

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 2,3,4,5/06/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (La Gazzetta Marittima)
- **Il Mediterraneo al centro delle rotte mondiali** (Giornale di Sicilia)
- **Sedimenti marini, seminario Rem Tech** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Venezia:

- **"...L'Adriatico nel Sea Forum sul turismo..."** (La Gazzetta Marittima)
- **"...La strana storia delle leggi-bugia..."** (Il Secolo XIX)

Genova:

- **"...Porto, operazione sicurezza..."** (La Repubblica GE)
- **"...I passeggeri oltre il muro dei 3 milioni..."** (La Repubblica GE)

Livorno:

- **"...Scavi al fondale, ecco la barriera di bolle..."** (Il Tirreno)
- **"...Maurizio Poli nel Comitato..."** (Il Messaggero Marittimo)
- **"...Aree industriali, alleanza con i porti per lo sviluppo..."** (Il Tirreno)
- **"...Siamo a rischio ritardi..."** (La Nazione Livorno)
- **"...Cevital e Aferpi..."** (Il Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

- **"...Europa Expo comitato a Civitavecchia..."** (La Gazzetta Marittima)

Brindisi:

- **"...Corruzione al porto..."** (La Gazzetta del Mezzogiorno)

Trapani:

- **"...Revocati i domiciliari a Fazio..."** (La Sicilia Web)

Messina:

- **"...Tremestieri manca solo un decreto..."** (Gazzetta del Sud)
- **"...Ecco altri fondi..."** (Gazzetta del Sud)
- **"...Nuova sconfitta per il Comune..."** (Gazzetta del Sud)
- **"...Il fronte del porto..."** (Milano Finanza)
- **"...La gestione del porto rimane in alto mare..."** (La Sicilia)

Catania:

- **"...Il porto nell'élite europea..."** (La Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Avvisatore Marittimo

Newsletter Porti Campani 3/2017

DAL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2017

La Riforma alla "fase due" con nove ambiti prioritari

Quali sono gli interventi urgenti nei porti e per i porti da finanziare da parte dello Stato - Il tema delle risorse e il completamento dei progetti già avviati

ROMA - Secondo Emilio Cascetta, capo della struttura tecnica di missione del ministero di Delrio, il MIT è pronto a passare alla "fase due" della riforma dei porti. Cioè ad avviare quella programmazione decennale degli investimenti sui quindici "sistemi" che dovrà eli-

minare sovrapposizioni di progetti ed eccesso d'offerta.

Premesso che la "fase uno", data per conclusa, è in effetti ancora in corso d'opera visti i ritardi della "governance" nella maggior parte dei sistemi stessi, la "fase due" si presenta davvero come la madre

di tutte le riforme. Perché ipotizza di programmare i finanziamenti pubblici, ma anche gli interventi privati, sulla base di un organico piano nazionale delle infrastrutture che non c'è mai stato. E nessuno si nasconde che sarà una lotta dura, contro i poteri spesso competitivi

delle lobby politiche nelle Regioni e nei potentati.

Cascetta tuttavia è stato chiaro: nei prossimi dieci anni gli investimenti pubblici sui porti italiani - per una stima tra 5 e 7 miliardi di euro - saranno concentrati in nove "ambiti", così come è scritto nel

A.F.

(segue in ultima pagina)

La Riforma alla "fase due"

DEF 2017 (documento di economia e finanza).

Quali sono i nove "ambiti"? Si parte dalla manutenzione del patrimonio demaniale (banchine, piazzali, darsene, viabilità portuale). Poi: digitalizzazione della logistica; ultimo e penultimo miglio

ferroviario con connessioni alla rete nazionale; ultimo miglio stradale con i porti; accessibilità navale con dragaggi "coerenti con le tipologie di traffici da attrarre"; efficienza energetica ed ambientale; waterfront e servizi croceristici; insediamenti industriali negli ambiti portuali; aumenti selettivi delle capacità portuali.

Come si vede, sono nove "ambiti" che comprendono molto, forse anche troppo. Ma lo stesso DEF 2017, se letto bene, stabilisce

anche che non siamo solo sul generico: Le Autorità di sistema avranno il compito, non appena dotate della "governance" operativa, di proporre i progetti per loro più significativi. Attenzione: non si va Random, cioè secondo le personali aspirazioni di ogni porto, ma secondo le "linee guida" del MIT. Che peraltro ancora non ci sono, in attesa che la Corte dei Conti e il Cipe diano loro il benestare.

Rimane il principio generale.

conclude il DEF 2017, secondo il quale la priorità dei finanziamenti pubblici va ai cantieri già aperti nei porti, con l'impegno di concluderli al più presto. Il MIT ha monitorato 158 progetti in corso, per una spesa di circa 1,70 miliardi. Secondo Cascetta bisogna correre, finanziandoli per quanto possibile. I progetti a seguire subiranno una stretta sulla base del principio, già enunciato, di evitare sovrapposizioni ed eccesso d'offerta. E poi bisognerà trovare le risorse, dalla Finanziaria del 2018 in poi, il che non lascia presagire niente di facile.

L' ANALISI. Transitano un quinto dei traffici e l' Italia e il Mezzogiorno giocano una partita da protagonisti; nessun altro Paese europeo riesce a eguagliare la nostra presenza

IL MEDITERRANEO AL CENTRO DELLE ROTTE MONDIALI

Lelio Cusimano A che serve il Mediterraneo?

La domanda è chiaramente provocatoria, ma certo non lo si può definire un mare dedito soltanto al traffico di uomini.

Se ne parla poco ma il Mediterraneo vede transitare un quinto di tutti i traffici mondiali e in questo stesso mare l' Italia e il Mezzogiorno giocano una partita da protagonisti; nessun altro Paese europeo riesce a eguagliare la presenza italiana, che supera Germania e Francia. Mentre nessun' altra area in Italia, come il Mezzogiorno, raggiunge volumi tanto elevati di traffici marittimi, in gran parte con i Paesi dell' Africa.

Se, poi, qualcuno sottovalutasse il continente africano, attribuendogli la consueta immagine stereotipata di arretratezza e sottosviluppo, dovrebbe forse considerare che secondo l' OCSE, 27 economie africane su 30, pur partendo da condizioni di gravissima povertà e arretratezza, hanno segnato tassi di crescita tra il 5% e il 10%, otto volte più dell' Italia e cinque volte più della media europea.

La scommessa ora è questa: che ruolo può giocare la Sicilia nel Mediterraneo? E le politiche comunitarie e nazionali che ruolo attribuiscono all' Isola? Le risposte a queste domande si possono trovare in un documento elaborato dal Ministero Infrastrutture e dall' Assessorato siciliano Infrastrutture, presentato all' Ars pochi mesi fa.

Va detto subito che il Mediterraneo è nevralgico per i traffici mondiali via mare e lo sarà ancor più negli anni a venire, dopo il raddoppio del Canale di Suez e l' ampliamento del Canale di Panama; questi grandi canali sono destinati a potenziare i flussi internazionali tra Oriente e Occidente e vedono nel Mediterraneo uno snodo fondamentale, valorizzando la posizione centrale dell' Italia e della Sicilia.

Nell' agosto del 2016 il Ministero delle infrastrutture ha istituito l' **Autorità Portuale** della Sicilia Occidentale che comprende, in un' unica gestione, i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Nell' ambito della rete di collegamenti disegnata dall' Europa, la Sicilia Occidentale rappresenta, assieme a Malta, il terminale del Corridoio Cinque (Helsinki -Sicilia -La Valletta). Il sistema portuale Occidentale comprende le province di Palermo, Trapani, e Agrigento e parte della provincia di

- segue

Caltanissetta.

Completano lo stesso sistema l'interporto di Termini Imerese, che è stato inserito nei finanziamenti europei (P.O. FESR Sicilia 20142020) ed il terminale marittimo di Porto Empedocle, all'interno del quale è stata autorizzata la realizzazione di un terminale per l'arrivo e lo smistamento di gas metano, trasportato da navi.

Il porto di Palermo costituisce il principale punto di accesso della Sicilia occidentale per i traffici passeggeri, il commercio di cereali e la cantieristica navale. Lo scalo palermitano subisce, però, pesanti limitazioni allo sviluppo e all'accessibilità a causa della sua natura di «porto storico», completamente inglobato nel tessuto urbano. Ciò determina la disponibilità di spazi molto limitati per la movimentazione delle merci e una crescente condizione di congestione delle vie terrestri che collegano lo stesso terminale marittimo all'entroterra dell'Isola, senza che peraltro la prossimità con il centro di Palermo sia stata adeguatamente sfruttata in termini commerciali.

Il porto di Termini Imerese ha aperto nuovi scenari di sviluppo per il sistema portuale della provincia palermitana, grazie alla possibilità di specializzare lo scalo. Su Palermo possono essere concentrati, infatti, la cantieristica navale, il traffico passeggeri e crociere, nonché la navigazione da diporto, mentre su Termini Imerese dovrebbe gradualmente confluire il traffico merci.

Il progetto dell'interporto di Termini Imerese era stato inizialmente inserito tra le opere «di preminente interesse nazionale» nella Legge Obiettivo del 2001, che prevedeva la realizzazione dell'interporto di Catania a servizio dell'area siciliana orientale, e dell'interporto di Termini Imerese a servizio dell'area occidentale.

L'interporto di Catania è già attivo, quello di Termini è in stallo.

È pronto da qualche tempo il progetto dell'interporto di Termini Imerese, approvato dal Cipe nel giugno del 2009 con uno stanziamento di circa 75 milioni; nel settembre del 2014 è stata aggiudicata la gara per la costruzione e la gestione. L'appalto è al momento sospeso giacché la sottoscrizione del contratto è subordinata alla preventiva «intesa» tra Governo e Regione Siciliana....

E dire che la capacità di trasporto annua dello scalo termina non consentirebbe una movimentazione di merci fino a quattro milioni di tonnellate, ma l'operatività del porto è impedita dall'inadeguatezza dei fondali che, insabbiandosi periodicamente, limitano fortemente l'accesso di grandi navi.

Nel «nuovo» sistema portuale della Sicilia occidentale Palermo, Termini e Trapani dovrebbero supportarsi e integrarsi a vicenda, peccato che Termini sia insabbiata e che tutte le banchine del porto di Trapani, allo stato attuale, non consentono neanche la fornitura di acqua e di energia elettrica alle unità ormeggiate.

Si raddoppia Suez, si potenzia Panama, i Cinesi si affacciano nel Mediterraneo acquistando lo scalo marittimo del Pireo, il porto di Tangeri in Marocco (la cui costruzione è cominciata nel 2004) è il più trafficato tra i Paesi rivieraschi, la Russia secondo molti osservatori è impegnata nel conflitto siriano per garantirsi uno sbocco nel Mediterraneo.... la Sicilia c'è già, ma da noi le priorità restano sempre altre.

LELIO CUSIMANO

NELLA SEDE ROMANA DI ASSOPORTI CON INTERVENTI GOVERNATIVI E DELLE IMPRESE

Sedimenti marini, il seminario Remtech

Anche una tavola rotonda sul decreto del ministero dell'Ambiente per i dragaggi portuali

.....



Silvia Velo

ROMA - Nella sede di Assoporti, in via dell'Arco de' Ginnasi, si terrà giovedì 18 maggio prossimo, come già annunciato, il secondo evento propedeutico organizzato in preparazione di Remtech 2017: un importante seminario dedicato

Sedimenti marini

di escavo di fondali marini. Il regolamento è in vigore dal 21 settembre ed è collegato al DM del 15 luglio n. 172/2016 in materia di operazioni di dragaggio nei SIN.

Il regolamento determina: a) le modalità per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 109, comma 2, del Codice Ambiente, per l'immersione deliberata in mare dei materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi di cui al comma 1, lettera a) del medesimo articolo 109; b) i criteri omogenei per tutto il territorio nazionale, per l'utilizzo di tali materiali ai fini di ripascimento o all'interno di ambienti contenutari, ai quali le Regioni conformano le modalità di caratterizzazione, classificazione ed accettabilità dei materiali in funzione del raggiungimento o mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici marino costieri e di transizione; c) la gestione dei materiali provenienti dal dragaggio delle aree portuali e

ad essere gestiti al di fuori di detti siti. Tali operazioni sono autorizzate nel rispetto delle modalità discendenti dall'applicazione dell'articolo 109, comma 2, del Codice Ambiente.

Ed ecco il programma dell'incontro di giovedì 18 maggio ad Assoporti. Ore 9,30 Apertura dei lavori e introduzione al tema (Francesco Messineo, segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale). Interventi a cura dell'associazione Assoporti. Ore 10,00: onorevole Silvia Velo, sottosegretario Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Onorevole Alessandro Bratti, Presidente Commissione di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati. Luca Marchesi, presidente AssoArpa e vice presidente Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente. Ore 11,00: guida all'utilizzo dei Decreti del Ministero dell'Ambiente n. 172 e 173 del 15 luglio 2016. Laura D'Aprile, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Francesco Regoli, Università Politecnica delle Marche. Un caso di studio: il sito di Bagnoli. Vincenzo

ai sedimenti marini, caratterizzazione, dragaggio, trattamento e loro riutilizzo.

Come noto, con Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 173/2016 del 15 luglio scorso viene approvato il Regolamento che detta modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali (segue a pagina 3)

Saggiomo, Stazione Zoologica di Napoli

Il parte. Coordinamento: a cura di RemTech Expo. Ore 12,15: Tavola rotonda Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 173/2016 del 15 luglio 2016, Caratterizzazione dei sedimenti, Tecnologie di dragaggio, Gestione e riutilizzo dei sedimenti, osservazioni, proposte, casi di successo. Intervengono: contributi selezionati nell'ambito della Call for Abstract di RemTech Expo. Intervengono: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Interviene: Ing. Franco Rocchi - ambiente sc, Andrea Pedroncini - DHI Italia, Giovanni Preda - Trevi S.p.A. Conclusioni e dibattito. Ore 13,30: chiusura dei lavori e Documento finale.

Durante la giornata, saranno in distribuzione cartelline contenenti materiale didattico e tecnologico delle imprese di RemTech Expo, Sezione COAST.

Il dibattito sarà riservato ai soli iscritti facenti parte delle Autorità di Sistema Portuale, alle Pubbliche Amministrazioni e alle imprese selezionate nell'ambito della Call for Abstract.

L'Adriatico nel Sea Forum sul turismo

VENEZIA - Si è svolta a Budva (Montenegro) la terza edizione di Adriatic Sea Forum - cruise, ferry, sail & yacht, l'evento internazionale e itinerante dedicato al turismo via mare nell'Adriatico (crociere, traghetti e nautica - vela e motore) ideato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica.

Il Forum, organizzato (segue a pagina 4)

L'Adriatico nel Sea Forum

quest'anno in partnership con l'Ente Nazionale del Turismo del Montenegro, il Ministero dello Sviluppo Sostenibile e del Turismo e l'Ente per la gestione delle coste del Montenegro, è stato un'occasione di incontro, studio, confronto e analisi sulle potenzialità dell'Adriatico, inteso come un'unica destinazione turistica di eccellenza per il turismo via mare.

La sessione plenaria di apertura, intitolata "Tackling the Adriatic challenge together" ha discusso sulla promozione dell'Adriatico come unica destinazione turistica.

A seguire Francesco di Cesare presidente di Risposte Turismo - ha presentato la nuova edizione di Adriatic Sea Tourism Report, il report di ricerca di riferimento sul turismo via mare nell'Adriatico legato ai settori crociere, traghetti e nautica realizzato da Risposte Turismo.

Per quanto riguarda il traffico crocieristico, secondo lo studio nel 2017 nei porti crocieristici dell'Adriatico verranno movimentati circa 4,73 milioni di passeggeri (-6,51% sul 2016) e verranno effettuate 3.428 toccate nave (-8,01%).

Tali dati sono il frutto della proiezione effettuata da Risposte Turismo sulle previsioni, rispettivamente, di 18 e 26 porti crocieristici dell'Adriatico, scali che, complessivamente, nel 2016 hanno rappresentato il 94,7% del totale passeggeri movimentati e il 91,8% delle toccate nave.

A livello di singoli porti, il 2017 dovrebbe chiudersi con Venezia saldamente al primo posto con circa 1,42 milioni di crocieristi movimentati (-11,4%) e 473 toccate nave (-10,6%), seguita da Dubrovnik con circa 744 mila crocieristi (-10,7%) e 537 toccate nave (-16%) e da Corfù,

con 635 mila crocieristi (-15,2%) e 408 toccate nave (-15,2%).

Adriatic Sea Tourism Report contiene anche le previsioni 2017 relative alla movimentazione passeggeri su traghetti, aliscafi e catamarani in 16 scali, rappresentativi del 58% del totale dei passeggeri movimentati nel 2016. Secondo Risposte Turismo l'anno in corso dovrebbe chiudersi con una leggera crescita rispetto al 2016 (+1,5%), per un totale di 17,9 milioni di passeggeri. Stabile, invece, il numero atteso delle toccate nave (circa 83.800, +0,3%).

Più in particolare, tra i porti italiani esaminati Pesaro dovrebbe doppiare le connessioni con le isole croate (circa 64 toccate nave), il porto di Otranto dovrebbe essere connesso durante l'estate per la prima volta con Corfù. Stabile la movimentazione passeggeri attesa per Ancona e Brindisi con, rispettivamente, 950 mila e 510 mila passeggeri.

Passando ad altri porti dell'area oggetto di analisi, previsioni positive per Split (4,6 milioni di passeggeri, +2%), Zadar (2,3 milioni, +1,9%), Rijeka (1,30 mila passeggeri, +1,3% sul 2016), Šibenik (285 mila passeggeri, +3,2%) e Durres (847 mila passeggeri, +0,9%). Stabile invece la movimentazione passeggeri attesa nei porti di Dubrovnik (550 mila passeggeri), Pore (81 mila passeggeri), Rovinj (23 mila passeggeri) e Umag (9.500 passeggeri).

Rimanendo sempre al macro settore traghetti/aliscafi/catamarani, dall'analisi della movimentazione passeggeri per paese, Adriatic Sea Tourism Report ha confermato, per il 2016, la leadership della Croazia, ottenuta grazie circa 8,9 milioni di passeggeri movimentati (+3,1% sul 2015, valore pari al 50,3% del traffico complessivo dell'area adriatica) e circa 48 mila toccate nave (+10,6%, valore pari al 57,3% del totale toccate nave registrato).

Alle sue spalle si collocano la Grecia, con circa 4,6 milioni di passeggeri (+4,4% sul 2015, valore pari al 26,1% del totale) e circa 25 mila toccate nave (+0,4%, valore pari al 30,2% del totale) e l'Italia, che nel 2016 ha fatto registrare circa 2,8 milioni di passeggeri movimentati (+1,5% sul 2015, valore pari al 16% del totale) e 7.100 toccate nave (-1,5%, valore pari all'8,5% del totale).

Oltre alle crociere e ai ferry, Adriatic Sea Tourism Report affronta a tutto campo il turismo via mare e dunque dà ampio spazio ogni anno al comparto nautico. Proseguendo il lavoro di indagine iniziato nel 2013 con la prima edizione del report, la mappatura 2017 fa emergere 331 marine per complessivi circa 78 mila posti barca.

Tra i paesi che si affacciano

sull'Adriatico l'Italia risulta essere nuovamente la nazione con il maggior numero di marine (188, pari al 56,8% del totale) e posti barca (oltre 48 mila, pari al 62,2% del totale). Sugli altri gradini del podio la Croazia (122 marine e poco più di 20 mila posti barca) e la coppia Slovenia - Montenegro, con 8 marine e, rispettivamente, 3.470 e 3.450 posti barca.

Il report contiene inoltre le previsioni 2017 relative al giro d'affari di un campione di 65 marine e 24 società di charter dell'Adriatico. Entrambi i campioni evidenziano segnali di ottimismo per l'anno in corso, ipotizzando un andamento stabile o positivo.

Adriatic Sea Tourism Report contiene quest'anno anche un focus sugli investimenti effettuati nell'ultimo triennio e in programma nei prossimi due anni nella marine dell'area. In particolare dall'analisi condotta da Risposte Turismo, il triennio 2015-2017 sta registrando investimenti per 50 milioni di euro. Mentre nel prossimo biennio è prevista l'apertura di 8 nuove strutture di cui 4 in Italia (in Veneto Darsena Alberoni e Porto Caleri, in Abruzzo Francavilla a Mare e in Puglia Otranto), 3 in Croazia (nel Quarnero Marina Murisk va e Port Podbaran Marina e nella regione raguseo-narentana Marina Gruz) e 1 in Montenegro (Portonovi Marina Hotel), per un totale di oltre 2.200 nuovi posti barca.

"Il maritime tourism in Adriatico - ha affermato Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo - dà complessivamente segnali contrastanti che devono essere letti comunque come sprone a fare di più e di meglio. La crocieristica può contare oggi su una selezione di porti qualificati per infrastrutture e servizi su entrambe le coste adriatiche, e se i numeri 2017 non fanno sorridere è perché i tragici fatti di terrorismo nel Mediterraneo unitamente alla ancora irrisolta situazione di Venezia portano le compagnie ad alleggerire la propria presenza in Adriatico a beneficio di altre aree mondiali che negli anni (Asia su tutte) sono cresciute moltissimo".

"Le compagnie di traghetti non alleggeriscono la presenza - ha proseguito di Cesare - ma anzi stanno valutando una loro intensificazione della stessa, sfruttando fattori congiunturali come un minor costo del bunker ed altri più strutturali come il crescente appeal delle mete adriatiche orientali per attirare domanda su vecchie e nuove rotte".

"Da ultimo - ha concluso di Cesare - se c'è un mare che più di altri si presta ad una navigazione tranquilla e comoda a bordo di barche di diverse dimensioni questo è proprio l'Adriatico: l'offerta attuale di marine è già buona, gli investimenti per migliorare l'offer-

tae ce n'è di nuova sono rilevanti, le società di charter sanno che la loro clientela chiede sempre più esperienze di vacanza appaganti e sicure, e per questa ragione è più che lecito attendersi numeri migliori per questa tipologia di traffico turistico".

La giornata di apertura del Forum si è conclusa con un keynote speech di Tom Ferke - Segretario Generale CLIA Europe e con un dialogo sulla pianificazione delle rotte crocieristiche nell'Adriatico tra Carla Salvadó Direttore cruise marketing Global Ports Holding, Michel Nestour - Vice presidente Global Ports & Destination Development Fummed Carnival Corp e Luigi Pastena - Direttore Worldwide Port Operations MSC Crociere.

■ LE NORME DISATTESE

Dai pagamenti elettronici alle grandi navi a Venezia ecco le “leggi-bugia”

CORRADO GIUSTINIANI >> 4

Il caso

La strana storia delle “leggi-bugia”

Pagamenti elettronici e grandi navi a Venezia perché obblighi e divieti non vengono rispettati

CORRADO GIUSTINIANI

SIAMO NARCOTIZZATI dalle leggi-bugia. Beffardamente inattuati e dunque virtuali. I negozianti, anche i più piccoli, non dovevano dotarsi di Pos perché il cliente potesse pagare con bancomat o carta di credito? La misura non era stata forse decisa per ridurre l'uso del contante, agevolando anche la lotta all'evasione fiscale? Come mai non è più scattata, a febbraio del 2016? E non era stato vietato il passaggio delle grandi navi nella Laguna di Venezia, addirittura dal novembre del 2014? Perché continuano a solcarla, allora? Che ne è, poi, della riforma della dirigenza pubblica, approvata nell'agosto del 2015? Con un colpo di bacchetta magica ci prometteva una burocrazia veloce e capace, incarichi a tempo, quattro anni più due al massimo, stipendio decurtato per chi alla fine non veniva scelto

altrove, e retrocessione a funzionario, unica possibilità per evitare il licenziamento. Come mai non se ne parla più? Come mai si è sfarinata?

I decreti assenti

Leggi fermate sull'orlo di un decreto attuativo. Scritte senza una doverosa e preventiva analisi d'impatto. A pensar male, concepite proprio così, perché vagassero per sempre nel limbo dell'incompiuto, rassicurando con l'annuncio il cittadino, ma producendo alla lunga l'effetto opposto, di sfiducia e di rassegnazione. Prendiamo l'obbligo di consentire i pagamenti elettronici, che doveva valere non solo per i negozianti, ma anche per idraulici, avvocati, architetti. A prevederlo è stata la legge di stabilità 2016, in vigore dal 1° gennaio di quell'anno. Provvedimento non spontaneo ma, per così dire, “spintaneo”: chiesto cioè dall'Unione europea, con il regolamento del 23 aprile 2015. Pre-

scriveva dunque, la legge di stabilità 2016 (art.1, comma 900), che entro il 1° febbraio del 2016, si dovesse assicurare la “corretta e integrale applicazione” delle direttive comunitarie, attraverso un decreto del ministero dell'Economia, di concerto con quello dello Sviluppo economico e sentita la Banca d'Italia. Quel decreto non è stato mai approvato. Una figuraccia, oltretutto, di livello internazionale. Certo, il provvedimento avrebbe dovuto contenere norme per tutelare quelle categorie, come i tabaccai, che hanno un alto numero di vendite, ma un margine molto basso per ciascuna di esse, col rischio che gli oneri di installazione e di esercizio dei pagamenti elettronici annullino i guadagni. Secondo uno studio della Confesercenti, il costo medio di attivazione si aggira sui 570 euro (tra installazione del Pos, di una nuova linea e un corso di formazione per gli imprenditori) mentre i

costi d'esercizio comportano altri 1.340 euro in media (tra canone annuale del Pos, canone della linea, e commissioni annuali della transazione, al costo medio dell'1,9 per cento su 50 mila euro l'anno di operazioni). «Siamo assolutamente favorevoli all'utilizzo della moneta elettronica – garantisce Mauro Bussoni, che della Confesercenti è il segretario generale –. Fra l'altro, la sua estensione tutelerebbe gli incassi da eventuali rapine, migliorando anche l'immagine del nostro turismo, che resta la più grande vocazione nazionale. Ma ci vogliono agevolazioni per le imprese più deboli». Quali? Un credito d'imposta, ad esempio, per compensare l'onere dell'installazione, e commissioni interbancarie minime, o nulle, per le microtransazioni.

Gli escamotage

C'è poi la legge, e leggenda insieme, del divieto di far passare le grandi navi nei Canali di San Marco e della Giudecca, a Venezia. Il 2 marzo del 2012, quasi due mesi dopo la tragedia della Costa Concordia al Giglio, venne approvato, il decreto "Clini-Passera" che vietava a Venezia il passaggio delle navi di stazza superiore alle 40 mila tonnellate, imponendo la creazione di una via alternativa. In attesa della quale, un provvedimento del governo Letta fece scattare comunque, dal 1 novembre 2014, il divieto assoluto di passaggio dalla Giudecca per le più grandi navi crocieristiche. Ma nel 2015 il Tar del Veneto lo annulla. E ora il governo Gentiloni si appresta a varare un progetto, proposto dal ministro Delrio, per far arrivare le grandi navi alla stazione marittima di Venezia, ma dalla Bocca di Porto di Malamocchio, via Marghera, scavando il canale Vittorio Emanuele. Si oppongono Italia Nostra e il Comitato No-Grandi navi, che per fermarle fuori celebrerà il 18 giugno un referendum popolare. «Il passaggio delle navi altera la Laguna, perché gli enormi spostamenti d'acqua e sedi-

menti erodono e approfondiscono i fondali» osserva Lidia Fersuoch, presidente della sezione veneziana di Italia Nostra. Il progetto governativo che sarà varato a giorni, comporterebbe lo scavo di 7 milioni di metri cubi di fanghi altamente inquinanti: una bomba ecologica. «Le grandi navi – conclude la Fersuoch – debbono restare fuori della Laguna. Abbiamo già 30 milioni di turisti l'anno, non ne servono altri. E tantomeno serve quel turismo mordi e fuggi che osserva Venezia solo dal mare».

Bandiera bianca

Quanto alla riforma della dirigenza pubblica, la quinta nell'arco di poco più di vent'anni, la sua è stata una fine ingloriosa. Attaccata dal Consiglio di Stato e dalla Consulta, è stata abbandonata dalla ministra Marianna Madia, che ha lasciato scadere, alla fine di novembre del 2016, i termini per l'approvazione del decreto attuativo, pagando cara l'ambizione di un intervento radicale. C'era bisogno di veloci pit-stop (per esempio, correggendo lo scandalo dei premi di risultato, elargiti a tutti) e non di lunghe soste ai box. E così i burocrati l'hanno avuta vinta, chissà per quanti anni ancora.

NAVI NELLA LAGUNA DI VENEZIA



 Il decreto "Cini-Passera" e un provvedimento del governo Letta

 **2014** Dal 1 novembre 2014 è vietato il passaggio a Venezia delle navi di stazza superiore alle 40 mila tonnellate. La norma impone la creazione di una via alternativa

 Nel 2015 il Tar del Veneto ha annullato il divieto. Ora il governo Gentiloni si appresta a varare un progetto per far arrivare le grandi navi alla stazione marittima di Venezia via Marghera scavando il canale Vittorio Emanuele

 La legge
 **2017** Cosa prevede
 Perché non è entrata in vigore

PAGAMENTI ELETTRONICI

 Legge di Stabilità 2015 su 2016 (art.1, comma 900)



 **2016** Obbligo dal 1° febbraio 2016 di consentire i pagamenti elettronici per i negozianti, ma anche per idraulici, avvocati, architetti e professionisti in genere

 Non è mai stato approvato il decreto del ministero dell'Economia che, di concerto con quello dello Sviluppo economico e sentita la Banca d'Italia, dove regolamentare il settore

RIFORMA DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

 La legge 124/2015, ribattezzata riforma Madia

 **2015** Semplificazione della Pubblica amministrazione, tra cui incarichi a tempo (4 anni + 2) per i dirigenti, demansionamenti ma anche licenziamenti per i dirigenti che non accettano nuovi incarichi in altre sedi

 Attaccata dal Consiglio di Stato e dalla Consulta, a fine novembre scorso il governo ha fatto scendere la delega



Porto, operazione-sicurezza

- > Primo test nel ponte del 2 giugno e subito assalto: 35 mila passeggeri tra traghetti e crociere
- > Code ai varchi. Controlli al terminal con "nasi antiesplosivo" e macchine ai raggi X

MASSIMO MINELLA

NAVI antiesplosivo e macchine ai raggi X. L'operazione-sicurezza, dentro al porto di Genova, si arricchisce di nuove strumentazioni con un doppio obiettivo: aumentare il livello dei controlli su auto e passeggeri in arrivo e in partenza dallo scalo (quest'anno saranno più di tre milioni) e accelerare i tempi delle operazioni d'imbarco, così da evitare o ridurre al minimo le code ai var-

chi. Edoardo Monzani riflette sull'estate ormai alle porte che il terminal si prepara a vivere. Il manager è appena stato confermato per i prossimi al timone di Stazioni Marittime, la società che fa capo per il 50,1% al gruppo Msc. Con lui, nel ruolo di amministratore delegato, ci sarà un nuovo presidente. Giacomo Costa, uno dei discendenti della famiglia armatoriale, già direttore finanziario di Msc Crociere a Ginevra, ora rientrato in Italia in una società del gruppo (Italcatering).

SEGUE A PAGINA 11

Porto, nasi antiesplosivo e macchine a raggi X per garantire la sicurezza

Primo test in vista dell'estate alla Stazione Marittima L'ad Monzani: "Servono controlli già fuori dai varchi"

«DALLA PRIMA DI CRONACA

DA sempre il ponte del 2 giugno è il primo banco di prova della stazione, un test che può dire molto e aiutarci a capire come e dove intervenire. Le code ai varchi di via Albertazzi, ad esempio, si sono riproposte anche in questi giorni. «Sì, in effetti qualche problema ai traghetti c'è stato — spiega Edoardo Monzani — Abbiamo avuto delle code all'entrata e quindi, tutti insieme, dobbiamo capire come intervenire per migliorare la situazione. Il nostro obiettivo è sempre quello di poter dare il massimo dell'efficienza, quindi dobbiamo fare tesoro di ogni situazione».

In effetti, se un test doveva

essere, questo è già stato robusto: il ponte si è infatti trattato nella "movimentazione" di 35 mila passeggeri, fra crociere (quattro navi) e traghetti. Un numero significativo che sottolinea la centralità di Genova nello scacchiere mediterraneo anche per quanto riguarda i passeggeri. Nel 2016, infatti, il porto ha superato i tre milioni di passeggeri, fra crociere e traghetti (indicativamente, un milione e due milioni). E quest'anno il dato dovrebbe salire ancora. Ma non è forse inevitabile che la sicurezza imponga tempi più lunghi nei controlli?

«In realtà, dopo l'innalzamento per l'allarme terrorismo dello scorso agosto, che portò l'asticella al livello 2, ora siamo tornati al livello 1 — dice Mon-

zani — Ma è un 1 rinforzato, proprio per la volontà del porto. Noi, come terminal, ci siamo attrezzati con nuove strumentazioni come gli "sniffer", una sorta di nasi elettronici che riescono a riconoscere l'odore dell'esplosivo e macchine radiogene, a raggi X. I controlli sono più veloci, dentro al terminal, ma l'efficacia non è certo ridotta. Ora dobbiamo lavorare per migliorare la situazione all'esterno del porto».

Monzani sa bene che raggiungere lo scalo non è così agevole. Genova è una città tortuosa (non solo dal punto di vista stradale, ma questa è un'altra storia). All'uscita da Genova Ovest, le auto si incanalano verso il varco di via Albertazzi dove vengono controllate dagli ad-

detti e poi dirette verso gli imbarchi, quasi tutte concentrate verso gli orari serali, in coincidenza con la partenza dei traghetti. «È un lavoro delicatissimo e che richiede la massima attenzione, per parecchie ore di seguito, non dobbiamo assolutamente dimenticarlo — aggiunge — Detto questo, vediamo come venire incontro ai passeggeri che scelgono il nostro scalo per l'imbarco». Secondo il manager una delle possibilità che potrebbero essere valutate in un tavolo di confronto con tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti nel servizio potrebbe essere quella di inviare degli addetti del porto all'elicoidale di San Benigno che precede l'ingresso al varco. E in questa circostanza potrebbe anche avve-

- segue

nire il controllo preventivo dei documenti. A quel punto, all'auto controllata verrebbe affisso un bollino colorato che le consentirebbe l'ingresso diretto, una volta raggiunto il varco. «Sono proposte, ma io credo che discutere tutti insieme sia sempre la soluzione più redditizia» dice.

Intanto la società si prepara anche al maxyliere, l'11 giugno, la Msc Meraviglia, consegnata ieri a Le Havre. Genova sarà home port per crociere settimanali. «È la più grande mai entrata qui, è lunga 330 metri — spiega Monzani — Per Genova è una scommessa da vincere quella di avere navi di queste dimensioni. Non dimentichiamo che le prossime di Msc che arriveranno qui saranno alimentate con Lng e quindi il porto dovrà attrezzarsi con stazioni di rifornimento che oggi non ci sono». Il traffico crociere, nel porto, in questo 2017 subirà una leggerissima contrazione, circa 50mila unità. I traghetti invece cresceranno. «Ormai è qualche anno che questo segmento è in crescita — chiude Monzani — C'era stata una flessione forte con la crisi finanziaria esplosa nel 2008, da tempo abbiamo invertito la rotta. Siamo anche un porto centrale per i passeggeri che si spostano sulla rotta nordafricana, Tunisia, Marocco e da tre anni anche Algeria. Il servizio è iniziato nel 2015 con quattro collegamenti, è stato confermato nel 2016 e quest'anno salirà a sei. Il tragheto dell'Algeria Ferries collegherà da luglio Genova con Skikda».

(massimo minella)

CONTRASTO/ALFONSO

“In questo primo ponte fra traghetti e crociere abbiamo raggiunto i 35mila passeggeri”



CODE AL VARCO DI INGRESSO

Auto e moto in coda ieri pomeriggio al varco d'ingresso di via Albertazzi. Sotto, i passeggeri all'imbarco

I CONTI NEL 2016 LA SOCIETÀ GUIDATA DALL'AD EDOARDO MONZANI HA CHIUSO CON UN UTILE DI 840MILA EURO

I passeggeri oltre il muro dei 3 milioni

ABBATTUTO anche il muro dei tre milioni di passeggeri, la Stazione Marittima guarda avanti, cercando di mantenersi nel 2017 attorno, o appena al di sotto del milione di croceristi, e continuando a crescere nei traghetti. I conti del 2016 si sono chiusi con un utile netto di 840mila euro per un fatturato di 23,5 milioni. Nel corso dell'anno sono transitati da Genova 3.110.432 passeggeri crociere e traghetti, con un incremento del 4,4% rispetto al 2015. I croceristi sono invece passati da 848.227 nel 2015 a 1.017.368 nel 2016. Quanto alle compagnie presenti, sempre maggioritaria è la presenza di Msc Crociere, che nel 2016 ha portato nei terminal genovesi 185 tocche con 876.000 passeggeri, confermando Genova come principale porto di Msc nel Mediterraneo. P&O Cruises ha invece effettuato 16 scali per un totale di circa 55.500 passeggeri, mentre la Princess Cruises è arrivata a 10 scali in transito per 35.900 passeggeri. Come ormai da qualche anno, il traffico traghetti ha invertito la tendenza al ribasso fatta registrare dall'inizio della crisi, chiudendo con percentuali di incremento incoraggianti. Rispetto al 2015 sono stati movimentati circa 78.700 passeggeri in più sulle linee con la Sardegna, circa 9.600 con la Spagna e circa 5.600 con il Nord Africa. Stabile la Corsica e in lieve flessione la Sicilia. Sempre importanti i volumi di traffico

di Grandi Navi Veloci che nel 2016 ha movimentato circa 783.500 passeggeri (il 37,5% del totale) e circa 1.095.500 metri lineari (il 60,8% del totale), confermandosi come principale operatore traghetti. Da rilevare un deciso decremento del traffico commerciale sulla Sardegna (-154.000 metri lineari circa), mentre Spagna e Sicilia crescono di circa 15.000 metri lineari ciascuna. Per il 2017 si prevede un ulteriore incremento del traffico traghetti, con percentuali di crescita che fanno comunque ben sperare in una conferma del trend positivo evidenziato nel 2015 e nel 2016. Il traffico crociere si prevede invece stabile: nel 2017 sono previsti circa 950.000 croceristi, di cui 550.000 home port e 400.000 transiti. Msc Crociere confermerà la presenza portando 850.000 passeggeri, così come Princess Cruises che porterà 33.500 passeggeri. Dal 2002 a oggi Authority e Stazioni Marittime hanno investito complessivamente sull'area passeggeri (Ponte dei Mille/Ponte Andrea Doria/Terminal Traghetti) oltre 84 milioni di euro, effettuando operazioni di adeguamento delle strutture di banchina e interventi di ampliamento, ridefinizione e modernizzazione dei 5 terminal passeggeri all'interno dell'area in concessione.

(mas.m.)

COMPTON/STUDIO METROPOLITANA



Edoardo Monzani ad di Stazioni Marittime

PORTO » RIPRESI I LAVORI

Scavi al fondale, ecco la barriera di bolle

Testato un nuovo sistema anti-inquinamento: un "muro" di aria ad alta pressione installato da una ditta tedesca

di Guido Fiorini

PIOMBINO

Sono ripresi in questi giorni i lavori di dragaggio al porto. Ci sono da adeguare i fondali nella zona di fronte alla banchina che ospiterà la General Electric, la multinazionale che ha in progetto di portare a Piombino la produzione di grandi turbine. Al tempo stesso vanno avanti spediti i lavori proprio per la banchina ed è quasi completato l'allungamento del molo foraneo che, al termine, sarà in grado di ospitare due grandi navi da crociera. Le due foto qui a fianco (prese da Google Earth) consentono di vedere i cambiamenti del porto

dal 2007 a oggi.

È proprio per l'attività di dragaggio, qualche settimana fa è stato sperimentato un nuovo sistema di "barriera" per i sedimenti che, inevitabilmente, vengono smossi dai lavori. Il sistema, in funzione in Italia solo a Genova, si chiama "bubble screens" e consiste in un muro di bolle che salgono dal basso e, creando una turbolenza, impediscono ai sedimenti stessi di passare oltre. Il collaudo da parte dell'Autorità portuale è stato effettuato con la collaborazione dell'Università di Genova, dell'Ispira, della Capitaneria di porto e delle imprese Sales, Somit e Abate. La decisione di puntare sul nuovo sistema di "air compres-

sed barrier" al posto delle consuete panne galleggianti è stata presa per una serie di motivi, prima di tutto l'esigenza di far convivere il sistema con il notevole movimento del porto di Piombino e anche perché il sistema è assai più pratico da installare e rimuovere.

Così la "barriera a bolle" è stata piazzata in alcuni punti critici: una prima a protezione dell'imboccatura del porto, su un fondale di venti metri, per una lunghezza complessiva di 560 metri; la seconda a protezione dell'impianto di presa dell'azienda Agroittica, per circa 20 metri.

Come funziona. Il sistema è semplice e consiste in un compres-

sore e in un tubo, di plastica flessibile, con buchi nella parte superiore. Quando il tubo è ancorato al fondo marino, viene pompata aria ad alta pressione che, uscendo dai fori, genera una colonna di bolle. In questo modo le turbolenze generate dal sistema e la differenza di fluidità genera una netta separazione che impedisce il passaggio dei sedimenti. Così il volume di acqua interessato dai lavori resta del tutto separato dall'ambiente circostante.

L'installazione e il controllo del sistema sarà a cura di un'azienda tedesca, di Lubeca, la Hydrotechnik Lübeck GmbH, che ha una consolidata esperienza nel settore. Un'installazione simile è in funzione da tempo ad Anversa.

IL PUNTO

ORA SERVE UN CAMBIO DI PASSO

Con la nomina del Comitato di gestione dell'Autorità portuale di Livorno e Piombino c'è la speranza che l'attività torni a essere quella a cui eravamo abituati, prima dell'accorpamento. Perché da qualche mese anche il porto sembra aver preso il passo lento di tutto quanto circonda Piombino e il suo promontorio.

La città non se lo può permettere, serve un deciso rilancio. Lo scriviamo da un paio

d'anni: nei lavori al porto, nell'attività che le nuove banchine stanno dimostrando di avere, ci sono le basi per il rilancio dell'economia di questa terra affacciata sul mare. Con o senza l'acciaio, il porto ha la possibilità di dare una speranza: fra poco partiranno le attività di Pim (Piombino Industrie marittime), presto arriverà General Electric, poi ci sono gli indonesiani con i loro oli vegetali e la Solmine con la logistica, altre aziende avevano preso contatti e sembravano interessate. Se davvero sarà fatta la 398, i cui svincoli sono a cura proprio dell'Autorità portuale, Piombino avrà ancora una speranza. (g.f.)

Maurizio Poli nel Comitato AdSp Livorno-Piombino

PIOMBINO - Una designazione dal territorio per l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Si è infatti costituito ieri, il Comitato di gestione con la nomina di tutti e cinque i componenti previsti dalla legge. Il delegato del Comune di Piombino è Maurizio Poli, dirigente affari legali e demanio marittimo del Comune di Piombino, esperto in materie portuali e trasporti marittimi, designato

(continua a pagina 2)

Maurizio Poli nel Comitato

dal sindaco Massimo Giuliani sulla base delle sue competenze tecniche. Maurizio Poli andrà dunque a rappresentare il territorio di Piombino insieme agli altri quattro componenti: il presidente Stefano

Corsini, il comandante del porto di Livorno contrammiraglio Vincenzo Di Marco, il delegato della Regione Toscana Giovanni Bonadio ed il delegato del Comune di Livorno Filippo Nogarin, si legge in una nota del Comune.

«A fronte dei requisiti richiesti dalla norma e della comprovata e-

sperienza in possesso dell'interessato - ha scritto il sindaco Giuliani nella lettera di nomina - ho ampio motivo di ritenere tale designazione quale scelta assolutamente idonea e adeguata per il ruolo dei componenti del Collegio e per le funzioni ad esso assegnate».

«Sono certo che la professiona-

lità del dr. Poli porterà un significativo valore aggiunto alla gestione e alla valorizzazione dei porti di giurisdizione dell'Autorità di sistema - ha concluso il sindaco - e, più in generale, all'economia delle città di Livorno e Piombino, favorendo, allo stesso tempo, una leale e fattiva collaborazione tra le due amministrazioni comunali e quella portuale».

Aree industriali, alleanza con i porti per lo sviluppo

Bonadio (Autorità Alto Tirreno): merci e logistica sono le chiavi vincenti grazie alle vie d'acqua (Navicelli) e alla ferrovia (Pisa-Collesalveti-Vada)

di Francesco Loi
LIVORNO

Entrerà anche Pisa nel sistema portuale dell'Alto Tirreno. Stoccaggio, logistica e smistamento merci sono parole che tratteggiano uno scenario di sviluppo economico dell'area che si è messo in movimento. E che vedrà protagoniste le zone industriali di Ospedaletto e soprattutto Montacchiello, oltre alla Darsena e al canale dei Navicelli (grazie anche alla prossima apertura del collegamento con l'Arno attraverso l'Incile). Una sinergia con Livorno in piena regola, «per arrivare a competere con i sistemi logistici del Nord Europa, sapete che le merci a Milano arrivano ora da Rotterdam? Qui ci sono tutte le infrastrutture e le possibilità per inserirsi in modo competitivo». Di questo è ben convinto l'ingegner Giovanni Bonadio, già presidente di Logistica Toscana. Il consiglio regionale lo ha designato come suo esponente nel Comitato portuale Alto Tirreno, composto dai rappresentanti dei Comuni partecipanti (Livorno e Piombino), della Regione Toscana e della Capitaneria di Porto. La riforma dei porti ha previsto per la Toscana due sistemi. Uno è quello dell'Alto Tirreno, con Livorno e Piombino. L'altro è il sistema ligure-orientale, con Carrara e La Spezia.

Da metà marzo Stefano Corsini è stato nominato presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno: è il vertice di

quella governance di Palazzo Rosciano che ha Bonadio tra i suoi componenti. Un pisano (d'adozione), dunque, nella cabina di regia dei porti. Forse anche per questo gli viene semplice spiegare come Pisa in realtà faccia già parte del sistema portuale. Anzi, questo sarà uno dei principali fronti di impegno, soprattutto in tempi di crescita esponenziale dell'e-commerce, il commercio elettronico via web, che significa premere l'acceleratore in termini di stoccaggio, logistica e servizi collegati. «Un sistema portuale - dice Bonadio - non è fatto solo di opere a mare. Si al 50% è composto di opere a mare, ma al 50% anche di opere a terra, ovvero di collegamenti infrastrutturali con i mercati di provenienza e destinazione delle merci. Un porto è tanto più competitivo quanto più è in grado di portare merci nei mercati di destinazione. I porti toscani hanno le caratteristiche per competere con i sistemi logistici del Nord Europa. Hanno ciò che serve per riuscire a contenere i costi, diventando così competitivi, grazie alle infrastrutture presenti e ad una logistica ben organizzata».

Ma come c'entra Pisa? «Il retroterra del porto di Livorno è costituito da un triangolo che ha per vertici Pisa, Livorno e Pontedera. Un'area con grandi potenzialità logistiche, peraltro già oggetto di interesse da parte di grandi investitori. È ancora recente l'incontro del ministro Delrio e del governatore Rossi

con il presidente delle ferrovie cinesi, il China Railway International Group. La visita in Cina del presidente Mattarella e del premier Gentiloni s'inserisce in un quadro di rapporti e di accordi che potrebbero sfociare in situazioni di grande interesse».

E quali carte possono giocarsi Livorno e Pisa in tale contesto? «Intanto Pisa ha la presenza del sistema aeroportuale. Inoltre ha il canale dei Navicelli, che rappresenta una via d'acqua per le merci che conduce direttamente al porto di Livorno. E nella sua darsena ha spazi idonei per una city logistic dell'area metropolitana della costa, ovvero la distribuzione urbana delle merci. Per tutto questo la proposta che faccio è quella dell'inserimento di Pisa nel sistema portuale dell'Alto Tirreno, con un comitato di coordinamento dove includere un rappresentante locale».

Una proposta coerente con la linea della commissione costa, presieduta da Antonio Mazzeo, e che coincide con la volontà del governatore Rossi. Inoltre la valorizzazione del sistema portuale porterà in primo piano le aree di Ospedaletto e Montacchiello. Questo è un passaggio che deve essere spiegato. «La chiave di volta - riprende Bonadio - è il collegamento diretto del porto di Livorno alla linea ferroviaria nord-sud che passa per Firenze, ma senza transitare per il nodo, ormai congestionato, di Pisa. Si tratta quindi di passare attraverso il collegamento della linea ferroviaria Pisa-Collesalveti-Vada

con la Pisa-Firenze che avviene all'altezza delle aree industriali di Pisa, restando valida in prospettiva anche l'opzione di un collegamento fino a Pontedera». Se il collegamento con l'Interporto di Guasticce è ormai un fatto acquisito («Rfi pubblicherà i bandi entro l'anno»), ora è da definire il collegamento con Montacchiello, una linea di non molti chilometri e spesa non eccessiva. Nella zona, lato mare, gli strumenti urbanistici già prevedono la realizzazione di una stazione. Il progetto si chiama "Raccordo" (Rail Access from Coast to Corridor: Accesso ferroviario dalla Costa al Corridoio di Trasporto) ed è stato elaborato dalla Direzione Sviluppo ed Innovazione **RAI** **Autorità po. us** **Alto Tirreno**.

«Questa, come idea progettuale, ha già ottenuto l'approvazione dell'Unione Europea - sottolinea l'ingegnere - Rossi ha chiesto un incontro all'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, per concordare le linee operative». Peraltro uno sviluppo del genere «aumenta l'esigenza - aggiunge Bonadio - del completamento della linea Tirrenica con un tratto dalle caratteristiche autostradali. La commissione costa ha scritto al ministro Delrio per sollecitare la definizione dell'infrastruttura». Le sinergie tra Livorno e Pisa potrebbero non finire qui. Bonadio, che è anche consigliere di Toscana Aeroporti, promette: «Mi adopererò per un coordinamento tra sistema aeroportuale e portuale, con l'obiettivo di avere a Livorno le crociere di testa».

L'ESPERTO ANGELO ROMA, GIÀ UOMO-ZIM PER IL PORTO, OGGI CONSULENTE MARITTIMO

«Siamo a rischio ritardi: riforma e Darsena Europa»

UNA RIFORMA che doveva riformare ma sembra in chiodata al passo del gambero, un'Autorità portuale Livorno/Piombino in perenne attesa di chiarimenti da Roma, tanti problemi concreti che passano di rinvio in rinvio, malgrado l'indubbia buona volontà dei singoli. Ecco che ne pensa, nella nostra intervista, il comandante Angelo Roma (in foto), già uomo-Zim, consulente marittimo assai ascoltato anche dalla Regione, oggi presidente dell'Assonautica della Camera di Commercio.

Lo stallo in corso com'è visto da un esperto operativo?

«In modo allarmante, e come dice spiritosamente un grande marittimista ... tutto si muove - solo noi rimaniamo a banchina. Al di là della battuta, siamo a rischio di ritardi: quando il primo Sindaco si è autonominato nel comitato di gestione, subito, e sottolineo subito, il Ministero doveva intervenire e chiarire che i Sindaci non potevano far parte di detto comitato. Lo scorso 26 maggio, invece, è arrivata l'interrogazione parlamentare della Deputata 5 Stelle, Arianna Spessotto e firmata da Luigi di Maio, per avere il giorno dopo, finalmente, la presa di posizione del Ministro Delrio sui sindaci autonomi natisi all'interno dei cosiddetti, CdA dei porti. Praticamente si è attesa la nomina del Sindaco Cozzolino di Civitavecchia, per avere una posizione "ufficiale" e niente, quando si sono autonominati Debora Serracchiani, Marco Doria, Roberto Dipiazza e Filippo Nogarini. Alla fine spero che il decreto correttivo arrivi quanto prima, vedo all'orizzonte elezioni anticipate».

La piattaforma Europa ha continui rinvii: secondo lei perché?

«Il motivo più palese dovrebbe essere che di manifestazioni d'interesse, in realtà, ce ne siano ben poche. Ho già avuto modo di dire che le valutazioni alla base di "gara" fatte nel 2015, immaginino un livello di rischio inferiore a quello attribuibile a possibili investitori (intendo investitori "tradizionali" del settore) chiamati all'impegno

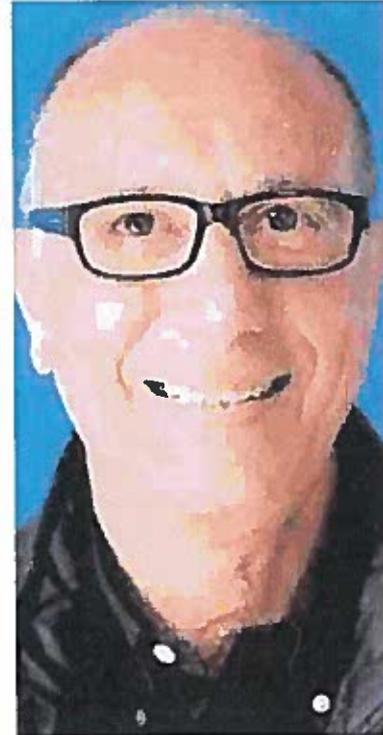
finanziario del "project financing". Questa conclusione potrebbe non trovare esito, qualora la strategia dell'investitore non badesse ai ritorni finanziari di medio-breve periodo, e soprattutto nel caso in cui fossero disponibili enormi capitali e risorse finanziarie o vi fosse qualche potere nell'indirizzare la domanda di rete verso l'infrastruttura (come spesso accade con investitori Cinesi: a buon intenditor, poche parole!».

Con le nuove alleanze mondiali, Livorno ha più o meno prospettive?

«Allo stato, tutto resterà inalterato. Unica piccola novità di rilievo degli ultimi giorni: la ZIM ha inserito un feeder quindicinale sul nostro porto, poca cosa, non più di 5000 movimenti/anno, ma come dire, ancora "legata" a Livor-

no. Da qualche giorno sono stati svelati i dettagli del nuovo megacarrier giapponese, a seguito del merger tra Kawasaki Kisen Kaisha, Mitsui O.S.K. Lines e Nippon Yusen Kabushiki Kaisha nascerà Ocean Network Express (ONE), 6° liner al mondo con quartier generale a Singapore. Ad essere integrato sarà il business dei contenitori. La nuova JV controlla il 7% della capacità globale. Il porto di Livorno se non vuole attendere 7/8 anni per aumentare i containers, si deve porre come obiettivo la possibilità di ricevere navi fino a 12/14000 TEU; queste navi tra pochi anni non saranno più considerate "mega" e solo allora, se saremo in grado di ospitarle, potremmo essere inclusi nelle schedule dei maggiori vettori al mondo».

A.F.



LA POLEMICA
Authority Livorno-Piombino in attesa di chiarimenti dal Governo centrale

Cevital e Aferpi incontrano Corsini

LIVORNO - Il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, ha incontrato a palazzo Rosciano, il direttore generale esecutivo della Cevital, Saïd Benikene, e due dirigenti di Aferpi, Amin Rezig e Riccardo Grilli.

I rappresentanti di Cevital e (continua a pagina 2)



I vertici di Cevital e Aferpi durante l'incontro a Palazzo Rosciano

Cevital e Aferpi

Aferpi, hanno mostrato di voler dare seguito alle promesse di rilancio dello scalo piombinese, offrendo rassicurazioni circa la volontà di arrivare entro la fine di Giugno con il business plan dettagliato. Questi si sono soffermati a lungo sui tre pilastri del progetto (siderurgia, agroalimentare, attività di container): alcuni milioni di tonnellate di merce legata all'agroalimentare (crude oil, zucchero, succo d'arancia), milioni di tonnellate di merce varia e due milioni di tonnellate annue di movimentazioni siderurgi-

che. In particolare, Cevital punta molto sulla possibilità di rafforzare i rapporti commerciali tra Algeri e Piombino.

Durante l'incontro, il presidente Corsini ha insistito circa l'urgente formalizzazione del piano finanziario e del relativo progetto, senza i quali non si potrebbe procedere con quanto previsto dall'accordo di programma.

I vertici di Cevital e Aferpi si sono inoltre detti interessati alla nuova realtà costituita dall'Autorità di Sistema portuale: «Livorno dista meno di cento chilometri dal Piombino - ha dichiarato Benikene - e costituisce un'opportunità per sviluppare attività logistiche in sinergia, coinvolgendo Piombino e il

suo hinterland».

Benikene ha anche messo l'accento sulla necessità di collaborare: «No one can pull this off on his own (nessuno può farcela con le proprie forze) - ha detto - ma è necessario "get embedded all together", lavorare insieme per il bene della comunità».

Intanto, è in programma il 12 Giugno, al ministero dello Sviluppo economico a Roma, la riunione del Comitato esecutivo sull'accordo di programma "Disciplina per gli interventi per la riqualificazione e riconversione del Polo industriale di Piombino", sottoscritto nel 2014. Lo rende noto la Regione Toscana spiegando che l'incontro era stato richiesto nei giorni

scorsi dal presidente Enrico Rossi e dal sindaco di Piombino Massimo Giuliani.

«Finalmente - ha commentato il governatore toscano - la convocazione è arrivata. Sarà un'occasione importante per verificare tutti gli impegni presi per l'area piombinese e per discutere dei temi legati alla siderurgia». Tra i punti all'ordine del giorno: monitoraggio del Pri (Progetto di riqualificazione e reindustrializzazione); messa in sicurezza e bonifica delle aree; attivazione della bretella di collegamento della SS 398; sostegno al reddito, alla formazione e all'occupazione dei lavoratori; progetto industriale Aferpi; insediamenti produttivi e rinnovo delle concessioni demaniali portuali.

Europa Expo comitato a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - L'Espo, l'Associazione dei porti Europei (European Sea Ports Organization) ha scelto, quest'anno, Civitavecchia per la propria riunione annuale del Comitato "Intermodal, Logistics and Industry".

(segue a pagina 3)

Europa Expo comitato

I lavori della due giorni, che si sono tenuti a Molo Vespucci, sono stati aperti dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, e vedranno la partecipazione, fra gli altri, di Antongiulio Marin della

DG MOVE, la cui presenza nello scalo laziale sta ad indicare - dice una nota dell'Adsp - gli ottimi rapporti che l'Adsp ha instaurato con la Commissione Europea, e dei rappresentanti dei maggiori porti europei come Barcellona e Puertos del Estado (l'ente che raggruppa i porti spagnoli), Marsiglia, Anversa, Amburgo, Copenaghen, Malmoe e l'Associazione dei porti finlandesi e di quelli svedesi.

Durante i due giorni di meeting sono stati affrontate diverse temati-

che di rilevanza e di interesse anche per il porto di Civitavecchia ed il suo network quali l'Update sulle reti TEN-T, la possibilità di istituire una Piattaforma per le connessioni Unione Europea-Cina, lo Studio della DG MOVE sul potenziale non sfruttato dei porti marittimi. Ed è stata analizzata la relazione della Corte dei Conti europea sui progetti portuali.

Presente inoltre, su invito di ESPO, il responsabile della sede Unindustria di Civitavecchia Stefa-

no Cenci per illustrare ai presenti le possibilità di sviluppo del retroporto.

"Esprimo la massima soddisfazione, anche a nome di tutta la community portuale - ha dichiarato il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo - per la scelta di Espo di svolgere la riunione annuale del Comitato intermodalità logistica ed industria a Civitavecchia. Sicuramente conclude di Majo - questa è una buona notizia anche per tutta la portualità nazionale".

AVVISO DI PROROGA PER 9 PERSONE: «TANGENTI DA UNA AZIENDA»

Brindisi, corruzione al porto Indagato ex segretario Giuffré

◉ **BRINDISI.** L'accusa, tutta da provare, è che sarebbero state pagate tangenti per favorire la concessione dello status di impresa portuale ad un'azienda interessata a trasportare all'estero grosse quantità di Cdr (combustibile da rifiuti). Per questo ieri la Procura di Brindisi ha fatto notificare a nove persone un'avviso di proroga delle indagini che ipotizza, a vario titolo, i reati di associazione a delinquere, corruzione e induzione indebita (la vecchia concussione). Nell'atto, firmato dal pm Antonio Costantini, figura anche il segretario generale uscente dell'Autorità portuale di Brindisi, l'ammiraglio Salvatore Giuffré.

L'inchiesta riguarda infatti la vecchia gestione dell'Autorità, oggi transitata nell'Autorità portuale del Levante che accorpa gli scali di Bari e Brindisi. Gli altri indagati sono il dirigente Aldo Tanzarella, l'imprenditore Luca Screti e l'ex assessore del Comune di Brindisi, Antonio Monetti. Screti il 6 febbraio 2016 venne arrestato insieme all'ex sindaco di Brindisi, Mimmo Consales, nell'ambito di un'altra indagine per corruzione. L'inchiesta attuale tratterebbe tra l'altro di rifiuti: a quanto sembra l'azienda avrebbe dovuto occuparsi di trasportare all'estero combustibile derivato dai rifiuti (cdr).

«La richiesta di proroga delle indagini - dice il nuovo presidente dell'Autorità del Levante, Ugo Patroni Griffi - non consente di circostanziare la vicenda. Attendiamo che la magistratura concluda il suo lavoro, confidando che verrà attestata la totale estraneità dell'ente e dei suoi dirigenti».

Trapani, revocati i domiciliari a Fazio "Ho la coscienza pulita e vado avanti"

Inchiesta corruzione. Il gip ha disposto il divieto di dimora a Palermo. Il candidato sindaco rilancia: "Voglio tornare alla guida della città"

PALERMO - Il gip di Trapani, Caterina Brignone, ha revocato gli arresti domiciliari disposti nei confronti di Girolamo Fazio, deputato regionale di Ap e candidato sindaco della città. E' accusato dalla Procura di Palermo di corruzione nell' ambito dell' inchiesta che ha portato in carcere l' **armatore** Ettore Morace. La tranche del procedimento relativa a Fazio è stata inviata ai pm di Trapani per competenza. Il giudice, che ha deciso per la revoca dopo un lungo interrogatorio del parlamentare regionale, contestualmente ha applicato a Fazio il divieto di dimora a Palermo. Nei giorni scorsi, un decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri aveva sospeso dalla carica di deputato a Fazio a decorrere dalla data dell' arresto. Qualora la sospensione, decisa in base alla legge Severino, dovesse decadere visto il venir meno dei domiciliari, comunque Fazio non potrebbe esercitare il suo ruolo di parlamentare non potendosi più recare a Palermo all' Ars. Alle contestazioni originarie di aver condizionato la politica regionale sui **trasporti marittimi** per favorire Morace, in cambio di favori e denaro, a carico di Fazio sono emerse altre accuse. Ad esempio secondo gli inquirenti si sarebbe fatto ristrutturare l' abitazione a spese dell' **armatore**. Secondo indiscrezioni Fazio, stretto dalle contestazioni, avrebbe risposto a tutte le domande e avrebbe fornito ulteriori spunti utili agli investigatori. Fazio, sospeso dall' Ars dopo l' arresto, ha voluto sondare i suoi subito dopo la revoca della misura: "Ho voluto incontrare candidati e amici per chiedere loro se intendono continuare la campagna elettorale. Io non sono un corrotto ma ho bisogno che questo sia dimostrato, ecco perché non ho voluto prendere una decisione da solo". La "consultazione" si è chiusa con un applauso. "Ho troppo rispetto per le istituzioni: se non avessi la coscienza pulita non avrei proseguito la campagna elettorale", aggiunge. Sulle indagini nessun commento: "Ci sarà tempo per parlarne. Ma non penso a una giustizia a orologeria; credo si sia trattato di una coincidenza". Poi conclude di voler tornare a fare il sindaco perché "a Trapani c' è bisogno di sbracciarsi per arginare il degrado".

Inchiesta aliscafi. Il gip ha deciso di rimettere in libertà il deputato mantenendo il divieto di dimora a Palermo che di fatto gli impedisce di sedere all' Ars

Fazio scarcerato riparte la corsa a sindaco di Trapani

ANTONIO FRASCHILLA Appena avuta la notizia dal suo avvocato, non ha perso un attimo. Girolamo Fazio, un minuto dopo aver saputo della decisione del gip di revocargli i domiciliari, è uscito da casa ed è andato dritto al suo comitato elettorale in via Virgilio a Trapani. Già pronto per lui un comitato di accoglienza con i fedelissimi, abbracci, lacrime, e poi un domanda: «Volete che vada avanti come candidato sindaco in queste amministrative?»

Perché la risposta spetta solo a voi - ha detto Fazio ai suoi - io sono pronto a fare anche un passo indietro». La risposta, manco a dirlo, è stato un coro di sì. «Ed allora andiamo avanti, io ho la coscienza a posto », ha aggiunto, stabilendo subito un programma di iniziative da fare, ma a partire solo da domani: «Stasera ci vediamo la partita della Juventus qui al comitato», ha aggiunto.

Travolto dalla mega indagine sulla corruzione nel trasporto marittimo, sospeso da deputato all' Ars, Fazio ha chiesto e ottenuto la revoca dei domiciliari. Da ieri è quindi tornato pienamente in campo in queste pazze amministrative trapanesi che vedono il suo principale avversario, l' ex grande suo mentore

Antonino D' Ali, anche lui candidato a sindaco ma con una richiesta pendente della Direzione distrettuale antimafia di «obbligo di soggiorno» per la sua presunta «pericolosità sociale», dopo anni di processi, e assoluzioni, con l' accusa di aver legami con la mafia.

Fazio ha ottenuto la revoca dei domiciliari perché non più deputato, ma rimane per lui il divieto di soggiorno a Palermo.

La decisione del gip è arrivata dopo il lungo interrogatorio di Fazio che ammesso di aver percepito dall' armatore Vittorio Morace (padre di Ettore, che è ai domiciliari) «una somma ben superiore a quella contestatagli», scrive il giudice. Ovvero, 150 mila euro. Somma percepita «nella forma anomala del pagamento di fatture», si è difeso Fazio: giustificazione, quest' ultima, che il gip ha comunque ritenuto «non sufficiente », anche se l' ammissione parziale dell' ex deputato su alcuni pagamenti ricevuti dimostra per il giudice «un certo spirito collaborativo verso la ricostruzione dei fatti».

Non la pensa così la procura di Trapani, che insisteva per gli arresti domiciliari, anche perché Fazio ha

- segue

parlato solo dopo che i carabinieri hanno trovato quelle fatture da 100 mila euro a casa sua, il giorno dell' arresto.

Da ieri Fazio è tornato a fare campagna elettorale. Come, dopo averla sospesa per qualche giorno, è tornato a farla il senatore D' Ali: «Ma il suo caso è diverso, D' Ali ha solo una richiesta di obbligo di soggiorno che deve essere vagliata dal giudice, la posizione di Fazio è ben peggiore perché rimane indagato e le contestazioni che gli vengono fatte sono molto puntuali », dice il deputato regionale socialista Nino Oddo, al fianco del senatore forzista.

D' Ali da giorni non si ferma un attimo: venerdì ha tenuto un comizio nella frazione di Salina grande, poi ha incontrato nel suo comitato elettorale medici e operatori della sanità insieme alla deputata regionale Bernadette Grasso, mentre con l' eurodeputato Salvatore Cicu ha incontrato gli imprenditori locali per parlare di fondi Ue.

A Trapani la strana campagna elettorale dei candidati alle prese con guai giudiziari, e che rischiano di avere problemi il giorno dopo l' elezione, continua come se nulla fosse. Nessuno dei protagonisti si pone alcun dubbio su quello che potrebbe accadere dopo: Fazio se dovesse andare a processo, D' Ali se il giudice dovesse confermare la richiesta della Dia di obbligo di dimora a Trapani.

©RIPRODUZIONE RISERVATA IMPEGNO Voglio andare avanti perché ho la coscienza a posto LA PARTITA Ho riunito tutti per vedere la Juve al comitato " " EX PRIMO CITTADINO Girolamo Fazio è stato sindaco di Trapani dal 2001 al 2012 ed è nuovamente in corsa per la carica di primo cittadino.

ANTONIO FRASCHILLA

Arriva il penultimo finanziamento da 6,5 milioni, s' attendono "solo" i 16 dalla Regione

Porto di Tremestieri: manca solo un decreto

Mancano solo un' altra firma e altri 16 milioni. Il cammino per il nuovo porto di Tremestieri ha superato un altro passaggio, e a luglio potrebbero aprirsi i cantieri. Il Provveditorato opere pubbliche ha inviato il decreto di finanziamento da 6,5 milioni grazie al quale il budget già certo sale fino a quota 56 milioni.

L' ultimo strappo nella rincorsa al totale da 72 lo deve pedalare la Regione e l' assessorato Trasporti in particolare. La somma c' è, la verifica e le firma non dovrebbero tardare. Con questo ritmo la promessa del ministro Delrio che entro l' estate il porto di Tremestieri avrebbe cominciato a prendere forma, potrebbe essere rispettata.

Il cospicuo intervento della Regione era vincolato alla conclusione dell' iter di finanziamento degli altri enti interessati. Il responsabile Francesco Di Sarcina, da ieri nuovo segretario generale dell' Autorità di sistema di La Spezia, con gli uomini dell' impresa Coedmar, ha fatto visita agli uffici della Regione e ne sono venute fuori buone sensazioni, al punto da poter immaginare che entro il mese anche Palermo firmerà il suo contributo. Se così fosse, pochi giorni dopo potrebbe essere firmato il contratto da 72 milioni.

Subito servirebbe solo la presentazione del progetto esecutivo e l' approvazione del Comune. Il primo passo dunque, sarebbe, entro giugno la certezza del finanziamento, quindi la firma del contratto con la società veneta e a luglio i cantieri. La Coedmar, in questi mesi, non è rimasta con le mani in mano. Ha preparato e quasi concluso l' esecutivo. In realtà avrebbe avuto 75 giorni di tempo dopo la firma, ma intende cominciare prima possibile. Insomma tempi stretti, salvo imprevisti. Certo ci sono da verificare anche gli ultimi espropri che il Comune dovrà perfezionare. La prima cosa che gli uomini di Coedmar dovrebbero realizzare, sarà un dragaggio da 100.000 metri cubi (sugli 800.000 totali) nella zona dell' attuale porto.

Sparirebbe presto la montagnola subacquea dalla quale arriva, durante le sciroccate, la sabbia che intasa l' imbocco dei due approdi. (d.b.)

Porto Tremestieri, ecco altri fondi

IL Provveditorato Opere pubbliche ha firmato il decreto di finanziamento da 6,5 milioni di euro per il Porto di Tremestieri. Adesso mancano solo i 16 della Regione. Entro il mese la firma del contratto a luglio dovrebbero partire i lavori

Adesso manca solo l'ultimo tassello e a luglio potrà scattare la cantierizzazione. Con questo ritmo la promessa del Ministro Delrio che entro l'estate il porto di Tremestieri avrebbe cominciato a prendere forma, potrebbe essere rispettata. Ieri dal provveditorato Opere pubbliche è arrivato il decreto di finanziamento da 6,5 milioni di euro con cui il budget già disponibile sale fino a quota 56 milioni. Adesso ne mancano solo 16 e sono quelli della Regione Siciliana che aveva vincolato il suo decreto di finanziamento alla conclusione dell'iter degli altri enti interessati alla costruzione della grande infrastruttura. Ieri il rup Francesco Di Sarcina, da oggi nuovo segretario generale dell'autorità di sistema di La Spezia, con gli uomini della Coedmar, l'azienda che si dovrà occupare dei lavori, ha fatto una visita agli uffici della Regione e ne sono venute fuori buone sensazioni, al punto da poter immaginare che entro questo mese anche Palermo firmerà il suo contributo al porto a sud. La scaletta dunque sarebbe, entro giugno certezza del finanziamento, quindi firma del contratto con la società veneta e a luglio i cantieri. La Coedmar, in questi mesi di attesa ha preparato e quasi concluso il progetto esecutivo. Avrebbe avuto 75 giorni di tempo dopo la firma per presentarlo, ma anche loro hanno una voglia matta di mettersi all'opera e cominciare a fare sul serio il porto. Non occorreranno altri nulla osta esterni perché possa essere approvato. Insomma tempi stretti, salvo imprevisti da Palermo. Un'opera strategica per Messina, la Sicilia e la Calabria perché interfaccia per i mezzi pesanti che viaggiano fra le sponde, per le autostrade del mare e a cascata interessante per tutta la logistica della linea di costa cittadina, Rada San Francesco e Porto Storico compreso.

Anche la Corte d' Appello nega la titolarità delle aree

Gli immobili dell' area portuale Nuova "sconfitta" per il Comune

Restano fermi i progetti dell' Amministrazione, tocca all' Authority

Milazzo La Corte d' Appello di Messina ha respinto il ricorso del Comune avverso la sentenza del Tribunale di Messina che nel 2010, in primo grado, ha negato la titolarità dell' ente locale sui locali nel porto di Milazzo ritenuti appartenenti allo Stato. La pronuncia della Corte si è fondata sull' interpretazione di una sentenza della Corte d' Appello messinese risalente addirittura alla fine del secolo XIX.

L' attuale Amministrazione adesso potrà ricorrere eventualmente in Cassazione.

La querelle com' è noto riguarda il Comune e il ministero delle Infrastrutture e l' oggetto del contendere gli immobili dislocati nella zona portuale del molo Marullo.

Nonostante pronunce anche discordanti non si è riusciti ad accertare la proprietà dei locali alcuni dei quali in atto occupati dalla Capitaneria di porto. Più volte in sede giudiziaria il Comune ha presentato elementi che attestano la «piena proprietà dei locali di molo Marullo», facendo riferimento addirittura ad una sentenza della Corte d' appello di Messina del dicembre 1896. Ma questa pronuncia della stessa Corte per il momento gela le speranze di palazzo dell' Aquila che pretendeva il rilascio nonché il pagamento dell' indennizzo «per illecita occupazione ed utilizzazione, con rivalutazione ed interessi», al fine di operare una nuova pianificazione strutturale. Il ministero invece ha sempre rivendicato la demanialità dell' area e del bene. Senza una soluzione favorevole - e in atto non lo è - difficilmente il Comune dunque potrà realizzare in quella location il progetto sollecitato più volte anche dal presidente del consiglio comunale Gianfranco Nastasi, legato alla nautica da diporto (strutture finalizzate a garantire un' offerta turistica (ristorazione e altri servizi).

A Molo Marullo resta in piedi il progetto dell' Autorità portuale che ha previsto 7 milioni di euro nel Piano delle opere triennali 2014-2016 e l' obiettivo è l' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal cosiddetto "terzo lotto"; oggi quest' area è costituita da una tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. Lo studio è stato definito perché non si mette in gara e si accelera per avviare i lavori?

A colloquio con Di Sarcina che lascia l' Ap di Messina dopo 13 anni

Il fronte del porto

Dalla contestata unione con l' Autorità di Gioia Tauro alla situazione di Tremestieri. L' ex segretario generale descrive quale futuro per Messina all' interno di un contesto globale e le sfide di una logistica capace di generare risparmi

Dopo 13 anni passati all' Autorità Portuale di Messina, dal 2004 come ingegnere capo e dal 2012 come segretario generale, Francesco Di Sarcina, classe 1966, lascia la città dello Stretto e si trasferisce a La Spezia. Andrà a dirigere l' Authority spezzina e la sua partenza è l' occasione giusta per fare il punto della situazione sui temi più caldi della portualità messinese in particolare e siciliana in generale. A partire dal contestatissimo accorpamento con il porto di Gioia Tauro e le altre sei strutture portuali calabresi, per dare vita a un' Autorità di sistema nella quale confluiranno anche il porto di Milazzo e i due di Messina, quello storico e quello di Tremestieri. Il presidente sarà l' assessore regionale calabrese Vincenzo Russo, voci di corridoio indicano l' ex presidente dell' Autorità Portuale peloritana e attuale deputato nazionale di AP Enzo Garofalo.

Permane comunque il sospetto che la tardiva levata di scudi della classe politica messinese per bloccare l' accorpamento sia finalizzata più che altro a non perdere voti in vista delle prossime tornate elettorali, visto che non ha prodotto alcun effetto e che il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, sta andando avanti con la riorganizzazione delle Authority italiane istituite con la legge 84 del 1994. Sulla diatriba con l' amministrazione Accorinti, che un paio di anni fa all' improvviso ha deciso di rivendicare aree di competenza dell' Autorità Portuale, Di Sarcina non si pronuncia. Si limita a ricordare che le obiezioni sollevate sono state tacitate dalla Capitaneria di Porto che ha confermato lo status quo e che la sola possibilità è un ulteriore ricorso da parte dell' esecutivo di Palazzo Zanca. Resta da vedere se tra i tanti problemi da affrontare a Messina, Accorinti e i suoi troveranno anche il tempo di presentarlo e se, nel caso improbabile in cui dovessero vincere, saranno davvero in grado di gestire altre porzioni di territorio.

Domanda. I detrattori parlano dei conti in rosso di Gioia Tauro che andrebbero a inficiare quanto fatto fino a oggi dall' ente messinese. Qual è la sua opinione su questa riorganizzazione?

- segue

Risposta. Una premessa è doverosa: per legge i bilanci di queste strutture non possono essere in rosso, pena il commissariamento immediato della presidenza. Non conosco in dettaglio quelli di Gioia Tauro, ma evidentemente non possono essere in perdita. I fatti invece sono questi: il porto produce a favore dell' **Autorità** un canone concessorio calcolato su tariffe agevolate **autorizzate** a suo tempo per farlo partire. Poi ci sono le tasse **portuali** che le navi pagano alla dogana, che le gira all' Authority competente.

Ma per rendere Gioia Tauro competitivo rispetto agli scali nordafricani, le tasse **portuali** sono state azzerate e di recente è stata varata anche una legge apposita valida fino al 2018.

Quindi l' armatore paga solo il terminalista che gestisce il porto e l' AP non incassa nulla.

D. E allora perché tenere aperto questo porto? Perché su meno di 20 mila abitanti di Gioia Tauro ci sono 1.400 lavoratori?

R. E le pare poco? È comunque vero che tutti questi lavoratori rappresentano un costo non indifferente e che il terminalista (che sostiene che sono in perdita e che compensano con quanto incassano a La Spezia) ha chiesto e ottenuto la costituzione di una società interinale nella quale transiteranno in 400, che saranno reimpiegati altrove.

D. Ma il porto di Gioia Tauro ha un futuro?

R. Ha un futuro a condizione che si gestisca con logiche imprenditoriali. Personalmente sono convinto che non sia un posto da chiudere e che anzi rappresenti una risorsa per il Sud. Il bilancio dell' ente non è in perdita ma è asfittico perché una parte serve a sopperire a quello che viene meno per il mancato introito delle tasse **portuali**. Fortunatamente però il Governo non ha mai lesinato sui fondi per le infrastrutture e quindi Gioia Tauro ha condizioni infrastrutturali appetibilissime. Per questo sarebbe un peccato chiuderlo: non è un porto da niente, tutt' altro.

Ha fondali profondissimi dove possono entrare le navi più moderne e ha piazzali alle spalle infiniti, sarebbe un crimine abbandonare un porto del genere, che è di grandissimo valore.

D. Fin qui Gioia Tauro, descritta dai detrattori dell' accorpamento come un pozzo senza fondo che prosciugherebbe il tesoretto dell' Autorità Portuale di Messina, che incassa oltre 9 milioni l' anno e che ha da parte 110 milioni di euro, una cinquantina dei quali saranno spesi per opere infrastrutturali. Visto che un' altra proroga rispetto all' autonomia amministrativa che scadrà il 30 giugno prossimo sembra improbabile, che ne sarà di Messina?

R. Il futuro dell' ente **messinese** dipenderà dal presidente e dal Comitato di gestione. Non ci saranno più conti separati ma un unico bilancio con entrate e uscite che riguarderanno tutti i porti dell' **Autorità** di Sistema.

Non solo **Messina**, Milazzo e Tremestieri ma anche i calabresi Gioia Tauro, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia. Il vero problema è intercettare le navi ed essere appetibili per gli armatori. Mi spiego meglio. Al produttore di frigoriferi di Pechino non interessa se la merce arriva in 28 giorni anziché in 30. Tanto loro avranno ogni giorno un proprio container che sbarcherà, per esempio, a Rotterdam. A loro interessa il risparmio del 10, 15, 20% che avranno perché la loro merce arriverà a Berlino costando 300 euro invece che 350. Ed è questa la cosa importante. Quello che più conta nella logistica delle merci non è la velocità per arrivare subito in un porto, ma la velocità nella gestione grazie alla quale ottengono un risparmio. Gioia Tauro o Rotterdam per loro è la stessa cosa e andranno dove potranno spendere meno. La velocità che interessa è quella della movimentazione delle merci e non quella del punto di arrivo dalla Cina in Europa.

D. L' altra nota dolente, che riguarda l' Autorità Portuale in quanto ente cofinanziatore e futuro

- segue

gestore, è quella del porto di Tremestieri, nella zona sud di Messina, i cui continui insabbiamenti durante le scioccate allmentano polemiche furibonde. È stato davvero un errore realizzarlo là?

R. Quando si sceglie un sito si guarda a 360 gradi. L' insabbiamento era prevedibile, ma questo non significa che il porto non si potesse realizzare.

Il problema non è il sito ma il progetto e l' esecuzione dei lavori. E comunque qual è l' alternativa a Tremestieri, tenendo conto anche dei tempi di navigazione, che sono un aspetto fondamentale? Come ho sempre detto scontiamo un progetto fatto male e realizzato peggio con il quale sono stati realizzati i primi due approdi. Cose che non dico io, ma dati tangibili e indagini in corso. Cosa ben diversa invece il completamento, che ha un progetto di altissima qualità che prevede altri 5 moli, un' area di stoccaggio di 50 mila metri quadri, corsie di accumulo per diversi chilometri che eviteranno le code di oggi e anche un progetto di ripascimento del litorale.

D. Per il completamento si spenderanno 72 milioni di euro: 34 e mezzo li metterà lo Stato, 16 la Regione Sicilia e tutto il resto l' Authority. A che punto si è?

R. Entro fine giugno dovrebbero arrivare i 16 milioni della Regione e si inizieranno i lavori, che dureranno 18 mesi, forse un po' di più. (riproduzione riservata)

ELISABETTA RAFFA

La Sicilia

Scalo & Autorità

«La gestione del porto rimane in alto mare»

Michele GiardinaPozzallo. Dici scalo marittimo e pensi subito agli sbarchi senza fine di migranti in arrivo dall' Africa e dal Medio Oriente, al Cpsa - hot spot e all' insabbiamento cronico del porto piccolo. Pensieri negativi. Eppure si tratta dell' unico strumento prezioso in grado di produrre ricchezza.

Una vera manna per una città bella e sfortunata che, a conclusione della competizione elettorale per le amministrative, sarà chiamata sin dai primi giorni di luglio a fare i conti con un pesante debito pregresso. Da gestire in stato di default o, cosa meno grave, nel rispetto assoluto dei termini e delle prescrizioni imposte dal nuovo piano di riequilibrio economico-finanziario decennale, approvato dal civico consesso in zona Cesarini, e inviato agli organismi competenti che non si sono ancora pronunciati. Ad ogni modo, per pagare i debiti pregressi, far quadrare in modo strutturale i conti e realizzare un progetto di rilancio economico e sociale della città, l' unica via di uscita è quella di produrre ricchezza.

Questa, a detta degli esperti, la strada a scorrimento veloce da percorrere per attivare una sana gestione manageriale dell' Ente, accantonando la politica del passato ancorata ai salvifici trasferimenti statali e regionali e a qualche "miracoloso" finanziamento ottenuto grazie all' intervento dell' onorevole di riferimento. Per realizzare questo salutare cambiamento di rotta occorre tuttavia che i primi segnali positivi arrivino da Palermo. Titolare del porto di Pozzallo è la Regione Siciliana. Che però continua a dimostrare scarso interesse nei confronti di una infrastruttura determinante per la crescita e lo sviluppo del territorio e dell' area iblea. Da anni si chiede da più parti di affidare la conduzione dell' importante scalo marittimo ad un' **Autorità** di gestione.

Del problema della vacatio gestionale del porto di Pozzallo se ne parla da anni in decine di dibattiti e convegni (insuperabile la politica di casa nostra nell' inventarsi incontri e confronti che, fiumi di parole a parte, rimangono poi regolarmente improduttivi) che non hanno concretizzato alcun risultato utile.

A seguito del nuovo accorpamento delle **Autorità portuali** (che non riguardano ovviamente i porti di interesse regionale come il porto di Pozzallo), decretato dal Governo nazionale, si pensava che la Regione si sarebbe fatta carico di normalizzare la gestione dei porti di sua competenza, ed invece non è cambiato proprio nulla. Diventa a questo punto difficile ed inquietante capire a chi possa giovare una situazione di questo tipo. Dice il presidente della Società marinara Raffaele Sangiorgio: "La Regione

dica con chiarezza se si vuole lasciare il porto in una situazione di perenne incertezza, o se invece si pensa di istituire al più presto un organismo di gestione per normalizzare e rilanciare le attività".

MICHELE GIARDINA

Trasporti e sviluppo

Il porto di Catania nell' élite europea «E ora più risorse» L' Authority etnea potrà attingere a fondi speciali da un plafond che ammonta in tutto a 26,2 miliardi

Mario BarresiCatania. Se non proprio la Champions, quanto meno è l' Europa League. Il porto di Catania è stato incluso nella rete globale della "Ten-T" che raggruppa le principali infrastrutture dell' Unione europea. L' inclusione è avvenuta attraverso un atto delegato della Commissione europea, pubblicato nella Gazzetta ufficiale Ue il 19 maggio scorso. La promozione dello scalo etneo è dovuta al raggiungimento di uno dei requisiti dalla Ten-T. Il regolamento comunitario, infatti, prevede che la rete includa «le piattaforme logistiche, i terminali merci, i terminali ferroviario-stradali, i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti nella rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi due anni supera la soglia pertinente». Nel caso specifico dei porti la soglia è pari allo 0,1% del traffico totale di tutti gli scali europei per merci sfuse (2,223 milioni di tonnellate/anno), merci non sfuse (1,416 milioni di tonnellate/anno) e passeggeri (398.960 l' anno). Catania ha centrato il target delle merci non sfuse, con 2,335 milioni di tonnellate/anno. E dunque si sono aperte le porte dell' élite comunitaria dei porti.

La notizia viene commentata con soddisfazione da Salvo Pogliese, eurodeputato di Forza Italia (gruppo Ppe), componente della commissione Trasporti. «L' inserimento del porto di Catania nella rete Ten-T è una notizia altamente positiva, non solo per la città ma per l' intera Sicilia orientale, perché permetterà al porto etneo di accedere a importanti finanziamenti europei che consentiranno il potenziamento della nevralgica infrastruttura, con eccezionali ripercussioni economiche e lavorative per l' intero territorio». Pogliese rivendica la «proficua interlocuzione con l' olandese Herald Ruijets, capo unità responsabile della rete transeuropea Ten-T della Commissione europea». Nel 2015 fu firmato un un protocollo d' intesa tra il sindaco di Catania Enzo Bianco e gli allora presidenti di Sac (Salvatore Bonura) e dell' Autorità portuale (Cosimo Indaco) per far entrare nella Ten-T le due infrastrutture catanesi. L' ex commissario della Port Authority, l' ammiraglio Nunzio Martello, il 28 aprile 2016, impugnò - con una nota inviata a Roma e a

- segue

Bruxelles - l' esclusione dello scalo, chiedendo rivalutare i criteri di accesso, a suo dire «perfettamente coerenti con le richieste europee».

Adesso l' Europa ci ripensa. E apre la porta a un nuovo scenario: il porto di Catania potrà attingere finanziamenti dal Cef (Meccanismo per collegare l' Europa), oltre che da Fondi strutturali e Banca centrale europea.

Il programma Ten-T, istituito per per «sostenere la costruzione e l' aggiornamento delle infrastrutture di trasporto in tutta l' Unione europea».

Nella programmazione 2014/20 il sostegno finanziario previsto è pari a 26,2 miliardi di euro. Il porto di Catania entra nel "Comprehensive network", «rete multimodale di densità relativamente elevata che offre a tutte le regioni dell' Ue un' accessibilità che migliora il loro sviluppo economico, sociale e territoriale», i cui progetti dovrebbero essere conclusi entro il 2050. Altra cosa è la rete centrale ("Core network"), «composta dalle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica sia per i flussi di trasporto europei che per quelli globali», con completamento previsto entro il 2030. Questo è il vero olimpo delle infrastrutture Ue. Il porto di Catania ne è fuori. Ma ora lo osserva da una posizione ravvicinata.

Twitter: @MarioBarresi.

MARIO BARRESI