



Dai porti

Trieste:

"...A Trieste una mostra sui porti d'Europa..." (Il Messaggero Marittimo)

Venezia:

"...Porto, giostra dei candidati ma Costa è ancora in corsa..."
(Il Gazzettino)

"...Venezia, l'ultimo atto di Costa..." (The Medi Telegraph)

Genova:

"...Rinfuse, Genova ha un futuro..." (Il Secolo XIX)

"...Ma il comitato Porto Aperto si rivolge al prefetto..."
(La Repubblica, Ansa)

"...Authority di Genova, condannato il manager Piaracci..."
(The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, La Repubblica)

"...Treni e Blueprint, Genova al centro dei piani del governo con la blue economy..." (La Sicilia)

"...Riparazioni e Ilva possono far ripartire l'industria a Genova..."
(La Repubblica)

"...Tullo: sulle concessioni Genova penalizzata rispetto ad altri scali..."
(La Repubblica)

La Spezia:

"...L'armatore fa crac con i filati di Prato ancora nei container..."
(Il Tirreno)

"...Il gruppo Laghezza sbarca a Malpensa..."
(The Medi Telegraph, Il Messaggero Marittimo)

"...Rinvio per il bando di cessione quote Apls..." (Ansa)

Livorno:

"...Aste e gare dello stento..." (La Nazione)

"...Provinciali si dimette e fa ricorso..." (La Nazione)

"...Anac: no a doppio incarico per Provinciali..."
(L'Avvisatore Marittimo, Il Messaggero Marittimo)

"...Porto, turismo e strade per il rilancio della costa ..." (Il Tirreno)

"...Tutti in coda per salire a bordo della Vespucci..." (Corriere Fiorentino)

Piombino:

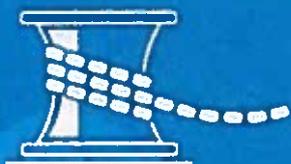
"...Silvia Velo accelera sulla 398..." (La Nazione)

INDICE



Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 7/10/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

Focus:

- **Convegno dragaggi** (Informazioni Marittime)
- **Container** (La Repubblica, L'Avvisatore Marittimo)

A Trieste una mostra sui porti d'Europa

TRIESTE - In occasione dell'ultima edizione della Barcolana, **Audax Turku** di Trieste ha promosso numerose ed interessanti iniziative per far vivere il Porto Vecchio.

Per l'occasione, infatti, c'è stata un'apertura straordinaria della Sottostazione elettrica di riconversione, intorno alla quale ha ruotato l'intero programma di iniziative. In primis la mostra **#myportforTurku**, esposizione fotografica itinerante che ha proposto in rassegna i 50 scatti vincitori di un concorso sui social network lanciato dalla Direzione

(continua in ultima pagina)

A Trieste una mostra

generale Affari marittimi e pesca della Commissione europea, in occasione della più recente Giornata europea del mare svoltasi a Turku in Finlandia. I protagonisti sono stati i porti europei, raccontati attraverso le fotografie fatte dai cittadini e messi in rete con l'hashtag **#myportforTurku**, "Il mio porto per Turku", seguito dal nome della città. Dopo Turku, Bruxelles e altre città, l'esposizione è stata recentemente ospitata nel museo di Amburgo e ora fa tappa a Trieste durante la Barcolana.

Trieste è risultata il porto più fotografato del concorso, con ben sei immagini vincitrici e quindi presenti in mostra: quelle di Donatella Ferluga, Giovanni Aiello, Darko Bradassi, Roberto Cenci, Walter Spangher e Robert Kampfer.

«Su 166 porti europei fotografati dai partecipanti, Trieste è stato il più rappresentato», hanno fatto sapere gli organizzatori del contest. E su un totale di 579 immagini pervenute a Bruxelles, 74 sono state scattate a Trieste. «Segno che c'è una grande consapevolezza della bellezza della città e del suo porto, ma anche una grande vivacità nell'utilizzo dei social network per promuovere l'immagine del nostro territorio», ha invece commentato il commissario dell'**Audax**, Zeno D'Agostino.

Alla rassegna si sono ispirati anche i laboratori **#myportforTurku kids lab**, curati da Annalisa Metus, in cui i bambini hanno potuto inventare un porto ideale seguendo le suggestioni della mostra fotografica o della propria fantasia.

LO SCENARIO L'attuale presidente potrebbe rientrare in gioco come commissario al terminal off shore

Porto, giostra dei candidati Ma Costa è ancora in corsa

Entro giovedì si dovrebbe sapere il nome del presidente della nuova **Autorità portuale** di Venezia. Sceglie il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, d'intesa con la Regione che fino ad ora però non ha espresso indicazioni.

Venezia diventerà la nuova Autorità di sistema del mare Adriatico settentrionale e riunirà Venezia e Chioggia, e ha in ballo l'offshore. Per questo il ministro potrebbe pure decidere di riaffidare il Porto a Paolo Costa che, anche se ha già fatto i suoi due mandati, potrebbe riemergere come commissario allo scalo al largo di Malamocco per salvare la portualità veneziana che altrimenti rischierebbe di affogare a causa del Mose. L'offshore, con la procedura già avviata, è il cavallo di battaglia dell'economista; e nonostante la raccomandazione del Ministero che chiedeva ai presidenti in scadenza di limitarsi all'ordinaria amministrazione, dieci giorni fa ha affidato un appalto da 4 milioni di euro a una cordata italo-cinese per la progettazione della nuova piattaforma. Si dirà che così ha voluto facilitare il lavoro al suo successore ma forse questo successore avrebbe

voluto prima valutare la questione nel suo complesso. A meno che il nuovo presidente non sia, appunto, lui o un "suo" candidato. Tra i curricula inviati a Roma ci sarebbero parecchi professionisti ai vertici dello scalo veneziano, oltre a quello dell'ex europarlamentare del centrodestra Antonio Cancian da tempo collaboratore di Costa sulle politiche portuali. Inoltre tra i nomi che il ministro potrebbe far proprio potrebbe esserci quello di Andrea Razzini, che dal 2005 dirige Veritas ma dal 1996 al 2004 era stato segretario generale del Porto di Venezia. Razzini non ha presentato il suo curriculum al Ministero e il 29 settembre ha pure smentito di essere interessato alla carica di presidente dell'Autorità ma lo ha fatto con una nota di due righe "mimetizzata" nel sito internet di Veritas. Insomma non una smentita decisa ma un intervento che potrebbe lasciare aperta qualsiasi strada, magari benedetta da Costa e ben vista pure dal sindaco di Venezia, che pur a malincuore potrebbe liberare una poltrona di peso per acccontentare le richieste di visibilità dei suoi fucsia, per ricom-

pattare la Lega o per aprire a nuove maggioranze nel caso la Lega decidesse di sfilarsi.

Altri nomi sono quelli di Michele Gambato, presidente uscente del porto di Chioggia nominato all'epoca con il sostegno dell'ex governatore del Veneto Galan e del suo assessore Chisso e oggi indicato dalle categorie economiche veneziane, di Alessio Vianello, l'avvocato mestrino ed ex assessore alle Attività produttive con Cacciari, l'unico che ha pubblicamente ammesso di aver presentato la propria scheda al Ministero, poi l'imprenditore Filippo Olivetti che però è anche nuovo consigliere delegato di Vtp, la società del porto crociere che l'**Autorità portuale** deve controllare; Damaso Zanardo, imprenditore della logistica e delegato alla Città metropolitana per Camera di commercio e Confindustria; altro politico, oltre a Cancian, è il parlamentare del Pd Andrea Martella, area Veltroni, qui sostenuto però dal Pd "bersaniano". Cancian e Martella, però, sono politici e il ministro cerca tecnici per le 15 Autorità di sistema derivanti dall'accorpamento dei 57 porti di interesse nazionale. (e.t.)

SCADENZA

Entro giovedì Delrio nominerà il nuovo vertice dell'Apv veneziana

Venezia, l'ultimo atto di Costa

Venezia - Il numero uno del porto: «Off-shore, scommessa vinta: i cinesi pronti a gestirlo». Il presidente verso l'addio All'authority : «Eravamo morti, ora siamo player globali».

Venezia - L'argomento era l'off-shore, quella banchina al largo di Venezia che Paolo Costa ha ideato e condotto «vicino alla irreversibilità». È la sua eredità alla città e alla comunità portuale e ieri è stata celebrata con un convegno in cui i cinesi di 4C3, il consorzio che si è aggiudicato la progettazione del terminal contenitori, si sono presentati in carne ed ossa «e pensare che c'era chi ironizzava. Eccoli i cinesi e sono persino pronti a partecipare al bando internazionale che sarà aperto quando terminerà tra 180 giorni la fase di progettazione. Sono disponibili a costruire e gestire il terminal off-shore». Costa sa che è l'ultimo gesto da presidente del porto di Venezia: «Sono almeno 600 milioni di euro di investimenti in Italia e la possibilità per il nostro paese di diventare il punto di arrivo della Via della Seta di Pechino». Ora che sta per lasciare l'Authority, Costa fa un bilancio del discusso progetto: «Tecnicamente e tecnologicamente l'off shore è riconosciuto nel mondo come grande innovazione. Per noi è una scommessa vinta. Ora solo il Cipe potrà dire se può andare avanti o fermarsi».

E una parola potrà spenderla anche il nuovo presidente che raccoglierà l'eredità di Costa: «Ho preso il porto nel 2008 in piena crisi e abbiamo raddoppiato il traffico contenitori» e con una battuta dice: «Non invidio chi verrà dopo...». Costa non fa nomi per la sua successione, ma «almeno serve una figura che sappia l'inglese. Ora Venezia è diventata di nuovo importante, un operatore globale. Otto anni fa stavamo morendo». Costa sa che non rientrerà nella partita per la presidenza delle nuove Autorità di Sistema per la «"damnatio Madaie" (la legge Madaie che impedisce ai pensionati di accedere a cariche pubbliche, ndr) La norma si rispetta, ma almeno rivendico il diritto di criticarla». Costa è pensionato da tempo «ma non intendo andare ai giardinetti. Qualcosa si potrà fare. Magari proprio a supporto del progetto Off-shore e sempre e solo se il nuovo presidente lo riterrà opportuno». E le società partecipate di cui è attualmente presidente? «Quelle le lascio subito dopo l'arrivo del nuovo vertice che deciderà se tenermi o meno: sia per la società che si occupa dell'Off-shore che per quella delle ferrovie». Ma Costa è preoccupato sulla sorte del suo progetto? «So come vanno le cose in Italia: ci voglio anni a costruire, un minuto a distruggerla. Spero che non capiti anche questa volta».

L'IMPRENDITORE APRE ALL'INGRESSO DI UN SOCIO DI MAGGIORANZA

«Rinfuse, Genova ha un futuro»

Dopo lo stop al carbone Ascheri assicura: «Sul terminal non solo container»

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Il Terminal Rinfuse del porto di Genova non diventerà una distesa di container. Anche dopo l'arrivo in porto dell'ultima nave carica di carbone, l'estate scorsa, e la chiusura della centrale Enel. Parola di Augusto Ascheri, presidente del terminal e patron di Italiana Coke.

«Il fatto che Spinelli abbia preso una quota societaria pari al 2% - spiega l'imprenditore - non vuol dire che l'intera area sarà occupata da container». «Sono pronto a investire - sottolinea Ascheri - ma per fare questo è necessario che la concessione delle banchine venga allungata oltre al 2020. Siamo aperti a più soluzioni: anche a quella dell'ingresso di un socio di maggioranza, ma se qualcuno dovesse arrivare mi piacerebbe restare comunque della

partita». Con la chiusura della centrale Enel il traffico del terminal è calato di circa il 20%, perdendo 300 mila tonnellate di traffico l'anno. Ma ci possono essere, secondo Ascheri, ancora margini di sviluppo con «rinfuse bianche, come la soia, e poi il fosfato». Nei mesi scorsi, come anticipato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, è stata avviata una trattativa tra Ascheri e il gruppo Pir di Guido Ottolenghi, per un potenziale ingresso come socio nel terminal Rinfuse. Anche Ottolenghi infatti è da tempo interessato alle aree Enel sotto la Lanterna, per trasferirvi i depositi

costieri della società Superba insieme a quelli della Carmagnani, oggi a Multedo. Un progetto di polo delle rinfuse che complessivamente vale 50 milioni di investimenti privati.

C'è di più: martedì scorso Italiana Coke si è salvata dal

fallimento grazie al concordato preventivo. Il tribunale di Genova ha emesso la sentenza che regala stabilità a 186 dipendenti diretti e altrettanti dell'indotto dell'azienda savonese, legata non solo ai traffici delle rinfuse nei porti di Savona e Genova, ma al gruppo Ascheri. L'azienda era esposta per circa 76 milioni di euro, di cui 60 milioni contratti con le banche e 16 milioni maturati con le aziende dell'indotto per lavori e forniture non saldate. Ora la nuova società si pone l'obiettivo del pareggio entro cinque anni in modo da risanare l'azienda. Con il via libera al concordato, non solo la cokeria ha la certezza della liquidità, ma riacquista il merito creditizio e, presto, dovrebbe riavere accesso ai 16 milioni di euro dal ministero dello Sviluppo economico.

«Il mercato è in difficoltà, ma abbiamo salvato i lavoratori. Vendere? Vedremo», chiude Ascheri.



Il Terminal Rinfuse di Genova

PAMBIANCHI



IL CASO

Ma il comitato Porto Aperto si rivolge al prefetto

Il Comitato Porto Aperto e il Comitato Onlus Associazione Verdi Ambiente e Società depositano in Prefettura la richiesta di intervento del ministero dell' Ambiente per «provvedere in merito all'impatto sull'ambiente e sulla salute dei cittadini dell'attuale ubicazione del comparto industriale delle riparazioni navali. Ora il dicastero ha 30 giorni per pronunciarsi. «Non abbiamo fatto altro che dare corso alla

procedura indicata nella sentenza del Tar Liguria del 7 luglio 2016, sulle ricadute contaminanti derivanti dalle riparazioni navali — dice Fulvio Silingardi, presidente del Comitato Porto Aperto — data la particolare incidenza di queste industrie, vista l'unicità della configurazione di Genova e della compenetrazione urbana del suddetto insediamento industriale».

09/10/2016 14:58:11A

Porti: Riparazioni navali, comitato 'intervenga ministero'

In merito a impatto ambientale e sulla salute

GENOVA - Il Comitato Porto Aperto, insieme al Comitato Onlus Associazione Verdi Ambiente e Società V.A.S., ha depositato ieri presso la Prefettura di Genova la richiesta di intervento del Ministero dell'Ambiente per chiedere un intervento in merito all'impatto sull'ambiente e sulla salute dei cittadini dell'attuale ubicazione del comparto industriale delle riparazioni navali di Genova. "Non abbiamo fatto altro che dare corso alla procedura indicata nella sentenza del Tar Liguria n. 893 del 7 luglio 2016, riguardante le ricadute contaminanti derivanti dalle riparazioni navali - ha spiegato Fulvio Silingardi, Presidente del Comitato Porto Aperto - data la particolare incidenza di queste industrie in considerazione della unicità della configurazione della città di Genova e della compenetrazione urbana del suddetto insediamento industriale».

La sentenza, si legge in un comunicato, ha evidenziato "la notevole rilevanza e profondità dei dati relativi all'inquinamento da metalli pesanti provocato dal comparto delle riparazioni navali e dai bacini di carenaggio genovesi come già segnalato nel giugno del 2015 al Sindaco di Genova dal Comitato".

Authority di Genova, condannato il manager Pieracci

Genova - Due anni con la condizionale per abuso d'ufficio al dirigente di Palazzo San Giorgio. Sempre per abuso d'ufficio sono stati condannati a vario titolo e solo per alcuni appalti, gli imprenditori Giovanni Reglioni (1 anno e 4 mesi) e Francesco Garau (8 mesi).

Genova - Il tribunale di Genova ha condannato Andrea Pieracci, dirigente dell'Autorità portuale, a due anni con la condizionale per abuso d'ufficio nell'ambito dell'inchiesta sui cosiddetti appalti «spezzatino» in relazione a tre lavori effettuati nel 2010 in occasione della visita dell'allora presidente della Repubblica Giorgio Napolitano. Pieracci è stato invece assolto dalle imputazioni di truffa e falso. Per quanto riguarda l'abuso di ufficio, Pieracci è stato condannato per alcuni episodi e assolto per altri. Sempre per abuso d'ufficio sono stati condannati a vario titolo e solo per alcuni appalti, gli imprenditori Giovanni Reglioni (1 anno e 4 mesi) e Francesco Garau (8 mesi). Anche questi ultimi due imputati sono stati assolti per i reati di truffa e falso. Assoluzione da tutte le ipotesi di reato per Bruno Boetto direttore dei lavori.

L'avvocato **Carlo Biondi**, difensore di Andrea Pieracci, dopo la lettura della sentenza ha annunciato che, «anche se le assoluzioni superano di gran lunga le ipotesi per cui vi è stata la condanna, **presenteremo appello dopo che saranno depositate le motivazioni e si comprenderà quale metro valutativo ha adottato il tribunale**». «Resta comunque soddisfazione - ha aggiunto - per la completa assoluzione per i reati più gravi di truffa e falso in atto pubblico che ha prevalso anche sulla causa estintiva della prescrizione, assoluzione che può avvenire solo quando vi è l'evidenza dell'innocenza».

LA CONDANNA

Autorità portuale di Genova *Due anni al manager Pieracci*

Il tribunale di Genova ha condannato Andrea Pieracci, dirigente dell'Autorità portuale, a due anni con la condizionale per abuso d'ufficio nell'ambito dell'inchiesta sui cosiddetti appalti «spezzatino» in relazione a tre lavori effettuati nel 2010 in occasione della visita dell'allora presidente della Repubblica Giorgio Napolitano. Pieracci è stato invece assolto dalle imputazioni di truffa e falso. Per quanto riguarda l'abuso di ufficio, Pieracci è stato condannato per alcuni episodi e assolto per altri. Sempre per abuso d'ufficio sono stati condannati a vario titolo e solo per alcuni appalti, gli imprenditori Giovanni Reglioni (1 anno e 4 mesi) e Francesco Garau (8 mesi). Anche questi ultimi due imputati sono stati assolti per i reati di truffa e falso. Assoluzione da tutte le ipotesi di reato per Bruno Boetto direttore dei lavori.

L'avvocato Carlo Biondi, difensore di Andrea Pieracci, dopo la lettura della sentenza ha annunciato che, «anche se le assoluzioni superano di gran lunga le ipotesi



Andrea Pieracci

per cui vi è stata la condanna, presenteremo appello dopo che saranno depositate le motivazioni e si comprenderà quale metro valutativo ha adottato il tribunale». «Resta comunque soddisfazione - ha aggiunto - per la completa assoluzione per i reati più gravi di truffa e falso in atto pubblico che ha prevalso anche sulla causa estintiva della prescrizione, assoluzione che può avvenire solo quando vi è l'evidenza dell'innocenza».

PROCESSO PER I FAVORI IN PORTO, ORA IL DIRIGENTE RISCHIA IL CARCERE

Appalti a imprenditori amici nuova condanna per Pieracci

Il Tribunale: due anni al supermanager dell'Autorità Portuale

MARCO GRASSO

L'ULTIMA tegola è arrivata ieri mattina: il tribunale ha condannato nuovamente il dirigente dell'Autorità Portuale Andrea Pieracci, questa volta per la vicenda degli appalti spezzatino, che secondo i magistrati venivano frazionati ad arte per favorire imprese amiche. Pieracci era già stato condannato a un anno, per i favori a un'altra impresa, oltre a un pronunciamento di colpevolezza arrivato anche dalla Corte dei Conti (mentre in un ulteriore filone delle stesse indagini è stato assolto). I guai giudiziari ancora in piedi, è indagato per corruzione per una superconsulenza che per i pm era una tangente mascherata, in caso di una nuova condanna potrebbero al rischio di scontare un'eventuale pena definitiva in carcere.

Ieri i giudici lo hanno condannato per abuso d'ufficio, e scagionato invece dalle contestazioni di truffa e falso (parte delle quali prescritte). L'inchiesta riguardava parte del restyling della palazzina del Centro di smistamento merci di San Benigno (Csm) e i lavori effettuati a una palazzina di Ponte Eritrea. Insieme



Pieracci, il supermanager dell'autorità portuale

a Pieracci (difeso dall'avvocato Carlo Biondi), che lavora tutt'ora per l'Authority, sono stati condannati anche gli imprenditori Francesco Garau (8 mesi) e Giovanni Reglioni (1 anno e 4 mesi). Assolto con formula piena invece Bruno Boetto, geometra dell'Autorità Portuale (assistito dall'avvocato Sabrina Franzone).

I lavori erano stati effettuati tra il 2008 e il 2010 e, secondo la tesi del pubblico ministero Emilio Gatti, che aveva chiesto tre anni di carcere, erano stati frazionati appositamente per favorire alcuni impresari ed evitare le procedure più rigide previste per commesse superiori a 40 mila euro. A febbraio era stata la Corte dei conti a pronunciarsi negativamente su di lui, condannandolo a pagare il 60% di 270 mila euro, mentre il resto è finito sul groppone di altri due dipendenti dell'Ap. Anche in questo frangente i rilievi si sono concentrati sull'ampliamento del Csm. Secondo l'accusa erano state compiute «numerose irregolarità nell'appalto del progetto esecutivo imputabili a Pieracci, oltre che al co-progettista e direttore dei lavori».

grasso@ilsecoloxix.it

BY NC ND AL CUMI DI FTI RISERVATI

LA SENTENZA

Appalti in porto
Condanna bis
per Pieracci
assolto Boetto

IL SERVIZIO A PAGINA V

LAVORI IN PORTO IL DIRIGENTE

RICONOSCIUTO COLPEVOLE PER ABUSO D'UFFICIO

Pieracci, un'altra condanna per gli appalti

ARRIVA un'altra mazzata per Andrea Pieracci, superdirigente dell'Autorità Portuale al centro di una serie di inchieste e processi relativi all'affidamento di appalti. Ieri, la Seconda Sezione penale lo ha condannato a 2 anni di carcere e per un pari periodo lo ha interdetto dai pubblici uffici. Anche se le pene, principale ed accessoria, non potranno essere applicate fino al terzo grado di giudizio, in Cassazione.

La vicenda in questione riguarda gli appalti in porto affidati a trattativa privata. Tant'è che il Tribunale ha emesso sentenza di condanna per Giovanni Reglioni (un anno e 4 mesi), direttore tecnico della Nord Asfalti srl, e Francesco Garau (otto mesi), presidente della Cma, due delle ditte che hanno avuto i lavori. Assolto con formula piena, invece, Bruno Boetto, geometra, dirigente della sezione manutenzioni di Autorità Portuale.

Pieracci (assistito dall'avvocato Carlo Biondi) e Boetto (difensore Sabrina Franzoni) erano chiamati a rispondere di abuso d'ufficio, i due imprenditori, invece, di concorso esterno nel medesimo reato. Secondo il pm Emilio Gatti gli appalti sono stati affidati a "spezzatino", in modo da dribblare le gare di appalto ed i bandi pubblici. Per favorire le ditte "amiche", a scapito dei concorrenti. Si tratta del rifaci-

mento della facciata della Stazione Marittima a Ponte dei Mille, in occasione della visita a Genova del presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, nella primavera del 2010: tutti appalti affidati con numeri di protocollo sequenziali e cifre sotto i 40mila euro, appunto per rimanere entro il limite massimo entro il quale si possono affidare direttamente senza indire l'asta e consentire così la partecipazione a più imprenditori. Appunto per favorire la Cma, società che ha sede in salita Santa Caterina 4. E in questo contesto al direttore dell'Area Tecnica dell'Autorità, cioè a Pieracci, e a Francesco Garau la Procura ha contestato lavori per 263mila euro.

Tra gli appalti sotto attenzione, c'è l'asfaltatura del piazzale antistante il Centro Smistamento Merci. In particolare, il pm Gatti a Pieracci e Reglioni ha contestato contratti per un ammontare complessivo di 658mila euro, tutti affidati alla Nord Asfalti attraverso appunto il frazionamento in dieci lotti, ciascuno dei quali per importi sui 39mila euro. Quindi a totale discrezione del superfunzionario Pieracci. Stessa musica per la ristrutturazione di Ponte Eritrea.

Assoluzione, invece, dall'accusa di truffa ai danni dello Stato, ipotesi di rea-

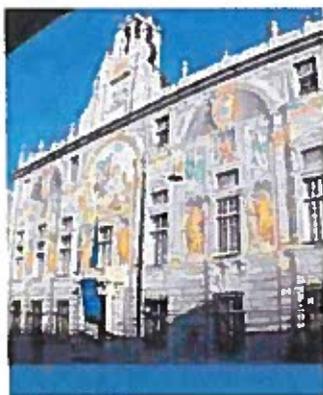
to che però pendeva soltanto per gli imprenditori.

Comunque, le condanne rischiano di finire in prescrizione. I reati sono stati consumati tra il 2008 e il 2010. Sono già passati quasi 7 anni. Appunto il termine perché decadano prima di arrivare alla sentenza di secondo grado.

Certo è che la posizione del dirigente Pieracci diventa delicata. Finora ha collezionato una serie di condanne, assoluzioni, rinvii a giudizio ed inchieste ancora aperte. Lo scorso luglio ha avuto la condanna ad un anno di carcere, per una inchiesta sempre relativa ad appalti. Il 2 ottobre del 2015, però, è stato però assolto per alcuni reati sui lavori del Centro Smistamento Merci.

Tra una condanna ed un'assoluzione arriva una nuova inchiesta coordinata dal pm Francesco Pinto, relativa a consulenza, non meglio specificata, che Pieracci avrebbe avuto dalla Drafin Sub. Nello stesso periodo in cui l'azienda aveva ottenuto commesse per lavori in porto. Incarichi che sarebbero passati sotto la discrezionalità dell'ingegnere. Consulenze che la Procura ipotizza "tangenti mascherate". Anche se Pieracci sostiene di avere ricevuto l'autorizzazione da parte dell'Autorità Portuale a prestare consulenze ingegneristiche.

Al processo per affidamenti senza gara risalenti al 2010, sentenza di assoluzione con formula piena per il geometra Boetto



IL PROGETTO

Porto, treni e Blueprint Genova al centro dei piani del governo con la 'blue economy'

MASSIMO MINELLA

C'ERA da scommettere che lo avrebbe detto anche stavolta, fra un piatto e l'altro di trofie (dopo il primo piatto ha chiesto il bis). Prima in Prefettura con gli amministratori e poi su all'ultimo piano della Terrazza Colombo, dopo aver concluso l'intervista con il direttore di Primocanale Giuseppe Sciortino, nel buffet con imprenditori e professionisti. In ogni circostanza pubblica in cui affronta il tema portuale, Matteo Renzi si sorprende di come il porto di Rotterdam, da solo, valga più di tutti quanti gli scali messi assieme. Impossibile dargli torto, anche se le spiegazioni affondano le loro radici ai tempi in cui il premier non era forse ancora non era nato: totale incapacità di fare sistema e di puntare su poche realtà di guida, in un Paese circondato da ottomila chilometri di coste, utilizzo degli enti portuali come merce di scambio della politica, mancanza assoluta di una programmazione governativa che favorisse il mare e contenesse la crescita insostenibile della gomma. Ora però l'impressione è che qualcosa stia cambiando. Perché lo scorso anno, su pressione del titolare del dicastero dei Trasporti, Graziano Delrio, l'Italia si è finalmente dotata di un piano della portualità e della logistica e

perché, da poche settimane, ha varato una nuova legge di riforma che cambia le regole del gioco, concentra gli enti portuali e prova davvero a invertire la rotta. Comprensibile che nel sua serata genovese, Matteo Renzi torni sul tema portuale, inserendo però la novità forse più interessante nello scacchiere italiano, cioè la nascita dell'autorità di sistema che unisce Genova e Savona. Sarà, questo, "il porto d'Italia" su cui il Paese concentrerà le sue massime risorse. Cosa che peraltro sta già avvenendo perché, spiega Renzi, il governo «sta addirittura anticipando i tempi sul finanziamento del terzo valico». I container di Genova e di Savona, infatti, correranno verso Nord proprio sulla linea ad alta capacità finanziata già nei primi quattro dei suoi sei lotti costruttivi.

Più, al premier, rovesciare la clessidra nel suo confronto breve con Genova. Più che chiedere, come peraltro è comprensibile che sia visto le tante emergenze aperte, è importante capire «quello che Genova può dare al Paese». E da questo punto di vista l'economia del mare è preponderante. Non a caso, la comunità dello shipping schiera, fra gli altri, il consigliere delegato del gruppo Messina Andrea Gais, il presidente degli agenti marittimi Alberto Banchemo e il presidente del Rina Ugo Salerno. Renzi non ferma però la sua riflessione ai container, ma al-

larga il tema agli spazi della città, elogiando l'architetto Renzo Piano («Il grande Renzo Piano») che il premier ha chiamato per il progetto Italia Sicura, ma che a Genova ha donato il nuovo volto del waterfront di levante, il Blueprint. Certo, restano le grandi emergenze industriali, come gli ricorda anche un'impiegata Ericsson che a lui consegna una lettera sulla crisi dell'azienda che a Genova vuole tagliare 147 posti di lavoro. E a questa si aggiungono Piaggio Aerospace e Ilva. A queste vertenze economiche si dedicherà Luca Lotti, sottosegretario alla presidenza del Consiglio. Di industria si parla con l'imprenditore Davide Malacalza e i vertici della Camera di Commercio, il presidente Paolo Odone e il segretario generale Maurizio Caviglia. Di sviluppo della città con professionisti come Enzo Roppo, Ernesto Lavatelli e Ariel Dello Stroligo. Di hi tech con Roberto Cingolani, direttore scientifico dell'Iit, a cui Renzi riserva parole di grande apprezzamento, non solo per l'avvio di Human Technopole, ma anche per lo sbarco a Erzelli. E proprio di Erzelli si parla con il rettore dell'università Paolo Comanducci. «Toti e Doria mi dicono di convincerla ad andare agli Erzelli». «Mi mancano un po' di soldi» risponde sempre sul filo dell'ironia (ma non troppo) Comanducci. «Lotti, vieni qui, vediamo di risolvere questa cosa» chiude Renzi. Chissà che non ci riesca.

Con Comanducci scambio di battute su Erzelli: "Mi dicono Toti e Doria che devo convincerla", "Mancano un po' di soldi"



L'architetto Renzo Piano

'Riparazioni e Ilva possono far ripartire l'industria a Genova'

L'assessore Piazza dopo il via agli Stati Generali
'Opportunità, non solo problemi, dalla manifattura'

MASSIMO MINELLA

RIPARTIRE dall'industria, valorizzando ogni possibile opportunità di crescita. Dal tavolo appena avviato con sindacati e Confindustria dal sindaco Marco Doria, che dovrebbe tradursi nella stesura di un documento unitario, cominciano a emergere chiavi di lettura alternative alla consueta sequenza di problemi. Così, anche la siderurgia può diventare una leva dello sviluppo, spiega l'assessore allo Sviluppo Economico Emanuele Piazza, soprattutto se si aprirà un confronto con il soggetto che si aggiudicherà a fine anno l'Ilva.

Assessore Piazza, hi tech, turismo e portualità sembrano aver sostituito l'industria nella capacità di creare lavoro. Non crede, come alcuni, che difendere l'industria sia ormai un fatto antistorico?

«Io credo che sia un errore mettere in contrapposizione queste voci. È vero che ci sono settori in forte crescita, come il turismo, ma ciò non vuol dire che si debbano sostituire ad altri. Possono benissimo convivere».

Facciamo qualche esempio?

«Le riparazioni navali. Non è più possibile rinviare la scelta sul ruolo che il settore industriale del porto deve avere nell'economia cittadina. Dobbiamo chiederci, nell'ottica del rilancio e della riorganizzazione degli spazi portuali, quale debba essere il suo dimensionamento. E dobbiamo quindi affrontare la discussione con le aziende

genovesi».

Che intanto crescono lontane da Genova, a Marsiglia e a Piombino...

«Credo sia legittimo che facciamo certe scelte. A Genova, da anni, hanno posto le loro esigenze. Il nostro compito è di capire se possiamo creare le condizioni perché aziende come Mariotti, San Giorgio, ma anche Anico possano crescere. Sono realtà già fortemente radicate qui, e che qui vogliono rimanere. Ma chiediamoci che cosa può servire per il loro futuro. E chiediamoci anche come aiutare il sistema Poese con la nostra economia del mare che non vuol dire solo portualità, ma anche nautica, know delle professioni legate al mare, capacità di fare logistica». **Dalla manifattura, invece, sembrano arrivare solo problemi. È la crisi che colpisce tutti o scontiamo dinamiche più localistiche?**

«Le criticità sono sotto gli occhi di tutti e il nostro impegno, emerso anche durante il primo incontro di lavoro degli Stati Generali, è quello di affrontare ogni singola situazione. Ma anche qui cerchiamo di guardare alle opportunità di crescita, che sono concrete».

A che cosa si riferisce?

«All'Ilva. Non sfugga a nessuno la conclusione della vicenda di Ansaldo Energia, che ha finalmente potuto radicarsi all'interno di Cornigliano per realizzare l'attività di assemblaggio dei grandi componenti da spedire via mare. Adesso abbiamo appena siglato l'accordo sui lavori di pubblica utilità a inte-

grare il reddito di chi è in cassa integrazione. È un risultato sulla cui importanza dobbiamo riflettere».

Secondo lei non si è avvertita?

«Non dico questo, ma non deve sfuggire che tutto si è svolto mantenendo la pace sociale, senza tensioni. E questo è anche il risultato del dialogo con il governo che ha sostenuto i lavori di pubblica utilità con 5 milioni, senza che questi venissero tolti dalle disponibilità locali».

A fine anno, intanto, si dovrebbe conoscere il nome della cordata vincitrice. Sarà un problema per Cornigliano?

«Mi risulta che entrambe le cordate abbiano manifestato apprezzamento per Cornigliano, una fabbrica che ha ancora grandi potenzialità in uno spazio logistico unico. Quando sapremo il nome del vincitore ci confronteremo, cercando se possibile di individuare margini di crescita per la fabbrica».

Crede che si riproporrà il tema delle aree in eccesso rispetto alla capacità produttiva?

«Io credo che anche questo tema debba essere visto in chiave positiva, come peraltro insegna la vicenda Ansaldo Energia. Ci sono aree eccedenti? Parliamone con il nuovo proprietario, vediamo se vuole implementare la sua attività siderurgica o se possiamo pensare ad attività complementari. L'unica cosa che sarebbe da evitare, a mio avviso, sono soluzioni micro-territoriali, piccole attività che poi sarebbero costrette a fare i conti con la crisi».

IL PORTO INTERROGAZIONE. AL MINISTRO DEL RIO DOPO IL NO DEI REVISORI

Tullo: "Sulle concessioni Genova penalizzata rispetto ad altri scali"

DA oltre un anno tre terminalisti stanno aspettando il rinnovo della loro concessione. E questo ritardo sta frenando gli investimenti del porto, mentre in altri scali si procede celermente dopo aver seguito lo stesso percorso di "evidenza pubblica" della richiesta. Mario Tullo, capogruppo Pd in commissione Trasporti della Camera — interroga il ministro dei Trasporti Graziano Delrio sul "mistero bufo" di Genova, dopo che il collegio dei revisori ha contestato la decisione unanime del comitato di approvare la fine dell'istruttoria **Self authority** istruttoria con-

clusa con un parere positivo sulle proroghe delle concessioni, con una riduzione della durata delle stesse rispetto alle richieste.

I revisori hanno chiesto che a pronunciarsi non sia soltanto il Mit, ma anche il ministero delle Finanze, l'Anticorruzione e la Corte dei Conti. Tullo nell'interrogazione ripercorre tutto lo tappe della vicenda. «Dopo aver verificato l'affidabilità del concessionario rispetto ai piani di impresa, agli investimenti, alle previsioni di sviluppo dei traffici e dell'occupazione, alla sostenibilità economica della proposta e dopo aver osservato come gli stessi non contrastino con gli obiettivi

del Piano della Portualità e della Logistica, ma anzi risultino con essi pienamente coerenti, il comitato con voto unanime il 5 settembre 2016 ha deliberato la proroga delle concessioni di 25, 10, 34 anni a fronte della richiesta di anni 40, 30, 40 dei richiedenti» scrive Tullo. Il rischio, però, è che tutto i complici dopo l'azione dei revisori. «Questo rischia di determinare una possibile distorsione della concorrenza a favore di altre realtà, visto che proroghe analoghe sono state rilasciate a Trieste, La Spezia, Livorno, Savona, in alcuni casi con la pubblicazione dell'evidenza anche

con tempi inferiori ai 60 giorni utilizzati a Genova, senza che i Collegi dei Revisori di quelle realtà avanzassero osservazioni» scrive ancora il parlamentare genovese.

«La mia non è un'ingerenza nel lavoro dei revisori, né una contrapposizione con altri scali — chiude Tullo — Genova non chiede privilegi, ma solo di non essere penalizzata. Ha usato lo stesso criterio di tutti gli altri, forse è stata ancor più scrupolosa, ha studiato le carte per un anno, tagliato lo richiesto di proroga o ha necessità che le decisioni non vengano più rinviate».

(mas.m.)

CALATA SANITÀ

Una veduta del Sech, uno dei tre terminal che ha chiesto la proroga della concessione



«Nessun problema a Savona, Livorno, La Spezia e Trieste con le stesse regole seguite qui»

CAOS IN MARE » NAVI BLOCCATE

L'armatore fa crac con i filati di Prato ancora nei container

Il gigante del trasporto marittimo Hanjin è fallito a fine agosto e le aziende toscane sono in attesa di ricevere le materie prime

Il vettore coreano scaricava anche a La Spezia ma ora le merci sono a Valencia. Fra i clienti molte imprese del distretto tessile

di Stefano Taglione

Due navi erano attese a La Spezia qualche settimana fa. Ma nel porto ligure forse non arriveranno mai. Sono due delle 85 portacontainer della coreana Hanjin - fra le compagnie di trasporto marittimo più importanti del mondo che a fine agosto ha dichiarato bancarotta - a bordo delle quali viaggiano anche le materie prime destinate alle aziende toscane. Come le fibre tessili per le industrie pratesi, che ancora stanno aspettando.

Il crac del gigante dei mari

ha seminato il panico in mezzo mondo. Chi - anche dalla nostra regione - ha ordinato la merce dall'altra parte del globo, è costretto ad aspettare che la situazione si smuova. E nonostante l'iniezione di liquidi di Bank of Korea e Korean Air (maggior azionista di Hanjin) capita ancora, come a settembre, che le autorità dei vari porti internazionali non diano l'ok allo sbarco delle navi, a causa delle mancate garanzie economiche. Sommando ritardi su ritardi, causati in qualche caso anche dai sequestri da parte dei creditori.

Il settore tessile è fra i più colpiti in Toscana. «I prezzi di Hanjin erano molto competitivi - spiega Federico Albini, presidente della sezione Trasporti e logistica di Confindustria Toscana nord - e prese 100 imprese del nostro comparto, sicuramente più di 50 hanno subito danni». «La compagnia è definitivamente fuori dai giochi, in quanto nessuno le affida più un carico - sottolinea Giorgio Bucchioni, responsabile dell'agenzia marittima Lardon e già presidente sia dell'Autorità portuale di La Spezia che della Confindustria provinciale -

e di 85 navi, fino a due settimane fa, ne risultano scaricate meno della metà. Stiamo parlando di un gigante dei mari che copriva il 10% del traffico mondiale, soprattutto verso Cina e Stati Uniti. Ora, al netto degli stanziamenti di Korean Air e Bank of Korea per lo sbarco delle merci rimaste bloccate, non ha più soldi».

Molti gli spedizionieri che hanno affidato, nel tempo, la merce ad Hanjin. Su tutte Savino Del Bene e Db Schenker, che proprio a Prato ha l'unica filiale toscana. Fra i porti più utilizzati figurava La Spezia. L'ultima nave è sbarcata qui all'inizio di settembre. Era la Hanjin Spain, costruita nel 2011, 350 metri di lunghezza e più 45 di larghezza. «Ma ne dovevano arrivare altre due - prosegue Bucchioni - e chi aspetta la merce avrà seri problemi, dato che le feste natalizie sono vicine e a bordo ci sono i beni di consumo da regalare».

A Spezia erano attese sia l'Hanjin Italy che la Tabul, ora a Valencia. Quando arriveranno non si sa. Nei giorni scorsi sembrava che potessero sbarcare a Genova nel fine settimana, ma l'ipotesi pare tramonta-

ta. Molto dipenderà da ciò che deciderà la Corte d'Appello di Roma - a cui la compagnia si è rivolta per ottenere la protezione delle navi attraverso il riconoscimento della procedura di amministrazione straordinaria avviata in Corea - il cui responso, secondo la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, dovrebbe arrivare oggi. «I produttori di filati di Prato - afferma Andrea Cavicchi, presidente di Confindustria Toscana nord - hanno molta merce a bordo».

Anche Livorno - seppur in maniera più lieve - dal crac di Hanjin ne è uscita danneggiata. Ogni giovedì dal porto ligure partiva una nave per Malta, parte del cui carico veniva trasferita su una delle portacontainer coreane. «I tre anni fa - spiega Diego Gallo, responsabile dei rapporti con Hanjin del Gruppo Gastaldi, agenzia marittima genovese presente anche a Livorno - ricordo che Hanjin attraccava in porto con una sua imbarcazione». Ma ora le portacontainer coreane non torneranno più. A meno che qualcuno non le comprì. Mentre gli imprenditori toscani stanno ancora aspettando.

REPRODUZIONE RISERVATA



Sotto sfondo una portacontainer della compagnia coreana Hanjin (foto di archivio)

La Spezia, il gruppo Laghezza sbarca a Malpensa La Spezia - Nel primo semestre di quest'anno il fatturato italiano dell'azienda è cresciuto del 6%.

La Spezia - **Il gruppo Laghezza di La Spezia sbarca a Malpensa ed è il primo spedizioniere doganale con spiccata vocazione portuale a impegnarsi direttamente al servizio delle merci che viaggiano per via aerea.** L'ingresso nel principale aeroporto merci italiano è parte integrante di una politica di sviluppo che il gruppo, guidato da Alessandro Laghezza, sta perseguendo e che ha avuto una brusca accelerazione nel corso del 2015 e nel primo semestre di quest'anno con l'apertura di sedi operative negli interporti di Modena, Bologna, Piacenza e Melzo. Nel primo semestre del 2016 il fatturato italiano del Gruppo (che consolida l'attività di tutte le business units, ovvero Dogana, Trasporti e Logistica) è cresciuto del 6% circa rispetto al primo semestre del 2015. Il numero di operazioni effettuate è cresciuto dell'11%.

La realtà spezzina, che sin dagli anni '70 aveva concentrato la sua attività nel campo delle agenzie marittime, ha negli anni progressivamente accentuato la sua specializzazione nei servizi doganali e ha inoltre diversificato le proprie linee di business affacciandosi anche al settore dei trasporti e della logistica in generale; il gruppo Laghezza occupa complessivamente 132 addetti, gran parte dei quali ad alta specializzazione professionale. **Recentemente il gruppo ha anche ribadito il suo impegno per la costruzione di un vero e proprio polo logistico nelle aree retro portuali di Santo Stefano Magra**, rafforzando le attività di riempimento e svuotamento dei container, nonché tutti i servizi logistici con il preciso obiettivo di radicare queste funzioni nel territorio e nel porto di La Spezia.

Il gruppo Laghezza «sbarca» a Malpensa

LA SPEZIA - Il Gruppo Laghezza di La Spezia sbarca a Malpensa ed è il primo spedizioniere doganale con spiccata vocazione portuale a impegnarsi direttamente al servizio delle merci che viaggiano per via aerea. L'ingresso nel principale aeroporto merci italiano è parte integrante di una politica di sviluppo che il Gruppo, guidato da Alessandro Laghezza, sta perseguendo e che ha avuto una brusca accelerazione nel corso del 2015 e nel primo semestre di quest'anno con l'apertura di sedi operative negli interporti di Modena, Bologna, Piacenza e Melzo. Nel primo semestre del 2016 il fatturato italiano del Gruppo (che consolida l'attività di tutte le business units, ovvero Dogana, Trasporti e Logistica) è cresciuto del 6% circa rispetto al primo semestre del 2015. Il numero di operazioni effettuate è cresciuto dell'11%. La realtà spezzina, che sin dagli anni '70 aveva concentrato la sua attività nel campo delle agenzie marittime, ha negli anni progressivamente accentuato la sua specializzazione nei servizi doganali e ha inoltre diversificato le proprie linee di business affacciandosi anche al settore dei trasporti e della logistica in generale; il Gruppo Laghezza occupa complessivamente 132 addetti, gran parte dei quali ad alta specializzazione professionale. Recentemente il Gruppo ha anche ribadito il suo impegno per la costruzione di un vero e proprio polo logistico nelle aree retro portuali di Santo Stefano Magra, rafforzando le attività di riempimento e svuotamento dei container, nonché tutti i servizi logistici con il preciso obiettivo di radicare queste funzioni nel territorio e nel porto di La Spezia. Il gruppo spezzino ha messo online il nuovo sito www.gruppolaghezza.net, grazie al quale è possibile conoscere nel dettaglio i servizi offerti dalle diverse business units, nonché accedere direttamente al proprio portale informatico dei servizi operativi (AL Customs).

Porti: La Spezia; rinvio per il bando di cessione quote Aplis

Forcieri, nuova riunione a breve per le modifiche

- GENOVA - La decisione sul bando di gara per la cessione ai privati delle quote di Aplis Investimenti, la società dell'Autorità portuale di La Spezia che gestisce il terminal crociere è rinviata ad una nuova riunione, da convocare a breve, per rivedere il testo alla luce delle osservazioni presentate oggi durante il Comitato portuale. Il presidente del porto, Lorenzo Forcieri è deciso a portare fino in fondo la pratica, nonostante le discussioni e le polemiche. "Il presidente si è impegnato a includere nel bando tutte le osservazioni ricevute oggi e ha proposto di indire una nuova riunione a breve per consentire nuovamente l'esame della pratica a seguito delle modifiche richieste: opzione che è stata accettata di buon grado da tutti i presenti", recita una nota dell'Autorità portuale. La nuova versione del bando verrà poi sottoposta al ministero dei Trasporti, che comunque, ricorda Forcieri, era già stato interpellato ed aveva avallato la procedura. "La proposta di delibera è solo un mero atto esecutivo dovuto a seguito di una precedente delibera del Comitato. Si tratta di una procedura che ha una sua storia che parte dal febbraio 2015" dice e sottolinea per rispondere alle polemiche: "L'opportunità di assumere o meno la decisione è lasciata interamente e serenamente alla valutazione del Comitato portuale".

L'INTERVENTO

di SERGIO LANDI



ASTE E GARE DELLO STENTO

«LIVORNO è la città dove le acque delle gare pubbliche e delle aste si intorbidano. Non uso altre parole. È il caso della torre della Cigna. Inquietante per i risvolti, le dichiarazioni e le smentite del Comune, le connessioni che appaiono tra ente pubblico e interessati all'acquisto. Tutti stanno a guardare. Sembra quasi una vendetta verso il custode già inflessibile sindaco revisore di Acamps. Sullo sfondo il fallimento delle politiche abitative e delle emergenze vere e magari anche di quelle montate. Poi c'è la gara sui Bacini, ferma un anno, ma ancora in stand by perché il concessionario (a che titolo? oneroso? E quanto?) traccheggia, mentre i sindacati tacciono, il Comune latita e foresterie vengono messe sul mercato come case di lusso. Nessuno sa dove mettere le mani anche se la Magistratura ha aperto un fascicolo».

DOPO la prequalifica (nuovo strano metodo di svolgimento di gare pubbliche) la "urgentissima" privatizzazione della Porto Livorno 2000 è di fatto in sospensione. In attesa di cosa? che i concorrenti che ben si conoscono si parlino? Alla fine il prezzo già basso sarà quello giusto? Qui i distratti sono diversi dalla Corte dei Conti all'ANAC che però ha emesso un cartellino giallo sulla incompatibilità dell'AD della

società in quanto segretario della **Autorità Portuale** (controllore controllato). Intanto a riguardo della Piattaforma Europa, in attesa delle conseguenze del warning comminato dalla Corte dei Conti europea a Commissione e BEI (che ha messo sotto osservazione anche la portualità italiana e quella del Nord Tirreno in particolare) si attende di capire se parta prima l'uovo o la gallina. Insomma c'è da immaginare che i privati aspettino che le gare per fondali e opere di difesa prendano il via e per contrappunto la **Autorità Portuale** che i privati ci mettano i soldi, ovviamente dopo che anche la BEI avrà fatto la sua parte. Insomma dove ti giri è un guazzabuglio. Se mi sbaglio sarà un bene per la città che boccheggia».

Provinciali si dimette e fa ricorso

Siluro dell'Anac. Il sindaco: «Porto, basta coi soliti nomi»

■ A pagina 4

LA CITTÀ E IL PORTO

L'IMPUGNATO ALL'ANAC
ERA STATO IL COMUNE
AD INTERPELLARE IL GARANTE
PER L'ANTICORRUZIONE

LA FRECCIATA
NICOLETTA BATINI: «I NODI
AL PETTINE ARRIVANO SEMPRE
MA TROPPO SPESSO TARDI...»

Provinciali si dimette ma fa ricorso Nogarin e la Batini «gongolano»

Prime reazioni in città alla delibera-siluro dell'Anticorruzione

LIVORNO. IL BRUTTO siluro incassato da Massimo Provinciali da parte dell'Autorità anti-corruzione, segna un punto fermo non solo nella singola vicenda del vertice della Porto 2000 ricoperto dal segretario generale dell'Authority, ma porta necessariamente a un chiarimento anche sui meccanismi della gara per la privatizzazione della stessa Porto 2000, di cui Provinciali è responsabile per il procedimento. Procediamo con ordine. Sia il presidente della Port Authority, Giuliano Gallanti, sia lo stesso Provinciali, hanno già annunciato un ricorso gerarchico contro la delibera dell'Anac di Cantone. «Non tanto per difendere una posizione individuale - sottolinea la nota della Port Authority - destinata a lasciare il passo alla fine della gara in corso, quanto per stabilire il principio che applicare le norme come formule matematiche porta a disconoscere la sostanza dello Stato di diritto, in cui non si può mai perdere di vista la fattispecie concreta». Una frase, questa, che chiarisce e sintetizza la linea di difesa, insieme alla citazione latina che chiude il comunicato (*Summum ius, summa iniuria*, l'eccesso di giustizia crea l'ingiustizia). Non sarebbe il primo caso - bisogna riconoscerlo - in cui l'applicazione acritica di norme

avrebbe creato una ingiustizia di fondo. In concreto, come anticipato ieri, Provinciali ha annunciato che ottemperando alla delibera di Cantone lunedì si dimetterà da presidente e amministratore delegato della Porto 2000. Il che imporrà una sua veloce sostituzione, per non lasciare la società senza testa in un momento tanto delicato. Provinciali rimarrebbe, in quanto non toccato dalla delibera, come responsabile del procedimento della gara. Che ha spostato a martedì prossimo 11 ottobre i termini per la presentazione delle offerte da parte degli interessati. Il bando di gara prevede che già da martedì pomeriggio, i due soci titolari della Porto 2000 (Autorità portuale al 72%, Camera di Commercio per il residuo 28%) nominino la commissione incaricata di esaminare le offerte: e Provinciali rimane - salvo non previsto passo indietro anche da questo incarico - garante del procedimento, oltre che probabile (anche se non necessariamente) presidente della commissione.

QUEST'ULTIMA può essere composta da 3 o da 5 membri, tutti qualificati e scelti al di fuori degli enti proprietari. Se saranno 3, solo 1 spetterà alla Camera di Commercio; se saranno 5 la Camera ne nominerà 2. La commissione deve essere nominata "in

tempi brevissimi", il che vuol dire che già tra oggi e domani cominceranno le consultazioni. Solo nel caso in cui la gara si chiudesse senza nemmeno un'adesione non si nominerà la commissione. E secondo le indiscrezioni che girano, potrebbe anche essere un'ipotesi concreta se le cordate interessate (erano almeno tre, come noto) decidessero di comune accordo di aspettare la nuova "gestione" dell'Authority per partecipare. Nel caso che invece ci fossero offerte, la commissione dovrà esaminarle in almeno due diverse occasioni: la prima subito dopo aperte le buste, sulla legittimità degli atti e i requisiti di partecipazione; la seconda - a breve distanza, ma con tempi necessariamente più lunghi - sui valori dell'offerta, economici e di gestione. Si ipotizzava che la gara comporterebbe un impegno più che notevole, sull'ordine di un'ottantina di milioni. Ovviamente soddisfatto il sindaco Nogarin, che aveva innescato un anno fa il procedimento di Cantone. Preannuncia una presa di posizione la Rsu sindacale della Porto 2000, già di recente duramente critica nei confronti del presidente Provinciali. Sul web si è fatta viva anche Nicoletta Batini: «I nodi vengono al pettine - ha scritto - quando però spesso è troppo tardi, povera Livorno». Il resto, per adesso, è silenzio. Ma gravido di tempesta.

A.F.



AUTHORITY
Giuliano Gallanti (a sinistra) e Massimo Provinciali



Il ruolo

PROVINCIALI rimarrebbe, in quanto non toccato dalla delibera, come responsabile del procedimento della gara per Porto 2000: martedì 11 ottobre scadono i termini per presentare le offerte

Le procedure

SE CI sono offerte, la commissione deve esaminare legittimità degli atti e requisiti di partecipazione, poi i valori dell'offerta economici e di gestione

AUTHORITY DI LIVORNO

Anac: «No a doppio incarico per Provinciali» Il segretario è anche presidente della Porto 2000

«L'Autorità nazionale anti-conuazione ha stabilito che Massimo Provinciali non può ricoprire l'incarico di segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno e contemporaneamente quelli di presidente della Porto 2000 e di membro del cda dell'Autorità per il lavoro in porto». Lo scrive il sindaco di Livorno Filippo Nogarin sul proprio profilo Facebook rivendicando il merito di aver posto il problema all'Anac. «Siamo stati noi a porre il quesito ad Anac - scrive il sindaco - non prima di aver sottoposto la questione al Comitato portuale, perché siamo convinti che lo smaccato conflitto d'interesse di Provinciali finisca per compromettere il corretto svolgimento di tutte le attività crocieri-

stiche connesse alla Porto 2000». «Al termine di un'istruttoria avviata ben più di un anno fa su iniziativa del sindaco di Livorno, l'Anac - spiega anche l'Autorità portuale - ha adottato una deliberazione con cui ritiene incompatibile il ruolo di presidente della Porto di Livorno 2000 (la società che gestisce il traffico passeggeri e crocieristico nello scalo toscano) con la carica di segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno. Pur rendendo conto che, in linea teorica, le due cariche hanno dei punti problematici - prosegue la nota dell'Autorità portuale di Livorno - abbiamo cercato di spiegare ad Anac che si tratta di un incarico temporaneo (fino a fine gara) e straordinario

finalizzato a 'sterilizzare' la gestione con cariche istituzionali (nel cda è presente anche il segretario generale dell'altro socio, Camera di commercio), gratuito, attribuito alla luce del sole ed in totale trasparenza, avendo coinvolto Comitato portuale, Collegio dei revisori e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che ha come scadenza la prima assemblea dei soci successiva alla cessione delle quote pubbliche». La situazione, per l'autorità portuale non ha comportato alcuna conseguenza illecita dato che non ci sono state nomine, assunzioni o consulenze, spese pazze, eccetera». L'Authority conclude la nota, «pur dando corso alla diffida, impugnerà la determinazione dell'Anac».

Precisazione dell'Autorità livornese sulla incompatibilità degli incarichi

LIVORNO - Al termine di un'istruttoria avviata ben più di un anno fa, su iniziativa del sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, l'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) ha adottato una deliberazione con cui ritiene incompatibile il ruolo di presidente della Porto di Livorno 2000 con la carica di segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno ricoperti da Massimo Provinciali. Ma sulla delibera di incompatibilità, Palazzo Rosciano ha tenuto a precisare alcune considerazioni. Pur rendendoci conto che, in linea teorica, le due cariche hanno dei punti problematici, abbiamo cercato di spiegare ad Anac - si legge nella nota dell'Authority - che si tratta di un incarico: temporaneo (*fino a fine gara*); straordinario (*finalizzato a "sterilizzare" la gestione con cariche istituzionali; nel Cda è presente anche il segretario generale dell'altro socio, Camera di commercio*); gratuito; attribuito alla luce del sole ed in totale trasparenza, avendo coinvolto Comitato portuale, Collegio dei revisori e ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; avente come scadenza la prima assemblea dei soci successiva alla cessione delle quote pubbliche. In sostanza invitavamo Anac a non applicare i principi del d. lgs 8 Aprile 2013, n. 39, in maniera pedissequa e automatica, ma tenendo conto della situazione concreta. Situazione concreta che non ha comportato alcuna conseguenza illecita (*non ci sono state nomine, assunzioni consulenze, spese pazze, ecc.*), ma che, viceversa, con il concorso di tutto il personale della Porto di Livorno 2000 ed il sostegno della Camera di Commercio e della Regione, ha riportato nel porto di Livorno numeri importanti quanto a passeggeri e a navi, nonché l'arrivo o il ritorno di primarie compagnie di navigazione, a partire dalla Msc e Royal Caribbean o Grimaldi, per non parlare dell'attenzione di operatori di livello mondiale sulla gara per la cessione di parte delle quote pubbliche della società. I numeri - sottolinea l'Autorità portuale labronica - dicono cose molto più solide degli onanismi verbali su Facebook. Purtroppo non siamo riusciti a convincere l'Autorità nazionale anticorruzione. L'Autorità portuale, pur dando corso alla diffida, impugnerà la determinazione dell'Anac non tanto per difendere una posizione individuale, destinata comunque a lasciare il passo alla fine della gara in corso, quanto per stabilire il principio che applicare le norme come se fossero formule matematiche porta a disconoscere la sostanza dello Stato di diritto in cui non si può mai perdere di vista la fattispecie concreta. Del resto, come in ultima istanza dicevano i Classici, "*Summum ius, summa iniuria*". All'impugnazione - conclude la nota - verosimilmente si uniranno altre Autorità portuali in cui sussistono situazioni analoghe, tranquillamente gestite e vigilate perché evidentemente situate in territori in cui c'è maggior sensibilità verso il bene comune».

PIOMBINO

«VERIFICA PUNTUALE CON ANAS»

«HO CHIESTO AD ANAS - SPIEGA LA SOTTOSGREGARIA SILVIA VELO - DI FARE UNA RICOGNIZIONE SULLE PROCEDURE IN CORSO E VERIFICARE SE IL PROGETTO, EREDITATO DA SAT, NECESSITA DI CORREZIONI»

Silvia Velo accelera sulla «398»: «Ok modifiche, ma non sostanziali»

Al ministero il vertice per il progetto del primo lotto, tempi rapidi

- PIOMBINO - UN ALTRO passo in avanti per il primo lotto della strada 398 di collegamento al porto. Al ministero dell'Ambiente ieri c'è stata la riunione tecnica convocata dalla sottosegretaria Silvia Velo. Nel corso dell'incontro, a cui hanno preso parte, oltre alla sottosegretaria Velo e ai tecnici del ministero dell'Ambiente, Comune, Re-

gione, Arpat, **Verifica Puntuale** e Anas, si è verificato che il progetto del primo lotto ha ricevuto il decreto di ottemperanza da parte della commissione Via (valutazione impatto ambientale) speciale nel 2014 e che, allo stato attuale è al Ministero dei Trasporti che lo deve approvare in Conferenza dei Servizi e, successivamente, inviare al Cipe.

«Ho chiesto ad Anas - spiega la sottosegretaria Silvia Velo - di fare una ricognizione puntuale sulle procedure in corso e, soprattutto, di verificare se il progetto, ereditato da Sat, necessita di integrazioni, correzioni o di aggiornamenti in base alle nuove normative vigenti.

NEL CASO IN CUI fossero ne-

cessarie alcune modifiche, ma che non dovessero essere di natura sostanziale - ha continuato Velo - il progetto potrebbe già essere portato in 'Conferenza dei Servizi' e, successivamente al Cipe, evitando, così, un ulteriore parere da parte della commissione Via. In questo caso si potrebbe, quindi, passare rapidamente alla progettazione esecutiva, con una potenziale riduzione dei tempi rispetto al previsto.

Al fine di arrivare a definire il percorso di lavoro più rapido per l'approvazione del progetto ho già convocato un'altra riunione presso il ministero dell'Ambiente per il prossimo 3 novembre - ha concluso Velo. «Una riunione costruttiva e fattiva - dichiara il sindaco Massimo Giuliani - che è servita ad approfondire le questioni tecniche e procedurali con l'obiettivo anche di ridurre i tempi di realizzazione della strada».

**RIUNIONE
TECNICA**
Silvia Velo
nell'incontro con i
tecnici al ministero
sulla strada 398



Informazioni Marittime

La gestione dei dragaggi, convegno al ministero dell'Ambiente



“Escavi e gestione dei sedimenti: da problema a opportunità”. E' questo il titolo del convegno in programma il 20 ottobre a Roma (Auditorium del ministero dell'Ambiente – via Capitan Bavastro, 174). Sotto la lente, la nuova disciplina per la gestione dei dragaggi.

Programma

Ore 9.30 - Registrazione partecipanti

Introduzione: ore 10 - **Silvia VELO** Sottosegretario al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Intervengono:

Luigi MERLO - Consigliere per la Portualità e la Logistica del Ministro dei Trasporti

Andrea VAIARDI - Vice Capo dell'Ufficio Legislativo del MATTM

Laura D'APRILE - Dirigente per le Bonifiche e il Risanamento, DG Salvaguardia Territorio e Acque (MATTM)

Pino ITALIANO - Dirigente per la Difesa del Mare, DG Protezione della Natura e Mare (MATTM)

David PELLEGRINI - Ricercatore dell'ISPRA e in rappresentanza del CNR e dell'ISS

Luca MARCHESI - Presidente Associazione delle Agenzie regionali e provinciali per la Protezione Ambientale

Donatella SPANO - Coordinatrice della Commissione Ambiente ed Energia della Conferenza delle Regioni

Considerazioni:

Gaia CHECCUCCI - DG per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque (MATTM)

Maria Carmela GIARRATANO - DG per la Protezione della Natura e del Mare (MATTM)

Conclusioni:

Ore 12.30 - **Gian Luca GALLETTI** - Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Modera: **Marco FRITTELLA** - Giornalista del TGI

ECONOMIE • TRASPORTI ECCEZIONALI

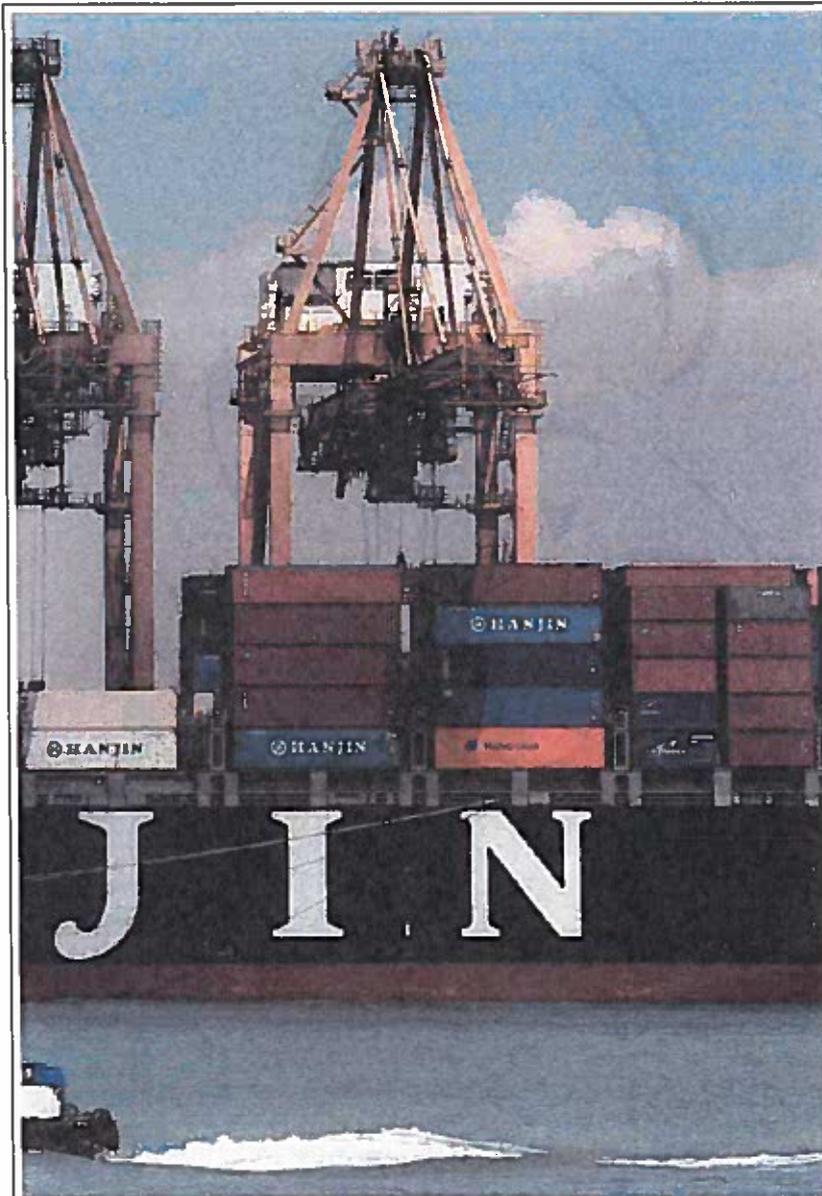


ECCO PERCHÉ È ESPLOSA LA BOLLA DEI CONTAINER

di Riccardo Stagliano

Navi sempre più grandi (e inutili)
e spedizionieri con i conti in rosso.
Così 14 miliardi e mezzo di merci
sono bloccate in mare. Colpa delle
distorsioni della logistica globale

58 • L. VENERDI • 7 OTTOBRE 2016



FOOLAN HANJIN/GETTY IMAGES

Babbo Natale è disperso in mare. I suoi regali, a essere precisi, rischiano di non arrivare in tempo se la situazione non si sbloccherà. Parliamo dei 14,5 miliardi di merci trasportate da 66 navi della sudcoreana Hanjin Shipping, la settima compagnia di portacontainer al mondo, che ha dichiarato fallimento alla fine di agosto. Da allora quasi altrettanti porti hanno deciso di non farle attraccare in mancanza di garanzie sui pagamenti dei diritti di scarico e questi leviatani mercantili sono

rimasti alla fonda, aspettando che la loro sorte si decida. Se la Hanjin è morta, undici dei dodici più grandi spedizionieri hanno registrato perdite abissali come le fosse delle Marianne. I cali meriti, stando all'indice Clarkson, sono del 30 per cento rispetto all'anno scorso e dell'80 rispetto alla fine del 2007. Far viaggiare un box dalla Cina all'Europa costa oggi la metà che nel 2014. Andando al nocciolo è un problema di sovracapacità: per abbassare i costi - e far fuori i piccoli - i giganti dello shipping hanno costruito navi sem-

pre più capienti, più di quanto effettivamente serviva (troppa offerta). Aggiungete il rallentamento dei traffici post crisi finanziari (poca domanda) e il disastro è servito. L'unico aspetto positivo della vicenda è farci capire, con lo spauracchio dell'abete natalizio desolatamente spoglio, quanto dipendiamo dalla distribuzione globale. Compito che si accolla Giorgio Grappi, ricercatore all'università di Bologna, nel suo *Logistica* (Ediesse, pp. 268, euro 12), che mette in un contesto accademicamente critico un aspetto tanto essenziale quanto poco sexy del capitalismo contemporaneo.

Quando e perché la logistica è diventata così importante?

«Tra gli anni 50 e 70, a partire dagli Stati Uniti, si è iniziato a considerare che le funzioni di trasporto, anziché essere solamente dei costi per le aziende, potevano diventare momenti per creare valore per le imprese. La distribuzione, sino a quel momento un'attività che gestiva gli esiti della produzione, è diventata una funzione di coordinamento di tutte le attività che vanno dagli acquisti alle vendite, al fine di realizzare e distribuire "i giusti prodotti, nella giusta quantità, nel posto giusto e nelle condizioni giuste". La rivoluzione logistica ha cambiato il modo di vedere la produzione: non più un qualcosa che avviene

all'interno di una singola fabbrica, ma una concatenazione di processi e momenti che avvengono in siti diversi e coordinati tra loro».

Di che numeri parliamo?

«L'industria logistica in senso stretto è un comparto il cui valore diretto costituisce l'8 per cento del Pil degli Stati Uniti, il 18 per cento del Pil cinese e il 7 di quello italiano. Tuttavia, secondo l'Organizzazione Internazionale del lavoro, oggi almeno un quinto della forza lavoro è impiegata all'interno di supply **»**



SOPRA, LA COPERTINA DI LOGISTICA DI GIORGIO GRAPPI. A SINISTRA, UNA DELLE NAVI DELLA HANJIN, LA SOCIETÀ PORTACONTAINER COREANA

ECONOMIE • TRASPORTI ECCEZIONALI

chain globali, mentre si stima che almeno un terzo dei commerci mondiali avvengano tra aziende».

È di queste ultime settimane lo spettacolare fallimento della sudcoreana Hanjin, con le sue navi reiette che nessun porto vuole più accettare. Perché è successo?

«Il crack di Hanjin è il frutto più visibile di una tendenza dell'industria navale a rispondere a logiche di tipo finanziario e speculativo che si sono progressivamente allontanate dalla reale richiesta del mercato. Le navi sono diventate asset finanziari, investimenti, prima ancora che mezzi di trasporto. In seguito alla corsa a costruire navi sempre più grandi la capacità di trasporto sono aumentate ad un ritmo maggiore di oltre un terzo rispetto alle reali esigenze. Il risultato è che questa industria ha accumulato enormi debiti e quando, come successo con Hanjin, si vede rifiutare ulteriore credito, si arriva alla bancarotta. Nessuno nel settore è al riparo».

La battuta d'arresto della globalizzazione che ne deriva è temporanea o permanente?

«Quello della crescita perenne è un mantra che non permetto di osservare i cambiamenti strutturali. Ciò che invece la logistica permette di vedere è che la globalizzazione ha portato con sé una trasformazione materiale che ha modificato le geografie interne al mondo della produzione e agli stessi Stati. Il punto non è stabilire la fine o meno della globalizzazione, ma capire in che modo oggi sia diventato decisivo per tutti l'essere parte di reti interdipendenti di infrastrutture, comunicazioni, energia e scambi finanziari. Oggi la globalizzazione guidata dai consumi è in una fase di stallo, ma in tutto il mondo esiste una forte pressione verso una nuova fase di industrializzazione e la costruzione di infrastrutture».

Cos'è la reverse logistics, o logistica inversa, e perché sta crescendo molto?

«È quell'insieme di attività che vanno dal cliente al fornitore, anziché viceversa. Da una parte è stata spinta dalle vendite onli-

LE NAVI SONO DIVENTATE ASSET FINANZIARI PRIMA ANCORA CHE MEZZI DI TRASPORTO



SOPRA: L'INAUGURAZIONE DELL'ALLARGAMENTO DEL CANALE DI PANAMA NEL GIUGNO DEL 2016

nc, al fine di ricercare la soddisfazione dei clienti è ormai prassi prevedere meccanismi per la restituzione di prodotti difettosi o che semplicemente non incontrano il gradimento del cliente. Dall'altra dalla crescente attenzione alle tematiche ambientali e del riciclo, con l'incremento di servizi dedicati alla restituzione degli imballaggi o di componenti riutilizzabili dei diversi prodotti. La sua crescita, tra fornitori e aziende, deriva anche dalla valorizzazione di elementi prima considerati di scarto all'interno di quella che viene definita come economia circolare». **Dagli oceani alla terra ferma, logistica sono anche i magazzini della Gls di Piacenza dove un addetto egiziano è stato travolto durante un picchetto. Contro quali condizioni di lavoro protestava e perché quel settore impiega così tanti immigrati?**

«Gli operai migranti della logistica nel Nord Italia si sono rivoltati in questi anni contro una precarietà lavorativa fatta di dell'assenza di ogni tutela contrattuale, e contro l'arbitrio pressoché assoluto dei datori di lavoro, spesso cooperative di piccole o medie dimensioni affiliate a grandi consorzi, per avere un salario migliore e diritti basilari come la malattia. Lo hanno fatto appoggiandosi ai sindacati di base e dovendosi scontrare con la complicità dei sindacati maggiori e una risposta spesso violenta. Si tratta di un settore dove i migranti sono chiamati a ricoprire le mansioni più dure, come quella del facchino, e sono doppiamente ricat-

tati a causa del legame tra permesso di soggiorno e contratto di lavoro».

Cosa cambierà negli scambi mondiali con l'allargamento recente del canale di Panama?

«Sino ad oggi il termine Panamax era uno standard che indicava la dimensione massima di una nave che poteva attraversare il canale. Il mondo delle post-Panamax funzionava dunque secondo geografie che non prevedevano l'attraversamento. L'allargamento permette il loro passaggio e apre nuove possibilità per riconfigurare le rotte di distribuzione globali tra l'Asia, l'Europa e le Americhe in momento di crisi dell'industria dello shipping. Già oggi esistono tuttavia navi giganti per le quali il canale è ancora troppo piccolo».

Cosa possiamo aspettarci per il futuro di questa industria?

«La costante crescita del commercio elettronico in tutto il mondo, a partire da Paesi come India e Cina, lascia pensare che l'importanza della logistica continuerà a crescere. Un'importanza economica ma anche sociale, perché modifica gli stili di vita. Ciò che la logistica permette di vedere è come oggi le condizioni locali - da quelle del lavoro a quelle che coinvolgono il modo in cui cambiano le città e le priorità pubbliche - sono connesse attraverso geografie che sorpassano i confini di un singolo territorio. Ciò rende necessario analizzare i conflitti nei luoghi di lavoro e dove si costruiscono le infrastrutture, e pensare il modo in cui organizzarsi per ottenere miglioramenti o far valere i propri diritti, facendo i conti con questa scala».

Riccardo Staglianò

COMPAGNIE DI LINEA

Container, margini delle linee tutti in negativo

Il margine operativo medio delle 13 principali compagnie di trasporto container che hanno pubblicato i risultati dell'ultimo trimestre, è calato del 9,2%. Si tratta di un ulteriore peggioramento rispetto al -5,5% che era stato segnato nel primo trimestre dell'anno. Lo rivela Alphaliner nella sua ultima ricerca. Le performance deboli rimarranno tali anche in questa ultima parte dell'anno, nonostante un miglioramento delle rate di nolo in seguito alla bancarotta di Hanjin. Ma il valore dei noli è già sceso dopo "l'entusiasmo" iniziale per la riduzione di capacità piombata sul mercato con lo stop alle navi

della linea coreana. L'unica compagnia che in questo periodo ha riportato un risultato positivo è la Wan Hai Maersk Line (nel primo semestre 111 milioni di perdite operative) ha un margine negativo del 2,2%. Il risultato peggiore (margine in negativo di oltre 10 punti percentuali) è stato di Hyundai Merchants Marine. Negative anche le condizioni di Zim che ha posticipato la pubblicazione dei risultati e recentemente ha ottenuto una ulteriore ristrutturazione del debito. La situazione è quindi complicata, ma per Alphaliner non dovrebbero verificarsi altri casi come quello di Hanjin.

Terminal container, rischio overcapacity

E nel 2015 il traffico container in Europa è sceso dell'1,5 per cento

I terminal container in costruzione nel mondo aggiungeranno 214 milioni di teu di capacità al sistema portuale entro il 2018. Lo ha calcolato l'analista di mercato Ds Research, società guidata da Daniel Schaefer, sulla base dei progetti in uno stadio avanzato di realizzazione. Su un'orizzonte più ampio, che arriva al 2021, Schaefer ha stimato che i progetti che sono stati presentati potrebbero portare a un aumento della capacità di 400 milioni di teu. Ma l'analista dubita che, stante l'attuale situazione di ristagno della domanda, tutte le opere procedano nei tempi annunciati. "WorldCargoNews" ricorda ad esempio come l'ambizioso progetto del terminal T4 ad Abu Dhabi sia attualmente sospeso.

«Abbiamo giudicato - ha detto Schaefer - che molti dei progetti sotto costruzione (entro il 2018, ndr) siano progetti solidi. Tutti gli altri progetti sono tentativi, nel senso che attualmente non hanno ancora una significativa copertura fi-

nanziaria».

Il proliferare di progetti e di cantieri appare tanto più sorprendente se si considera l'andamento dei traffici, sia a livello mondiale sia europeo. Il 2015 è stato un anno difficile per il commercio marittimo containerizzato. Il traffico complessivo dei porti, secondo Ds Research, è stato di 684 milioni di teu, con un aumento di soltanto 1,4 per cento rispetto al 2014. Si tratta di un aumento della domanda di 9,6 milioni di teu in un anno, con un ritmo molto basso rispetto alla prevista offerta dell'offerta terminalistica di 214 milioni di teu in due anni. Se poi si considera soltanto il contesto europeo, la situazione appare ancora più critica, perché nel 2015 il saldo è stato negativo. Nei porti europei il traffico è diminuito dell'1,5 per cento, passando a 110,3 milioni di teu dai 112 milioni del 2014. È il primo declino registrato dal principio della crisi, nel 2008.

Per quanto riguarda i porti dell'Europa meridionale, lo studio di

Ds Research, denominato "Container terminal project pipeline" (CTpp), nota che le eccezioni positive sono rappresentate da porti di transhipment come il Pireo, in Grecia, Marsaxlokk, a Malta, e Sines, in Portogallo. Risultati positivi che vanno attribuiti alla ripresa dell'appealabilità degli hub di trasbordo per le compagnie marittime alle prese con il gigantismo, e non è un indizio di ripresa dell'economia. In Mediterraneo le prestazioni migliori sono quelle dei porti della Turchia, con un aumento medio del 7 per cento all'anno dal 2008. Per gli altri scali pesa invece il cattivo momento economico.

«Negli ultimi 3 o 4 anni - ha spiegato Schaefer - condizioni finanziarie favorevoli hanno fatto dimenticare che la crescita della domanda era debole, portando alla costruzione di un eccesso di capacità nel settore dei terminal container. Lo sviluppo della domanda nel 2016 probabilmente determinerà con che ritmo e su quali obiettivi i terminalisti rivederanno i lo-

ro programmi di spesa fino al 2018 e oltre».

Le zone che rischiano maggiormente di trovarsi con i piazzali vuoti sono l'area intorno al Canale di Panama, il Golfo Persico, il Golfo di Guinea e l'India, dove la nuova capacità che verrà offerta sarà equivalente all'intero traffico che ogni singola zona ha movimentato nel 2015. In pratica, per riempirsi il volume della merce dovrebbe raddoppiare. Più virtuose Europa, America Settentrionale e Far East, i cui progetti aumenteranno la capacità soltanto del 60 per cento rispetto al traffico attuale.

Il dato negativo dell'Europa (-1,5 per cento) nel 2015 è stato dovuto soprattutto a Polonia (-14 per cento), Russia (-14) e Ucraina (-29), ma in negativo sono state anche Grecia (-7), Germania (-4) e Italia (-1 per cento, da 10,220 a 10,131 milioni di teu). Anche la Turchia nell'ultimo anno ha avuto una battuta di arresto (-2 per cento), mentre l'Olanda è stata stabile e il Belgio è cresciuto leggermente (+2).
Alberto Ghiara



Contentori nel porto di Genova