

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
20/21/22 GENNAIO 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



Rassegna stampa

## INDICE



### Primo Piano:

- "...Delrio avverte il Garante dei Trasporti: le concessioni sono competenza del Ministero..." (Il fatto Quotidiano.it, Corriere Marittimo)
- "...Così sono legge i correttivi alla Riforma..." (Gazzetta Marittima)
- "...Le Associazioni contro l'ART..." (Gazzetta Marittima)
- "...Una direttiva ministeriale sull'autorità dei Trasporti..." (Gazzetta Marittima)

### Dai Porti:

#### Venezia:

- "...Colmata A e futuro del porto di Venezia..." (Messaggero Marittimo)
- "...LNG anche a Venezia..." (Gazzetta Marittima, Avvisatore Marittimo)

#### Genova:

- "...L'Authority imbarca 27 dipendenti..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)
- "...Investimenti stranieri? Genova la città ideale..." (The Medi Telegraph)
- "...La rinascita della Via della Seta..." (The Medi Telegraph)
- "...Mercitalia cerca partner..." (Il Secolo XIX)

#### Ancona:

- "...Banchine Ancona, varato il piano per l'utilizzo..." (Gazzetta Marittima)

#### Ravenna:

- "...Presidenti di Gruppo e Fondazione. Cassa di Ravenna visitano TCR..." (Messaggero Marittimo)

#### La Spezia:

- "...Rimosso da container carico radioattivo..." (The Medi Telegraph)
- "...Caso Contship-MSC..." (Corriere Marittimo, Il Secolo XIX, Informazioni Marittime)
- "...Waterfront, al via il primo tratto della barriera fonoassorbente..." (Corriere Marittimo)
- "...Videocamere Blaxtair per Contship a La Spezia..." (Gazzetta Marittima)

#### Marina di Carrara:

- "...Banchina a gara..." (Il Tirreno)

#### Livorno:

- "...Container in calo..." (Il Tirreno)
- "...Ecco perché la maxi darsena è necessaria..." (Il Tirreno)
- "...Rifiuti speciali nella vasca..." (Il Tirreno)
- "...Il porto di Livorno corre in treno per superare Genova..." (Corriere Imprese)
- "...Binari, urgono per Paduletta..." (Gazzetta Marittima)

#### Piombino:

- "...Sindacati in stato confusionale sulle concessioni marittime..." (Il Tirreno)

#### Civitavecchia:

- "...Il convegno tra le chiacchiere di corridoio..." (Gazzetta Marittima, Civonline)
- "...Da Barcellona a Civitavecchia e Ancona..." (Gazzetta Marittima)
- "...Marebonus, Grimaldi chiede per equità..." (Avvisatore Marittimo)

#### Bari:

- "...Iniziativa su settore e infrastrutture sud..." (Affari Italiani)
- "...Il relitto Norman Atlantic resterà sotto sequestro al porto..." (La Repubblica, The Medi Telegraph)
- "...Bari s'interroga sullo sviluppo portuale..." (Gazzetta Marittima)

#### Gioia Tauro:

- "...I sindacati chiedono un vertice immediato..." (Gazzetta del Sud)



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
20/21/22 GENNAIO 2017

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



Rassegna stampa

# INDICE



## Palermo:

"...Niente più diritti portuali per gli abitanti di Lampedusa..." (Giornale di Sicilia)

## Trapani:

"...Migliora ricettività nei porti di Trapani e Porto Empedocle..." (Messaggero Marittimo)

## Messina:

"...Un filo che unisce l'Italia e si spezza a Messina..." (Gazzetta del Sud)

## Augusta:

"...Caso Miceli..." (La Sicilia, Siracusa News)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica  
Informare

## Le associazioni contro l'ART sulle concessioni

*Da Assiterminal, Assologistica, Fise-Uniport, Ancip e Confetra, è stata diramata la seguente nota sul tema dell'Agenzia di Regolazione dei Trasporti (ART) in merito alla concessioni sui porti.*

ROMA - Le scriventi Associazioni hanno preso nota con disappunto e forte preoccupazione di quanto contenuto nella recente delibera A.R.T. (segue in ultima pagina)

## Le associazioni contro l'ART

n. 156/2017 e relativi documenti accompagnatori, con la quale detta Autorità ha sostanzialmente ritenuto di poter entrare nel merito dei procedimenti di rilascio delle concessioni e autorizzazioni e relativi procedimenti, di cui agli artt. 16 e 18 della L. n. 84/94.

Riteniamo che a questa delibera non debba essere riconosciuto alcun valore di regolazione, poiché non rientra nelle competenze di A.R.T. diramare criteri e/o misure circa le sopra citate concessioni ed autorizzazioni, materia che ai sensi di legge ricade nell'esclusiva competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle Autorità di Sistema Portuale.

A nome dei nostri associati non possiamo più tollerare azioni di questo tipo, che costituiscono l'esatto contrario dei processi di sburocratizzazione e di semplificazione di competenze in materia portuale tanto sbandierati quanto disattesi da iniziative del genere, poiché esse determinano ambiguità, irrazionalità e profonda incertezza per l'attività, già adeguatamente regolata, degli operatori portuali interessati, i quali sono impegnati a reggere un'agguerrita competizione straniera.

Nel settore dell'handling portuale non esiste in Europa nessun Paese che abbia una regolamentazione tanto complessa quale è divenuta ora quella italiana, con l'aggravante dell'iniziativa ora adottata da A.R.T.

Ciò genera un evidente danno, sia verso il consolidamento dei terminal operators italiani, sia per l'attuazione e lo sviluppo di investimenti da parte dei medesimi, in un settore che è aperto alla più ampia concorrenza internazionale e che non può essere assolutamente confuso o assimilato ad un servizio di pubblica utilità.

Onde evitare inutili e dispendiosi contenziosi, si auspica in un intervento del Ministro delle Infrastrutture, nonché nella presa di posizione da parte dell'Associazione rappresentativa delle Autorità di Sistema portuale: si confida quindi che A.R.T. sia indotta ad accantonare detta delibera, che, come detto, riteniamo non abbia i requisiti di legittimità.

PER SANARE GLI ONERI SULLA LOGISTICA

## Una direttiva ministeriale sull'Autorità dei Trasporti

La soluzione che Graziano Delrio sta studiando per rispondere all'appello delle associazioni - Il problema delle troppe Agenzie di regolazione

ROMA - L'Autorità Regolazione Trasporti ha "messo il naso" anche sui criteri di assegnazione delle concessioni nei porti. E sta scatenando un putiferio di proteste, alle quali lo stesso ministro delle infrastrutture e trasporti sembra dovrà mettere un punto fermo. Anzi, un po' tutti i settori della logistica nazionale si stanno appellando a Delrio perché intervenga: con una direttiva ministeriale che potrebbe - si spera - finalmente disciplinare le pretese dei regolatori. Nell'incontro a Civitavecchia con le associazioni di categoria - e' stato un lungo colloquio anche con Confeetra - Delrio si è impegnato.

Secondo una nota firmata oltre che da Confeetra anche da altre associazioni (la riportiamo qui sotto integralmente) alla fine la logistica in Italia rischia di avere più "regolatori" - le tante Agenzie speciali che se ne occupano - che non aziende e lavoro. Agenzie - o Autorità - che spesso si sovrappongono e creano ulteriori difficoltà, nuove incertezze e oneri. Con l'ulteriore assurdo infatti che i costi delle cosiddette Agenzie di Regolazione ricadono sui "regolati"

Antonio Fulvi  
(segue in ultima pagina)

### Una direttiva ministeriale

mentre logica vorrebbe che facendo parte dell'apparato dello Stato le Agenzie dovrebbero essere pagate dalla fiscalità pubblica, che già è nettamente più alta che negli altri paesi concorrenti. Gira una voce - e la raccogliamo sperando però che sia una Fake News - secondo la quale l'AR (Agenzia Regolazione Trasporti) vorrebbe dalle imprese regolate la bellezza di 19 milioni di euro l'anno. Che sommati a tutti gli altri oneri porterebbero il carico fiscale sulle aziende oltre il 50% dei ricavi. Da qui la rivolta e l'appello al ministro.

Allargando il raggio del problema, non si può non criticare la proliferazione tutta italiana delle Agenzie di Regolazione, che sulla base di un principio UE teoricamente valido - regolamentare con una autorità neutrale i rapporti tra lo Stato e le imprese - ha generato una pleora di regolatori, tutti alla caccia di finanziamenti per poter operare: e tutti impegnati a trovare i soggetti finanziamenti alle spalle dei regolati, invece che - come detto - nella fiscalità dello Stato. L'argomento è complesso, impegna l'applicazione dei 42 codici Ateco, e ci ha messo del suo anche la lunga

attesa - ancora non risolta - del Regolamento delle concessioni, che il governo aveva alla fine varato ma che è stato bocciato dal Consiglio di Stato, lasciando il tema sospeso in un vuoto legislativo che ognuno regola come crede. Piccola curiosità: nel Consiglio di Stato opera il dottor Mastandrea, che faceva parte dell'ufficio legislativo del ministero prima che il suo incarico scadesse. Passato al Consiglio di Stato, il dottor Mastandrea dovrebbe conoscere bene l'esigenza del Codice: la bocciatura, alla quale probabilmente ha contribuito, evidentemente ha messo in luce carenze dell'elaborato che forse potevano - o potrebbero - essere rapidamente sanate. Di regolamenti e codici nati male e finiti peggio ne abbiamo peraltro anche altri dolomisi esempi, compreso il Codice degli appalti, per il quale vale il detto "più lo conosci, più lo eviti". Ammesso che sia possibile.

## Così sono legge i "correttivi" alla Riforma

ROMA - Adesso è ufficiale: il presidente della Repubblica ha firmato, inviandolo alla Gazzetta Ufficiale per la pubblicazione, il decreto legislativo con i "correttivi" alla riforma portuale Delrio. Appena sarà pubblicato sulla Gazzetta, come noto, il decreto sarà operativo. E le sue conseguenze non mancheranno di portare alcuni significativi cambiamenti al testo stesso della riforma.

Sul piano politico, il provvedimento comporta l'esclusione di coloro che hanno cariche elettorali (sindaci, presidenti di Regione, etc) dai comitati di gestione delle Autorità di sistema. Come scriviamo in questa stessa pagina, Delrio è categorico nel difendere questa norma, riferendosi anche al presidente della Regione Debora Serracchiani. Insomma, l'ha avuta vinta lui: salvo ovviamente ricorsi o altri inghippi, che nella patria del Diritto (e del Rovescio) non mancano mai.

**Antonio Fulvi**  
(segue in ultima pagina)

## Così sono legge i "correttivi"

Sul piano più tecnico, il decreto ridisegna i piani regolatori dei sistemi portuali, dando precise attribuzioni ai presidenti. (art 1). Significativo che il documento di pianificazione strategica deve essere "coerente al piano nazionale dei trasporti", riguardare tutta la circoscrizione doganale, coinvolgere tutti i porti di ogni sistema, individuare le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali (novità), quelle di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali dell'ultimo miglio di tipo viario e ferroviario "con gli attraversamenti dei centri urbani". Significativo che (art. 1 ter) "la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è stabilita dai Comuni, previo parere della competente Autorità di sistema portuale". Il documento di pianificazione portuale è sottoposto al parere di ciascun Comune territorialmente interessato che si esprime entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell'atto". Anche la Regione è chiamata ad approvarlo entro 60 giorni, previa intesa con il ministero MIT "che si esprime sentita la conferenza nazionale".

Nelle 12 pagine del decreto c'è anche l'invito all'individuazione delle aree per il ricovero a secco delle imbarcazioni da diporto, l'eventuale utilizzo per il turismo nautico di aree o strutture non operative, la regolamentazione della VAS per i cambi di destinazione, il finanziamento dei piani operativi d'intervento per il lavoro portuale (una quota delle risorse di cui all'art. 17 comma 15 bis senza ulteriori oneri a carico dello Stato). Il diritto di voto del direttore marittimo nel comitato di gestione rimane "limitato nelle sole materie di propria competenza". Il comitato di gestione può funzionare anche se manca qualcuno, basta "la metà più uno dei componenti". Prevista la creazione dello Sportello Unico Amministrativo nelle varie AdSP. Eccetera eccetera. Postilla, che lascia qualche dubbio: a tutti questi provvedimenti non debbono derivare oneri per lo Stato. Domanda: e chi paga? Sperando che non debbano essere, come troppo spesso accade, gli operatori...

## Porti, Delrio 'avverte' il Garante dei trasporti: le concessioni sono competenza del Ministero

*Il capo di gabinetto del ministro scrive all' autorità per i trasporti: "Riconoscere all' Art competenze per quanto concerne la regolamentazione dei criteri e delle modalità di rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni comporta una estensione dei poteri dell' Autorità, con una sovrapposizione rispetto alle funzioni ed alle attribuzioni ex lege assegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale Amministrazione attiva"*

Come per le concessioni autostradali , anche per quelle portuali il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti vuole campo libero, senza ingerenze da parte di qualsivoglia autorità indipendente, tanto meno nel pieno di una campagna elettorale faticosissima. La differenza con le autostrade è che, in questo caso, a supporto di tale volontà il quadro normativo non è neppure supportato dallo statuto dell' Autorità di Regolazione dei Trasporti, istituita nel 2011 e attiva dal 2013, né da un decreto legge come quello che, sempre nel 2011, riservò al Mit la disciplina delle tariffe autostradali sottraendola esplicitamente all' ART . Anzi, non solo il Mit non ha mai emanato il regolamento che la legge portuale del 1994 gli affidava e che Delrio ha a più riprese promesso . Ma è stata proprio la riforma portuale della suddetta legge, varata da Delrio nell' autunno 2016 e recentemente ritoccata, a specificare che le Autorità Portuali (gli enti pubblici di nomina ministeriale incaricati di amministrare il demanio marittimo) devono esercitare le proprie competenze in materia di concessioni e autorizzazioni alle imprese portuali "nel rispetto delle deliberazioni della Autorità di regolazione dei trasporti" oltre che dei "decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti". Una previsione, però, che il capo di gabinetto di Delrio Mauro Bonaretti ha deciso oggi di 'interpretare' restrittivamente. In una lettera appena inviata al presidente dell' Authority Andrea Camanzi (letta da [ilfattoquotidiano.it](http://ilfattoquotidiano.it) ), Bonaretti prova sostanzialmente a sostenere in punta di diritto che ART abbia travalicato le proprie competenze, dovendosi occupare solo di cose di cui non si interessi già il Ministero: "Riconoscere all' Art competenze per quanto concerne la regolamentazione dei criteri e delle modalità di rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni comporta una estensione dei poteri dell' Autorità, con una sovrapposizione rispetto alle funzioni ed alle attribuzioni ex lege assegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale Amministrazione attiva". Ragon per cui, termina

## -segue

---

perentoriamente Bonaretti , "si ritiene che la regolamentazione dei criteri e delle modalità di rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni debba essere esercitata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti". Esattamente l' intervento che pochi giorni fa hanno chiesto a Delrio le associazioni delle imprese terminalistiche (Assiterminal, Assologistica, Fise-Uniport), affiancate anche da altri (spedizionieri e operatori logistici aderenti alla confederazione Confetra e le compagnie portuali riunite in Ancip). A muoverle l' iniziativa di ART , che poche settimane fa ha pubblicato, per sottoporlo a consultazione pubblica, lo schema di atto di regolazione recante "Metodologie e criteri per garantire l' accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione". Con l' obiettivo di arrivare in pochi mesi a definire un quadro regolatorio chiaro e univoco in una materia spinosa e oggetto continuo di contenzioso. L' impressione, al di là del condivisibile timore per la possibile complicazione che un' ulteriore fonte normativa potrebbe apportare ad un contesto quanto mai ingarbugliato, è che la modifica dello status quo , magari in direzione di trasparenza e gare a stretta evidenza pubblica, non esalti un settore abituato a muoversi nelle paludate regole dettate dal Codice della Navigazione del 1942. Da qui la richiesta esplicita a Delrio degli stakeholder , forti della pubblica professione di sostegno all' attivismo ministeriale sulla portualità manifestata negli ultimi mesi, tanto più preziosa in vista delle urne. Così preziosa da indurre il ministro emiliano ad 'intimare' ad un garante indipendente, seppur in una cornice di dialogo istituzionale e dialettica giuridica, di non metter il becco nella materia. Secca, però, la replica di Art: "Non vi è nessuna intimazione, né potrebbe esservi, perché l' Autorità di Regolazione dei Trasporti è indipendente e proseguirà le proprie azioni e attività, tra cui quelle finalizzate a garantire l' accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, nel rispetto della legge".

ANDREA MOIZO

TPL, Delrio assegna i fondi per il 2018 - Toscana 348 mln, Liguria 160 mln, Veneto 326 mln

**Applicati per la prima volta i criteri della nuova legge per velocizzare il trasferimento alle Regioni - Delrio: "Maggiori risorse, con tempi più veloci e stabilizzati per i servizi di trasporto pubblico locale ai cittadini".**

**ROMA-** Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto di ripartizione anticipata dell'80% del Fondo statale per il trasporto pubblico da trasferire alle Regioni a statuto ordinario per la copertura della spesa corrente dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, per una somma di oltre 3,9 miliardi. Il decreto passa ora alla firma del ministro dell'Economia e delle Finanze, Pier Carlo Padoan.

*"Con questo atto – commenta il ministro Delrio – ci sono maggiori risorse per il Fondo Tpl, distribuite alle Regioni con tempi più veloci e stabilizzati, per rispondere sempre meglio alla domanda di servizi di trasporto pubblico locale dei cittadini".*

Con il decreto viene data immediata applicazione della nuova legge sugli enti locali elevando l'anticipo dal 60 all'80% e dando effetto della erogazione mensile a decorrere già dal gennaio 2018.

Si risolve in questo modo una criticità registrata negli anni scorsi, relativa ai tempi delle anticipazioni, che avvenivano nei mesi di maggio e giugno, e che ora sono abbreviati grazie a passaggi burocratici semplificati.

La somma dell'anticipo, precisamente di 3.945.456.589,20 euro, è riferita a un ammontare complessivo del Fondo di 4.933.054.000 euro, aumentato di circa 140 milioni rispetto al Fondo precedente.

Queste le somme per Regione: Abruzzo 106 milioni, Basilicata 61 milioni, Calabria 168 milioni, Campania 436 milioni, Emilia Romagna 291 milioni, Lazio 460 milioni, Liguria 160 milioni, Lombardia 684 milioni, Marche 85 milioni, Molise 28 milioni, Piemonte 387 milioni, Puglia 319 milioni, Toscana 348 milioni, Umbria 80 milioni, Veneto 326 milioni.

CON UN PROGETTO CO-FINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA

## L' LNG anche a Venezia tecnologia per l'ambiente

L'impegno del presidente Musolino per anticipare le richieste del mercato in particolare sulle crociere

VENEZIA - Premessa necessaria: l'interesse per il gas naturale liquefatto deriva, come noto, da alcune normative internazionali che entreranno in vigore dal 2020 per effetto delle quali le navi dovranno utilizzare carburanti a basso tenore di zolfo (come il GNL) o in alternativa installare a bordo dei depuratori di fumo (scrubber). Oltre a questa scadenza, la direttiva europea DAFI, recepita in Italia con il Decreto legislativo 257/2016, impone che entro il 2025 nei porti venga realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la navigazione di navi alimentate a gas. Annunciare la corsa a nuovi progetti da presentare, dopo anni di studi e analisi, è stata la recente approvazione del Quadro strategico nazionale (Disposizioni specifiche per la fornitura di gas naturale per il trasporto) cui ha lavorato il Ministero dello sviluppo economico e che ha fornito un quadro regolatorio chiaro per chi volesse realizzare queste nuove infrastrutture.

Si stima che al 2030, la domanda di GNL prevista per il porto di Venezia sarà pari a 873.000 tonnellate/anno, per utilizzi ripartiti al 73% per il trasporto stradale, al 19,7% per il trasporto marittimo, ed una quota rimanente per i servizi portuali/locali. Inoltre l'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale, in collaborazione con la società Rimorchiatori Riuniti Panfido sta studiando, anche grazie



Pino Musolino

al finanziamento europeo, la progettazione e realizzazione di una innovativa bontolina per il trasporto di GNL con spintore bi-fuel per la distribuzione e il bunkeraggio dell'GNL alle navi, proprio partendo dal nuovo terminal di Venice LNG.

Si tratta di mezzi innovativi, interamente Made in Italy, destinati a fare scuola nel settore e che potranno costituire un benchmark di riferimento per tutti i nuovi terminal GNL che sono in corso di progettazione in Italia e in Europa a partire dalle nuove normative comunitarie.

Grazie all'interessamento dell'Autorità di Sistema Portuale che ha operato in sinergia con i privati, il progetto gode di un cofinanziamento europeo per la progettazione e le spese per gli iter autorizzativi all'in-

terno del progetto GAINN. Non si escludono ulteriori finanziamenti per la realizzazione del terminal a valere sul prossimo bando CEF e il contributo della BEI.

"Ritengo che sostenibilità e tecnologia siano due temi che debbano sempre andare a braccetto - ha dichiarato il presidente dell'AdSP Pino Musolino - in questo contesto nuovo terminal a GNL è un ottimo esempio di questa filosofia. Per questo abbiamo deciso di supportare l'iniziativa di due società private con l'obiettivo contribuire a promuovere l'utilizzo del GNL come combustibile alternativo, sia in ambito portuale che per uso trasporto terrestre anticipando quanto stabilito dall'UE. L'iniziativa presentata oggi si inserisce, inoltre, in un panorama nazionale in crescente fermento visto l'arrivo previsto nei prossimi anni delle prime navi da crociera (Costa, Aida, MSC) alimentate a GNL e anche dei primi ferry (traghetti) dual-fuel nonché della sperimentazione di camion alimentati a GNL, con un primato ancora una volta locale grazie all'investimento della società di logistica e autotrasporto Codognotto. Poter contare a Venezia su un terminal predisposto per l'approvvigionamento di questo nuovo carburante ci consente di diventare l'hub adriatico per il rifornimento di GNL per le nuove navi e di essere già pronti - oggi - anticipando le richieste del mercato".

**Un deposito da 900 mila m<sup>3</sup> annui**

## LNG, Venezia presenta terminal da 100 milioni

**Venezia.** Due anni di lavoro e 100 milioni di euro per realizzarlo. È Venice LNG, il progetto per il deposito di stoccaggio costiero di gas naturale liquefatto (LNG) di Porto Marghera, presentato mercoledì dall'Autrità di sistema portuale (Adsp) di Venezia. L'investimento è di Venice Lng, una nuova nata dall'unione di due gruppi industriali, Decal e San Marco Gas, presenti a Marghera da oltre cinquant'anni.

**Come funziona il deposito.** Il porto di Venezia è uno degli scali inquadri nell'iniziativa europea

Gainn\_It gestita dal ministero dei Trasporti. Gode quindi di finanziamenti pubblici e di un cofinanziamento europeo. Non si escludono risorse della Banca Europea per gli Investimenti (Bei) e del prossimo bando Cef. Verrà realizzato a est dell'attuale sito di stoccaggio oli Decal (area ex Italcementi, demolita nel 2010). Sarà destinato ai veicoli pesanti e ai mezzi marini. Avrà una capacità di 32 mila metri cubi. Ci potranno approdare navi gasiere di massimo 30 mila metri cubi di capacità, in transito dal canale Industriale Sud. La distribuzione avverrà tramite autocisterne e metaniere di piccola taglia. Per quanto riguarda la movimentazione, da una movimentazione annua iniziale di 150 mila metri cubi si dovrebbe salire fino a 900 mila.

La struttura da 100 milioni consta di cinque parti:

1. Deposito sulla banchina Decal1
  2. Sistema di trasferimento LNG con beltline da 3
- segue in ultima pagina*

### Venezia presenta

mila metri cubi

3. 5 corsie per il carico delle autocisterne

4. stazione di compressione per l'invio di boil off gas

5. Uffici

È un'iniziativa che si inserisce in un panorama nazionale in crescente fermento visto l'arrivo previsto nei prossimi anni delle prime navi da crociera alimentate a gas e anche dei primi ferry (traghetto) dual fuel nonché della sperimentazione di camion alimentati così», commenta Pino Musolino, presidente dell'Adsp dell'Adriatico settentrionale. «Poter tornare a Venezia - conclude - su un terminal predisposto per l'approvvigionamento di questo nuovo carburante ci consente di diventare l'hub adriatico per il rifornimento di LNG per le nuove navi e di essere già pronti anticipando le richieste del mercato».

**Gas in Italia. Decreti, direttive e scadenze.** L'interesse per il gas naturale liquefatto deriva da alcune normative internazionali che entreranno in vigore dal 2020 che prevedono carburanti a basso tenore di zolfo, come il gas, o in alternativa l'installazione a bordo dei depuratori di fumo (scrubber). Oltre a questa scadenza, la direttiva europea DAFI, recepita in Italia con il Decreto legislativo 257/2016, impone che entro il 2025 nei porti venga realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per l'LNG per consentire la navigazione di navi alimentate a gas. A innescare la corsa a nuovi progetti da presentare, dopo anni di studi e analisi, è stata la recente approvazione del Quadro strategico nazionale (Disposizioni specifiche per la fornitura di gas naturale per il trasporto), cui ha lavorato il ministero dello Sviluppo Economico, che ha fornito un quadro regolatorio giudicato chiaro dagli esperti.

## Colmata A e futuro del porto di Venezia

Le scelte sulla portualità vengano portate avanti in sinergia e armonia fra le istituzioni e le organizzazioni di settore

VENEZIA – Anno 1968 il Provveditore al porto ing. Toniolo mi ha convocato nel suo ufficio e mi ha presentato un gruppo numeroso di architetti, ingegneri e tecnici francesi di elevato livello, incaricandomi quindi di portarli con motoscafo in visita alla realizzata 2° zona industriale, ai lavori in corso per la realizzanda 3° zona industriale (sospesi poi nel 1969 e bloccati nel 1973) e all'escavo del canale Malamocco – Marghera che diventerà operativo dal 1975. Erano i progettisti del nuovo porto di Marsiglia Fos e venivano a Venezia per imparare; oggi Marsiglia Fos è il primo porto del Mediterraneo e della Francia, con oltre 90 milioni di tonnellate di merce all'anno, il quinto porto europeo dopo Rotterdam, Anversa, Amburgo e Amsterdam e stanno lavorando con i propri partner per realizzare progetti rivolti al medio e lungo termine.

Il porto di Venezia, che doveva secondo i nostri padri competere a sud con il porto di Rotterdam, viaggia su 25 milioni di tonn/anno, in costante calo dopo il record di 31 milioni del 2007.

I marsigliesi hanno copiato e imparato bene la lezione, i veneziani, frenati dagli ambientalisti e dai soliti opinionisti di giornata, hanno fatto solo passi indietro; i dirigenti veneziani che degli anni sessanta e settanta portavano avanti illuminate politiche portuali mirate all'imprenditoria e all'occupazione erano il grande politico Vincenzo Gagliardi che nel 1956 aveva l'incarico di studiare i problemi del lavoro del comune di Venezia, il prof. Wladimiro Dorigo che nel 1958 nominato assessore comunale ideò il nuovo Piano Regolatore urbanistico del comune di Venezia, l'ing. Alberto Toniolo presidente del Provveditorato al Porto, l'ing. Arrigo Usigli presidente della Camera di Commercio e altri soggetti di alto valore; questi illustri veneziani, soggetti di specchiata serietà, onestà e competenza, oltre cinquant'anni addietro portarono avanti i progetti di sviluppo dell'attività portuale veneziana per il medio e lungo termine.

A mio parere oggi la nostra classe dirigente è di elevata conoscenza e competenza, ma non riesce a ragionare sul lungo periodo perché non ha il coraggio di prendere decisioni che possono essere impopolari, basta infatti un nient da parte di minoranze rumorose per mettere un freno alla politica locale, da qui nascono le mie modeste riflessioni sulla attuale situazione del porto circa i vari comparti passeggeri, commerciale, industriale, logistici ed infrastrutturali che mi hanno fatto tornare con la memoria agli anni sessanta e a quanto previsto da nostri padri per la gestione e lo sviluppo della portualità, idee da riprendere prima che sia troppo tardi per le future generazioni.

Tali riflessioni mi portano ad affermare che la risposta immediata è l'uso di Colmata A come nuovo porto di impostazione moderna, secondo la logica della portualità 4.0.

Colmata A non aveva ne ha per riferimento il polo industriale di Marghera e le sue previsioni di crescita in quanto prevista non per l'industria ma per il porto commerciale di Venezia che con enorme fatica serve oggi i contenitori, il general cargo, i colli eccezionali, le rinfuse secche e potrebbe dare la giusta risposta alle esigenze delle più grandi navi crociera ritenute incompatibili con Marittima e che, grazie ai continui litigi dal 2014 ad oggi, hanno fatto perdere almeno un milione di passeggeri l'anno. I problemi che potrebbe risolvere Colmata A ripeto sono quelli dello sviluppo del porto commerciale e passeggeri che si rivolgono all'intero hinterland e non quelli del polo industriale, si ritiene infatti che le aree libere o liberabili a medio termine nell'area industriale di Marghera non abbiano i requisiti per consentirne un razionale utilizzo ai fini portuali commerciali e passeggeri.

## -segue

---

Colmata A permetterebbe di dotare il porto commerciale di una struttura caratterizzata da standard dimensionali e funzionali adeguati alle esigenze attuali ed alla prevedibile evoluzione dei traffici e delle tecnologie; si potrebbero realizzare almeno 8,5 chilometri di banchine con pescaggi utili di 13 metri perchè condizionati dal Mose comunque validi per le moderne navi contenitori da 10/12.000 teu quelle cioè che verranno in Adriatico (canale di Panama pescaggio massimo 12 m); contestualmente si dovrebbe palancolare parte delle barene e velme lungo i canali e lungo il canale Malamocco-Marghera per contrastare le erosioni provocate dalle attuali carene spigolate di navi commerciali e industriali, anche questa soluzione positiva, prevista e assunta oltre 40 anni fa viene contestata dai soliti esperti. Si ritiene che il futuro utilizzo di Colmata A consentirà di ridurre i tempi e i costi della navigazione in laguna, aumentare la produttività, ridurre i tempi di permanenza delle navi in porto ed i costi ad esse connessi.

Circa l'attuale porto industriale ed il suo futuro mi permetto affermare che non si risolvono i problemi con gli annunci bensì intervenendo sui fondamentali dell'economia: costo del lavoro, costo dell'energia, tasse, burocrazia e tempi delle cause civili, obiettivi questi ottenibili attraverso l'istituzione urgente della ZIs, zone logistiche semplificate simili alle Zes, il tutto gestito e portato avanti come previsto e urgente dall'Ente Regione.

Concludo con un auspicio e cioè, come nel lontano passato, che le scelte sulla portualità vengano portate avanti in sinergia e armonia fra le istituzioni e le organizzazioni, nel nostro caso fra Autorità portuale, Aeroporto, Comune, Regione, Camera di Commercio, Associazione Industriali e sindacati.

NUOVA PIANTA ORGANICA PER IL PORTO DI GENOVA/SAVONA

## L' Authority imbarca 27 dipendenti

*Via libera al piano -assunzioni. Accordo con Rfi per il raddoppio dei binari a Pra'*

GENOVA. Dirigenti, quadri e impiegati: in totale di 27 nuove assunzioni. L' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale - che raggruppa gli scali di Genova e Savona - ha approvato la nuova pianta organica e definito l' intera struttura dell' ente che, secondo due documenti approvati dal segretario generale Marco Sanguineri e dal Paolo Emilio Signorini, necessità di nuovi lavoratori per poter operare a pieno regime.

I dipendenti, tra Genova e Savona, sono al momento 255 ma dovranno salire a 282, probabilmente entro il 2019. Nel dettaglio, da parte dell' Authority, verranno pubblicati bandi per la ricerca di tre dirigenti, sette quadri e diciassette impiegati da collocare sia nella sede centrale di Palazzo San Giorgio, nel capoluogo ligure, che a Savona. La pianta organica dell' ente-nato dopo la recente riforma del sistema portuale voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio raggruppa sotto un unico cappello i dipendenti delle vecchie Authority di Genova e Savona, con i lavoratori ge novesi che raggiungono quota 197 unità ed i savonesi che si fermano a 58, per un totale, appunto, di 255 lavoratori.

Lo scorso 29 dicembre è stata approvata la struttura organizzativa dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Dalla lettura del documento emerge l' arrivo a Palazzo San Giorgio di Paolo Piacenza come direttore del settore "Staff Governance demaniale, Piani d' Impresa e Società Partecipate".

Piacenza, avvocato valbormidese nominato nel 2016 dalla giunta Toti alla guida dell' agenzia regionale ligure Ire Spa, è stato tra i papabili per ricoprire il ruolo di segretario generale prima della promozione che ha permesso a Sanguineri, fino a quel momento dirigente, di ricoprire l' incarico dell' uscente Sandro Carena. Analizzando l' attuale struttura organizzativa emerge anche che nell' organico dell' Authority, tutti assegnati a Genova, sono al momento presenti tre impiegati (uno in distacco dalla Regione Liguria) utilizzati per il «servizio auto» e quindi con il compito di autisti, solitamente a disposizione del presidente. Ci sono poi tre dirigenti senza laurea: secondo una recente sentenza della Corte dei Conti non avrebbero avuto diritto di assumere il grado non essendo in possesso del diploma di laurea.

Raddoppio binari a Pra' Rfi e l' Authority hanno firmato una convenzione che disciplina i rapporti di collaborazione per il potenziamento delle connessioni ferroviarie con il porto di Genova, come anticipato

## -segue

---

dal Secolo XIX/TheMediTelegraph. Oltre al raddoppio del binario di accesso al Voltri Terminal Europa, il potenziamento prevede la realizzazione di due nuovi binari. La nuova configurazione a sei binari, della lunghezza media di 450 metri e il doppio collegamento con il Vte, aumenterà il numero di treni giornalieri a servizio dell' area portuale di Pra'.

# Genova-Savona, l'Authority imbarca 27 dipendenti / IL CASO

Genova - Nuova pianta organica per il porto, via libera al piano-assunzioni. I lavoratori sono attualmente 255: saliranno a 282 entro l'anno prossimo. Già entrato in organico l'avvocato Piacenza, ex manager regionale.

Genova - **Dirigenti, quadri e impiegati: in totale di 27 nuove assunzioni.** L'Authority di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale - che raggruppa gli scali di **Genova e Savona** - ha approvato la nuova pianta organica e definito l'intera struttura dell'ente che, secondo due documenti approvati dal segretario generale Marco Sanguineri e dal Paolo Emilio Signorini, necessita di nuovi lavoratori per poter operare a pieno regime. **I dipendenti, tra Genova e Savona, sono al momento 255 ma dovranno salire a 282, probabilmente entro il 2019.** Nel dettaglio, da parte dell'Authority, verranno pubblicati bandi per la ricerca di **tre dirigenti, sette quadri e diciassette impiegati da collocare sia nella sede centrale di Palazzo San Giorgio, nel capoluogo ligure, che a Savona.** La pianta organica dell'ente - nato dopo la recente riforma del sistema portuale voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio - raggruppa sotto un unico cappello i dipendenti delle vecchie Authority di Genova e Savona, con i lavoratori genovesi che raggiungono quota 197 unità ed i savonesi che si fermano a 58, per un totale, appunto, di 255 lavoratori.

Lo scorso 29 dicembre è stata approvata la struttura organizzativa dell'Authority di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Dalla lettura del documento emerge l'arrivo a Palazzo San Giorgio di **Paolo Piacenza** come direttore del settore "Staff Governance demaniale, Piani d'Impresa e Società Partecipate". Piacenza, avvocato valbormidese nominato nel 2016 dalla giunta Toti alla guida dell'agenzia regionale ligure Ire Spa, è stato tra i papabili per ricoprire il ruolo di segretario generale prima della promozione che ha permesso a Sanguineri, fino a quel momento dirigente, di ricoprire l'incarico dell'uscente Sandro Carena. Analizzando l'attuale struttura organizzativa emerge anche che nell'organico dell'Authority, tutti assegnati a Genova, **sono al momento presenti tre impiegati (uno in distacco dalla Regione Liguria) utilizzati per il «servizio auto»** e quindi con il compito di autisti, solitamente a disposizione del presidente. Ci sono poi **tre dirigenti senza laurea:** secondo una recente sentenza della Corte dei Conti non avrebbero avuto diritto di assumere il grado non essendo in possesso del diploma di laurea.

# Bucci: «Investimenti stranieri? Genova la città ideale» / INTERVISTA

Genova - «Mi piace molto l'idea di essere il porto di Milano: è lì che dobbiamo investire».

Genova - Una città consapevole delle proprie potenzialità, in grado di accogliere e valorizzare gli investimenti stranieri, ma senza subirli. Questo a parere del sindaco Marco Bucci è il profilo ideale per riportare Genova a una dimensione internazionale.

### **Come incentivare e come gestire gli investimenti sul territorio che arrivano dall'estero?**

«Per entrambe le cose Genova e la Liguria hanno una combinazione di tre elementi fondamentali. Il primo è l'alta qualità di vita che il nostro territorio può offrire. Il secondo è il personale, non solo per la formazione dell'Università ma anche per la peculiarità delle professioni presenti, alcune quasi esclusivamente a Genova, come l'avvocato marittimista. Si tratta appunto di categorie specificamente legate al mare, che noi abbiamo necessità di difendere e promuovere: e qui le anticipo che il Comune ha in progetto la creazione di una Maritime Business Community per organizzare le professioni e le capacità del mare, presto daremo dettagli maggiori. Arriviamo al terzo punto, il costo della vita: a Genova è il 15% più basso rispetto a Milano, il 30% in meno rispetto a Parigi, il 60% in meno rispetto alla Germania».

### **Porto e investitori cinesi: ottima opportunità per la città e il Paese, ma come garantire permanenza e convivenza con gli operatori locali?**

«Siamo su due piani diversi: io penso che l'arrivo di capitali a Genova sia un fatto positivo, e positivo deve essere il nostro atteggiamento. Di fronte a un'operazione come quella della Belt and Road, o fai la guerra, o cerchi una negoziazione vincente per entrambe le parti: win-win. Mettiamoci nei panni dei cinesi: hanno individuato il Pireo come miglior punto del Mediterraneo, investendoci sopra massicciamente. Poi si è scoperto che da quel porto è difficile raggiungere il centro dell'Europa, perché manca l'infrastruttura. L'area di Savona e Genova è invece alla base del corridoio per Rotterdam, e lo sarà di più con il Terzo valico. Ecco, non dobbiamo sentirci né meglio, né peggio dei nostri interlocutori. Mettiamoci sullo stesso piano: negoziamo la nostra tecnologia, la capacità di gestire business e relazioni con la loro capacità di investimento».

## -segue

---

### **Genova e Milano: come rafforzare il legame tra imprese lombarde e porto di Genova?**

«Devo dire che mi piace molto l'idea di Genova intesa come porto di Milano. Noi dobbiamo andare alla conquista di quella merce che oggi arriva da e parte per l'area lombarda passando dal porto di Rotterdam, e da lì realizzare progressivamente la crescita del nostro sistema portuale. Nel 2017 Genova ha chiuso a circa 2,7 milioni di teu. Credo che nel 2018 potremo raggiungere i tre milioni. Dico anche che questo diventerà un porto da cinque milioni una volta che saranno ultimate le grandi infrastrutture della città: il nodo ferroviario, Lungomare Canepa a sei corsie, il nodo di San Benigno, e in porto i binari a banchina da 650 metri».

### **La Svizzera guarda a Genova, sia sul fronte delle infrastrutture, sia su quello del sistema città: allo stato attuale cosa può offrire il territorio?**

«Ci sono stati e sono in corso molti contatti, ad esempio con le Ferrovie svizzere e il Comune di Lugano, con cui abbiamo un rapporto favoloso e con cui stiamo pensando a un gemellaggio. Lo sa che da qualunque punto della Svizzera, Genova è il porto più vicino? Per questo stiamo avviando un dialogo per valorizzare le opportunità che arriveranno dal corridoio ferroviario».

### **Intanto il porto di Rotterdam viene a Milano a presentarsi agli operatori...**

«Certo, e se Rotterdam viene a Milano noi andremo a Rotterdam! Per questo le iniziative con la Svizzera, per questo l'idea della Maritime Business Community. Intanto, a giugno per la Festa della Repubblica saremo di nuovo a San Francisco, per stringere i legami con quella città. Perché Genova ha davvero tante carte da giocare».

# La rinascita della “Via della Seta” e il neo-espansionismo cinese / FOCUS

Genova - Sul tavolo investimenti per 900 miliardi di dollari. Anche in Italia.

Genova - Le infrastrutture probabilmente saranno ricordate come lo strumento con cui le potenze mondiali - consolidate o emergenti - hanno gestito la loro politica in questi primi due decenni di XXI secolo. La macchinosa realizzazione dei corridoi europei, necessari per armonizzare sistemi ferroviari ottocenteschi chiusi nei confini dei singoli Stati, **è lo specchio di un'Europa che fatica a riconoscersi unita**. Gli investimenti nell'Africa Orientale da parte di una Turchia chiusa dalle macerie di Iraq e Siria inquietano il mondo arabo, che teme di perdere la centralità dell'Egitto nell'area del Mar Rosso. Il Giappone da 20 anni consolida la sua influenza nei Paesi asiatici realizzando ponti e ferrovie. **E con l'iniziativa Belt and Road (dove Belt è la cintura economica dei Paesi lungo l'antica via della Seta tra Europa e Asia, e Road invece le “autostrade” marittime dalla Cina al Nord Europa via Mediterraneo)** la Cina non ha fatto che oggettivizzare una strategia rodada da tempo. Contravvenendo al dogma di Deng Xiaoping («nascondi quello che sai fare e aspetta il momento giusto: se non sei sicuro, non prendere il comando») Pechino ha trasformato un'operazione che poteva rimanere sotterranea in un manifesto di politica internazionale, con un lancio ufficiale nel 2013, un marchio (inizialmente One Belt One Road, poi da metà 2016 solo Belt and Road per eliminare l'ambiguità del numerale “one”, antitetico alla polidirezionalità verso cui la Cina tende le sue infrastrutture), 900 miliardi di dollari di finanziamento iniziale, una data di ultimazione (2049, centenario della Repubblica popolare) e cinque pilastri fondativi: oltre alle infrastrutture, il coordinamento politico attraverso negoziazioni con i Paesi attraversati o raggiunti dalla **“Nuova via della Seta”**, il libero scambio, l'integrazione finanziaria e infine quella sociale (come la collaborazione cinese con l'Ue per lo sviluppo dei nuovi parametri per la rete 5G) di un nuovo super-Continente eurasiatico, dove la Cina si propone come baricentro economico e politico, alternativo agli Stati Uniti sempre più riluttanti a esercitare il loro ruolo di prima potenza mondiale.

\*\*\*

## -segue

---

**Si stanno comunque avviando a diversi livelli le necessarie iniziative per attivare**, a esempio, i necessari flussi di finanziamento, a partire dall'utilizzo dei fondi nazionale e di quelli europei. In primo luogo in quelle realtà portuali che sono intersecate dai corridoi che sono stati definiti nelle strategie europee.

**Avanza in proposito la richiesta di poter accantonare**, per il sostegno degli investimenti, parte del volume delle risorse Iva che gli organi portuali incassano e devolvono a favore dello Stato. È una richiesta che riteniamo legittima quanto opportuna. Senza investimenti, infatti, non si costruisce quel sistema che abbiamo delineato. Ne valuteremo tutti gli aspetti nelle sedi competenti. Dobbiamo tener conto, nelle nuove dinamiche, delle traiettorie dei corridoi, così come sono stati definiti dall'Unione europea. Penso allo Scandinavo-Mediterraneo, al Mediterraneo e al Baltico- Adriatico.

**Con tre forti e agguerriti competitori italiani:** Trieste, Venezia-Chioggia, Genova. È in atto, in queste aree, un robusto e molto impegnativo processo di cambiamento veloce per rispondere, con efficienza, alle nuove grandi sfide che la stessa Via della Seta alimenta.

**La nostra organizzazione**, in proposito, non è un spettatore, ma è protagonista nel cambiamento, gestisce la quotidianità nella prospettiva del nuovo orizzonte che si è aperto, e nel quale i lavoratori sono partecipi e attivi. Una conferma? Le crescenti adesioni al nostro sindacato. E per concludere un invito ai giovani: guardate pur con interesse alla fisionomia del porto che cambia. Cogliete le dinamiche dei nuovi processi che, per avere successo, hanno bisogno del vostro apporto e del vostro impegno: nel lavoro e nella nostra Fit-Cisl.

PARLA L'A.D. GOSSO: «NON VOGLIAMO INVASIONI»

# Mercitalia cerca partner «Solo così possiamo diventare protagonisti»

Tra gli obiettivi c'è anche il porto di Genova

### IL COLLOQUIO

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Può essere un'opportunità o un rischio. E per evitare che diventi un problema, Mercitalia vuole percorrere la "Via della Seta", coordinando i corridoi ferroviari transalpini che interconnettono i porti del Mediterraneo con il cuore dell'Europa.

Marco Gosso, amministratore delegato del primo operatore di traffico merci su treno in Italia e parte della galassia del gruppo Fs, ha le idee chiare su come poter agguantare l'occasione fornita dall'iniziativa della One Belt One Road dei cinesi: guardare al fronte del porto. «Non possiamo evidentemente farcela da soli. Cerchiamo partner e dialoghiamo con tutti gli attori: compagnie, terminalisti e operatori logistici». La strategia è anche economica: «Vogliamo giocare una partita all'attacco, più di quanto fatto fino ad oggi - spiega ancora Gosso - ma vogliamo farlo in modo economicamente sostenibile». Ma sino a che punto si è spinta Mercitalia nella partita? «Per ora nulla di concreto. Stiamo dialo-

gando con molti soggetti, anche su Genova: è naturale, con il potenziale offerto dallo scalo e da tutto il Tirreno». Mercitalia gioca all'attacco: la società offre servizi ferroviari per trasportare le merci

ai mercati e potrebbe anche decidere di formare nuove società o entrare in realtà già consolidate, come i terminal, magari ipotizzando uno scambio azionario. Per ora è tutto un "foglio bianco"; il percorso è ancora alla fase del dialogo, ma l'interesse di Gosso è innegabile. Perché c'è un mercato da conquistare: «E c'è un rischio di sopravvivenza: se non vogliamo che quella cinese diventi un'invasione, dobbiamo farci trovare preparati».

È un tema su cui sta ragionando anche il governo, per gestire e approfittare del traffico merci che arriverà dopo i maxi investimenti dei cinesi e per garantire comunque la concorrenza nel sistema logistico del Paese. «Abbiamo analizzato i dati per comprendere meglio cosa stia accadendo e capire dove focalizzarci», attacca il

numero uno del Polo Mercitalia, iniziando un lungo ragionamento strategico: «L'Europa scambia con la Cina 550 miliardi di euro all'anno, movimentando 115-120 milioni di tonnellate.

Ma nel dettaglio sono solo sette i paesi - Germania, Olanda, Italia, Spagna, Francia, Uk, e Belgio - che gestiscono l'80% del valore e del peso delle merci scambiate. Sei di questi importano più di quanto esportano, fanno eccezione solo Germania e Svizzera. Un altro elemento: gli scambi import-export tra questi Paesi e la Cina hanno una densità di valore piuttosto bassa. E ancora: in Europa, il "baricentro economico" di questa relazione commerciale si colloca, geograficamente parlando, all'altezza del Lussemburgo che è il cuore dell'Europa. Non sono Polonia, Romania o altri paesi dell'Est. Sul fronte cinese poi il reddito delle famiglie si è alzato: le famiglie con reddito medio da 20 mila dollari all'anno che vivono nelle grandi città sono ora il 70%. È una nuova *middle class*, da circa 600 milioni di persone, vive lungo la costa. E così, contrariamente a quello che si dice, lo scambio di merce, peraltro abbastanza povero, avviene tra il "cuore" dell'Europa e la costa cinese. Non è un caso che la maggior parte dei traffici tra vecchio Continente e Cina avvengano via nave». Ecco perché Mercitalia cerca sbocchi sul mare e punta sul Mediterraneo e quindi anche su Genova. E poi perché

## Banchine Ancona varato il piano per gli utilizzi

ANCONA - Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato l'atto di indirizzo sull'utilizzo delle banchine commerciali - con validità fino al 31 dicembre 2021 - per una superficie complessiva di più di 40 mila metri quadrati.

Le quattro banchine commerciali rappresentano gli accosti operativi della nuova darsena su cui vengono effettuate le movimentazioni dei traffici container, delle merci varie e delle rinfuse. Un volume totale di 1,5 milioni di tonnellate annuo di merci che hanno come origine e destinazione il

(segue in ultima pagina)

## Banchine Ancona varato

territorio che comprende Marche, Romagna, Umbria e Abruzzo.

Le banchine 23 e 25 andranno in concessione fino al 31 dicembre 2021. L'atto approvato dal Comitato di gestione stabilisce che nessun soggetto potrà ottenere contemporaneamente la concessione dei terminal 23 e 25, nemmeno attraverso società controllate.

Le banchine 22 e 26 saranno, invece, lasciate pubbliche ossia potranno essere utilizzate dagli operatori portuali che non hanno concessioni per la movimentazione di tutte le tipologie merceologiche su autorizzazione dell'Autorità di sistema, in modo da consentire la necessaria flessibilità d'uso legata alle caratteristiche polifunzionali del porto.

Sulla banchina 22, si stanno realizzando dei lavori di consolidamento e ristrutturazione che saranno completati entro il prossimo autunno quando sarà collaudata e potrà essere utilizzata. La 26 continuerà ad essere usata, con preferenza, per le navi porta-container. Entro l'anno sarà anche definito l'avvio dei lavori per la realizzazione della nuova banchina 27, con un intervento di una durata stimata di cinque anni, alla fine del contenzioso fra le imprese che avevano partecipato al bando di gara.

“Con l'approvazione dell'atto di indirizzo da parte del Comitato di gestione, l'Autorità di sistema avvia l'iter procedurale per assicurare la tempestiva definizione degli assetti delle banchine - ha affermato il presidente Rodolfo Giampieri

- passaggio fondamentale per consentire agli operatori portuali una programmazione economico-produttiva che permetta loro di definire organizzazione e risorse, con il rilascio di concessioni di una durata adeguata che possa consentire l'ammortamento degli investimenti aziendali”. Il tutto, ha sottolineato Giampieri, “per favorire le migliori condizioni possibili per creare lavoro e occupazione a vantaggio della comunità”.

La riunione del Comitato di gestione, è stata l'occasione per salutare il direttore marittimo delle Marche e comandante del porto di Ancona, ammiraglio Francesco Saverio Ferrara, che, dopo quattro anni, lascia Ancona per un altro incarico. Nel suo saluto, il presidente Giampieri ha sottolineato “le doti umane e professionali dell'ammiraglio Ferrara con cui è stato possibile costruire un percorso di modernizzazione del porto, una parte del quale dedicato al recupero

del rapporto porto-città”.

“È stato per me un onore far parte per quattro anni del Comitato portuale dell'Autorità portuale prima e del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale dopo - ha detto l'ammiraglio Ferrara -, nei quali ho cercato, in seno a questi Comitati, di dare il giusto apporto e la mia esperienza professionale per la crescita del porto di Ancona. Ringrazio tutti i membri del Comitato e in particolare la presidenza dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale”.

## Presidenti di Gruppo e Fondazione Cassa di Ravenna visitano TCR

Investimenti di TCR mirati a migliorare i servizi dedicati agli operatori locali

RAVENNA – Il presidente del Gruppo Cassa di Ravenna Spa, Antonio Patuelli, accompagnato dal presidente della Fondazione, Ernesto Giuseppe Alfieri, ha visitato nei giorni scorsi il Terminal Container Ravenna (Tcr), società partecipata da Sapir e Contship Italia.

Come è noto la Cassa di Risparmio di Ravenna Spa è il primo azionista privato della Sapir, che vede alla vice presidenza il dott. Nicola Sbrizzi, direttore generale dell'istituto di credito privato e indipendente.

In occasione della visita al terminal, Patuelli e Alfieri si sono intrattenuti con il presidente della Sapir, Riccardo Sabadini, con il presidente del "Tcr" Giannantonio Mingozi, il direttore generale del terminal Milena Fico e l'operation manager Alessandro Battolini.

L'incontro è stato l'occasione per condividere la visione del ruolo strategico di Sapir e "Tcr" nello sviluppo del porto, settore trainante dell'economia ravennate e dell'intera Regione Emilia Romagna e ribadire l'importanza di una accelerazione dell'approfondimento dei fondali del canale Candiano, per affrontare in modo adeguato la crescente competizione con i porti del Medio Alto Adriatico.

Come hanno spiegato i vertici della società a margine della visita, «Tcr è fortemente impegnato in questi mesi in una forte politica di commercializzazione in Italia e all'estero, propedeutica alle potenzialità che potrà esprimere con il previsto approfondimento dei fondali a meno 12,50 metri». Il terminal, dal 2013 allo scorso anno, ha investito 27 milioni di euro nell'acquisto di nuove gru di banchina e nel potenziamento dei mezzi di piazzale, ed è quindi pronto a gestire navi di dimensioni più grandi e volumi incrementali di traffico. Al tempo stesso, essendo il principale gateway dell'Emilia Romagna, gli investimenti effettuati da Tcr sono mirati ad un miglioramento dei servizi dedicati agli importatori ed esportatori locali, così da favorire una ottimizzazione complessiva della supply chain delle merci emiliano romagnole.

PER IMPLEMENTARE LA SICUREZZA SUL LAVORO PORTUALE

## Videocamere Blaxtair per Contship a La Spezia

Controllano tutti i "punti caldi" del terminal dove il rischio per gli operatori è più alto

MILANO - CLS, azienda di servizi dedicata alla vendita, al noleggio e all'assistenza di carrelli elevatori, macchine e attrezzature per la logistica, è stata scelta dal gruppo Contship che presso la sede di La Spezia ha implementato Blaxtair, una soluzione altamente innovativa per la sicurezza sul lavoro.

Il Gruppo Contship Italia opera nell'ambito della supply chain globale investendo nei terminal marittimi e nei servizi di trasporto intermodale. CLS, già fornitore di carrelli elevatori a noleggio di Contship, conosceva bene la realtà del terminal spezzino, la cui capacità di movimentazione è pari a 1,4 milioni di TEU (Twenty-foot Equivalent Units) all'anno con un indice di container movimentati per metro lineare di banchina e per metro quadrato di piazzale tra i più alti al mondo. Tra gennaio e giugno, il porto gateway ha gestito volumi pari a circa 666.000 TEU, registrando un aumento del 15% rispetto allo stesso semestre dell'anno scorso.

Come noto, nel terminal vengono gestite anche diverse tipologie di merci non containerizzate come ad esempio coil, macchine industriali, marmo, tubi che richiedono attrezzature e pianificazione del lavoro specializzati. Ad oggi, nel 2017, sono state movimentate 160.000 tonnellate di merci varie.

Noto per i sistemi all'avanguardia implementati, che riducono i tempi medi di permanenza dei contenitori in porto, il terminal ha conquistato di recente il primo posto nella categoria "Best Container Terminal in Europe" nell'ambito del premio internazionale AFLAS (Asian Freight Logistics & Supply Chain awards). Per questo, tra le diverse soluzioni innovative adottate, non poteva mancare Blaxtair che, fornita da CLS, garantisce

la miglior sicurezza durante le operazioni di movimentazione dei container e delle merci nei piazzali, nei pressi delle banchine e nel magazzino. Tutte zone dove il rischio di interazione mezzo-uomo è ovviamente più alto.

Blaxtair è una soluzione studiata per evitare le collisioni tra il personale e i veicoli industriali. Si tratta di una "videocamera intelligente" che effettua continuamente una scansione dell'area di controllo per rilevare gli elementi che potrebbero ostacolare i movimenti del carrello, riconoscendo se questi siano pedoni oppure ostacoli. Il sistema allerta immediatamente il conducente nel caso di imminente pericolo per una persona, permettendogli di reagire in modo tempestivo. È possibile anche registrare cronologicamente gli eventi e le ultime tre ore di operazioni, in modo da analizzare anche i mancati infortuni.

Ermanno Gianelli, RSPP del terminal Contship di La Spezia, spiega che in un terminal con 650 dipendenti che lavorano 1124 su 4 turni in ambienti di diversa natura,

l'attenzione alla sicurezza è di primaria importanza. Sono state condotte varie ricerche per trovare una soluzione che garantisse i più alti standard possibili di sicurezza richiesti in banchina e nei piazzali. "La telecamera intelligente di BLAXTAIR si è dimostrata la miglior soluzione di sicurezza per la sua capacità di riconoscere le persone e di distinguerle dagli oggetti. Questo ci ha permesso di far lavorare i nostri operatori in maniera ancora più sicura" afferma Gianelli.

Il responsabile Merci Varie del terminal Contship di La Spezia Mirco Fanan precisa che la soluzione è stata personalizzata insieme a CLS, ritarando i parametri di rilevamento del sistema secondo le specifiche necessità degli ambienti, e conclude: "Blaxtair è una soluzione intuitiva, con cui gli operatori hanno subito preso confidenza: ci ha soddisfatti sin dall'inizio per le ottime prestazioni. Non da ultimo, la apprezziamo anche perché rappresenta un'ulteriore garanzia per non danneggiare le merci".



Nella foto: Blaxtair visualizza operatore in magazzino.

# La Spezia, rimosso da container carico radioattivo

La Spezia - Manovra delicata in porto. L'ottone è stato depositato in un'area delimitata e poi sarà rispedito in Cina.

La Spezia - **Il pancake radioattivo è stato prelevato dal container. Subito dopo è stato riposto in «un'area delimitata» e nei prossimi giorni verrà rispedito in Cina.** Ieri gli uomini dell'agenzia delle dogane e dei vigili del fuoco hanno lavorato tutto il giorno per risolvere l'affaire del carico di ottone radioattivo scoperto nelle settimane scorse all'interno del porto della Spezia. Ci sono però altri tre container che sono risultati positivi al test della radioattività.

Come anticipato domenica dal *Secolo XIX*, da alcune settimane sulle banchine dello scalo marittimo cittadino sono depositati quattro container sospetti. Il primo cassone, quello che verrà rispedito in Cina, è arrivato lo scorso 5 dicembre. I tecnici hanno rilevato nel carico (si tratta di semilavorato metallico) la presenza, seppur in misura «non elevata», di "Cobalto 60", un isotopo radioattivo, introvabile in natura e potenzialmente pericoloso per l'uomo. «Per i tre container non ancora aperti si procederà all'esame degli stessi con strumentazione specifica in dotazione all'Agenzia delle Dogane, che procederà alla verifica al fine di individuare, se possibile, il materiale che origina la radioattività», aveva spiegato il presidente dell'Autorità portuale Carla Roncallo.

## Caso Contship-MSC, Community spezzina parola d'ordine: Non abbassare la guardia

**LA SPEZIA** - Forte preoccupazione ma piena disponibilità anche a mettersi in gioco per favorire un chiarimento di eventuali incomprensioni ed equivoci, se di tale si fosse trattato, e tutelare il presente e il futuro del porto di La Spezia.

Questa la posizione espressa dalla Port Community degli operatori spezzini **sul caso Contship/Msc**, ovvero sul rischio che un raffreddamento dei rapporti fra il maggiore gruppo di trasporto container che scala La Spezia e il terminal LSCT, di cui per altro è anche azionista pesante, possa sfociare in un consistente dirottamento di

*“Non possiamo certo restare alla finestra – afferma la Port Community La Spezia – e abbiamo il dovere di affiancarci all’Autorità portuale per difendere quella formula magica di coesione fra operatori, terminal, istituzioni e operatori, che ha decretato il successo negli anni di quello che è stato giustamente definito il miracolo La Spezia”.*

Di qui la richiesta della Community, contando anche sulla disponibilità e sulla volontà espressa dal Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, Carla Roncallo, di favorire in tempi brevissimi un confronto concreto e trasparente che coinvolga tutti i players. Parola d’ordine: non abbassare la guardia e non deludere le aspettative di nave e merce di trovare proprio a La Spezia il punto di incontro ottimale.

IL GRUPPO GINEVRINO CONCENTRA SU GENOVA LA LINEA VERSO IL NORD EUROPA

## Container, La Spezia perde un servizio Msc

Non si placa lo scontro con Contship. Operatori in allarme: «Rischiando di restare insabbiati»

### IL CASO

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Le ragioni dello scontro e la conferma dell'addio.

Msc, secondo armatore mondiale, è in aperto conflitto con il terminalista Contship. Come anticipato dal *Secolo XIX/The Medi Telegraph* il primo fronte è a Gioia Tauro, lo scalo in cui il gruppo di Aponte è socio dell'azienda tedesca. «Per quanto riguarda Gioia Tauro - spiega Msc - siamo ancora in attesa della risposta del nostro socio circa gli investimenti indispensabili per ripristinare le gru e gli *straddle carrier* necessari nonché la pavimentazione del terminal, elemento quest'ultimo fondamentale per la buona logistica del terminal e superare l'attuale situazione di precarietà». Il gruppo di Ginevra accusa Contship di non aver ancora risposto alla chiamata sugli investimenti da effettuare. Poi c'è il fronte spezzino: la compagnia conferma l'addio di un servizio importante come quello sul Nord Europa: «Inoltre, con il nostro partner Maersk, abbiamo ristrutturato il servizio del Nord Atlantico al fine di

guadagnare trenta ore sullo *schedule* - spiega Msc - il che ci permette di eliminare una nave e migliorare il *transit time*. Siamo ovviamente spiacenti di lasciare il porto di La Spezia con questo particolare servizio, ma faremo il possibile per compensare i volumi perduti dal porto con altre linee». La spiegazione è tecnica, ma la sostanza non cambia e conferma quanto anticipato ieri: per La Spezia è traffico in meno dal servizio Medusec a tutto vantaggio di Genova (l'unico terminal in grado di accogliere quelle navi è il Vte e gli indizi portano a quell'approdo). In totale la Spezia potrebbe perdere 100 mila teu.

#### Gli operatori

E il tema della "dipendenza" da Msc è al centro del ragionamento di Sergio Landolfi, alla guida di Saimare a La Spezia e nel direttivo degli spedizionieri: «Siamo preoccupati. Il terminal *monocliente* è dannoso per noi e per la città - spiega - Vogliamo capire quale prospettiva hanno le banchine, la direzione da prendere. E poi con il terminal c'è scollamento: con noi e con la città. Prima non era così, eravamo coinvolti anche noi operatori. Adesso stiamo cercando di incontrarci e a febbraio è in programma

un incontro». Anche le mosse sul corridoio doganale non sono state apprezzate: «Erano partiti a bomba: ci vedevamo passare i contenitori sotto il naso...». «Stiamo cercando di ricostruire un rapporto - gli fa eco Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri - ma per un anno è stato buio totale». E sulla guerra tra Contship e Msc, Laghezza prova a essere ottimista: «Sono preoccupato, ma i volumi quest'anno sono cresciuti e potremmo acquisire nuovo traffico, magari per compensare le eventuali perdite. Mi preoccupa più per il medio-lungo periodo, in caso Msc dovesse mettere in atto un disimpegno totale: per noi sarebbe un grosso problema, stretti tra i porti di Genova e Livorno». E poi c'è il fronte con l'**Authority** dove il problema principale è rappresentato dai tempi, come spiega Landolfi: «Siamo stretti, ci sono opere che dovevano essere fatte da tempo. Pensiamo ai pannelli fonoassorbenti: avrebbero dovuto realizzarli 6 mesi fa. Le priorità sono dragaggi, riempimenti delle marine e Calata Paita. È un quadro difficile, il rischio è di rimanere insabbiati». «È vero - dice Laghezza - ma è così da 20 anni».

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

# Informazioni Marittime

## La Spezia, Community portuale preoccupata per il confronto Contship-Msc

Incomprensioni ed equivoci vanno chiariti al più presto per tutelare il futuro del porto di La Spezia. Ne sono convinti gli operatori della Port Community ligure, preoccupati in merito al confronto tra Contship ed Msc, con il conseguente rischio che un raffreddamento dei rapporti fra il maggiore gruppo di trasporto container che scala La Spezia e il terminal LSCT, di cui per altro è anche azionista pesante, possa sfociare in un consistente dirottamento di traffico su altri scali del paese. Una diatriba che inoltre fa sentire i suoi effetti anche al Sud, investendo in particolare il porto di Gioia Tauro.

“Non possiamo certo restare alla finestra – afferma in una nota la Port Community La Spezia – e abbiamo il dovere di affiancarci all’Autorità portuale per difendere quella formula magica di coesione fra operatori, terminal, istituzioni e operatori, che ha decretato il successo negli anni di quello che è stato giustamente definito il miracolo La Spezia”. Di qui la richiesta della Community, contando anche sulla disponibilità e sulla volontà espressa dal presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, Carla Roncallo, di favorire in tempi brevissimi un confronto concreto e trasparente che coinvolga tutti i players. Parola d’ordine: non abbassare la guardia e non deludere le aspettative di nave e merce di trovare proprio a La Spezia il punto di incontro ottimale.

## Spezia, waterfront: Al via il primo tratto della barriera fonoassorbente

**LA SPEZIA** - Al via il primo tratto della barriera fonoassorbente che mitigherà i rumori provenienti dal porto, che interessano in particolare la zona del Canaletto su Viale San Bartolomeo.

L'Autorità di Sistema di Spezia rende noto: *"Il lavoro è suddiviso in tre ambiti, l'ambito "1A", ovvero i 700 metri che vanno dal Varco San Cipriano fino a Via Giulio della Torre, l'ambito "1B" che riguarda i 130 metri di recinzione che corrono dietro al Palazzo giallo e rosso dove ha sede La Spezia Container Terminal- Gruppo Contship Italia e l'ambito "2", interno al porto, all'uscita della galleria subalvea, che ha la funzione di mitigare il rumore dei mezzi in uscita dalla stessa galleria.*

*Per quanto riguarda l'ambito "1A", sono stati smontati già buona parte degli apparati anti-intrusione (telecamere, cablaggi ecc.), e montati i primi 40 metri di pannelli in legno e metallo che costituiscono la barriera provvisoria, necessaria per separare la zona di cantiere dalla ferrovia garantendo la sicurezza degli operai.*

*Come ben si deduce dalla foto, la prossimità con i binari rende necessaria l'adozione di misure di sicurezza adeguate e solo quando sarà ultimata questa fase sarà possibile eliminare la vecchia recinzione che da sulla strada. I lavori in questo ambito, possono essere effettuati tra l'altro per questa prima fase solo la domenica, in quanto è necessario disabilitare l'elettrificazione dei binari. Si proseguirà quindi nei prossimi giorni con il definitivo smontaggio delle attrezzature di security e, dopo il completamento della prima fase di rilievi delle emissioni di polveri e rumori previsti dal piano di monitoraggio, che nei prossimi giorni sarà esitato da Arpal, ovvero tra venti giorni circa, inizierà il montaggio della barriera provvisoria che consentirà di installare la barriera definitiva in sicurezza. Il progetto prevede un monitoraggio ante operam, per fotografare lo stato attuale del clima acustico lungo i principali ricettori di V.le S. Bartolomeo, ed uno post operam per accertare l'effettivo contributo alla riduzione del rumore, assicurato delle nuove barriere antifoniche. Detto piano di monitoraggio è, come già detto, in fase di validazione da parte di Arpal.*

## -segue

---

*"In questi giorni abbiamo incontrato in ufficio l'impresa appaltatrice assieme al RUP Ing. Vetrata ed al DL Ing. Simonelli, ricevendo assicurazioni che il cronoprogramma già presentato sarà rispettato alla lettera, al fine di raggiungere l'obiettivo in tempi scanditi. Nelle prossime settimane verificheremo gli impegni assunti, ha aggiunto il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale, Francesco Di Sarcina."*

*Più lineari invece le lavorazioni dell'Ambito "1B", dove sono già stati smontati tutti gli apparati antintrusione e montati 50 metri di barriera provvisoria. Lì, infatti, si può lavorare anche durante i giorni feriali in quanto la distanza con i binari è più ampia. In questa zona, nei prossimi dieci giorni sarà terminata la barriera di legno provvisoria, per i 130 metri complessivi e già da inizio febbraio si potrà dare inizio alla vera e propria struttura antifonica, come da progetto approvato. Le lavorazioni dell'ambito 2, infine, inizieranno tra un paio di settimane, non appena arrivata la fornitura di pannelli già in produzione.*

*Occorre anche precisare che, nel corso degli anni Arpal, ha effettuato numerosi monitoraggi sul rumore nei quartieri retroportuali, anche utilizzando il mezzo mobile messo a disposizione da parte dell'Autorità Portuale, secondo piani concordati con Comune, Provincia e con la stessa AdSP. Proprio detti monitoraggi hanno consentito di predisporre i progetti inerenti la fascia di rispetto e le barriere antifoniche ora in fase di realizzazione.*

### LA GUERRA DELLO SCALO

# I giudici: banchina a gara Porto Spa deve sloggiare

L'ordinanza del Consiglio di Stato dà ragione all'Autorità di Sistema Portuale  
L'ad Dello Iacono: «Valuteremo se partecipare alla gara, ma solo se sarà a breve»

di **Cinzia Chiappini**  
CARRARA

Il Consiglio di Stato ha respinto l'istanza cautelare con la quale la Porto di Carrara Spa aveva tentato di scongiurare la gara per la banchina Taliercio e di "salvare", prolungandola, la concessione di cui è titolare.

I giudici della quinta sezione hanno dato ragione ai vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che lo scorso 5 ottobre avevano annunciato la messa a bando dell'area, anche alla luce delle tante offerte arrivate nella sede dell'ente, oltre alla richiesta di rinnovo presentata dalla società di **Enzo Bogazzi**.

Secondo il tribunale presieduto dal giudice **Giuseppe Severini**, infatti, l'istanza formalizzata dalla Porto Spa non vincolava in alcun modo l'Autorità Portuale nella gestione della banchina: «non appare sussistere un obbligo in tal senso - hanno scritto i giudici - a fronte della prefigurata opzione preferenziale per il ricorso ad una procedura evidenziale,

preceduta dalla pubblicazione di apposito bando».

La Porto Spa, dunque, dovrà lasciare la banchina a meno di non partecipare, e aggiudicarsi, il bando di gara per la nuova concessione.

«Le sentenze emesse dai Tribunali vanno rispettate; quindi il 30 aprile la Porto di Carrara Spa libererà la banchina Taliercio» commenta l'amministratore delegato **Paolo Dello Iacono** senza escludere però che la sua società, uscita dalla porta, rientri dalla finestra.

«Valuteremo se ricorrono le condizioni per partecipare alla gara, con l'auspicio che venga indetta prima che le gru e i fork lift vengano spostati, in caso contrario sarebbe un'operazione economicamente troppo onerosa riasferire i mezzi» spiega il manager, lasciando intendere che la vera scadenza per la Porto di Carrara è la movimentazione delle attrezzature.

Il commento alla sentenza del Consiglio di Stato ha comunque toni meno perentori rispetto alle parole pronunciate dai vertici della Porto Spa a

inizio dicembre, quando il Tar ha respinto il ricorso presentato dalla società per ottenere il rinnovo - senza gara - della concessione.

In quell'occasione la Spa aveva minacciato di trasferire 50 dipendenti a Marghera spiegando che non potendo «perseguire la propria attività ultra quarantennale presso la banchina Taliercio» avrebbe valutato «misure straordinarie» come «lo spostamento delle attrezzature e del personale in un altro porto in cui la società gestisce attività analoghe».

In attesa di scoprire cosa deciderà di fare la spa di Bogazzi, c'è chi non esita a manifestare soddisfazione per l'ordinanza del Consiglio di Stato.

Si tratta del sindaco di Carrara **Francesco De Pasquale** che commenta: «Questo pronunciamento conferma la correttezza dell'operato dell'Autorità Portuale e della scelta di mettere a bando la concessione della banchina Taliercio».

Il primo cittadino ribadisce che nella visione politica della sua amministrazione, quell'area ha una destinazione chiara

e precisa: «Se mi chiedono come vedo il porto tra qualche anno, rispondo che per me la Taliercio dovrebbe essere la banchina delle crociere. E' questa la visione che stiamo condividendo con la Regione Toscana» conferma.

Il bando di gara, con la possibilità per nuovi operatori di aggiudicarsi l'utilizzo della Taliercio alimenta dunque il "sogno grillino" di destinare la banchina ad approdo crocieristico anche se, come ha detto a più riprese lo stesso sindaco De Pasquale, ci vorrà del tempo - probabilmente qualche anno - prima che questa funzione riesca a saturare le potenzialità di quello spazio.

In attesa di quel momento, la Taliercio potrebbe ospitare contemporaneamente diverse funzioni. Anche perché, come ha detto a ottobre la presidente dell'Autorità Portuale **Carla Roncallo** le richieste sono tante.

Tra queste ci sarebbe anche quella di The Italian Sea Group, la società che controlla Nca.

CRIPRODOTTO/REPERITA

# Il Tirreno

---

## **Indiscrezioni sui traffici: container in calo**

In attesa che l'Authority fornisca le cifre ufficiali sull'andamento dei traffici, arrivano da Angelo Roma, ex presidente Toremar e ora consulente marittimo, i primi numeri non ufficiali. La movimentazione dei container potrebbe risultare ben al di sotto sia degli 800mila teu registrati nel 2016 sia dei 781mila nel 2015, se è vero che Tdt potrebbe aver raggiunto quota 515mila (in virtù soprattutto di un forte rallentamento del traffico di transhipment, cioè quello in cui il container viene sbarcato da una nave per essere reimbarcato su un'altra). In crescita invece risulterebbero i volumi del terminal Lorenzini (che sfiorerebbe i 170mila teu)

## L'INTERVENTO ECCO PERCHÉ LA MAXI-DARSENA È NECESSARIA

**B**imco, l'associazione internazionale degli armatori, prevede che nel 2018 il segmento delle navi portacontainer vedrà crescere la flotta netta del 4,1%. Le notizie positive sono state però seguite da un avvertimento: crescita sì ma solo se la domanda si manterrà intorno al 4-5% e l'effettiva crescita della flotta sarà «gestita con cura». Il 2017, rispetto al 2016, afferma sempre Bimco, è stato un anno più redditizio per il trasporto di container, con il rialzo dei prezzi delle merci, la loro volatilità ridotta, le demolizioni diminuite e la flotta inattiva «generalmente riattivata». È stato rilevato che la crescita della domanda 2017 è stata del 5%, la più alta degli ultimi 6 anni: il rimbalzo della domanda, combinato a un basso tasso di crescita della flotta pluriennale nel 2016, ha fatto sì che il saldo di mercato migliorasse fondamentalmente.

Venti ordini di nuove navi da 22mila teu, con scadenza 2019-2020, hanno interrotto una pausa di 21 mesi nelle attività di nuova costruzione. Significa che il livello nominale di crescita della flotta per l'industria del trasporto marittimo di container, nei prossimi anni, sarà pari al 4% circa: lascia poco spazio ai fondamentali miglioramenti dell'equilibrio di mercato.

Di conseguenza, dovranno continuare ad essere adottati esercizi di riduzione dei costi e permanente slow-steaming, la pratica di ridurre la velocità delle navi impiegate nei servizi di linea per mantenere i costi del carburante a quote sopportabili.

Oltre a questo, guadagni di efficienza operativa e crescita della domanda positiva, in pratica raccogliere alcune delle economie di scala su cui il settore fa affidamento pesantemente: con i grandi volumi provenienti dalle operazioni di trasporto a corto raggio.

Con un ragguardevole salto in lungo, ora, vorrei esprimere il mio punto di vista sul nostro Sistema Portuale:

**Livorno.** La strada per un futuro migliore è una sola, la Piattaforma Europa. Il nostro porto è l'unico italiano che si può stendere a mare ed allo stesso tempo, avere un retroterra vastissimo. Quando lessi che Mr. Aponte era venuto a Livorno per vedere entrare una sua nave da 8800 teu, mi sembrò strano, che bisogno c'era che proprio lui venisse qua (ad esempio, la Msc Sveva è lunga 395,4 metri, larga 59, pesca 16 e ha una capacità di oltre 19mila teu). A mio avviso non poteva essere arrivato solo per quello: Aponte è il numero due nel mondo dello shipping, è il 169° tra i 500 super miliardari di Bloomberg (da notare che è più ricco di Berlusconi). Con grande piacere ho subito dopo appreso che è realmente interessato alla Piattaforma Europa. È una notizia vitale per il porto: la sicurezza che la piattaforma si farà.

**Piombino.** Bisogna definire, al più presto possibile, quali strade intraprendere per il bene di una collettività molto provata. Banchina con fondale a meno 20 metri: potrebbero andarci navi che al momento non possono entrare a Livorno? Dal 12 ottobre 2017 esiste un decreto infrastrutture che disciplina le procedure autorizzative per il riciclaggio delle navi, che attua il regolamento 1257/2013/UE. Conviene riciclare, o espandere a caratteristica/riparazioni navali?

Angelo Roma

# Rifiuti speciali nella Vasca

In 7 a processo per la maxi-discardica abusiva in porto ■ LAZZOTTI DI CRONACA

## «Discarica abusiva in vasca di colmata» In sette a processo

Lungo gli argini nascosti migliaia di tonnellate di rifiuti speciali  
Nei guai imprenditori, costruttori e il direttore dei lavori

La base d'asta dell'appalto era di oltre **26 milioni**. L'accusa è anche quella di frode: nella costruzione è stato usato materiale vietato

di Federico Lazzotti  
■ LIVORNO

Una mega discarica di rifiuti speciali sepolta nel cuore del porto di Livorno. È lungo gli argini della vasca di colmata - 300 mila metri quadrati a due passi dalla Darsena Toscana dove sono stoccati i fanghi provenienti dal dragaggio - che sono nascosti e tombati, forse per sempre, milioni e milioni di chili di sostanze pericolose, provenienti da aziende di riciclaggio e trasportate da ditte livornesi per poi essere usate con il placet del direttore dei lavori per il

completamento dell'opera pubblica.

È questa l'ipotesi inquietante che emerge dall'inchiesta della procura di Livorno aperta nel 2013 e coordinata dal pubblico ministero Massimo Mannucci sulle presunte irregolarità nella realizzazione di una delle opere più discusse nella zona portuale.

A distanza di quasi cinque anni dall'apertura del fascicolo bis sulla costruzione della vasca (il primo procedimento con 27 indagati è stato archiviato), il giudice per le indagini preliminari Fabrizio Nicoletti ha rinviato a giudizio i sette indagati. E sarà ora il processo a dire la verità su questa vicenda, ascoltando anche le tesi delle difese.

**GLI INDAGATI.** Nei guai sono finiti tecnici, manager, imprenditori e il direttore dei lavori. A cominciare da **Gioachino Spedale**, 60 anni, presidente del consiglio di amministrazione del "Centro Recupero Inerti srl", **Giuseppe Abate**, 73, in qualità di amministratore dell'omonima ditta, **Paolo Egisto Berrugi**, 76, presidente del Cda dell'omonima ditta, **Giuseppe Del Gatto**, 66, dipendente dell'Autonoma portuale e direttore tecnico dei

lavori, **Henri Pierre Catteau**, 62, procuratore speciale della società italiana dragaggi spa e legale rappresentate di Plattforma Europa, l'associazione temporanea di impresa che ha vinto la gara, **Daniele Defendi**, 63, coordinatore del comitato tecnico dell'Ati e **Massimo Ardu**, 49, responsabile del cantiere.

Le accuse nei loro confronti sono due: l'attività non autorizzata di rifiuti speciali e la frode nelle pubbliche forniture perché l'appalto - si parla di una base d'asta di oltre 26 milioni di euro - non prevedeva l'utilizzo di rifiuti speciali per la costruzione dell'opera.

«Il giudice - spiega uno degli avvocati difensori - ha preferito che fosse un dibattimento a chiarire le eventuali responsabilità, visto che il nodo della vicenda è legato a doppio filo alle consulenze effettuate che devono accertare la presenza o meno di rifiuti non autorizzati nella costruzione della vasca».

**LE ACCUSE.** Secondo l'accusa l'Ati che ha effettuato l'opera, composta da Società italiana dragaggi spa e Impresa Pietro Cidonio, due giganti del settore, avrebbero depositato in modo incontrollato rifiuti

speciali pericolosi e non pericolosi superiori ai previsti, utilizzandoli nella realizzazione degli argini interni dei sottobacini al posto di materiale inerte proveniente dalla filiera del riciclo.

In particolare Spedale conferiva 11.825.641 chili di rifiuti misti prodotti dall'impianto Cliri, mentre Berrugi inviava 60.422 rifiuti misti prodotti dal trattamento meccanico con al loro interno sostanze pericolose prodotti dall'impianto di riciclaggio Area di Navacchio.

A questo punto - sempre secondo la ricostruzione dell'accusa - Del Gatto riceveva i rifiuti e Abate aveva il compito di cercare i fornitori (Cliri e Area) e infine curava il trasporto delle sostanze dai rispettivi impianti.

Il risultato di questo sistema è stato quello di realizzare una discarica abusiva di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi del porto di Livorno all'interno del cantiere della vasca di colmata, tombando questi rifiuti vietati negli argini interni dei sottobacini già in parte ricoperti da uno strato di geomembrana.

Federico Lazzotti  
CRONACA

# Il porto di Livorno corre in treno per superare Genova

Per attrarre le maxi navi dall'Asia servono fondali e nuovi spazi, ma la vera sfida non si gioca in acqua: è sui collegamenti a terra

di **Marzio Fatucchi**  
e **Silvia Ognibene**

Il porto di Livorno si gioca il futuro sulle rotte e per vincere la sfida deve battere Genova (e le ferrovie) sul tempo. Il primo obiettivo è riportare a Livorno le grandi navi portacontainer che servono l'estremo Oriente, presenti fino al 2011 e poi scomparse per una mancanza di spazi incompatibile con il continuo aumento delle dimensioni delle imbarcazioni. Il secondo obiettivo è far partire i container, in treno, verso il nord Italia, e da lì verso l'Europa, collegando il porto all'Interporto, bypassando Pisa con nuovi binari e allargando la linea Prato-Bologna, adeguandola alle dimensioni dei container stessi.

### Il porto

Livorno può accogliere solo le navi medio-piccole, cioè quelle con una capacità inferiore ai 9 mila teu (il teu è l'unità di misura pari a un container da 20 piedi), mentre i colossi asiatici portano fino a 16 mila teu. Anche le navi da 9 mila teu possono attualmente essere accolte solo con alcune restrizioni. Livorno è forte nell'interscambio con l'America perché su questa rotta viaggiano navi da circa 7 mila teu, ma non riesce ad agganciare la Via della Seta e se non si faranno rapidamente gli interventi sulle ferrovie rischia di perdere letteralmente il treno anche per i grandi mercati

dell'Europa nordorientale. I dati sull'inizio del 2017 mostrano chiaramente il problema: il traffico sulle navi su cui si imbarcano i tir è cresciuto del 14,3%, portando il tandem Livorno-Piombino ad essere il primo sistema portuale italiano; bene anche le auto nuove (+14,2%) e i prodotti forestali (per i quali Livorno è leader nel Mediterraneo). Le note dolenti arrivano dal traffico di container: dopo lo storico primato del 2016 con 800.175 teu ha subito nel 2017 una contrazione del 9% essenzialmente dovuta al calo del traffico di trasbordo (-28%) di contenitori pieni.

### Darsena Europa

In attesa della Piattaforma Europa, che renderà Livorno capace di accogliere i giganti dell'Est con un ingresso al porto largo 120 metri e profondo 20, ci si sta attrezzando con alcune opere almeno per non arretrare: i lavori che dovrebbero concludersi entro fine mese servono per allargare a 90 metri l'ingresso in porto e aumentare a 13 metri la profondità, per riuscire a far entrare le navi da 9 mila teu.

Ma la Piattaforma Europa non basterà da sola ad evitare che Livorno venga tagliata fuori dal traffico merci mondiale: affinché il porto abbia un futuro solido nel commercio internazionale servono i collegamenti con le ferrovie. Come spiega Gloria Dari, presidente di Spedimar, associazione che riunisce oltre cento

spedizionieri internazionali toscani, «quando si parla di container non si può prescindere dall'integrazione logistica e soprattutto dai collegamenti ferroviari che rendono efficiente tutta la catena. Il Liner Shipping Connectivity Index per l'Italia segna 67,4 contro il 97,8 della Germania ed il 95,7 dell'Olanda, ma anche Spagna e Francia fanno meglio: 86,1 la prima e 83,9 la seconda. In termini, invece, di Logistic Performance Index, l'Italia è ventunesima nel mondo».

### Le Ferrovie

Per questo motivo, da una parte la Regione ha siglato accordi con il governo per i finanziamenti sul porto, dall'altra sempre con l'esecutivo e Rfi (braccio ingegneristico di Ferrovie) per i tre interventi che possono collegare il porto con l'Europa via binari: lo scavalco ferroviario per l'interporto, una nuova linea che bypassi il nodo di Pisa e l'adeguamento della linea Prato-Bologna, ora non compatibile con i container. «Con i lavori in corso, le progettazioni già definitive, siamo convinti di poter arrivare prima della Variante di Genova», cioè l'analogo intervento ferroviario lanciato dalla Liguria alla Lombardia, spiega Vanni Bonadio di Logistica Toscana, che per la Regione siede alla Cabina di regia sui lavori del Porto di Livorno.

### Due sfide, anzi tre

«La vera sfida — sottolinea il presidente dell'Autorità

Stefano Corsini — viene giocata non a mare ma a terra». E il Piano del Ferro congiunto per i porti di Livorno e Piombino è una parte fondamentale del Piano operativo triennale (2018-2020) appena approvato dall'Autorità dell'Alto Tirreno.

«L'adeguamento tecnologico e infrastrutturale dell'Appennino Tosco Emiliano, previsto nell'ambito del programma sviluppo del corridoio Scandinavo — Mediterraneo, sarà fondamentale e permetterà ai porti dell'area tirrenica di convogliare una quota di traffico maggiore sulla ferrovia, utilizzando non solo lo ScandMed ma anche il corridoio Baltico-Adriatico e quello Mediterraneo. Non vogliamo farci cogliere impreparati e vogliamo lavorare per realizzare in tempi brevi tutti i collegamenti necessari — prosegue Corsini — come il collegamento tra il porto di Livorno e l'Interporto Vespucci e tra l'Interporto Vespucci e la linea Pisa-Collesalvetti-Vada, il fondamentale bypass della stazione di Pisa, i raccordi ferroviari al porto di Piombino. Interventi ferroviari di piccola scala, imperniati su infrastrutture esistenti, che consentono però di mettere in rete le piattaforme e i nodi logistici della Costa Toscana e di superare le strozzature che arginano l'accesso ai corridoi multimodali europei di lunga distanza». L'obiettivo è raggiungere entro 4 anni (cioè alla vigilia del completamento della Darsena Euro-

## -segue

---

pa) gli Interporti dell'Italia centrosettentrionale e i corridoi del Brennero e del Gotardo.

### **La porta per l'Asia**

Per aprire quella porta, però, sono necessari gli interventi al porto: il mega bando europeo, in project financing, per la realizzazione del molo e della parte logistica-

tecnologica «è in corso, stiamo aspettando le ultime manifestazioni di interesse — spiega Bonadio — e entro l'anno verrà affidato l'appalto per la progettazione di tutte

le opere pubbliche, a partire dal dragaggio». In pratica, nel 2019, se verranno rispettati i tempi, potrebbero partire entrambe le operazioni: «Per arrivare già nel 2021 pronti», spera Bonadio. Comunque, prima di Genova.

NUOVO SOLLECITO DALLA CILP DI LIVORNO

## Binari, urgono per Paduletta

È indispensabile collegare le aree direttamente per sviluppare i traffici delle auto nuove

LIVORNO - "A Livorno la vera sfida da vincere è quella di dotare il porto dei necessari collegamenti ferroviari sulla sponda est della Darsena Toscana. L'obiettivo? Sviluppare il traffico delle auto nuove anche in export". Lo ha detto l'amministratore delegato della Compagnia Impresa Lavoratori Portuali, Aldo Padova, durante la registrazione di una puntata di Porto Aperto, il format televisivo ideato dall'Autorità di Sistema Portuale in collaborazione con l'emittente televisiva Telegranducato. Alla trasmissione hanno preso parte anche il general manager di Cilp, Simone D'Angelo, che si è confrontato con una sessantina di studenti provenienti dall'Ifi e dall'Istituto Nautico e il dirigente promozione e studi dell'Authority Gabriele Gargiulo, che assieme a Padova è stato ospite di un talk show dedicato al tema dell'automotive. Una richiesta di questo tipo era stata anticipata di recente anche sul nostro giornale dal presidente della Cilp Marco Dalli in particolare per sviluppare il business delle auto in Paduletta per partecipare alla gara di spedizione delle auto tedesche di Bmw e Mercedes. Nel corso della puntata Tv l'amministratore delegato della Cilp si è soffermato molto sui punti di forza e sulle criticità dello scalo labronico. "Come Cilp - ha detto - abbiamo chiuso il

(segue in ultima pagina)

## Binari, urgono per Paduletta

2017 con oltre 310 mila vetture, contribuendo a fare di Livorno un hub di riferimento per i flussi in import di auto nuove". Ma è sull'export, dove notoriamente lo scalo labronico è più debole, che possono essere espresse nuove potenzialità. "Potremmo raggiungere risultati importanti anche nell'esportazione se riuscissimo a ripristinare i binari di collegamento tra il Terminal Livorno Est (area Paduletta/FS) e la Tirrenica", ha aggiunto Padova rispondendo a una domanda del conduttore sulle ragioni che hanno consentito al Porto di Koper di sbaragliare la concorrenza dei porti italiani e di aggiudicarsi la nuova gara indetta da Daimler per l'esportazione di auto di lusso verso l'Asia. "Le case automobilistiche tedesche - ha spiegato - sono abituate a inviare le proprie auto sui carri ferroviari e il non avere questo raccordo ci ha chiaramente penalizzati. Assieme all'Autorità di Sistema bisognerà coinvolgere RFI e il Ministero delle Infrastrutture per realizzare l'infrastruttura quanto prima". Livorno, che in questi anni ha fatto tanto per rafforzare il ferroviario, realizzando per esempio il collegamento diretto tra il porto e la linea Tirrenica, su questo fronte può insomma giocare altre importanti partite. L'Autorità di Sistema è già a lavoro da tempo - afferma una nota di Palazzo Rusciano - il presidente Corsini si sta occupando del nuovo Piano del Ferro di Sistema e l'intervento di ripristino dei collegamenti ferroviari sulla sponda est è parte integrante di un percorso che avrà come traguardo l'oltro via ferrovia di volumi di traffico sempre maggiori.

FEDERAZIONE USB

## «Sindacati in stato confusionale sulle concessioni marittime»

PIOMBINO

«Concessioni marittime: sindacati confederali in stato confusionale». Lo sostiene la federazione Usb Piombino-Livorno che aggiunge: «La loro linea è mandare via Rebrab e sperare che arrivi qualcuno che faccia un prestito dallo Stato con Cassa depositi e prestiti. Nel frattempo dichiarano che non vogliono il rinnovo della concessione alla Piombino Logistics. In questo modo Aferpi verrà allontanata prima. Subito dopo ritrattano dichiarando che i 164 lavoratori vanno salvaguardati quindi vorrebbero un rinnovo temporaneo. Per Fiom, Fim e Uilm - ag-

vato il momento di farsi da parte. Adesso ci sarebbe bisogno di unità tra i lavoratori. Ma l'unità si può e si deve ricercare sulla base di un vero progetto politico-sindacale. Usb può e deve essere l'organizzazione maggioritaria di cui oggi hanno bisogno i lavoratori. I risultati che stiamo ottenendo in tutta Italia sono lì a dimostrarlo. Chi oggi si sente giustamente tradito dall'immobilismo e la schizofrenia ha la possibilità di aderire ad un nuovo progetto. Il governo - prosegue - ceda le concessioni a Rebrab per portare avanti il progetto Cevital (anche con l'aiuto della Cassa depositi e prestiti). L'unica altra alternativa sarebbe finalmente la nazionalizzazione».

## Il convegno tra le chiacchiere di corridoio

CIVITAVECCHIA - I convegni sono spesso più importanti nei corridoi che ai tavoli ufficiali. E si raccolgono spunti, indiscrezioni ma anche dichiarazioni che negli interventi non trovano spazio. Compresi i temi che possono apparire gossip o poco più. Ma che ci consentono di capire qualcosa di più.

*Giuliano Delrio: seduto a fianco dell'ammiraglio Vincenzo Melone, fino al 9 febbraio prossimo comandante del corpo delle Capitanerie, il ministro all'inizio è stato preso d'assalto da una delegazione di lavoratori sul tema del lavoro che manca. Ha parlato poi, in chiusura del convegno, sul suo "Mantra", la cura del ferro. Pieno appoggio alla RAM di Caserta, e la chiara sensazione di un suo occhio di riguardo per Civitavecchia e i porti* (segue in ultima pagina)

## Il convegno tra le chiacchiere

di Roma. Significativo che sia stato lui, direttamente o attraverso la segreteria, a "invitare" i presidenti delle AdSP a venire al convegno. Tra gli assenti, il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino (o non lo abbiamo visto noi?). C'era invece il suo segretario generale Mariani. Al ministro abbiamo fatto un'unica domanda: se il governatore Debora Serracchiani dovrà meno lasciare il comitato di gestione del porto di Trieste. Risposta lapidaria (e un po' seccata): "Anche per lei si applica la legge, come per tutti". Tra il pubblico, due personaggi della portualità di ieri, ma che un sembravano molto convinti: Silvio Di Virgilio, già potente direttore generale del ministero di Delrio, e Gianni Moscherini, già Vip a Civitavecchia. Sic transit ..

**Roberta Macii:** seduta in prima fila tra i vip, la dottoressa Macii è al centro di una serie di indiscrezioni che s'incrociano tra Civitavecchia, dove è segretario generale molto apprezzato, Livorno, dove si dice che dovrebbe arrivare a coprire una direzione generale dei progetti strategici nell'AdSP di Stefano Corsini, e Firenze, dove opera come consulente privilegiata del presidente della Regione sul grande tema della piattaforma Europa labronica. Lei non parla, anche se sollecitata. Anche Corsini non si sbilancia. Ha creato la nuova direzione dei progetti strategici, ma al momento non l'ha assegnata, se la tiene personalmente. Adomanda risponde: "La dottoressa Macii a Livorno? Sta a lei e al mio amico Di Majo decidere". Blindato.

**Francesco Majo Di Majo:** è un presidente nato e cresciuto, insieme a Corsini, nel vivuto vicino al ministero di Delrio e con il ministro molto in sintonia. Tra lui e Corsini non si farebbero i dispetti - sostiene chi li conosce - nemmeno per una pur brava Roberta Macii. Se dovrà esservi una deviazione dunque, i due presidenti la prenderanno insieme. Così si sussurra. Di Majo pensa ad altro: in questi giorni ha raccolto importanti successi (e finanziamenti): ovvio che sia sugli scudi. Uno dei suoi obiettivi, sfiorato nel convegno (ma in compenso non l'hanno sfiorato Manuel Grimaldi e Peter Weiss, della catena logistica di Fca Group) è quello di potenziare Civitavecchia come porto d'approdo per le auto nuove, che a Livorno cominciano a non trovar più spazio. Curiosità tutta nostra: con Corsini, il cui porto labronico considera i traffici auto "roba nostra" c'è condivisione sul tema?

LE AUTOSTRADE DEL MARE NEL CONVEGNO DEI PORTI DI ROMA

## Da Barcellona a Civitavecchia e Ancona dopo BClick MOS, proposta all'Europa

Si guarda alla trasversale attraverso il centro Italia per puntare anche alla crescita dei traffici con la sponda est dell'Adriatico - L'impegno tra Barcellona e la sponda ovest italiana



### Da Barcellona a Civitavecchia

sfatto, da parte sua ha dato un senso concreto all'incontro illustrando la portata del co-finanziamento europeo del progetto BClick: MOS for the future" per l'integrazione logistica tra Barcellona e Civitavecchia. Al solo porto di Civitavecchia arriveranno allo scopo 2,2 milioni di euro, con la particolarità che saranno a fondo perduto. Di Majo ha correttamente ricordato che uno degli elementi alla base dell'OK dell'Unione Europea al progetto è la presenza nel suo porto e in quello di Barcellona di un armatore come Emanuel Grimaldi, con collegamenti di alto livello e con nuovi accordi appena sottoscritti sia per i traghetti che nel campo automotivo.

Il progetto BClick MOS si articolerà in due fasi. La prima, tra gennaio e dicembre 2019 per un valore di 7 milioni e 122 mila euro, comporta il completamento del nuovo pennello parallelo al

molo 27-28, che permetterà di concentrare i traghetti in un'area dedicata: La seconda fase riguarda Barcellona per 14 milioni di euro per convertire l'attuale molo delle rinfuse solide alle Autostrade del mare. Nell'ambito del finanziamento - ha ricordato il presidente Di Majo, sarà rafforzato il progetto di veicolare in sede Ue del corridoio marittimo-terrestre tra Barcellona, Civitavecchia e Ancona come dalla mappa presentata in 1° pagina di questo giornale. Un corridoio sul quale stanno convergendo molte proposte anche dalle istituzioni, a cominciare dalle Regioni interessate. La sponda Est dell'Adriatico sta diventando sempre più importante sul piano economico e dei trasporti e l'alternativa marittima-ferroviaria tagliando in due l'Italia diventa enormemente più conveniente, anche sul piano ambientale, della lunga rotta terrestre illustrata dalla mappa.

CIVITAVECCHIA - Le autostrade del mare, il "marebonus", le sinergie tra il "ferro" e l'"acqua", entrambi componenti fondamentali per connettere l'Italia. Il convegno di martedì scorso nella bella sede dell'Autocentro portuale di Civitavecchia non è stato soltanto un importante "spot" elettorale per il ministro Graziano Delrio e il governo Gentiloni, come qualcuno diceva in sala. È stato anche la presa d'atto di una esigenza del ministro di dimostrare che se la Riforma dei porti va a rilento - e non c'è dubbio che sia così - alcune realtà portuali riescono lo stesso a rispondere alle aspettative dei mercati, e alle esigenze sempre più urgentemente "in real time" delle imprese. Sulle Autostrade del mare sia Ennio Cascetta che Manuel Grimaldi, Thomas Baumgartner, Matteo Catani, Massimo Ferro e Giancarlo Laguzzi hanno parlato a lungo, come abbiamo riferito nel numero scorso.

Francesco Maria Di Majo, padrone di casa e legittimamente soddi- (segue in ultima pagina)



Foto: albummarino.it

**"No incentivi alle carrette"**

## Marebonus, Grimaldi chiede più equità

**C**ivitavecchia. C'è da rivedere qualcosa nell'applicazione ed erogazione del Marebonus. Ci sono armatori che negli anni hanno investito in navi nuove ed ecologiche mentre altri hanno in linea traghetti vecchi di 40 e 50 anni. Non possono essere messi nelle stesse condizioni. Queste, più o meno le parole dell'armatore Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo di Napoli leader nelle autostrade del mare europee. Grimaldi chiede più equità nella distribuzione degli incentivi per lo *short sea shipping* (SSS), nel corso del convegno "Le autostrade del mare per connettere l'Italia", tenutosi martedì a Civitavecchia nell'ambito degli incontri dedicati a "Connettere l'Italia", il piano governativo da 123 miliardi per 108 opere definite "prioritarie".

Le parole di Grimaldi trovano l'appoggio e la condivisione del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che lancia un'occhiata (benevola) al «titolare» del Marebonus, l'ad di Rete Autostrade Mediterranee (Ram).

**Come stanno le autostrade del mare? Bene.** Enrico Casetta, amministratore unico della *in house* governativa Rete Autostrade Mediterranee, ha fatto una fotografia dello stato di salute delle SSS. 772 collegamenti alla settimana dai porti italiani, due milioni di metri lineari di stiva pari a 2 mila chilometri. Quasi tre quarti delle navi ro-ro sono gestite da armatori italiani che salgono all'80 per cento in termini di stiva, pari a 300 accessi. I teu trasportati sono stati 84 milioni, poco meno delle portacontainer (109 milioni). «Se facciamo un paragone con l'ultimo anno -osserva Casetta- il movimento teu sui traghetti ro-ro è aumentato del 21 per cento, quello sulle navi portacontainer dell'8 per cento». Il traffico sottratto alla strada è stato di un miliardo e mezzo di veicoli l'anno. Traffico destinato a crescere con il marebonus e l'integrazione ferroviaria. Però, «non possiamo assediare le città» commenta Delrio ed è anche per questo che abbiamo dato il via a misure come il marebonus e il ferrobonus. Lo sviluppo indirizzato anche nel trasporto ferroviario».

Il contesto è quello Mediterraneo dove l'Italia è di gran lunga il primo mercato delle SSS con 200 milioni di tonnellate trasportate, di cui 101 milioni in rotabili. È leader nel trasporto di container, sempre via SSS, ed è seconda, dopo il Regno Unito, nel trasporto di ro-ro. "Connettere l'Italia" punta anche sui porti, essendo infatti costituita da tre

### Marebonus

assi: i tunnel alpini in costruzione, l'aggiornamento della rete ferroviaria agli standard europei e, appunto, la riforma dei porti che ha creato, al posto dei singoli scali, dei sistemi logistici e portuali integrati.

# Un convegno sul federalismo fiscale in programma per mercoledì al porto

*Organizzato dall'Ordine dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili*

CIVITAVECCHIA - "Federalismo fiscale: sviluppo del territorio e limiti dimensionali dei livelli di governo." Questo, il tema di un convegno di studio organizzato dall'Ordine dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Civitavecchia, che si terrà mercoledì pomeriggio presso la sala conferenze dell'Autorità di sistema portuale. I relatori del Convegno saranno l'onorevole Pier Paolo Baretta, sottosegretario al Ministero dell'Economia e delle Finanze, il presidente dell'Autorità portuale Francesco di Majo ed il professor Massimo Bagarani, professore associato di Politica Economica presso l'Università "G. Marconi" di Roma.

CON UN CONVEGNO INDETTO NEL TERMINAL DELLE CROCIERE

## Bari s'interroga sullo sviluppo portuale

L'iniziativa indetta dal sindacato Cgil e dall'Autorità di sistema portuale

BARI - Lunedì 22 gennaio, alle 13.30 nella sala conferenze del terminal crociere di Bari, si terrà un convegno dal titolo: "Dal porto all'Autorità di sistema portuale. Lo sviluppo del porto tra territorio e globalizzazione." L'iniziativa, organizzata dalla FILT CGIL, con le sezioni pugliese e campana, e dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale mira a rappresentare un significativo momento di confronto e di dibattito tra il mondo del sindacato e quello delle nuove amministrazioni dei porti dal quale far emergere le linee guida di sviluppo per l'immediato futuro.

Dopo i saluti del presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, si terrà la relazione introduttiva dei segretari generali della FILT CGIL Puglia e Campania,



Ugo Patroni Griffi

rispettivamente Maria Teresa De Benedictis e Natale Colombo. Il presidente dell'AdSP MAM, Ugo

Patroni Griffi, parlerà del ruolo dei porti dell'Adriatico meridionale tra nuovo sviluppo e integrazione logistica. Previsti, altresì, gli interventi del presidente dell'AdSP del mar Ionio, Sergio Prete, che relazionerà sulla formazione e la riqualificazione quale nuova prospettiva al lavoro; e del presidente dell'AdSP del mar Tirreno centrale, Pietro Spirito, che discuterà sui porti del Sud e sulla nuova via della Seta. Presente al dibattito Ivano Russo, dirigente della struttura tecnica del MIT, che parlerà della riforma dei porti, di governance, di imprese e di lavoro.

A chiudere il dibattito Maurizio Colombai, FILT CGIL nazionale, che interverrà sul ruolo del sindacato tra riforma, contrattazione e nuova organizzazione del lavoro.

### **PORTI: FILT, IL 22/1 A BARI INIZIATIVA SU SETTORE E INFRASTRUTTURE SUD**

Roma, 20 gen. (AdnKronos) - Si terrà lunedì prossimo, dalle 13.30 presso il Porto di Bari (Terminal Crociere) l'iniziativa della Filt Cgil Puglia e della Filt Cgil Campania "Dal porto all'Autorita' di Sistema Portuale. Lo sviluppo della portualità tra territorio e globalizzazione" sui nuovi assetti delle AdSP delle due Regioni con l'avvento della "Riforma dei Porti". All'iniziativa, aperta dal saluto del Presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, partecipano Ugo Patroni Griffi, Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale, Sergio Prete, Presidente dell'AdSP del Mar Ionio, Pietro Spirito, presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale e Ivano Russo, dirigente struttura tecnica del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Ad introdurre i lavori la relazione di Maria Teresa De Benedictis e Natale Colombo, rispettivamente segretari generali della Filt Puglia e della Filt Campania ed in chiusura le conclusioni di Maurizio Colombai della Filt Cgil Nazionale. L'iniziativa vuole essere un momento di analisi, confronto e riflessioni sul forte cambiamento in atto nel settore della portualità meridionale con l'obiettivo di rimettere al centro dell'agenda politica del Paese il mezzogiorno e le proprie enormi capacità infrastrutturali, a partire dai porti come di riferimento per lo sviluppo dell'intera filiera logistico e portuale del Paese.

## Bari, il relitto Norman Atlantic resterà sotto sequestro al porto. Italia rischia infrazione Ue

La gip ha respinto la richiesta di dissequestro dell'armatore proprietario del traghetto che nel 2014 fu distrutto da un incendio che fece 12 vittime. Le autorità tedesche hanno chiesto la sanzione perché non fu consentito libero accesso al relitto. Il relitto del traghetto 'Norman Atlantic' rimarrà sotto sequestro perché potrebbe essere necessario tornare a bordo e perché si rischierebbe una infrazione comunitaria. Lo ha deciso la gip del Tribunale di Bari Alessandra Piliago, rigettando l'appello proposto dai difensori dell'armatore proprietario del traghetto, Carlo Visentini, gli avvocati Filiberto Palumbo e Pietro Palandri.

Il traghetto naufragò dopo un incendio a bordo nel dicembre del 2014 che costò la vita a 12 persone (19 sono ancora disperse) e il ferimento di altre 64; il relitto è ormeggiato nel porto di Bari dal febbraio 2015. Per il giudice, che ha accolto le tesi della Procura, è necessario "assicurare la nave a fini probatori" perché anche nel corso del processo "potrebbero profilarsi nuove esigenze istruttorie".

Concluso l'incidente probatorio durato quasi due anni, la Procura ha ipotizzato responsabilità a carico di nuovi indagati i quali, per il gip, potrebbero chiedere ulteriori perizie tecniche a bordo, non avendo partecipato all'incidente probatorio.

C'è anche un'altra ragione alla base del 'no' del Tribunale al dissequestro. Il giudice ricorda, infatti, che "dagli atti emerge l'attuale pendenza di una procedura di infrazione comunitaria aperta nei confronti dello Stato italiano" su impulso delle autorità tedesche, alle quali non fu concesso il libero accesso a bordo del relitto. Questo in violazione, secondo loro, delle norme Ue perché, essendo coinvolte nel naufragio persone provenienti da diversi Paesi europei, anche le rispettive strutture ministeriali avrebbero dovuto partecipare alle indagini.

Tale procedura, scrive il gip, rende necessaria la "conservazione della prova e in particolare della nave". I difensori di Visentini stanno valutando se impugnare il provvedimento in Cassazione ritenendo cessate le esigenze probatorie, dal momento che tutto sarebbe stato ormai accertato dai periti e anche perché, dopo lo smassamento (svuotamento) della nave, sarebbe mutato lo stato dei luoghi. Nell'atto di opposizione rigettato, i legali evidenziavano, inoltre, i costi ingenti legati al sequestro e la necessità di garantire il diritto di proprietà e la tutela dell'ambiente.

I pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano, si apprestano intanto a chiudere le indagini. Fino ad oggi i reati ipotizzati sono quelli di cooperazione colposa in naufragio, omicidio plurimo e lesioni, a carico di 16 persone e di due società, la Visemar, proprietaria della nave, e la greca Anek, noleggiatrice del traghetto, ma non è escluso che le imputazioni aumentino così come il numero degli indagati.

### **“Norman Atlantic”, il relitto del traghetto resta nel porto di Bari**

**Bari - La decisione del gip: potrebbe essere necessario tornare a bordo e perché si rischierebbe una infrazione comunitaria.**

Bari - Il relitto del traghetto “Norman Atlantic” rimarrà sotto sequestro perché potrebbe essere necessario tornare a bordo e perché si rischierebbe una infrazione comunitaria. Lo ha deciso il gip del Tribunale di Bari Alessandra Piliago, rigettando l’appello proposto dai difensori dell’armatore proprietario del traghetto, Carlo Visentini, gli avvocati Filiberto Palumbo e Pietro Palandri. Il traghetto naufragò dopo un incendio a bordo nel dicembre del 2014 che costò la vita a 12 persone (19 sono ancora disperse) e il ferimento di altre 64; il relitto è ormeggiato nel porto di Bari dal febbraio 2015. Per il giudice, che ha accolto le tesi della Procura, è necessario «assicurare la nave a fini probatori» perché anche nel corso del processo «potrebbero profilarsi nuove esigenze istruttorie». Concluso l’incidente probatorio durato quasi due anni, la Procura ha ipotizzato responsabilità a carico di nuovi indagati i quali, per il gip, potrebbero chiedere ulteriori perizie tecniche a bordo, non avendo partecipato all’incidente probatorio.

La crisi a Gioia Tauro, le segreterie preoccupate: «Possibili ricadute negative»

## Porto, i sindacati nazionali chiedono un vertice immediato

*Tutti restano in attesa di sviluppi dopo le mosse dell' Authority*

reggio calabria La "guerra" fredda tra Medcenter Container Terminal ed Msc, le due società che gestiscono le banchine del porto di Gioia Tauro intimorisce le segreterie nazionali delle organizzazioni sindacali (firmatarie dell' accordo del luglio scorso). I segretari della Filt Cgil, Alessandro Rocchi, Fit Cisl (Antonio Piras) e Uiltrasporti (Claudio Tarlazzi) hanno inviato una richiesta di incontri al delegato dei porti del ministero delle Infrastrutture Graziano Delrio, Ivano Nasso, per un incontro urgente sulla situazione del porto di Gioia Tauro. A spaventare i rappresentanti sindacali nazionali di categoria sono le mosse adottate dall' **Autorità portuale** con il commissario Andrea Agostinelli che ha chiesto precise indicazioni alla Medcenter sulla situazione del terminal. Nella missiva si legge che: «Considerato che lo sviluppo della vicenda potrebbe influire negativamente sul destino di molti lavoratori e su un intero territorio ci rendiamo disponibili fin dalla prossima settimana per individuare una data utile per effettuare l' incontro». Vogliono correre i sindacalisti e sanno bene che non c' è più tempo da perdere. Tutto questo mentre i timori di una tenuta dello scalo calabrese, oramai già di fatto nelle mani di Msc che può decidere quando vuole di spostare il traffico delle navi che è già basso. In mancanza di interventi **autorevoli** che possano mettere i paletti a una vicenda che è drammatica si attende quello che il ministero avrà da dire ai sindacati. Sempre se li convocherà.(a.n.)

A PARTIRE DAL PRIMO FEBBRAIO. Resteranno in vigore, invece, per i turisti e, con questo aggravio, l' **Autorità** di sistema del Mare di Sicilia provvederà a migliorare le strutture

## Niente più diritti **portuali** per gli abitanti di Lampedusa

OOO Niente più diritti **portuali**, dal primo febbraio, per i residenti delle Egadi, di Pantelleria e Lampedusa, oltre che per coloro che hanno un contratto di lavoro nelle isole minori per almeno tre mesi. I diritti restano in vigore, invece, per i turisti e, con questo aggravio l' **Autorità portuale** di sistema del Mare di Sicilia occidentale provvederà al miglioramento delle strutture presenti nei porti di Trapani e Porto Empedocle. Rispettivamente un nuovo terminal ed il miglioramento della stazione marittima a Trapani, e la riqualificazione della stazione marittima a Porto Empedocle. Per evitare che i turisti ed i passeggeri debbano attendere l' arrivo delle navi e degli aliscafi in balia delle condizioni meteo: vento freddo d' inverno e sole cocente d' estate.

Ad annunciarlo è stato Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità portuale** di sistema del Mare di Sicilia occidentale (comprendente anche i porti di Palermo e Termini Imerese), nel corso di un incontro tenutosi al Comune alla presenza del commissario straordinario Francesco Messineo e di Ida Carmina, sindaco di Porto Empedocle, oltre che dei primi cittadini delle isole minori (Pagoto per le Egadi, Gabriele per Pantelleria e Martello per Lampedusa).

Ed ancora, Franco Maltese, comandante della capitaneria di porto di Trapani, Vincenzo Franza della "Caronte & Tourist" e Alessandro Forino, amministratore delegato della "Liberty Lines".

I nuovi diritti **portuali** entreranno in vigore il primo febbraio e prevedono, per ogni passeggero, residenti o pendolare delle isole minori esclusi, 52 centesimi a corsa, quindi, un euro e 4 centesimi fra andata e ritorno. Ed ancora, 3,55 eur per ogni passeggero delle navi ro-ro in imbarco o sbarco; 1,9 euro per ogni crocierista in transito, 2,4 euro per ogni crocierista in imbarco / sbarco; 10 centesimi per ogni tonnellata di merce alla rinfusa imbarcata o sbarcata; 20 centesimi per ogni tonnellate di merce varia imbarcata o sbarcata; 1,6 euro per ogni automezzo pesante imbarcato o sbarcato dalle navi traghetto; 90 centesimi per ogni auto commerciale imbarcata o sbarcata dalle navi traghetto; 1,7 euro per ogni auto a seguito di passeggeri imbarcata o sbarcata dalle navi traghetto; 5 centesimi per ogni tonnellata di prodotto liquido imbarcata o sbarcata e 1,03 euro per ogni contenitore lo-lo imbarcato o sbarcato.

## -segue

---

Con i diritti «restituiremo dignità alle strutture, scarsissime, di Trapani e Porto Empedocle - ha spiegato Pasqualino Monti -, i cui piani regolatori del porto, peraltro, sono fermi rispettivamente al 1962 ed al 1968». Ed allora, per realizzare il terminal sarà necessario prima intervenire proprio attraverso il piano regolatore, per cui gli interventi verranno realizzati dopo l'estate. «Siamo indietro su tutto - ha spiegato Monti - e per puntare allo sviluppo del traffico, turistico, navale e crocieristico, dobbiamo correre perché il mercato non aspetta, già adesso si programma per il 2020».

L'Autorità portuale, poi, ha approvato la pianta organica ed attende di capire se il ministero autorizzerà la costituzione di due uffici periferici, a Trapani, con 6 dipendenti, ed a Porto Empedocle con 2. (\*ATR\*)

*ANTONIO TRAMA*

## Migliora ricettività nei porti di Trapani e Porto Empedocle

TRAPANI – All'incontro con Francesco Messineo, commissario straordinario del Comune di Trapani, Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, e Franco Maltese, comandante della Capitaneria di porto di Trapani, C. V. (CP), hanno partecipato i sindaci di Porto Empedocle Ida Carmina, delle Isole Egadi Giuseppe Pagoto, di Pantelleria Salvatore Gabriele, e delle Pelagie Totò Martello. Erano inoltre presenti Alessandro Forino, amministratore delegato di Liberty Lines Spa e presidente del Cda di Traghetti delle Isole Spa, Vincenzo Franza ed Edoardo Bonanno, presidente e amministratore delegato di Caronte&Tourist Isole minori.

L'AdSp del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di esentare dal pagamento dei diritti autonomi i residenti nelle isole minori e altre particolari categorie, quali i lavoratori pendolari e le forze dell'ordine. Pagheranno i diritti fissati i restanti passeggeri, ma con gli introiti l'AdSp si è impegnata a cofinanziare, congiuntamente a Liberty Lines, la realizzazione di una struttura ricettiva per i passeggeri in attesa di imbarco sui mezzi veloci della compagnia, da posizionare nelle immediate adiacenze dei pontili degli aliscafi per le Egadi e Pantelleria. Sarà una struttura dotata di tutti i servizi necessari all'accoglienza dei turisti. Ma non è il solo intervento sul porto di Trapani che nasce da una collaborazione pubblico-privato. Il previsto, e irrinunciabile, restyling dell'esistente stazione marittima, passeggeri e crocieristi, sarà portato avanti attraverso un cofinanziamento dell'AdSp e di Caronte&Tourist, e darà un'ulteriore spinta allo sviluppo dello scalo. Anche a Porto Empedocle si interverrà per migliorare l'offerta ricettiva.

«Una premessa mi sembra doverosa, per onestà intellettuale», ha commentato **Pasqualino Monti**. «Nel porto di Trapani la situazione è drammatica con un Piano regolatore portuale che risale al 1962, mentre quello di Porto Empedocle è del 1968. Le conseguenze sono ovvie: prima di realizzare strutture e infrastrutture, abbiamo bisogno di pianificare e progettare. Ecco perché quello che oggi abbiamo concordato rappresenta un piccolo miracolo in termini di tempo».

«Credo si tratti – riprende il presidente Monti – di un fattivo segnale dell'impegno profuso dall'AdSp, in collaborazione con i partner privati, nell'avviare una profonda riqualificazione dello scalo trapanese, migliorando l'accoglienza dei passeggeri, la loro attesa al riparo da ogni situazione climatica. L'intervento partirà già il prossimo autunno, al termine della stagione turistica 2018».

Collaborazione è la parola d'ordine tra i sindaci dei comuni i cui porti fanno parte dell'Autorità di Sistema.

Per Messineo «la battaglia perché l'intero sistema portuale riceva maggiore attenzione è da portare avanti insieme e l'incontro di oggi dà garanzie in questo senso. Il passaggio dai nostri porti non deve essere per nessuno un sacrificio prima di raggiungere le bellezze delle isole: gli scali devono diventare confortevoli luoghi di transito».

Il sindaco di Porto Empedocle, Carmina ha invece ribadito la necessità di «una sinergia tra le realtà locali, gli armatori, l'AdSp e la Capitaneria per uno sviluppo complessivo dell'intero territorio, a forte vocazione turistica, che non può che andare verso un potenziamento delle infrastrutture».

Alessandro Forino ha dichiarato che «Liberty Lines prende atto con soddisfazione del nuovo corso che l'AdSp ha intrapreso con l'avvento del presidente Monti, e si rende disponibile a percorrere al suo fianco, con tempistiche e modalità che si concorderanno insieme, il percorso di miglioramento delle strutture e dei servizi del porto di Trapani. Questo in prosecuzione e continuità dello spirito che ha sempre caratterizzato l'atteggiamento della nostra società nell'ottica di voler fornire al passeggero un servizio al più alto standard qualitativo. Liberty Lines prende atto anche delle esternazioni che i sindaci delle Isole Minori presenti hanno prodotto su temi che, pur se non in programma nell'odierna conferenza stampa, sono sicuramente al centro degli interessi e delle attenzioni della società, assicurando di poter fornire tutto il supporto e la disponibilità a considerare, con il coinvolgimento di tutti i protagonisti del tema dei servizi di collegamento marittimo veloce, le necessità delle comunità isolate sia per gli aspetti di continuità territoriale che per quelli di supporto alle attività turistiche».

Infine, un parere positivo è stato espresso anche dal presidente Franza: «Abbiamo accolto con estremo favore l'ingresso dei porti di Porto Empedocle e Trapani nell'ambito della pertinenza dell'Autorità di Sistema della Sicilia occidentale, in quanto destinatari di una gestione dei terminal più adeguata alle esigenze della clientela. Ci riteniamo quasi naturalmente impegnati a collaborare con l'Autorità per rendere questi ultimi sempre più efficienti. Abbiamo altresì apprezzato che la stessa Autorità abbia ritenuto di non far gravare ulteriormente questi interventi migliorativi sui residenti o sui pendolari».

Infrastrutture che mancano, **continuità territoriale** quotidianamente svilita e perfino l'incapacità di realizzare strutture che diventino poli attrattivi

## Un filo che unisce l'Italia e si spezza a Messina

*Emblematico il viaggio della goletta Oloferne: tocca le città sede di Musei del Mare e non si ferma qui*

Lucio D'Amico C'è un filo che unisce tutta l'Italia e che s'interrompe proprio a Messina. Stavolta il riferimento non è alle infrastrutture che mancano, al Ponte e a tutte le altre opere che dovrebbero, assicurando la **continuità territoriale**, fare dell'area dello Stretto il crocevia fondamentale dell'intero Mediterraneo. Il filo è quello che lega le città di mare, i loro porti, la loro storia, attraverso luoghi simbolici che diventano importanti elementi catalizzatori, attraendo enormi flussi turistici e culturali. È quella rete dei Musei del Mare che verrà toccata dall'iniziativa di cui riferiamo in questa stessa pagina. E purtroppo in quell'elenco Messina non c'è. La prestigiosa Goletta realizzata in un cantiere messinese negli anni Quaranta (ai tempi di un fervore di attività che, poi, sarebbe culminato negli anni Cinquanta-Sessanta con le prodigiosi creazioni del marchio Rodriguez, casa madre degli aliscafi più veloci del vento) si fermerà nel suo viaggio in tante località, ma non qui, in riva allo Stretto.

E la domanda all'interrogativo che nasce spontaneo è banale: qui non c'è un Museo del Mare. C'è il Forte San Salvatore che, grazie alla straordinaria opera di tutela da parte della Marina Militare, rappresenta un potenziale prezioso tassello di un mosaico, però, a cui mancano ancora troppe tessere. Tutte le principali città di mare d'Italia e d'Europa hanno uno o più poli attrattivi legati esclusivamente alla propria storia e geografia, alla risorsa-Mare.

Noi abbiamo un luogo, la Falce, che può diventare il più grande "laboratorio di Bellezza" (per utilizzare termini del mecenate Antonio Presti e dell'assessore regionale Vittorio Sgarbi) dell'intera Sicilia. Ma ancora si fatica a riportare in città - una città di mare e di porto il cui **Piano regolatore portuale** è vecchio di oltre 60 anni! - il nuovo strumento di **pianificazione** che è la base essenziale per ogni investimento futuro e per ogni progetto di bonifica e di riqualificazione previsto nell'ambito del "Patto per la Falce".

Partiamo un attimo dai nostri lidi, dall'inferno azzurro delle nostre vie lastricate di buone intenzioni, e alziamoci in volo sul resto d'Italia, come se dovessimo anticipare il viaggio della goletta Oloferne. In Friuli c'è il Museo civico del Mare di Trieste - realizzato nel luogo dell'antico Lazzaretto San Carlo, e

## -segue

---

ciò dovrebbe farci riflettere, visto che la nostra Falce ospitava un tempo proprio il Lazzaretto - con 15 sale espositive distribuite su tre piani. C'è il Museo della Cantieristica di Monfalcone, inaugurato nel 2017, per ora unico nel suo genere (e Messina è stata tra le antesignane della Cantieristica navale italiana...).

In Veneto ci sono il Museo storico navale di Venezia, su 4 mila metri quadrati, con 32 sale e una quantità impressionante di collezioni esposte, e il Museo della Laguna a Chioggia. In Emilia Romagna troviamo il Museo delle Navi al Rettorato di Bologna, il Museo delle attività subacquee a Marina di Ravenna, il Museo della Marineria a Cesenatico, il Museo della Regina alla Darsena di Cattolica. Nelle Marche il Museo navale di Ancona, quello della Marineria di Pesaro, il moderno e innovativo Museo del Mare di San Benedetto del Tronto. In Lombardia, dove non c'è mare, è preziosa la sezione Trasporti navale del Museo della Scienza Leonardo Da Vinci di Milano. In Liguria non ci sarebbe neppure bisogno di citare il complesso architettonico progettato da Renzo Piano, con il meraviglioso Museo del Mare Galata, l'Acquario visitato da milioni di persone, il Museo dei Fari alla Lanterna. In più, vi sono il Museo navale di Pegli, quello tecnico-navale della Marina Militare a La Spezia e diverse altre strutture diffuse a Savona e dintorni.

In Sardegna passiamo dal Museo del Mare dell'isola di Caprera al nuovissimo Museo del Mare di Villasimius. Saltiamo in Abruzzo: c'è il Museo delle meraviglie marine di Pescara. In Campania, la bellissima sezione navale del Museo San Martino di Napoli, assieme al Museo del Mare e al Museo navale dell'Università partenopea. Nel Lazio citiamo solo il Museo storico del servizio navale e della scuola nautica di Gaeta e il Museo del Mare di Santa Severa. In Toscana c'è il "Livorno Port Center", uno splendido percorso museale ma non solo inaugurato nel 2015. Tante altre tracce sparse, poi, tra Puglia e Calabria. In Sicilia, regione della Soprintendenza del Mare, ospita l'Arsenale della Marina Regia a Palermo, il "SirMuMa"-Museo del Mare di Siracusa, il Museo del Mare di Licata, quello di Sciacca, il Museo Lilibeo di Marsala con lo straordinario relitto della Nave punica del III secolo avanti Cristo.

Tutto si lega. In una città dove non si è in grado di difendere l'autonomia del proprio porto, dove si sono svenduti i nobili e gloriosi marchi della Cantieristica navale, dove si parla si parla si parla, si dice no a tutto e si tutela soltanto il degrado, sarebbe un miracolo avere un vero Museo del Mare.

E infatti a Messina i miracoli non accadono...

Port utility

## «Siamo sereni dimostreremo la correttezza dell'operato di Miceli»

«Rimaniamo in attesa di conoscere la motivazione della Cassazione e rimaniamo sereni, certi dell' assoluta correttezza della condotta dell' ingegnere Nunzio Miceli». In questi termini interviene l' avv.

Bruno Leone, che difende il professionista, coinvolto nell' operazione "Port utility", per la quale è indagato con l' accusa di concorso in corruzione per atti contrari ed era stato posto agli arresti domiciliari per un appalto espletato dall' autorità portuale di Augusta.

L' intervento del legale difensore è successivo alla decisione della seconda sezione della Corte di Cassazione che ha di nuovo annullato con rinvio l' ordinanza con cui il tribunale del riesame di Catania aveva annullato la misura degli arresti domiciliari disposta dal gip del tribunale aretuseo, Giuseppe Tripi, nei confronti dell' ing. Miceli.

«L' annullamento della Cassazione - afferma Leone - non ripristina tout court la misura cautelare bensì comporta un nuovo riesame da parte del tribunale della libertà».

L' ing. Miceli era tornato libero a seguito del primo pronunciamento del tribunale del riesame e continuerà a rimanerlo in attesa che il tribunale etneo decida sul provvedimento della Corte suprema.

F. N.

## Siracusa, la Cassazione annulla la decisione del Riesame di revoca dei domiciliari a Miceli

La Corte di Cassazione ha annullato la decisione del Tribunale del Riesame di Catania di revoca degli arresti domiciliari nei confronti di Gaetano Nunzio Miceli, il 57enne siracusano coinvolto nell' ambito dell' operazione "Port utility" per concorso in corruzione per atti contrari e posto ai domiciliari per un appalto espletato dall' autorità portuale dei Augusta . È la seconda volta - la prima a giugno scorso - in cui la Suprema Corte ha rinviato le decisioni del Tribunale della Libertà di Catania, accogliendo i ricorsi della Procura.