea alcuni progetti volti a potenziare il collegamento ferroviario merci e passeggeri con il porto di Civitavecchia e per essere presente alla European Shipping Week.

La presenza dei vertici di Unindustria Civitavecchia e dell'AdSP ha consentito di approfondire le possibilità di investimenti da parte di grandi player privati operanti nei settori delle infrastrutture, della logistica e del real estate, che hanno valutato positivamente le opportunità dei progetti proposti per le aree di Civitavecchia individuate nel piano di sviluppo strategico.

Gli investitori hanno manifestato un forte interesse sia per il potenziale di sviluppo che per la vision dell'Authority di Civitavecchia. Nel prossimo futuro Unindustria insieme all'AdSP organizzerà ulteriori incontri per approfondire per la fattibilità di queste progettualità.

“Ringrazio il presidente di Majo per il lavoro che sta portando avanti – ha commentato Stefano Cenci - finalizzato a creare e rafforzare tutte le sinergie necessarie al rilancio di un'area dal forte potenziale di sviluppo. Questo è un obiettivo comune che Unindustria sta portando avanti con determinazione sin dall'apertura della sede di Civitavecchia, avvenuta due anni fa, consapevole che lo sviluppo del porto e del retroporto di Civitavecchia possa rappresentare un volano di crescita per tutto il sistema economico e produttivo regionale, e non solo”.

## Ambasciatore Qatar in visita nel porto di Napoli



NAPOLI – L'Ambasciatore in Italia dello Stato del Qatar, S. E. Abdulaziz Bin Ahmed Al Malki è giunto nei giorni scorsi, in visita nel porto di Napoli. Ad accompagnarlo, il Presidente Italferr, Riccardo Monti. L'Ambasciatore è stato ricevuto dal Presidente dell'AdSP, Pietro Spirito, che si è intrattenuto con l'Ambasciatore sulle aree di possibile comune interesse e collaborazione. Sono state esplorate le potenziali rotte commerciali utili per favorire l'interscambio tra i due Paesi. Alla riunione ha preso parte l'Assessore alle Attività Produttive della Regione Campania, Amedeo Lepore.

L'Ambasciatore, che ha incontrato anche i rappresentanti di altre Istituzioni della città, ha mostrato interesse ad approfondire i temi dell'economia energetica nel porto di Napoli.

“E' nostra intenzione- ha precisato il Presidente dell'AdSP- dare seguito all'odierno incontro e per questo valuteremo, d'intesa con Riccardo Monti, le azioni da perseguire, per creare una collaborazione nel settore specifico dell'energia con lo Stato del Qatar.”

Al termine della riunione Abdulaziz Bin Ahmed Al Malki ha compiuto una visita alla Stazione Marittima e ai terminal contenitori.

**Spirito incontra ambasciatore**

## Qatar in visita al porto di Napoli



**N**apoli. L'ambasciatore in Italia dello Stato del Qatar, Abdulaziz Bin Ahmed Al Malki (foto, secondo da destra) è giunto in visita nel porto di Napoli. Ad accompagnarlo, il presidente Italferr Riccardo Monti (a sinistra).

L'ambasciatore è stato ricevuto dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), Pietro Spirito (a destra). Sono state esplorate le potenziali rotte commerciali utili per favorire l'interscambio tra i due Paesi. Alla riunione ha preso parte l'assessore alle Attività Produttive della Regione Campania, Amedeo Lepore (secondo da sinistra).

L'ambasciatore, che ha incontrato anche i rappresentanti di altre istituzioni della città, si è detto intenzionato «a dare seguito all'incontro», spiega Spirito. «e per questo valuteremo d'intesa con Monti le cose da fare per creare una collaborazione nel settore specifico dell'energia con lo Stato del Qatar».

Al termine della riunione Al Malki ha compiuto una visita alla Stazione Marittima e ai terminal contenitori.

## A.D.S.P. Mar Tirreno centrale: esaminato Piano Operativo 2017-19. Spirito, potenziare sistema campano

FERPRESS) – Napoli, 3 MAR – E' stato esaminato conclusivamente il nuovo Piano Operativo 2017-2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale, il documento di programmazione che stabilisce, in uno scenario euromediterraneo, le direttrici di sviluppo integrato dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Il primo Piano Operativo, dopo l'approvazione della nuova legge di riforma della portualità, delinea la strategia di sviluppo in un'ottica di sistema campano della portualità, puntando sui servizi e sull'intermodalità.

Per quanto riguarda gli investimenti, l'attenzione è concentrata sull'attuazione dei programmi fissati nel Grande Progetto, finanziati dalla UE e dalla Regione Campania per i porti di Napoli e Salerno: dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche.

Il Piano arriva al termine di diverse sedute ad esso dedicate e dal primo confronto con l'organismo di partenariato composto dai rappresentanti delle forze economiche, sociali e dai rappresentanti degli operatori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia che hanno contribuito alla definizione del POT.

Una riunione conclusiva dell'organismo di partenariato è fissata per il 9 marzo alle ore 16.00. L'intento è condividere la versione finale con gli operatori prima dell'approvazione, a valle dell'incontro, da parte del Comitato e dell'invio del POT al Ministro Graziano Del Rio, includendo le osservazioni che risulteranno dal tavolo di partenariato.

“Nasce con questo piano operativo- ha precisato Pietro Spirito- una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di sviluppo. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso in tutti i porti che rientrano nella sfera di responsabilità dell'Autorità. La nascita infatti del nuovo organismo deve servire a accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea”

Ammonta a 141 milioni il piano di investimenti per lo scalo partenopeo, 73 milioni quelli stabiliti per lo scalo salernitano. Tra le opere ritenute di primaria importanza vi sono, per Salerno e per Napoli, il piano dei dragaggi; il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo; per Salerno obiettivi primari sono il completamento della “Porta Ovest”, l'allargamento della imboccatura del porto e la realizzazione di un nuovo terminal traghetti per traffico ro-ro; per Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare il porto per l'attracco di mega-yacht e per il rilancio dell'industria cantieristica.

“L'indirizzo strategico – ha affermato il Presidente Spirito – è potenziare il sistema campano, sistema portuale multipurpose, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione (14 milioni di abitanti) e dalla presenza di importanti poli produttivi, che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio. La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES), che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, può rappresentare uno strumento di politica industriale rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali”.

## Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale: Il Comitato di Gestione approva il POT 2017-2019



Napoli, 3 marzo 2017 – E' stato esaminato conclusivamente il nuovo Piano Operativo 2017-2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale, il documento di programmazione che stabilisce, in uno scenario euromediterraneo, le direttrici di sviluppo integrato dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Il primo Piano Operativo, dopo l'approvazione della nuova legge di riforma della portualità, delinea la strategia di sviluppo in un'ottica di sistema campano della portualità, puntando sui servizi e sull'intermodalità. Per quanto riguarda gli investimenti, l'attenzione è concentrata sull'attuazione dei programmi fissati nel Grande Progetto, finanziati dalla UE e dalla Regione Campania per i porti di Napoli e Salerno: dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche.

Il Piano arriva al termine di diverse sedute ad esso dedicate e dal primo confronto con l'organismo di partenariato composto dai rappresentanti delle forze economiche, sociali e dai rappresentanti degli operatori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia che hanno contribuito alla definizione del POT. Una riunione conclusiva dell'organismo di partenariato è fissata per il 9 marzo alle ore 16.00. L'intento è condividere la versione finale con gli operatori prima dell'approvazione, a valle dell'incontro, da parte del Comitato e dell'invio del POT al Ministro Graziano Del Rio, includendo le osservazioni che risulteranno dal tavolo di partenariato. "Nasce con questo piano operativo- ha precisato Pietro Spirito- una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di sviluppo. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso in tutti i porti che rientrano nella sfera di responsabilità dell'Autorità. La nascita infatti del nuovo organismo deve servire a accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea"

**Ammonta a 141 milioni il piano di investimenti per lo scalo partenopeo, 73 milioni quelli stabiliti per lo scalo salernitano.** Tra le opere ritenute di primaria importanza vi sono, per Salerno e per Napoli, **il piano dei dragaggi; il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo;** per Salerno obiettivi primari sono il completamento della **"Porta Ovest"**, **l'allargamento della imboccatura del porto** e la realizzazione di un **nuovo terminal traghetti** per traffico ro-ro; per Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare il porto per **l'attracco di mega-yacht e per il rilancio dell'industria cantieristica.**

"L'indirizzo strategico- ha affermato il Presidente Spirito- è potenziare il sistema campano, sistema portuale *multipurpose*, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione ( 14 milioni di abitanti) e dalla presenza di importanti poli produttivi, che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio. La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES), che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, può rappresentare uno strumento di politica industriale rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali"

# Informazioni Marittime

---

## Piano triennale, porti campani fanno sistema



141 milioni di euro per Napoli e 73 milioni per Salerno. È il Piano operativo triennale (Pot) 2017-2019 approvato oggi dal Comitato di gestione dell'Autorità portuale (Adsp) del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia). Per i due porti principali gli interventi rientrano nei programmi del "Grande progetto", finanziati dall'Ue e dalla Regione Campania e riguardano dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche. Nello specifico, per **Salerno** i dragaggi, il completamento della "Porta Ovest" (il collegamento autostradale per i mezzi pesanti), l'allargamento dell'imboccatura e la realizzazione del terminal ro-ro. Per **Napoli** il completamento della nuova darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo. Per **Castellammare di Stabia** il Pot riguarda l'attracco di mega-yacht e il rilancio dell'industria cantieristica.

**Un Pot che arriva al termine di diverse sedute del Comitato, con l'Adsp che ci lavora da quando si è insediata, il 5 dicembre dell'anno scorso. L'approvazione definitiva del Piano sarà anche l'occasione per la prima riunione dell'Organismo di partenariato che dovrà esprimere il suo parere. È l'ente consultore che rappresenta le istanze dei privati; il Comitato di gestione, unico ente decisore, raccoglie quelle di authority, Regione, Comune e Capitaneria. La data della riunione dell'Organismo è fissata per il 9 marzo alle 16, dopodiché il Pot potrà essere inviato al ministro dei Trasporti Graziano Delrio.**

«Una programmazione che integra e valorizza lo sviluppo dei porti della Campania. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali. La nascita infatti del nuovo organismo deve servire a accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea», commenta il presidente dell'Adsp Pietro Spirito. «La strategia - continua - è potenziare il sistema campano, un sistema portuale *multipurpose*, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità, 14 milioni di abitanti, e dalla presenza di importanti poli produttivi che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio. La previsione di istituire zone economiche speciali che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare può rappresentare una politica industriale rilevante, consentendo di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali».

# Il Nautilus

---

## Porto di Napoli: approvato POT 2017-2019



**NAPOLI** – E' stato esaminato conclusivamente il nuovo Piano Operativo 2017-2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale, il documento di programmazione che stabilisce, in uno scenario euromediterraneo, le direttrici di sviluppo integrato dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Il primo Piano Operativo, dopo l'approvazione della nuova legge di riforma della portualità, delinea la strategia di sviluppo in un'ottica di sistema campano della portualità, puntando sui servizi e sull'intermodalità.

Per quanto riguarda gli investimenti, l'attenzione è concentrata sull'attuazione dei programmi fissati nel Grande Progetto, finanziati dalla UE e dalla Regione Campania per i porti di Napoli e Salerno: dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche.

Il Piano arriva al termine di diverse sedute ad esso dedicate e dal primo confronto con l'organismo di partenariato composto dai rappresentanti delle forze economiche, sociali e dai rappresentanti degli operatori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia che hanno contribuito alla definizione del POT.

Una riunione conclusiva dell'organismo di partenariato è fissata per il 9 marzo alle ore 16.00. L'intento è condividere la versione finale con gli operatori prima dell'approvazione, a valle dell'incontro, da parte del Comitato e dell'invio del POT al Ministro Graziano Del Rio, includendo le osservazioni che risulteranno dal tavolo di partenariato.

“Nasce con questo piano operativo- ha precisato Pietro Spirito- una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di sviluppo. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso in tutti i porti che rientrano nella sfera di responsabilità dell'Autorità. La nascita infatti del nuovo organismo deve servire a accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea”

Ammonta a 141 milioni il piano di investimenti per lo scalo partenopeo, 73 milioni quelli stabiliti per lo scalo salernitano. Tra le opere ritenute di primaria importanza vi sono, per Salerno e per Napoli, il piano dei dragaggi; il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo; per Salerno obiettivi primari sono il completamento della “Porta Ovest”, l'allargamento della imboccatura del porto e la realizzazione di un nuovo terminal traghetti per traffico ro-ro; per Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare il porto per l'attracco di mega-yacht e per il rilancio dell'industria cantieristica.

“L'indirizzo strategico- ha affermato il Presidente Spirito- è potenziare il sistema campano, sistema portuale multipurpose, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione ( 14 milioni di abitanti) e dalla presenza di importanti poli produttivi, che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio.

La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES), che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, può rappresentare uno strumento di politica industriale rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali”

# L'Informatore Navale

---

## Legg Navale Italiana sezione di Salerno e Propeller Club di Salerno siglano Protocollo d'Intesa



Salerno, 4 marzo 2017 – Si e' tenuta in data odierna presso la Lega Navale Italiana di Salerno la cerimonia per la firma del Protocollo d'Intesa tra la sezione salernitana ed il Propeller Club Port of Salerno. Obiettivi comuni di entrambi i sodalizi la diffusione e promozione della cultura del mare anche attraverso la formazione professionale di tutte le categorie che operano in stretto rapporto con esso. Occorre – e' la voce unanime dei Presidenti Ing. Marotta e Avv. Mignone- creare una futura classe dirigente che metta il mare al centro dell'agenda di governo della citta' e del comprensorio tutto, partendo dagli sport nautici e dall'insegnamento scolastico fino allo sfruttamento ecosostenibile della blueconomy.

Sono intervenuti:

Ing. Fabrizio Marotta – Presidente LNI Salerno

Avv. Alfonso Mignone – Presidente Propeller Club Port of Salerno

Avv. Giuliano Gallotta

E' seguito un incontro con la stampa locale e un brindisi con gli ospiti intervenuti.

## Taranto, continua lo sciopero dei portuali

TARANTO. E' giunta al terzo giorno la protesta dei lavoratori portuali di Gioia Tauro che, su iniziativa del sindacato autonomo Sul, scioperano per contestare gli esuberi di 400 unità dichiarati dalla Mcl, la società del gruppo Contship che gestisce il terminal container. I lavoratori chiedono il rispetto degli impegni assunti a Palazzo Chigi per il rilancio dello scalo e per il reimpiego degli esuberi in un' apposita società da costituire. La protesta ha bloccato le attività nello scalo.

# Informazioni Marittime

---

## Salta accordo Mct-Sul, sciopero a Gioia Tauro

Dal tardo pomeriggio di mercoledì scorso le attività nel porto di Gioia Tauro sono ferme a causa del blocco proclamato dal sindacato Sul e dal Coordinamento dei portuali. Al centro la questione dell'avvio dell'Agenzia del lavoro e gli esuberi.

Sono in 400 i lavoratori da destinare all'agenzia per il trasbordo" **istituita a dicembre scorso dal governo**. Ma tra il terminalista Medcenter Container Terminal (Mct) e Sul è saltato l'accordo, con la prima che si giustifica con il fatto che il sindacato non ha firmato l'accordo per l'agenzia del lavoro mesi fa e quest'ultimo che propone all'azienda un contratto di solidarietà con la riduzione dello stipendio dei portuali. «Posso assicurare che il blocco continuerà fino a quando non raggiungeremo un risultato positivo», ha detto il segretario nazionale del Sul Antonio Pronestì.

Mercoledì scorso erano ferme 9 delle 12 gru di Mct mentre ieri l'adesione allo sciopero è stata totale.

A Gioia Tauro ieri è stata la quinta giornata di sciopero con pochi lavoratori che hanno varcato i cancelli. Attesa per il vertice in Prefettura

## La battaglia solitaria dei portuali, l' astensione resta record

*Lettera aperta dei dipendenti contro Medcenter e il silenzio della politica*

reggio calabria Mai come questa volta. È una protesta storica, estenuante, a oltranza, a tratti quasi epica quella che è andata avanti anche ieri, per il quinto giorno consecutivo, al porto di Gioia Tauro. Nei turni domenicali gli ingressi dei lavoratori di Medcenter Container Terminal sono stati pochissimi (qualche rappresentante sindacale confederale e alcuni iscritti). Tutti gli altri dipendenti che temono per il loro destino occupazionale sono rimasti a casa o comunque in parte davanti al gate doganale.

Una protesta che dovrebbe andare avanti fino a oggi quando da Reggio dovrebbero arrivare notizie ufficiali sulla trattativa inerente gli esuberanti. Cresce l' attesa, infatti, per l' incontro in Prefettura con tutti gli attori di questa vicenda. Dopo la fine del vertice i lavoratori si riuniranno in assemblea e decideranno il da farsi. In ogni caso, e questo tutti lo sanno, si tratterà di una sconfitta. Perché gli esuberanti ci saranno lo stesso e non potranno essere azzerati. E quindi qualcuno perderà definitivamente il posto di lavoro andando a finire nell' Agenzia del Lavoro portuale ancora di fatto non costituita.

Si tornerà prima o poi al lavoro con la consapevolezza che molto probabilmente le scene di tensione torneranno a farla da

padrone davanti all' ingresso del porto. E cioè quando materialmente la società che gestisce lo scalo invierà le famose lettere per la messa in mobilità se prima non sarà operativa la famosa Agenzia.

È di ieri una lettera aperta dei portuali che recita: «La situazione critica dei lavoratori portuali di Gioia Tauro sembra essere un problema di pochi. Tutti i portuali, per evitare che 400 padri di famiglia vadano a casa, sono pronti a sacrificare 4 giorni al mese per far restare in azienda i colleghi, ma questa soluzione al momento non sembra interessare a nessuno».

«Neppure la politica calabrese sembra essere interessata a questa proposta - si legge nella lettera-appello - e i lavoratori chiedono che in questa partita la Regione Calabria sia protagonista. Si chiedono dove sono andati a finire i sindaci della Piana di Gioia Tauro in questo momento così difficile per le famiglie dei portuali. Esprimono gratitudine al prefetto e al questore di Reggio e non riescono a capire l'

---

## - segue

---

ingratitude di Mct che, dopo anni di sfruttamento dei lavoratori spesso ammalatosi proprio per le caratteristiche del lavoro portuale, oggi li vuole scaricare come se fossero degli "oggetti". Una lettera forte che si conclude così: «Non possiamo permettere di essere offesi nella dignità, per questo stiamo lottando».

Una lotta solitaria, senza alcuna solidarietà ma soprattutto vicinanza fisica. La politica calabrese, questa volta ha fatto bene astenendosi dai soliti vuoti comunicati stampa, dimostrando sostanzialmente di saper fare solo quelli. Al porto non si è visto nessuno. Ieri ha rotto il silenzio dei politici l'ex presidente della Provincia di Reggio, Giuseppe Raffa il quale dichiara: «Sto dalla parte dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali anche in merito all'incomprensibile arroccamento della società terminalista di fronte a proposte che potrebbero consentire di salvare molti occupati, se non tutti».

In mancanza anche di un intervento della quasi invisibile, se non per il palazzo, Autorità portuale, non resta che attendere la Prefettura dalla quale dipende la ripresa o meno dell'attività completa del terminal.(a.n.)

**Gioia Tauro**, Medcenter ha promesso la riapertura del dialogo coi sindacati

## **Porto**, trattativa in stallo Attività verso la ripresa

*Ieri vertice urgente convocato dal prefetto di Reggio Sul insiste per avere certezza sul calo degli esuberanti*

Alfonso Naso reggio calabria Dopo quasi 48 ore di blocco totale delle attività del **porto di Gioia Tauro** è intervenuta la Prefettura di Reggio Calabria per far sedere allo stesso tavolo di trattativa l'azienda terminalista dello scalo calabrese, l'ispettorato del lavoro e tutte le organizzazioni sindacali confederali e il coordinamento Sul. Tutti insieme allo stesso tavolo dopo le divisioni e i percorsi ormai da mesi separati. Il prefetto di Reggio ha reiterato la richiesta di sospendere la protesta e fare in modo che le attività del terminal riprendano al più presto. Ma il Sul ha richiesto che prima ci fosse un numero certo sugli esuberanti da collocare nell'Agenzia poi eventualmente il blocco sarà tolto.

All'esito dell'incontro, dopo che in serata erano rimasti in pochi davanti al gate del **porto** ad attendere notizie, è venuto fuori che ancora la trattativa è da definire ma molto probabilmente non ci sarà più il blocco all'ingresso del gate. Ricordiamo che le attività sono state sospese improvvisamente il pomeriggio del primo di marzo dopo che nel corso della riunione informativa del pomeriggio tra azienda e Sul i vertici di quest'ultimo hanno deciso di abbandonare il tavolo della trattativa. Un blocco quasi repentino

arrivato in pochi minuti e che poi è diventato definitivo con l'ultimo turno giornaliero. Nella giornata di ieri qualche lavoratore aveva fatto accesso al terminal ma le **navi** erano state già dirottate e quelle che erano rimaste per completare le attività sono state ultimate. In fin dei conti questa protestava danneggiando soltanto Medcenter dal momento che ormai, con Msc unica compagnia, si dirottano le **navi** senza alcuna difficoltà negli altri **porti** per aggirare i blocchi che sistematicamente si verificano nella zona del Mediterraneo.

Msc, però, in base a quanto ha comunicato Medcenter Container Terminal durante l'incontro, avrebbe comunicato che circa otto mila contenitori sono stati definitivamente cancellati, almeno per ora. I vertici del Sul hanno riferito che «all'esito dell'incontro non c'è stato alcun significativo passo in avanti».

L'azienda si è impegnata a riprendere la trattativa per ridurre in maniera drastica gli esuberanti ma il dato definitivo arriverà solo nei prossimi giorni quando è prevista una nuova riunione con i rappresentanti sindacali confederali».

---

DA MADRID BLOCCHI SOSPESI. MA LA SITUAZIONE RESTA TESA

## Gioia Tauro e Spagna, cresce la protesta in banchina

I portuali calabresi scioperano da giorni contro i 400 camalli di troppo dichiarati da Mct

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Cresce la protesta in banchina, in Italia ma anche nel resto d'Europa. Scioperi e fermi con l'obiettivo di salvaguardare i posti di lavoro e migliorare le condizioni di chi quotidianamente opera sui moli. Due i fronti più caldi: scalo di Gioia Tauro, in Italia, e l'intero sistema portuale spagnolo.

In Calabria i lavoratori, su iniziativa del sindacato autonomo Sul, scioperano da giorni per contestare gli esuberanti di

400 unità dichiarati dalla Mct, la società del gruppo Contship che gestisce il terminal container. I lavoratori chiedono il rispetto degli impegni assunti a Palazzo Chigi per il rilancio dello scalo e per il reimpiego degli esuberanti in un'apposita società da costituire. Il prefetto di Reggio Calabria, Michele di Bari - che già ha avuto un confronto con i lavoratori che protestano - oggi aprirà un tavolo unitario per esaminare la situazione di grande difficoltà in cui è precipitato il porto con la speranza che il faccia a fac-

cia tra azienda e sindacati possa portare ad una diminuzione del numero degli esuberanti dichiarati.

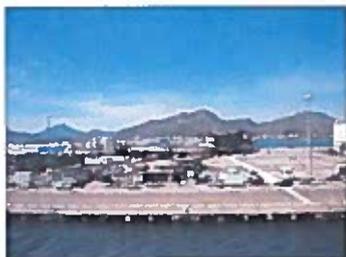
In Spagna invece, i rappresentanti dei lavoratori che operano in banchina hanno cancellato lo sciopero previsto per le giornate di oggi e mercoledì, anche se non hanno escluso giornate di fermo a metà-fine marzo. I camalli spagnoli protestano contro governo e Unione europea: la Corte di Giustizia europea ha infatti bocciato nei giorni scorsi la legge che istituiva le

Sagep, pool di manodopera obbligatori giudicati contrari alla normativa comunitaria. Il governo di Madrid ha quindi presentato una proposta di legge che tiene conto degli stretti paletti imposti dalla Corte, ma i portuali accusano l'esecutivo di non averli consultati. Nel frattempo le principali compagnie marittime nel trasporto container si sono già mosse per ridurre al minimo gli scali nei porti spagnoli. Fino a quando non tornerà la calma.

© BY NOME ALGUN DIRITTO RISERVATO

## Porto di Olbia ospita campus universitario dedicato al mare

Ex palazzina Sep diventa sede per corso laurea specialistica



(ANSA) - OLBIA, 3 MAR - Prima era il quartier generale dell'ex Servizio escavazione porti (Esp). Ora è la sede di corso di laurea specialistica in Gestione dell'ambiente e del territorio dell'Università di Sassari: la palazzina sarà punto di riferimento per lo studio del mare.

A nove anni di distanza dal primo intervento di bonifica e a poco più di cinque dalla conclusione dei lavori di riqualificazione e dalla successiva consegna del polo di via Dei Lidi all'Autorità portuale oggi si è concluso l'iter per il rilancio della struttura. Un percorso stimolato dal Consorzio di Gestione dell'Area Marina protetta di Tavolara Punta Coda Cavallo che, nell'ottobre 2016, ha avviato le procedure per ottenere in consegna dall'Autorità marittima due fabbricati dell'ex Sep, per un totale di circa 450 metri quadrati, con l'obiettivo di allestire, di concerto con l'Università di Sassari, spazi didattici ed una foresteria per studenti e ricercatori del mare.

Già disponibili anche i fondi per l'adeguamento dei locali ad aule e laboratori: 700mila euro finanziati con delibera della Giunta Regionale. Una volta completato, lo spazio didattico, strutturato anche come centro visita, trasformerà l'ex Sep in un vero e proprio campus universitario al centro di Olbia, dedicato alla formazione e alla promozione delle azioni di conservazione e sostenibilità ambientale.

L'opera prevista dagli studi Milan e Odb, vincitori della gara bandita dall' Authority, ha raccolto tutti i pareri favorevoli

## Terminal Crociere, ecco il porto del futuro

*Sei mesi perché il progetto preliminare diventi appaltabile. Un' infrastruttura moderna con copertura a vele*

Alessandro Tumino Sei mesi, forse meno, basteranno adesso all' **Autorità portuale** per mandarlo in gara d' appalto, dopo averne parlato a lungo finché è caduto nel dimenticatoio, per troppo tempo. Il progetto del nuovo Terminal Passeggeri del porto di Messina, decisivo strumento per un' accoglienza di alto livello dei 400.000 turisti che sbarcano ogni anno nel cuore del centro storico, esce dalle secche di un iter lunghissimo, e comincia a diventare realtà. L' aggiudicazione risaliva al settembre del 2015.

Ecco, dunque, la relazione e i rendering del progetto vincitore del concorso aggiudicato dall' **Autorità portuale** nel 2015. È stato redatto dallo studio Milan Ingegneria (noto anche per importanti collaborazioni in materia di calcoli con il grande architetto Renzo Piano) insieme alla società Ottavio Di Blasi e Partners e allo Studio geologico Graziano-Masi. Come si vede, si tratterà di un' ampia struttura in acciaio e vetro (1602 metri quadri la superficie disponibile) con una copertura leggera e trasparente in legno lamellare e alluminio, dalla forma "a vele" che pare destinata a diventare la cartolina del porto di Messina del terzo millennio. Sarà realizzata al centro del porto storico, in prossimità ma non in corrispondenza del Largo Minutoli, di Palazzo Zanca (onde preservare la visione verticale del waterfront), bensì all' altezza dell' edificio del Catasto, in una posizione decisa in ragione di un dato inconfutabile attestato dal crocierismo a Messina: «L' esperienza internazionale conferma che il legame pedonale tra un Terminal Passeggeri e una città storica è di per sé un attrattore turistico di grande valore economico». Finora Messina non ha beneficiato di questo attrattore **portuale**, così come di un' organizzazione mirata del commercio e dell' artigianato.

Lo stesso Comune, a parte le "Scalinate dell' Arte" ancora gli albori, non ha mai piantato mai semi profondi: ad esempio nessun vero tentativo di rivitalizzare in qualche modo quel cimitero diurno, tram o non tram, che è la via Vittorio Emanuele.

Sono cresciute solo le offerte e le escursioni dei privati, e l' ottima promozione messa in campo dall' Authority alle fiere internazionali. Si è benedetta la posizione nello Stretto, mentre Catania varava l' operazione "Vecchia Dogana". Ma veniamo al presente. Il progetto ha raccolto tutti i pareri favorevoli che erano per andare avanti e diventare appaltabile: dal Comune alla Capitaneria, dalla Soprintendenza all' Agenzia delle Dogane, fino al Provveditorato interregionale Opere pubbliche Sicilia - Calabria. L' importo stimato, delle opere, è di 2 milioni e mezzo di euro. Il responsabile unico del procedimento è l' ingegnere Massimiliano Maccarone.

ALESSANDRO TUMINO

## Terminal Crociere a Messina, ecco il porto del futuro

*Sei mesi perché il progetto preliminare diventi appaltabile. Un'infrastruttura moderna con copertura a vele*

Sei mesi, forse meno, basteranno adesso all'**Autorità portuale** per mandarlo in gara d'appalto, dopo averne parlato a lungo finché è caduto nel dimenticatoio, per troppo tempo. Il progetto del nuovo Terminal Passeggeri del porto di Messina, decisivo strumento per un'accoglienza di alto livello dei 400.000 turisti che sbarcano ogni anno nel cuore del centro storico, esce dalle secche di un iter lunghissimo, e comincia a diventare realtà. L'aggiudicazione risaliva al settembre del 2015. Ecco, dunque, la relazione e i rendering del progetto vincitore del concorso aggiudicato dall'**Autorità portuale** nel 2015. È stato redatto dallo studio Milan Ingegneria (noto anche per importanti collaborazioni in materia di calcoli con il grande architetto Renzo Piano) insieme alla società Ottavio Di Blasi e Partners e allo Studio geologico Graziano-Masi. Come si vede, si tratterà di un'ampia struttura in acciaio e vetro (1602 metri quadri la superficie disponibile) con una copertura leggera e trasparente in legno lamellare e alluminio, dalla forma "a vele" che pare destinata a diventare la cartolina del porto di Messina del terzo millennio. Sarà realizzata al centro del porto storico, in prossimità ma non in corrispondenza del Largo Minutoli, di Palazzo Zanca (onde preservare la visione verticale del waterfront), bensì all'altezza dell'edificio del Catasto, in una posizione decisa in ragione di un dato inconfutabile attestato dal crocierismo a Messina. Leggi l'intero articolo nell'edizione digitale.

Piano regolatore **portuale**: le novità su cui si sta lavorando

## Rimodulazioni in quattro mosse Riserve sulle scelte strategiche

*Vasto fronte politico teme un incremento della vocazione commerciale*

Milazzo Prolungamento del Molo Marullo per ospitare le navi da crociera; una nuova banchina per scarico e carico merci, ad Acqueviola, con 4 scivoli per navi ro-ro; maggiori attracchi per **aliscafi** e diportismo nautico; un' apertura del Molo Marullo. Sono queste le maggiori novità del Piano regolatore del porto sul quale sta lavorando l' ing. Mallandrino dopo il **via libera** dato nei mesi scorsi dal Comitato **portuale**.

Una programmazione che però gran parte delle forze politiche non condivide in quanto ritiene che alla fine lo scalo mamertino aumenterà la propria vocazione commerciale a dispetto dell' auspicata crescita turistica. E ciò per rafforzare il "passaggio" a Gioia Tauro avversato da tutti a parole, ma da nessuno contrastato con atti ufficiali che vadano oltre a qualche comunicato stampa o mozione d' Aula.

A leggere bene tra le righe effettivamente soprattutto la previsione della nuova banchina per scarico e carico merci, ad Acqueviola, con 4 scivoli per navi ro-ro, apre le porte non solo ai collegamenti con le isole ma anche con Salerno, Napoli e Civitavecchia (gommato pesante). E trova una logica anche nei nuovi programmi che il gruppo Franza sta portando

avanti in città attraverso la creazione, in sinergia con chi attualmente opera all' interno del Centro mercantile di una piattaforma logistica, denominata "Hub Milazzo", che presto sarà anche al vaglio dell' Autorità **portuale** per la formalizzazione di un protocollo d' intesa che dia il via libera all' intervento.

Scelte che però la politica locale intende approfondire dopo aver visto passare sulla propria testa il Piano regolatore, visto che la pre-adozione in tutta fretta è stata giustificata dalla necessità di non perdere i finanziamenti previsti. Può anche starci - si osserva - ma essere arrivati all' ultimo giorno utile, significa che non è stata fatta una buona programmazione, come sottolineato anche dal consigliere Nino Italiano: «Purtroppo la politica non ha mai fatto un percorso unitario e condiviso per chiarire quale debba essere il futuro del porto». Considerazioni che si aggiungono a quelle del collega Antonio Foti che sulla **portualità** ha speso parecchie risorse. «Dal porto di Milazzo passa gran parte del futuro della città e qualunque scelta deve essere condivisa.

Sarebbe dunque opportuno, se ancora possibile affrontare la questione anche col progettista». Ma anche gli «addetti ai lavori» sono scontenti dell' attuale pianificazione. «Noi sul piano del porto non siamo stati interpellati; la prima volta è stata quando hanno mostrato la bozza. Insomma a giochi fatti. Se non si comprenderà che occorre essere autonomi per scegliere, il futuro sarà segnato».(r.m.)

Il Provveditorato Opere pubbliche di Sicilia e Calabria non può dare l' ok, si aspetta risposta da quello della Puglia

## Molo foraneo in attesa "validazione" progetto

crazia frena e ritarda. Un esempio per tutti, da me citato nel discorso al premier, è quello del cantiere, già pronto, per realizzare la diga foranea, un' opera di grande importanza per il porto e per la città: vale cinquanta milioni di euro e centinaia di posti di lavoro. Non si trova un certificatore che consenta di andare avanti e abbiamo chiesto alla competente Autorità della Puglia di provvedere. Ma finora senza esito. Grazie all' intervento del presidente Gentiloni spero che questa vicenda si sblocchi».

Questione molto tecnica e piuttosto complessa riguardante le grandi opere pubbliche di rilevanti importi, che richiedono una verifica e una successiva "validazione" che attesti il rispetto di norme ed elaborati tecnici, e che può essere rilasciata solo da soggetti "accreditati" e con determinati requisiti, che possono essere o grossi enti certificatori privati o soggetti pubblici che hanno i requisiti previsti dalla legge. Nel caso specifico - come spiegano dagli uffici tecnici dell' Autorità portuale di Catania - era stata fatta richiesta in un primo momento al Provveditorato delle Opere pubbliche di Sicilia e Calabria, che non è però ente accreditato a rilasciare questa validazione. Per questa ragione, l' Autorità portuale di Catania si è rivolta a un altro grosso ente pubblico, il "Provveditorato delle Opere pubbliche di Campania, Molise, Puglia e Basilicata", da cui si attende una risposta, che però sta tardando, perché l' ente potrebbe essere nella fase di rinnovo delle certificazioni, ovvero della possibilità di concedere la validazione richiesta. Questo l' intoppo che al momento sta ritardando le procedure per l' attesa gara d' appalto che si punta a bandire entro l' estate, con un' opzione alternativa prevista dalla legge per sbloccare questa situazione, nel caso in cui la validazione tardasse o non fosse più rilasciabile dal Provveditorato interregionale della Puglia, Campania, Molise e Basilicata. In questo caso, l' Autorità portuale di Catania dovrà ricorrere a una gara di evidenza pubblica per l' individuazione di un ente certificatore privato accreditato, per un importo piuttosto rilevante e mettendo in conto comunque circa tre mesi per il relativo iter, ragioni per cui si era preferita la soluzione del soggetto pubblico, che però sta rallentando oltre il previsto i tempi.

La riqualificazione del molo foraneo del porto di Catania rappresenta l' intervento più corposo del piano triennale delle opere pubbliche dello scalo, preliminare all' attesa apertura del porto alla città, con un importo previsto di 49 milioni per la messa in sicurezza della struttura e la riqualificazione della

"passeggiata" laddove è prevista l' eliminazione della cinta doganale. Intervento finalizzato a creare, nella zona est del porto, le opere necessarie a creare un percorso pedonale e ciclabile in sicurezza e a contatto col mare.

## Assoporto chiede aiuto al premier Gentiloni

Assoporto chiede di incontrare il premier Paolo Gentiloni a Catania, in occasione della visita del presidente del Consiglio dei ministri nella città metropolitana etnea, prevista per questo pomeriggio. Oggetto della discussione lo scippo della sede dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale, assegnata originariamente ad Augusta e poi "dirottata" a Catania per scelta del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio su suggerimento del presidente della Regione, Rosario Crocetta.

«Dopo la prima richiesta di incontro, inviata il mese scorso-dice Marina Noè, presidente di Assoporto-riteniamo che quella di oggi possa essere un' occasione molto utile e importante e un momento di dialogo e confronto per spiegare al premier le ragioni della provincia siracusana, che non si arrende a veder consumato "l' esproprio istituzionale" della sede di Augusta dell' Autorità di sistema portuale da governo e Regione chiamati, primi fra tutti, a rispettare la legge che prevede che la sede si debba trovare nel porto "Core" di Augusta».

Assoporto, associazione che mette insieme numerosi operatori portuali, non si arrende e ha già deciso di impugnare il decreto firmato dal ministro Delrio che assegna la sede per 2 anni a Catania. «Il ricorso sarà presentato al Tar, ma l' azione legale è solo una delle tante, i cui risultati non potranno vedersi a breve, in difesa del porto. La battaglia che va sostenuta in vari modi e in diversi luoghi, anche "nella tana del lupo" e cioè nella città dove lo Stato ha deciso di destinare la sede ignorando le direttive europee. Il presidente Gentiloni questo pomeriggio incontrerà il sindaco di Catania, Enzo Bianco le autorità, gli imprenditori e la deputazione nel Palazzo degli Elefanti. Un incontro che per Augusta non lascerebbe presagire niente di buono sul cambio di rotta del governo. Se il ministero ha scelto Catania perché dovrebbe cambiare idea proprio ora che il premier si sta recando nel Comune Etneo? Il destino dell' Autorità di sistema portuale sembra già tracciato. Ma Assoporto confida in ciò che stabilisce la legge».

«Il porto di Augusta - ribadisce Noè - con la qualifica "Core" che gli è stata assegnata dalla comunità europea è l' unico ad avere diritto a essere sede dell' Adsp. Scopriamo purtroppo che quello che non è entrato con la legge sta entrando dalla finestra, perché ciò che non ci si aspettava quando la legge è stata divulgata è stato, di fatto, completamente alterato da una volontà manifestata dal presidente della Regione, senza alcuna istruttoria. E' vero che quest' ultimo può dissentire dalla scelta iniziale del governo e quindi proporre un' alternativa ma la richiesta di trasferimento di sede va fatta tra 2 porti centrali e a differenza dello scalo di Augusta, il porto di Catania centrale non è».

Quello che è mancato finora

## La stessa compattezza a difesa dei nostri porti

*Crocetta conferma la linea dura: «L' **Autorità portuale** resti a Messina*

La stessa compattezza che giustamente si reclama per affrontare le battaglie a sostegno di chi vuole che siano rispettati i patti e il proprio diritto al lavoro, la città avrebbe dovuto mostrarla in una delle sfide di fondamentale importanza per il suo futuro: quella per il mantenimento dell' **Autorità portuale** dello Stretto. Nessuno ancora sa se vi siano o meno margini di manovra. Il governatore siciliano non ha cambiato linea rispetto alle sue recenti dichiarazioni: «Io non avallero' mai le scelte del ministro Delrio se non verrà riconosciuta la piena autonomia dell' **Autorità portuale** di Messina. Non darò mai il mio consenso alla scelta dei nuovi presidenti delle **Autorità** di sistema **portuale**».

E sui temi del futuro del Sud e dell' Area dello Stretto continua a battersi la Rete civica per le infrastrutture. «Sono veramente esterrefatto per le dichiarazioni di Delrio - afferma l' ing. Giovanni Mollica -, accortosi (finalmente) che il mancato ingresso di container fa perdere all' Italia miliardi di introiti fiscali e attratto (finalmente) dalle decine e decine di milioni di turisti cinesi che invaderanno l' Europa nei prossimi anni, si è recato in Cina per proporre l' opportunità di una più intensa collaborazione nei settori dei trasporti e del turismo. Qualsiasi

persona con una minima conoscenza della geografia dei trasporti si aspetterebbe che il ministro abbia proposto investimenti infrastrutturali nel Meridione d' Italia, area strategicamente ideale come punto di partenza e di arrivo delle merci provenienti dall' Estremo Oriente, in quanto consente di accorciare il tempo di viaggio delle grandi navi che escono da Suez.

Basta dare un' occhiata alla carta geografica del Mediterraneo per capire che Augusta, Gioia Tauro e Taranto sono i competitor ideali di Malta e del Pireo. Se poi aggiungiamo la drammatica situazione economica nella quale sono state spinte regioni come la Sicilia e la Calabria, veniva da credere che Delrio avesse (finalmente) smesso di piantare chiodi sulla bara di un Sud agonizzante. Ci sbagliavamo. Dopo lo scellerato Piano strategico della **portualità**; dopo il cervellotico accorpamento dell' Authority di Messina a quella di Gioia Tauro; dopo il rinvio a tempo indeterminato dei lavori del Ponte sullo Stretto, ha candidamente rivelato che la proposta di partnership non riguarda la parte del Paese che più si presta a tali investimenti e più ne ha bisogno, ma «le realtà **portuali** dell' Alto Adriatico (Trieste e Venezia) e di Genova». E che l' approdo più attraente per il fiume di turisti orientali è Venezia. Che dire?

La verità è che c' è una precisa strategia che mira a riservare al Centronord le ultime esigue risorse di un Paese che tenta disperatamente di salvarsi dalla bancarotta».(l.d.)

 ACCOLTO DAL COMANDANTE DI MARCO

## L'ammiraglio Lazio visita la Capitaneria



■ ■ L'ammiraglio di divisione Giorgio Lazio, comandante del Comando Marittimo Nord, ha visitato la Capitaneria. Ad accoglierlo, il direttore marittimo capitano di vascello (Cp) Vincenzo Di Marco. È stato poi raggiunto il Centro di Formazione specialistica del Corpo delle Capitanerie in via Zambelli, dove l'ammiraglio ha incontrato i rappresentanti degli operatori portuali. Poi ha incontrato il commissario [del Authority Giuliana Gallanti](#), il sindaco Filippo Nogarin e il comandante dell'Accademia amm. Ribuffo.

## Porcu: «Asinara, **tassa di sbarco** legittima»

*L' ex assessore all' Ambiente indica il percorso del provvedimento condiviso con il direttivo dell' Ancim*

PORTO TORRES «Grazie a un lavoro paziente e condiviso con tutto il direttivo dell' Ancim siamo riusciti a far ricomprendere anche l' isola dell' Asinara - per ciò che riguarda l' applicazione della **tassa di sbarco** - in quel dispositivo che oggi ha completato il suo iter nel decreto Milleproroghe». Così l' ex assessore comunale all' Ambiente Francesco Porcu, che ricorda quando nel 2012 rivendicò con l' Associazione nazionale dei comuni delle isole minori la possibilità di inserire nel documento di Programmazione economico finanziario una specifica **tassa di sbarco** che potesse creare in ogni isola un fondo a sostegno della soluzione dei cicli vitali come rifiuti e trasporti.

«Nel caso dell' Asinara il problema dei cicli vitali era ancora più evidente - ricorda Porcu - e impediva, ed impedisce, qualsiasi sviluppo di una comunità nel territorio isolano: in tutti questi anni le funzioni che la municipalità avrebbe dovuto garantire sono state infatti ignorate e il Parco ha sopperito a tali necessità». L' Asinara è anche l' unica isola minore dove la sede del Comune è sulla terraferma e per questo motivo venne inserita nel dispositivo in modo "speciale". «Questo

non è avvenuto per caso - aggiunge l' ex assessore - e portò un' altra grande possibilità per Porto Torres, ovvero che anche lo scalo marittimo dove transitano i passeggeri potesse usufruire di questa **tassa di sbarco**». Tutto questo era stato previsto e discusso anche nel direttivo Ancim, dove Porto Torres era sempre invitata pur non facendone parte, e in quella occasione il Ministero si oppose al fatto che la **tassa di sbarco** fosse applicata anche al porto. «Purtroppo chi doveva supportarmi nella seconda azione di convincimento al Ministero - conclude Porcu -, ne come parte politica e neanche come parte amministrativa, fu all' altezza di farlo e così la **tassa di sbarco** restò applicabile solo per l' isola dell' Asinara». (g.m.)

)

LA SPEZIA

## Tassa di sbarco per la Palmaria E' subito lite

PORTO VENERE (LA SPEZIA) FA DISCUTERE l'ipotesi di istituire un ticket per visitare l'isola Palmaria. Favorevole la Pro Loco, contrari il sindaco di Porto Venere e alcune associazioni. La 'tassa di sbarco' sulle isole minori viene resa possibile dal decreto Milleproroghe che ne fissa l'importo massimo, 2,5 euro, ma che rinvia ai Comuni la sua effettiva applicazione, con appositi regolamenti che definiscano chi deve pagare e quanto (i residenti, per esempio, potrebbero essere esentati mentre per i turisti ci potrebbero essere tariffe differenziate). Lo scopo della tassa è aiutare gli enti locali a racimolare fondi per salvaguardia ambientale e altro, come accade per la tassa di soggiorno. Ma al momento per la Palmaria (350mila sbarchi l'anno) sembra un'ipotesi lontana.

Insieme Messina, Villa e Reggio

## Nasce l' Agenzia permanente sulla mobilità nello Stretto

*Investimenti comuni e si va verso un biglietto unico*

Domenico Bertè Il primo a farne le spese dell' incolmabile breve distanza fra Reggio e Messina, è stato proprio il neoassessore calabrese della giunta siciliana. Enzo Cuzzola, giovedì sera, ha dovuto lasciare la prima riunione con i suoi nuovi colleghi perché altrimenti avrebbe perso l' ultimo **aliscafo** per tornare a casa.

Non solo i mezzi pesanti al tavolo comune fra i vertici della mobilità delle due Città metropolitane dello Stretto. Stavolta, a Palazzo Zanca, l' argomento erano i pendolari. Molto presto nascerà un protocollo sottoscritto dai due sindaci in cui saranno enunciati i principi cardine di una strategia finalmente concordata per gli spostamenti fra le due comunità.

«Dovrebbe nascere - annuncia l' assessore alla Mobilità del Comune di Messina Gaetano Cacciola - una Agenzia permanente della mobilità dello Stretto con il compito di coordinare e integrare le azioni specifiche, per uno scambio reale e continuo fra le due sponde. Con trasporti più efficienti, poi miglioreranno i rapporti sociali, culturali ed economici. Ma prima serve una regia unica».

Alla riunione hanno partecipato anche l' assessore alla Mobilità di Reggio Calabria Giuseppe Marino, il dirigente del dipartimento

Pianificazione Manuel Pulella e lo staff dell' Atam. Oltre a Cacciola, fra i messinesi il dirigente alla Mobilità Mario Pizzino e il dg di Atm Giovanni Foti.

Sono 3500 i biglietti staccati ogni giorno sulla direttrice Messina-Reggio, con i soli mezzi veloci. Sono soprattutto lavoratori e studenti a vivere buona parte della loro giornata nell' altra regione. Andando oltre il protocollo d' intesa, infatti, le due amministrazioni concordano sull' investimento comune di diversi milioni di euro che ciascuno ha a disposizione nella misura del Pac Metro, alla voce progetti intercomunali. Dei 13 milioni nei due portafogli, una parte consistente potrebbe essere usata per aumentare la rete di collegamenti e per abbassare i costi di transito. Dovrebbe nascere un biglietto unico dello Stretto, con cui il messinese o il reggino potrà salire su un mezzo pubblico della propria città, attraversare lo Stretto, prendere un altro mezzo pubblico sull' altra sponda e non spendere, come accade oggi, anche 12 euro al giorno fra andata e ritorno. I fondi potrebbero essere usati per abbattere i costi ma anche per favorire un transito più prolungato nella fascia oraria. «Potremmo farci carico di avere un mezzo veloce tutto nostro - dice Cacciola - o di chiedere a Blufferies di aumentare le corse, per esempio, per far sì che il messinese possa prendere il primo aereo della mattina dal Minniti e poter tornare in città, dopo essere sceso dall' ultimo volo atterrato a Reggio. E perché sia libero di andare a teatro o a passeggiare in centro, sapendo che non deve arrivare a Villa S. Giovanni per tornare di sera in Sicilia».

ALL'INGRESSO IN DARSENA TOSCANA DELLO SCOLMATORE DELL'ARNO

## Smontate le “porte vinciane”

PISA - Un passo avanti: che magari non è risolutivo, ma testimonianza dopo anni di stand-by che le “porte vinciane” sono diventate finalmente un tema operativo per la Regione, il Comune di Pisa e di riflesso per il porto di Livorno.

Il passo avanti è che le “porte” sono state smontate, portate a terra sul piazzale retrostante, e saranno sottoposte - come aveva promesso l'assessore ai trasporti della Regione - a una totale revisione. Unica preoccupazione: le “porte” a questo punto non ci sono e il canale è aperto, con relativi flussi di fanghi sulla Darsena.

Ricostruire le “porte” sarà un lavoro impegnativo, perché vanno rifatti anche tutti i meccanismi idraulici di comando e dovrà essere dragato anche il fondale del canale, impegno assunto dall' [Autoregione Toscana](#).

Nel frattempo sono anche in corso i lavori per la “foce armata” appaltati dalla Regione alla Sales:



Nella foto: una delle “porte” smontate.

e si attendono le autorizzazioni ai relativi dragaggi da parte dell' Arpat e della Capitaneria per approlon-

dire a 3,5 metri la foce, dal ponte stradale del Calambrone fino alla batimetrica relativa.