



Dai Porti:

Venezia:

"...Ceociere dal 2013 Venezia ha perso 220 mila passeggeri..."
(Informazioni Marittime)

Genova:

"...Sportello Unico, via libera del ministero alla bozza del testo di regolamento..." (Il Secolo XIX)

"...Rinfuse, ok ai traghetti ma serve il piano..." (Il Secolo XIX)

"...Pronti a sciogliere i nodi..." (The Medi Telegraph)

"...Carichi rubati, danni per 50 miliardi di dollari..." (The Medi Telegraph)

"...Controlli sanitari lenti..." (The Medi Telegraph)

"...La Spezia, modello da mantenere..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Ambiente, conta anche la vita dei cittadini..." (Il Telegrafo)

"...Comitato di gestione..." (Il Telegrafo)

"...Pronta la talpa per scavare i microtunnel..." (Il Telegrafo)

"...Calo pesante dei contenitori..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

Piombino:

"...Un delegato che governi Piombino..." (Il Tirreno)

Gioia Tauro:

"...L'Agenzia si muove i lavoratori vogliono certezze..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Sognando ora il rilancio del quartiere fieristico..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare Messaggero Marittimo

Informazioni Marittime

Crociere, dal 2013 Venezia ha perso 220 mila passeggeri

Negli ultimi quattro anni, dopo l'entrata in vigore del decreto "anti-inchini" (Clini-Passera, [n.79/2012](#)), il porto di Venezia ha perso circa 220 mila crocieristi. Lo rende noto l'assemblea degli azionisti di Venezia Terminal Passeggeri (Vtp, fondata nel 1997) che ha approvato il bilancio, rinnovato il consiglio di amministrazione e nominato **Gianni Mion** nuovo presidente della società che gestisce il punto di approdo di crociere, yacht e aliscafi dello scalo di Venezia. «A uno stimato professionista come Mion e al nuovo CdA di Vtp vanno i nostri migliori auguri di buon lavoro», saluta Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, il quale ringrazia il predecessore, Sandro Trevisanato (in carica per quindici anni, dal 2002), «per l'impegno profuso in questi anni e per aver contribuito a portare lo scalo veneziano al primato nel Mediterraneo nel settore crocieristico».

In verità l'ultima grande nave - superiore alle 96 mila tonnellate - transitata in centro città è stata [a dicembre 2014](#) l'unità da crociera *Costa Fascinosa*. I calcoli di Vtp si rifanno all'esercizio del 31 maggio 2013: da allora la perdita è di 220 mila passeggeri di questo tipo, 63 mila nell'ultimo anno di esercizio. Una flessione significativa che però non toglie a Venezia lo scettro di primo approdo crocieristico d'Italia. Negli ultimi dodici anni la città ha visto quasi quadruplicare la quantità di persone a bordo delle navi da crociera che sbarcano nel porto, passando dai 500 mila del 2005 ai quasi due milioni del 2016. Il fatturato è passato dai 6 milioni del 2005 ai 35 milioni nell'anno di picco storico, il 2013. «In quindici anni abbiamo trasformato la Marittima da porto commerciale dismesso a moderno terminal crocieristico, dotato di dieci terminal per dieci navi», commenta Trevisanato.

Al 31 maggio 2017 si presenta in attivo, senza rincarare le tariffe ma solo contenendo i costi, riferisce l'assemblea della società. Al 31 maggio 2017, il fatturato è pari a 33,66 milioni di euro (33,73 milioni nel 2016) con un utile netto di 3,86 milioni, in crescita del 22%. Il risultato operativo è di 5,61 milioni (+14,4%), l'Ebitda è cresciuto di quasi un milione a 10,19 milioni.

Il nuovo consiglio di amministrazione di Venezia Terminal Passeggeri è composto da Mion, Chiara Cacciavillani (Veneto Sviluppo), Monica Scarpa (Save), Howard Frank e Pierfrancesco Vago per le compagnie crocieristiche.

Dogane e controlli

Sportello Unico, via libera del ministero alla bozza del testo di regolamento

GENOVA. La scorsa settimana, il ministero dell' Economia avrebbe dato il via libera alla bozza di testo del regolamento sullo Sportello Unico dei controlli, previsto dall' articolo 20 del decreto legislativo 169/2016, la riforma Delrio sulla governance portuale. Nei fatti, si tratta di un passaggio importante e forse del punto più largamente condiviso del decreto, perché riporta sotto la regia dell' Agenzia delle dogane e Monopoli l' intero e articolato sistema dei controlli all' interno del porto, determinando (questo è lo spirito del provvedimento) ispezioni più rapide ma non meno efficaci. «Si tratta - commenta Mino Giachino, presidente di Saimare - del primo passo per recuperare le merci che i nostri porti perdono a favore del Nord Europa».

«Rinfuse, ok ai traghetti ma serve il piano»

Il parere dell' Avvocatura sul Trge: «L' Authority garantisce la concorrenza»

GENOVA. Destinazione d' uso limitata al traffico traghetti merci e limitata al tempo della procedura di adeguamento tecnico funzionale (Atf), via libera alla presenza del gruppo Spinelli anche se il suo terminal non è contiguo all' area in questione, purché non vengano meno le condizioni di concorrenza in porto.

Queste in estrema sintesi le risposte dell' Avvocatura di Stato arrivate mercoledì ai quesiti posti prima di ferragosto dall' Autorità di sistema portuale Genova -Savona circa lo schema di delibera sul cambio di destinazione d' uso del Terminal Rinfuse Genova (Trge) presentato a metà luglio dalla nuova compagine societaria nata a inizio estate (Spinelli 44%, Msc%, l' ex proprietario Ascheri 20%) e poi ritirata all' ultimo Comitato di gestione dall' Authority (inizio agosto) in seguito al ricorso ventilato dal gruppo Pir, rimasto escluso dalla cordata del Trge.

«Il parere richiesto all' Avvocatura, che si è espressa in tempi molto rapidi -spiega il segretario generale dell' ente, Marco Sanguineri - conforta in pieno l' impostazione che avevamo scelto per questa delibera, che quindi andremo a ripresentare al Comitato di questo mese».

L' Authority insomma ha trovato «conforto» nell' Avvocatura, che nella sostanza ricalca la posizione di Palazzo San Giorgio e permette all' ente di presentare al board una delibera meno suscettibile a eventuali ricorsi.

Nel dettaglio, il parere specifica che il cambio d' uso si può consentire perché la chiusura della centrale Enel ha provocato nei fatti un drastico calo dell' attività al Trge, e deve essere compito dell' Authority garantire l' utilità dei beni pubblici che amministra, anche nella visione estensiva dell' ente su questo dossier, ossia che la presenza dei traghetti non esclude quella delle rinfuse e viceversa.

Il via libera ai traghetti è però temporaneo: la condizione è infatti subordinata al periodo di tempo della procedura di adeguamento tecnico funzionale (Atf), cioè all' iter in cui Trge deve proporre e documentare (con istruttoria di mercato, piano industriale, profili ambientali) una modifica del Piano regolatore portuale (Prp): un passaggio fondamentale per il definitivo cambio di destinazione d' uso, perché la modifica al Piano implica un nuovo assetto non solo delle aree, ma anche dei flussi commerciali che fanno vivere un bene pubblico come il porto.

Sulla questione della compresenza di Spinelli su più aree, l' Avvocatura si addentra in una disamina giurisprudenziale complessa, ma che in sostanza raccomanda all' Authority la garanzia della libera

-segue-

concorrenza all' interno dello scalo.

I tempi: per la destinazione d' uso temporanea, la palla passa al Comitato di gestione, fermo restando che pur non essendo vincolante, è intenzione di Palazzo San Giorgio licenziare la delibera con il consenso del board. In seguito, i tempi dell' Atf possono andare dai sei agli otto mesi stando alle novità introdotte dalla riforma Delrio, anche se in queste procedure, che coinvolgono più enti, rischiano sempre delle dilatazioni: l' Atf sul ribaltamento a mare di Fincantieri è durata due anni.

... RASSEGNA STAMPA

Adsp Genova: «Pronti a sciogliere i nodi»

Genova - Dopo l'estate Ripresa impegnativa per il presidente Signorini. Sul tavolo concessioni, riparazioni navali, viabilità e realizzazione del nuovo Piano triennale.

Genova - Il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del mar Ligure occidentale, Paolo Signorini, affida a un testo pubblicato sul sito dell'Authority le priorità del suo mandato al ritorno dalle ferie. L'estate ha lasciato in sospeso alcune questioni spinose, prima di tutto il futuro del terminal Rinfuse e il futuro dell'Ente bacini. Per quest'ultimo sono state definite le linee guida, ma non ancora il bando di gara. Signorini deve dimostrare di potersi muovere rapidamente e con le mani libere per rilanciare lo scalo. Il presidente sottolinea i primi risultati raggiunti: «Nei primi cinque mesi di operatività dell'Authority - spiega in un testo redatto di propria mano - sono stati definiti dal Comitato di gestione molti dossier avviati dalle precedenti gestioni: concessioni demaniali nel bacino di Sampierdarena, assegnazione della concessione per la gestione dei cinque bacini di carenaggio di Genova, assegnazione delle aree industriali ex Piaggio, programmazione, finanziamento e sblocco dei lavori e delle progettazioni per il prossimo triennio, tra cui la piattaforma di Vado Ligure, la nuova torre piloti e la diga foranea di Genova». Alcuni di questi dossier in realtà sono stati definiti, ma non ancora chiusi.

Carichi rubati, danni per 50 miliardi di dollari ogni anno

Genova - L'allarme lanciato dalla società Marsh. Tra il 2008 e il 2016 la media dei container persi è stata di 1.582 unità ogni dodici mesi.

Genova - **Un problema molto costoso: ogni anno al settore marittimo sfuggono miliardi di dollari a causa dei furti e delle perdite di cargo.** Anche le nuove tecnologie, per certi aspetti una benedizione, si stanno rivelando allo stesso tempo anche una sventura, vista la rapida crescita della cosiddetta "cyber-pirateria" e dei furti digitali. La questione, negli anni, è stata spesso mal calcolata a causa dell'indisponibilità di cifre ufficiali che potessero quantificare il danno provocato a livello globale nei confronti degli armatori.

«Controlli sanitari lenti, a Genova merce a rischio»

Genova - Spediporto denuncia attese di una settimana per i deperibili. Appello perché il governo emani il decreto sullo sportello unico.

Genova - La mancata attuazione dello sportello unico, previsto dalla legge di riforma portuale, e il mancato coordinamento fra dogane e i vari controllori sanitari operativi in banchina provocano ritardi alla merce che nel porto di Genova possono arrivare fino a una settimana. Lo denuncia l'associazione genovese delle case di spedizione, Spediporto, che segnala anche una carenza di personale per questo tipo di controlli sanitari nel maggior porto italiano.

«La sofferenza maggiore - spiega **Giampaolo Botta**, direttore di Spediporto - è quella che si registra nei servizi di controllo sanitario, veterinario e fitopatologico. Qui i tempi durante l'estate diventano particolarmente lunghi. Ma la merce non va in vacanza, ha bisogno di una grande celerità».

«La Spezia, modello da mantenere»

Genova - Bruno Pisano (Sistema porto) promuove le precedenti gestioni. I dati positivi del primo semestre (+14 per cento) favoriti dal dialogo fra operatori e istituzioni.

Genova - **Il porto della Spezia si avvia a terminare l'anno superando 1,4 milioni di teu movimentati.** Una crescita del 14 per cento che corrisponde all'andamento del porto nei primi sei mesi e che la nuova presidente dell'Autorità di sistema portuale, Carla Roncallo, ha accolto con soddisfazione: «Fino a poco tempo fa si diceva che il porto avesse ormai raggiunto le sue massime possibilità in attesa dei nuovi ampliamenti, invece potrebbe non essere così». **Bruno Pisano**, presidente di Sistema porto (associazione che riunisce agenti marittimi, spedizionieri e doganalisti spezzini) oltre che di Assocad, conferma il momento positivo, ma invita a considerare anche la delicatezza dell'attuale momento per lo scalo spezzino.

«Ambiente, conta anche la vita dei cittadini...»

SI È COSTITUITO a inizio estate il Coordinamento Livorno Porto Pulito di cui è portavoce Sandra Bonaretti e di cui fanno parte, oltre a privati cittadini, anche WWF, Quartieruniti, Legambiente e l'esperto di «futuro» Giovanna Cepparello in veste di attivista. Tante le azioni programmate per sensibilizzare tutti riguardo l'inquinamento causato dalle grandi navi, traghetti e navi da crociera che bruciano grosse quantità di combustibili creando un forte impatto nella qualità della vita e dell'aria. Il problema che tocca le città portuali e che, in alcuni casi, è stato se non risolto quantomeno ridotto. Si veda, ad esempio, l'ordinanza emanata dalla Capitaneria di Porto

di Napoli che prevede la riduzione del tenore di zolfo allo 0,1% nei combustibili usati dalle navi a due miglia dalla costa. Anche in riferimento a questo accordo il coordinamento vuole aprire un tavolo in sinergia con Comune, Capitaneria e



GRUPPO In estate si è costituito il Coordinamento Livorno Porto Pulito del quale fa parte anche l'esperto di Futuro, Giovanna Cepparello

mettere in campo iniziative volte a migliorare la qualità dell'aria e la vita dei cittadini.

«IL NOSTRO obiettivo è far sì che l'Italia aderisca al più presto alla campagna europea per entrare nell'area Sca (sulphur emission control area) e vada a far parte di quelle zone in cui vengono imposti dei limiti all'emissione

dei solfati nell'atmosfera. La legge dice che entreranno nel 2020 ma sarebbe più logico avere tempi più brevi», spiega Giovanna Cepparello. Intanto il comitato si muoverà per richiedere un'audizione alla sesta commissione ambiente e vivibilità urbana del Comune e anche in commissione regionale per portare il problema ad un livello istituzionale. Fonda-

mentale è anche sensibilizzare i cittadini. Ed è in quest'ottica che il coordinamento ha programmato una bicicletata, con Wwf e Pandaciclisti, un incontro a ottobre al Museo di Storia Naturale per presentare un manifesto per una portualità sostenibile. Il coordinamento chiederà che venga fatto il

LA RICHIESTA Presto un'audizione alla sesta commissione ambiente e vivibilità

plano sulle competenze in materia di inquinamento ambientale e che vengano messi a fianco obblighi e responsabilità. «Il porto è fondamentale e il suo sviluppo vitale - ha concluso Cepparello - ma anche la qualità dell'aria e della vita dei cittadini. Chiediamo misure conciliabili con l'attracco delle navi perché riguardano semplicemente la qualità dei carburanti da utilizzare».



I punti

La sensibilità

Uno degli obiettivi del Coordinamento Livorno Porto Pulito è quello di sensibilizzare i cittadini sul tema inquinamento attraverso iniziative e progetti riguardanti gli obblighi e la responsabilità verso l'ambiente

In programma

Il Coordinamento ha programmato una bicicletata, con Wwf e Pandaciclisti, un incontro a ottobre al Museo di Storia Naturale per presentare un manifesto per una portualità sostenibile. Chiederà anche un punto sulle competenze



Priorità

«Comitato di gestione, atti illegittimi»

Incontro in Regione

Per lunedì è prevista una seduta a Firenze convocata dall'organismo di monitoraggio del progetto della nuova Darsena Europa, alla presenza dello stesso governatore Rossi. Che non fa mistero della sua volontà di accelerare al massimo sulla progettazione della darsena 'light'.

Consiglio dei ministri

Poi sarà la volta del consiglio dei ministri al quale sarà presentata la bozza di una serie di interventi correttivi alla riforma portuale: tra questi anche un "dicklat" che vieterebbe la nomina nei comitati di gestione dei politici impegnati in istituzioni, come i sindaci e i presidenti di Regione

COMITATO di gestione dell'Autorità di sistema, il conto alla rovescia - la convocazione è per lunedì mattina - lascia spazio alle consuete polemiche. Portate al calor bianco dall'ultimo post del sindaco Nogarini sul proprio profilo Facebook: «Al presidente **Antonio Corsini** - ha scritto Nogarini - non interessa nulla di Livorno né dei suoi cittadini. E non gli interessa nulla nemmeno del nostro porto, visto che ha deciso di convocare la prima seduta del comitato di gestione, pur sapendo che tutti gli atti che verranno approvati in quell'occasione saranno illegittimi. Questo perché il Comune - prosegue il post - non avrà a quel tavolo un proprio rappresentante visto che Corsini ha rigettato, caso praticamente unico in Italia, la mia nomina come rappresentante degli interessi dei cittadini livornesi nel comitato. Una decisione contro cui abbiamo fatto ricorso e che ogni giorno si dimostra sempre più incomprensibile - ha concluso il sindaco - visto che con il passare del tempo si moltiplicano i sindaci che si sono



CANDIDATO Massimo Provinciali, segretario generale uscente, potrebbe essere riconfermato nel suo ruolo a Palazzo Rosciano

auto-nominati in quel ruolo». Secondo il post del sindaco «Livorno è il teatro di una battaglia politica durissima tra chi vuole congelare e conservare il proprio potere e chi invece vuole rendere finalmente trasparente la gestione del porto con tutto ciò che ne consegue». In serata è arrivata la nota delle segreteria **Antonio Corsini**: «Con riferimento alle dichiarazioni pubblicate dal Sindaco e sul proprio profilo Facebook, senza

voler entrare nel merito (per il quale attendiamo rispettosamente la pronuncia del giudice adito dal Sindaco medesimo e per il quale ci siamo già impegnati a non appellare un'eventuale sentenza sfavorevole), non possiamo non rilevare l'uso di un linguaggio che non corrisponde alla sensibilità cui, anche nella legittima dialettica, devono improntarsi le relazioni tra enti di pari dignità istituzionale». Da parte sua il presi-

dente Corsini si è detto legittimato nella convocazione del comitato, per quanto incompleto visto il "nic" a Nogarini, dal parere del ministero. Nelle more della attesa sentenza del Tar di Firenze sul ricorso del sindaco - ha detto a più riprese Corsini - è opportuno interrompere l'attesa sul completamento della "governance", risolvendo anche il nodo gordiano del

SEGRETARIO GENERALE Massimo Provinciali verso la riconferma malgrado i tanti dubbi...

segretariato generale dell'Autorità di sistema. Una scelta che pare abbia ad oggi poche alternative alla riconferma (a tempo limitato? ma è legittimamente possibile?) del dottor Massimo Provinciali malgrado i tanti dubbi espressi dal cluster del sistema Livorno-Piombino. Le tematiche della "governance" del sistema portuale avranno in ogni caso una forte accelerazione dalla prossima settimana.

Antonio Fulvi



Progetto

Grande opera di ingegneria

Uno dei pozzi realizzati dai tecnici dell' **Autorità Portuale** coordinati dall'ingegner Enrico Pribaz che permetterà alla speciale talpa meccanica di scavare il microtunnel e spostare i tubi dell'Eni che condizionano la larghezza e la profondità del canale industriale



PROSPETTIVA
Monica Bellandi direttore generale del terminal Darsena Toscana in una intervista a Il Telegrafo aveva richiamato l'importanza di questo intervento per lo sviluppo del terminal

L'INTERVENTO LAVORI DECISIVI PER L'ACCESSO ALLA DARSENA TOSCANA Pronta la 'talpa' per scavare il microtunnel

FINITA la pausa estiva, stanno per riprendere i lavori per allargare la 'strettoia' dell'ingresso del canale industriale sotto la torre del Marzocco. Un cantiere, quello in atto, che ha già costruito uno dei due 'pozzi' necessari perché la speciale talpa meccanica in arrivo entro metà settembre possa scavare il microtunnel per spostare i tubi dell'ENI che da anni condizionano larghezza e profondità del canale stesso.

L'INTERO LAVORO, progettato dall'ufficio tecnico dell' **Autorità** diretto dall'ingegner Enrico Pribaz, rappresenta una delle opere più significative intraprese dall' **Autorità portuale** per rendere accessibile sia il canale industriale, sia in particolare

la Darsena Toscana, alle grandi portacontainer e alle car-ferries che sono sempre più frequentemente in servizio.

CON LO SPOSTAMENTO delle tubazioni dell'ENI nel micro-tunnel sotto il canale, la larghezza navigabile di quest'ultimo sarà superiore al raddoppio e la profondità arriverà ai 13 metri che è il fondale dell'intera Darsena Toscana. Sono misure compatibili con full-containers da 8 mila Teu a pieno carico, ad oggi impossibilitate a entrare in Darsena. Il programma dei lavori prevede che i tubi ENI potranno essere spostati dalla raffineria entro la fine dell'anno prossimo.

A.F.

Traffici: calo pesante dei contenitori Campanello d'allarme per l'economia

L'andamento dei primi mesi 2017: anche le crociere sono in flessione

NEI PRIMI sei mesi dell'anno, nel porto labronico sono aumentati i rotabili e le auto nuove mentre a Piombino sono in crescita i transiti sui traghetti. Calati invece a Livorno i contenitori (-9,7%) in particolare i trasbordi (-21,2) mentre i pieni sono aumentati del 3% nell'export, a conferma della ripresa del settore produttivo nazionale. In crescita anche gli sbarchi di auto nuove: +16,7% mentre c'è una battuta d'arresto per le crociere e i forestali. A Piombino, tra bus turistici, automobili e veicoli commerciali, sono transitate tra gennaio e giugno 385.597 unità (bottino che sale a quota 567.928 se si prende in esame anche il mese di luglio, che ha fatto registrare 182 mila movimentazioni). In sette mesi si è registrato un incremento del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 2016 (+5,3% se si considera il semestre). L'Isola d'Elba ha totalizzato uno score di poco inferiore, con 516.905 veicoli movimentati tra gennaio e luglio (22 mila in più rispetto ai 494.698 dello scorso anno). Se Piombino è il quarto porto passeggeri a livello nazionale, anche Livorno si difende bene: con 981.301 presenze rispetto alle



COMPARTO STRATEGICO In affanno il settore dei contenitori

953.631 del 2016 il settore ha fatto registrare nel primo semestre dell'anno un incremento del 2,9%. Per il settore delle crociere invece si è registrato un decremento sia nel numero di scali (-12 navi) che nel numero dei crocieristi in transito dal porto (-13,6%). Anche nei prodotti forestali il calo è stato significativo: con una movimentazione complessiva di

oltre 790 mila tonnellate, carta, cellulosa e legname chiudono il semestre in calo del 15,5%.

VALORI positivi a Livorno per le rinfuse liquide (4.637.497 ton movimentate con una crescita dell'1,8% rispetto al 2016), mentre per le rinfuse solide sono state movimentate 413.348 tonnellate, con una flessione del 5,1% rispetto al periodo corrispondente. Pas-

sando a Piombino, nei primi sette mesi del 2017 il porto ha movimentato 2,328 milioni di tonnellate di merci, con un calo del 9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tra gennaio e luglio i porti elbani hanno invece movimentato 1,055 milioni di tonnellate di merce (+3,84%).

NELLA SOSTANZA, il sistema regge, anche se i cali dei contenitori e dei forestali a Livorno - due comparti strategici - riflettono un andamento altalenante dell'economia nazionale e internazionale che va tenuto sotto controllo. Si conferma che per il porto di Livorno i traffici davvero più importanti e redditizi, contenitori a parte, sono quelli dei ro/ro, ovvero dei traghetti merci, dove la sfida tra gli armamenti Grimaldi e Onorato va tutta a vantaggio dello scalo, anche se crea quotidianamente problemi di ormeggio. In questo quadro, e nelle prospettive di sviluppo da parte dei due armamenti, va visto anche la recente gara indetta dal Comune per la società di gestione della Spil alla Paduletta, oggigiorno in mano ai portuali che la utilizzano sia per i forestali che per le auto.

A.F.

PORTO » IN ATTESA DELLA MAXI-DARSENA

Le navi anche di notte grazie al microtunnel

È l'appalto che consentirà di allargare il canale d'accesso

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

A febbraio sarà pronto il microtunnel in cui si potranno infilare i tubi che dalla Darsena Petroli arrivano alla raffineria Eni. Quest'appalto apparentemente "minore" (base d'asta da 6,1 milioni di euro) rischia di apparire roba qualunque da ordinaria amministrazione di fronte al menù delle trasformazioni del porto fra gli effetti del Prg, il raddoppio degli spazi per traghetti e crociere, il duello fra i big delle "autostrade del mare", la privatizzazione della Porto 2000, l'affidamento dei bacini e il progettone della Darsena Europa. Eppure, benché nessuno voglia bacchettare la come una svolta epocale, potrebbe dare un po' di ossigeno agli operatori nella lunga transizione da qui a quando l'espansione a mare del porto sarà finalmente realtà.

Non è un caso che con puntiglio da ingegnere, prima ancora di mettersi seduto sulla poltronissima di Palazzo Rosciano, il neo-presidente Stefano Corsini abbia compiuto un sopralluogo proprio su questo cantiere in zona Marzocco. E

se il numero uno dei tecnici dell'Authority, l'ingegner Enrico Pribaz, nel conclave a Firenze per riscrivere il progetto della Darsena, aveva annunciato per dicembre la fine dei lavori, adesso è Corsini ad andar cauto sulle date e parlare di febbraio.

Però c'è un "però". Il microtunnel è solo la prima metà del lavoro: spetterà poi all'Eni sia collocare i nuovi tubi nel sottosuolo sia togliere le vecchie condutture che impedivano l'allargamento del canale d'accesso. Da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, fanno professione d'ottimismo: raccontano che l'accordo con l'Eni c'è e dà tempo fino al febbraio 2019 per compiere questa parte dell'intervento. Basta una intesa per veder davvero sparire i tubi e poter allargare il canale? Dal fronte dell'Authority, si ribadisce che ci sono i soldi e c'è la disponibilità effettiva di Eni. Insomma, ne è passata di acqua sotto i pontili rispetto a quando la multinazionale del "cane a sei zampe" aveva bussato al Capo dello Stato per contestare il diktat dell'Authority che le metteva in collo gli oneri

dell'operazione.

L'obiettivo è chiaro: il canale d'accesso alla zona-clou del porto merci verrà reso più largo (circa 120 metri). È risagomato così da "in scatolarlo": evitandolo, cioè, che lungo i lati si addensino montagnole di sabbia a ridosso delle banchine tali da ridurre lo spazio utile al passaggio delle navi.

Inutile dire che resta la strozzatura fisica dell'impossibilità di andare più giù del limite di 13 metri di profondità ma, come spiegano gli operatori interpellati, il fatto che la nave abbia più acqua intorno consentirà di recuperare qualche altra decina di centimetri extra di pescaggio utile («a Voltri ci sono 50 centimetri fra chiglia e fondale, qui da noi 120 perché c'è bisogno di margini di manovrabilità maggiori»).

Ma le limitazioni alle quali si guarda sono soprattutto altre: da un lato, costi minori di rimorchio (il nostro porto è stretto e c'è bisogno dell'intervento di un maggior numero di mezzi); dall'altro, la fine dell'altolà all'ingresso e all'uscita notturna di navi extralarge. Soprattutto quest'ultima è una limitazione che ha sem-

pre fatto infuriare gli armatori: una portacontainer che, ad esempio, finisce le movimentazioni alle ore 19 deve aspettare fino al mattino seguente per andarsene. Risultato: resta bloccata inutilmente per ore.

Se il cronista gli fa presente che è comunque l'Eni a menare le danze dei tempi, Corsini ribatte di aver chiesto alla propria squadra di tecnici di studiare la possibilità di una soluzione anticipatrice: "limare" quanto possibile in larghezza nella zona della torre del Marzocco, in attesa di poter sfruttare tutta l'ampiezza possibile assicurata dall'eliminazione del fascio di vecchie condutture che portano alla raffineria di Stagno.

Il presidente della nuova Authority di Livorno-Piombino mette l'accento anche sulle opportunità che arrivano dal nuovo codice degli appalti: «Dobbiamo saper guardare alle grandi questioni di prospettiva sì ma senza perdere di vista quella sorta di manutenzione quotidiana nelle piccole cose: per farlo serve un po' di innovazione nelle procedure e cogliere al volo le opportunità di velocizzazione che le nuove norme consentono».

«Un delegato che governi Piombino»

Porto, lunedì il Comitato e la nomina del segretario. Il sindaco Giuliani: sì a Provinciali se la città avrà una propria dirigenza

di **Guido Florini**
PIOMBINO

Il Comune di Piombino, con il proprio rappresentante nel Comitato di gestione dell'Autorità portuale di sistema, è disponibile ad accettare la nomina come segretario generale di Massimo Provinciali, gradito al presidente Stefano Corsini.

Ma chiede che, contestualmente alla nomina, sia costituito un ufficio territoriale e amministrativo a Piombino con un delegato del segretario generale che sia espressione del territorio, di comprovata esperienza in ambito portuale e, soprattutto, con poteri abbastanza ampi da portare avanti lo sviluppo dello scalo del promontorio.

In sostanza, Piombino vuole avere la possibilità di riprendere a crescere, dopo che lo sviluppo del porto da qualche mese si è sostanzialmente arrestato.

L'insediamento del Comitato di gestione, al momento organo del rappresentante del Comune di Livorno, in quanto il sindaco Nogarini dopo che il Tar gli ha negato la propria candidatura senza indicare un altro nome, è in pro-

gramma lunedì 4: ne fanno parte il presidente Stefano Corsini, Vanni Bonadio per la Regione, l'ammiraglio Vincenzo Di Nardo per la Direzione marittima e Massimo Poli per il Comune di Piombino.

Dal Ministero è giunta la conferma che anche senza il quinto membro l'organo è legittimo e pienamente operativo, quindi già nella prima riunione nominerà il segretario generale. Nella convocazione non si parla del delegato per Piombino, peraltro previsto espressamente dall'articolo 6-bis della legge, ma sono in corso contatti perché si arrivi a lunedì con un accordo già fatto.

«In questo momento il porto è decisivo per la nostra economia - ci ha detto il sindaco, Massimo Giuliani -. Da qualche tempo la crescita della struttura è rallentata, adesso abbiamo bisogno che riprenda a correre. Per questo Piombino ha necessità, pur nel contesto dell'Autorità di sistema, di margini di autonomia decisionale ed economica. Poi ci sarà un bilancio consolidato, è chiaro, ma ogni zona deve avere i propri capitoli di spesa per portare avanti gli investimenti».

Ecco che Piombino, lunedì, chiederà di avere un delegato

del segretario generale espressione del territorio.

«Siamo pronti ad accettare una nomina non graditissima, per il segretario generale, ma è chiaro che ci sono grandi aspettative per il rilancio del nostro porto. Quindi lunedì, come prevede la legge, Piombino dovrà avere spazi di movimento decisionale ed economico, sotto il controllo del Comitato di gestione».

La nomina del delegato del segretario generale è prevista, come dice il sindaco, dall'articolo 6-bis della legge, dal titolo "Uffici territoriali portuali", che recita al punto 1: «Presso ciascun porto già sede di Autorità portuale, l'AdSP costituisce un proprio ufficio territoriale a cui è preposto il segretario generale di cui all'articolo 10 o da un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le AdSP o le sopresse Autorità, con qualifica dirigenziale, con i seguenti compiti: a) istruttori, ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'AdSP; b) di proposta, con riferimento a materie di rilievo locale in relazione alle quali la competenza appartiene all'AdSP; c) funzioni delegate dal Comitato di gestione, di coordinamento delle opera-

zioni in porto, di rilascio delle concessioni per periodi fino a durata di quattro anni anche determinando i rispettivi canoni, nonché i compiti relativi alle opere minori di manutenzione ordinaria in ambito di interventi ed edilizia portuale, sulla base delle disposizioni di legge e delle determinazioni al riguardo adottate dai competenti organi dell'AdSP».

L'articolo 2 prosegue: «Presso ciascun porto dell'AdSP ubicato presso un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità portuale, l'AdSP può istituire un ufficio amministrativo decentrato, che svolge le funzioni stabilite dal Comitato di gestione. All'ufficio è preposto il segretario generale o un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le AdSP o le sopresse Autorità, con qualifica di quadro o dirigente. L'ufficio amministrativo decentrato può anche non essere equiparato all'ufficio territoriale portuale di cui al comma 1 del presente articolo. Su deliberazione del Comitato di gestione, l'AdSP può istituire uffici amministrativi decentrati anche presso altri porti della sua circoscrizione non già sede di Autorità portuale».

@guiflorini

Gioia Tauro, prima riunione tra amministratore e sindacalisti

Porto, l' Agenzia si "muove" I lavoratori vogliono certezze

reggio calabria Sono attesi per oggi i bonifici da parte di Medcenter Containeri Terminal per i lavoratori licenziati. La società deve pagare le spettanze di luglio in regime di cassintegrazione e le eventuali ferie arretrate. Mct non ha versato le indennità entro il 27 del mese e ieri mattina, in occasione dell' incontro conoscitivo tra Cinzia Nava e i rappresentanti sindacali sull' Agenzia del lavoro portuale, una cinquantina di operai si è presentata davanti all' Authority per chiedere lumi. L' azienda ha fatto sapere che i bonifici saranno eseguiti e che per il trattamento di fine rapporto sono state adempiute tutte le formalità previste dalla legge.

Molti lavoratori hanno voluto stazionare davanti all' Autorità portuale per capire come funzionerà questa nuova Agenzia di formazione professionale e in particolare sui pagamenti delle indennità di mancato avviamento e sui richiami da parte di Mct e Blg. Durante l' incontro è emerso che ancora seguiranno altre riunioni per stilare il regolamento e i rappresentanti sindacali hanno chiesto che i richiami avvengano almeno con un preavviso di 48 ore. Inoltre è stato comunicato che a inizio mese saranno comunicati all' Inps e al ministero i dati relativi

ai richiami e quindi si procederà con i pagamenti. Ancora ci sarà da attendere quindi per l' erogazione delle spettanze (forse arriveranno a partire dal mese di ottobre). E a tal proposito, ieri mattina, prima dell' inizio della riunione, si sono verificati momenti di tensione con alcuni rappresentanti sindacali.(a.n.)

Il bilancio di "Agosto in Fiera"

Sognando ora il rilancio del quartiere fieristico

Prestopino: abbiamo fatto miracoli ma adesso serve programmazione

Si è chiuso nel segno delle canzoni del grandissimo Fabrizio De Andrè l' Agosto in Fiera. Il riuscito e applaudito spettacolo di mercoledì sera ha fatto da suggello al cartellone di attività culturali e ludiche promosso dalla "People on the Move" di Claudio Prestopino.

Una premessa d' obbligo nello stilare il bilancio di questo mese: "Agosto in Fiera" non è stato né avrebbe mai potuto essere il duplicato, la copia conforme, dell' ormai ex Fiera Campionaria internazionale di Messina. Quel capitolo, ahinoi, è chiuso ormai da parecchi anni. Negli ultimi tempi si è riusciti ad aprire i cancelli del quartiere fieristico ma ovviamente soltanto con "quello che passa il convento", in modo da far trascorrere comunque serate piacevoli in riva allo Stretto.

Il quartiere fieristico è in fase di profonda ristrutturazione. L' Autorità portuale, che più volte è stata accusata di inerzia o di tenere chiusi quasi volutamente quegli spazi che appartengono alla città, ha lavorato sodo negli ultimi anni, facendo redigere progetti e appaltando due grossi interventi, il primo già partito (quello relativo a due Padiglioni tra cui il Portale d' ingresso), il secondo che a breve interesserà il Teatro in Fiera e la palazzina degli uffici.

Sono state investite somme ingenti e di questo va dato atto alla gestione dell' Authority firmata dall' ex presidente, oggi commissario, Antonino De Simone.

Complessivamente l' area della Fiera, compresa anche la Passeggiata a mare, fornisce una sensazione di tristezza a chi la osserva da fuori, a chi l' ha frequentata in queste settimane estive. La fioca luce, i cancelli arrugginiti, lo spreco di aree e di bellezza paesaggistica, sono sotto gli occhi di tutti. Ma qualcosa si sta facendo, altro dovrà essere fatto con coraggio, al di là delle prese di posizione retoriche e qualunquiste di chi parla di "beni comuni" e poi ha difficoltà enormi perfino nel gestire perfino un' aiuola spartitraffico.

A trarre il bilancio dell' Agosto in Fiera è il responsabile della "People on the Move" Claudio Prestopino: «È stato un mese intenso, reso possibile grazie alla collaborazione di Gigi Spedale e di Alessandro Blanco e Antonino Cicero. Fondamentale il loro supporto che ha consentito di confezionare 9 giorni di grande spettacolo da proporre alla città - prosegue Prestopino - e naturalmente i nostri ringraziamenti vanno all' Autorità portuale e al commissario straordinario Antonino De Simone. Le critiche ci sono state,

-segue-

ma siamo consapevoli (e al tempo stesso orgogliosi) che con il tempo a disposizione è stato fatto davvero tanto. Non siamo l'Ente Fiera e non vogliamo sostituirci ad esso, e siamo consapevoli che i grandi eventi fieristici del passato non possono più realizzarsi ma auspichiamo per il futuro un dialogo con l'**Autorità portuale** e le istituzioni che possa consentire di programmare meglio delle proposte per tutta la cittadinanza, con una offerta sia popolare che di qualità, per coinvolgere proprio tutti». (l.d.)