

Primo piano:

- **Riforma dei porti e nomina Presidenti** (Il Sole24Ore, Informazioni Marittime, Cionline, Abruzzo, Ferpress)

Dai porti

Trieste:

- "...Nasce il mega terminal per la Turchia..."(Il Piccolo)
- "...D'Agostino: <<A giorni il mio insediamento>>..."(Il Piccolo)
- "...Serracchiani, ottima proposta Zeno D'Agostino alla presidenza..."
(Ferpress)

Genova:

- "...Le consulenze che imbarazzano l'Autorità Portuale..." (Il Secolo XIX)
- "...Nasce il mega terminal per la Turchia..." (Il Piccolo)
- "...Toti: <<Vincente la difesa del Salone...>>..." (La Repubblica)

Piombino:

- "...Crociere, investimento sul futuro..." (La Nazione)

Napoli:

- "...A Napoli il Posto unico d'ispezione frontaliero..."
(Informazioni Marittime)

Salerno:

- "...Security <<cara>>, rischio approdi..." (Il Mattino)

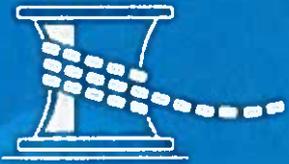
Gioia Tauro:

- "...Sbloccati 15 milioni per le banchine..." (Il Sole24Ore)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 23/9/2016



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Messina:

"...Parrinello: un processo virtuoso innescato con poche migliaia di euro..." (Gazzetta del Sud)

"...Ex Degassifica, spazzato via l'ecomostro..." (Gazzettadelsud.it)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Report Corte UE** (Informazioni Marittime)
- **Container** (Informazioni Marittime)

Merci e passeggeri. Una circolare del ministero limita i compiti delle port **Authority** in attesa della riforma

Porti, il governo punta a Sud

Investimenti e accordi per rilanciare i principali scali del Mezzogiorno

Raoul de Forcade

REDA Dopo l'approvazione della riforma della governance portuale, che racchiude tutti gli scali italiani all'interno di 15 Autorità di sistema portuale (ed elimina le attuali 24 port **Authority**), il Governo si muove per gestire la fase amministrativa transitoria ma punta anche a favorire lo sviluppo delle banchine italiane, a partire dal Sud. Concentrandosi in particolare su quegli scali, come Napoli, Taranto, Gioia Tauro, Brindisi, che hanno subito crisi di traffici, pur avendo le potenzialità per avere cospicue movimentazioni di merci.

La scorsa settimana una circolare del ministero delle Infrastrutture ha messo in chiaro che le Adsp «non possono essere operative» finché «la loro costituzione non sarà perfezionata» con l'insediamento dei nuovi organi. E che le attuali Autorità portuali devono «evitare di porre in essere atti che per il contenuto o per la durata siano suscettibili di incidere sulle competenze relative

alla programmazione e pianificazione dei nuovi enti». Insomma, in questa fase le **Authority** possono solo svolgere l'ordinaria amministrazione e non scelte strategiche. Nel frattempo, però, si punta al rilancio dei porti del Sud. A Taranto è partita nei giorni scorsi l'operatività della piattaforma logistica, messa in funzione con 40 milioni d'investimenti, grazie a capitali pubblico-privati (**Autorità portuale** e società Taranto Logistica), sulla quale sta operando il gruppo Grimaldi con traghetti. Intanto vanno avanti i lavori di ammodernamento del terminal polivalente. E nel 2017 partiranno le crociere, con le toccate della compagnia anglosassone Thomson. Si tratta di nuove attività, sviluppate anche grazie alla strategia di diversificazione attuata fra **Autorità portuale** e Mit, indirizzata a sottrarre lo scalo dalla monofunzione transhipment, che lo aveva portato ad avere i traffici container ridotti a zero dopo l'addio di Evergreen. Un'operazione analoga, in vir-

tù di un accordo di programma, è in atto su Gioia Tauro, dove è ripreso il traffico ro-ro (rotabili), grazie a Grimaldi e al terminalista Blg. Sono anche stati ultimati i lavori per portare il pescaggio a -18 metri lungo tutta la principale banchina di accosto transhipment e si punta alla realizzazione di un bacino di carenaggio (si veda l'articolo accanto). È stata anche conclusa la gara e il contratto per l'avvio della realizzazione del gateway ferroviario e del collegamento multimodale tra il porto e la stazione di San Ferdinando. Sia a Gioia Tauro che a Taranto, poi, opereranno uffici dall'Agenzia per il lavoro portuale preposti, per tre anni, a riqualificare e ricollocare i lavoratori attualmente in esubero nei due scali di transhipment: 442 nel primo e 318 nel secondo.

A Napoli, dopo l'intervento diretto del ministro dei trasporti, Graziano Delrio, nell'approvazione in comitato portuale della variazione di bilancio che ha anche salvato 149 milioni di fondi Ue

non impegnati nella programmazione 2007-2013, il commissario Antonio Basile si prepara ad avviare la gara pubblica per l'approfondimento del pescaggio del porto. Un progetto fermo dal 2007 e che ha provocato la perdita di numerosi traffici. Infine a Brindisi sono quasi ultimati i lavori del nuovo terminal Costa Morena, una piastra logistica da 200 mila metri quadrati per la quale manca solo il collaudo di parte dei piazzali ma su cui già stanno operando alcune navi. Nel porto, spiega il commissario Mario Valente, «sono aperti cantieri per più di 50 milioni che permetteranno il riassetto del porto, compresa la razionalizzazione di ex aree militari e dei varchi d'ingresso e uscita. Di questi 50 milioni, 29 sono dedicati ai lavori per Costa Morena Est».

Intanto Delrio si prepara a risolvere la questione delle Regioni che hanno chiesto una deroga alle fusioni della port Authority in Adsp. Si tratta di Liguria, Sardegna, Campania e Sicilia.

Prete, D'Agostino e Giampieri verso l'Autorità di sistema



Saranno Sergio Prete, Zeno D'Agostino e Rodolfo Giampieri (foto da sinistra a destra), molto probabilmente, i prossimi presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale rispettivamente del Mare Adriatico Orientale, Centrale e del Mar Ionio. Li ha indicati il ministro dei Trasporti Graziano Delrio per «l'eccellente lavoro svolto» come attuali presidenti delle autorità portuali di Taranto, Trieste e Ancona, in una lettera destinata alle Regioni di competenza (Puglia, Friuli, Marche), seguendo la prassi della legge 84/94 [ora riformata](#).

La palla passa quindi alle Regioni che dovranno esprimere il loro parere, affinché, scrive Delrio, si dia «subito avvio alla nuova governance prevista dalla riforma [entrata in vigore il 15 settembre](#)». Per il candidato Zeno D'Agostino (Adriatico orientale) la giurisdizione ricadrebbe sul porto di Trieste. Per Rodolfo Giampieri (Adriatico centrale) sugli scali di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona. Infine per Prete (Ionio) sul porto di Taranto.

Tre conferme per le nuove Autorità Sistema Portuale

Venerdì 23 Settembre 2016 16:09



Il 23 settembre 2016 il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, annuncia i primi nomi per le nuove Autorità Portuali di Sistema che hanno sede a Trieste, Ancona e Taranto. Sono gli attuali commissari straordinari.

Tre conferme per le Autorità Portuali di Sistema arrivano oggi dal ministero dei Trasporti: Zeno D'Agostino per l'Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico Orientale, che ha sede a Trieste; Rodolfo Giampieri per l'Asp del Mare Adriatico Centrale, che ha sede ad Ancona; Sergio Prete per l'Asp del Mar Ionio, che ha sede a Taranto. Sono questi i primi tre nomi usciti dal ministero per le nuove Autorità, che sono in vigore dal 15 settembre. Il ministro Delrio ha confermato gli attuali presidenti delle Autorità Portuali di Trieste, Ancona e Taranto "per l'eccellente lavoro svolto". Ora i presidenti delle Regioni interessate devono esprimere il loro

parere.

Non giunge ancora nessuna comunicazione ufficiale sulle richieste di rinvio presentate da Sicilia e Sardegna proprio sull'entrata in vigore della riforma. Sulla questione, il sindacato Ultrasporti si dichiara contrario a ogni rinvio. "Se il Ministro Delrio scegliesse di accettare l'opzione di deroga richiesta da alcune Regioni di rinviare gli accorpamenti dei porti nelle nuove Autorità di Sistema Portuale, gli scenari concatenati potrebbero essere solo due", spiega il Segretario Generale nazionale, Claudio Tarlazzi. "Il primo riguarderebbe il mantenimento delle diseconomie determinate dai localismi, che in questi anni hanno ampiamente dimostrato di non sostenere lo sviluppo del Paese, che, invece, ha bisogno più che mai di integrare i porti con i territori e le altre modalità di trasporto e di realizzare opere che assumono valore in un contesto di esigenza nazionale".

Il secondo scenario negativo sarebbe "l'assenza di sviluppo di pezzi importanti della portualità del Paese con gravi ripercussioni sull'economia nazionale, per il non finanziamento delle opere, penalità questa prevista per quei porti che decidono di astenersi dal partecipare alla riforma nazionale. Al netto dell'importante introduzione nei porti dello sportello doganale e di quello amministrativo" - aggiunge Tarlazzi - "verrebbe meno un pilastro fondamentale della riforma".

Porto di Taranto, Prete verrà confermato Delrio ha chiesto il via libera a Emiliano

● **BARI.** Via libera alla riconferma di Sergio Prete alla guida dell'Autorità di sistema portuale di Taranto. Lo ha deciso il ministro Graziano Delrio, che ieri ha chiesto al presidente della Regione, Michele Emiliano, di esprimere l'intesa sul nome dell'avvocato tarantino. Nulla da fare, invece, per la nuova Autorità del Levante che accorperà Bari e Brindisi: il ministero ha infatti finora individuato soltanto 3 dei 15 presidenti, ed anche negli altri due casi (Trieste e Ancusa) si tratta di riconferme.

La partita per Bari è dunque ancora aperta. L'accordo sul nome di Mario Mega, attuale direttore generale, sembrerebbe infatti saltato sulla base di valutazioni di tipo tecnico (Mega potrebbe andare a Venezia). Per Bari il livello di attenzione è massimo, con parecchi nomi in ballo: fonti regionali spiegano che il presidente Emiliano attende dal ministero una rosa di nomi su cui effettuare la valutazione.

Autorità Portuali: l'Abruzzo spinge per Civitavecchia

La giunta regionale ha approvato la delibera che recepisce lo scgema di intesa con la Regione Lazio per il trasferimento dei porti di Pescara ed Ortona all'Autorità di Sistema portuale Mari Tirreno centro settentrionale. Il consigliere D'Alessandro: "Un obiettivo da raggiungere per il bene del Paese"



CIVITAVECCHIA - La giunta regionale d'Abruzzo, riunita questa mattina a Pescara in seduta straordinaria, ha approvato la delibera che recepisce lo schema di intesa tra la Regione Abruzzo e la Regione Lazio, per il trasferimento dei porti di Pescara e Ortona all'Autorità Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale di Civitavecchia. Nel provvedimento è contenuta anche la bozza di istanza motivata che sarà trasmessa al Ministero delle infrastrutture e trasporti.

"È obiettivo comune delle due Regioni - si legge nella lettera d'intenti - sviluppare, potenziare e razionalizzare il sistema di interrelazione e scambio tra le stesse, con particolare riferimento alla mobilità delle persone e delle merci. In particolare è interesse delle due Regioni creare un corridoio merci Civitavecchia-Pescara-Ortona, in relazione al mutato contesto socio-economico, politico e culturale dei Balcani, oltre alla crescita degli scambi Italia-Mediterraneo, in particolare con l'Europa occidentale, la Turchia e l'est Europa".

Il documento sottolinea come l'annessione dei porti abruzzesi all'Autorità Portuale di Civitavecchia, consentirebbe di arrivare alla creazione del tanto auspicato collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, con positive ricadute non solo per l'efficienza della rete trasportistica nazionale (con la diminuzione dei tempi di percorrenza e delle distanze), ma anche sotto il profilo ambientale, riducendo le emissioni di anidride carbonica in atmosfera. Va poi considerato che oggi, Roma e Pescara sono già collegate da una linea ferroviaria e da un'autostrada, che permetterebbero di pianificare strategie di trasporto in una logica di intermodalità.

"Prosegue il lavoro - commenta Camillo D'Alessandro, consigliere delegato ai trasporti - che nei nostri intenti dovrà portare alla modifica dell'attuale assetto del sistema delle Autorità Portuali. La delibera di oggi è conseguenza del contenuto del decreto di riforma, in vigore dal primo agosto scorso, che consente alle Regioni, su istanza motivata e previa intesa con l'altra Regione interessata (nel nostro caso il Lazio), di aderire a una diversa Autorità Portuale. Già lo scorso febbraio sottoscrivemmo la lettera d'intenti con la Regione Lazio, cui è seguito il dossier motivante le ragioni di "un'autorità di collegamento trasversale tra i due mari", nell'interesse non solo di Abruzzo e Lazio, ma dell'intero Paese. Ora ci attende un ulteriore lavoro, prima di poter dire di aver centrato l'obiettivo, che passa attraverso la Conferenza delle Regioni e il Ministero".

UN SOLO SISTEMA TIRRENO-ADRIATICO

di Antonio De Frenza
PESCARA

La Regione Abruzzo ha avviato ufficialmente le pratiche per trasferire i propri porti dall'Autorità portuale di Ancona, cui la destina la riforma del governo, a quella di Civitavecchia; ossia dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centrale (che oggi comprende Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona) all'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta). Ieri la giunta regionale ha infatti approvato la delibera che recepisce lo schema di intesa tra la Regione Abruzzo e la Regione Lazio, per il trasferimento dei porti di Pescara e Ortona all'Autorità Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale di Civitavecchia.

Nel provvedimento è contenuta anche la bozza di richiesta motivata che sarà trasmessa al ministero delle Infrastrutture e Trasporti. «E' obiettivo comune delle due Regioni» si legge nella lettera d'intenti «sviluppare, potenziare e razionalizzare il sistema di interrelazione e scambio tra le stesse, con particolare riferimento alla mobilità delle persone e delle merci. In particolare è interesse delle due Regioni creare un corridoio merci Civitavecchia-Pescara-Ortona, in relazione al mutato contesto socio-economico, politico e culturale dei Balcani, oltre alla crescita degli scambi Italia-Mediterraneo, in particolare con l'Europa occidentale, la Turchia e l'est Europa».

«La delibera», spiega il consigliere regionale delegato alla portualità Camillo D'Alessandro, «è conseguenza del contenuto del decreto di riforma, in vigore dal primo agosto scorso, che consente alle Regioni, su istanza motivata e previa intesa con l'altra Regione interessata, di aderire a una diversa Autorità portuale. Già lo scorso febbraio sottoscrivemmo la lettera d'intenti con la Regione Lazio, cui è seguito il dossier motivante le ragioni di "un'autorità di collegamento trasversale tra i due mari". Ora ci attende un ulteriore lavoro, prima di poter dire di aver centrato l'obiettivo, che passa attra-

IL CORRIDOIO LOGISTICO LAZIO-ABRUZZO

5 PORTI - 3 AEROPORTI - 2 INTERPORTI - COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE A/24-A/25
COLLEGAMENTO FERROVIARIO PESCARA ROMA
CONNESSIONI AL CORRIDOIO EUROPEO HELSINKY-LA VALLETTA
E AL CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO



Nel grafico: la piattaforma integrata Tirreno-Adriatico (tratto dal libro di Euclide Di Pretoro e Antonio Nervegna "Il Nuovo Corridoio Mediterraneo")

Porti, la Regione sigla l'alleanza Lazio-Abruzzo

Chiesto il passaggio dall'Autorità portuale di Ancona a quella di Civitavecchia il 29 si riunisce la conferenza delle Regioni, toccherà al ministero dire sì

Forza Italia: «Un errore rompere i rapporti con le Marche»

«Sulle politiche strategiche relative ai porti non si riesce a capire come mai questo esecutivo regionale si ostini a portare avanti scelte poco lungimiranti e poco efficaci per l'Abruzzo. Una decisione tra l'altro, quella di collegare i porti di Pescara e Ortona con l'autorità portuale di Civitavecchia, che non è stata condivisa né con il territorio né con i portatori d'interesse». Lo dicono i consiglieri regionali di Forza Italia Mauro Febbo e Lorenzo

Sospiri che criticano «la presa di posizione di rottura» con Ancona», mentre «con un rapporto di amicizia e collaborazione potremmo negoziare tutte le funzioni territoriali che inevitabilmente si vengono ad accorpate come Provveditorato Opere Pubbliche, Sovrintendenza Beni Ambientali Culturali, Prefetture, Questure, Corti di Appello, Corte dei Conti, Agenzie Finanziarie, Carabinieri, Esercito, non ultimo le Ferrovie dello Stato».

verso la Conferenza delle Regioni e il ministero».

La Conferenza delle Regioni è già convocata per il 29 settembre. In quella sede saranno esaminate tutte le istanze di deroga dal testo della riforma, in particolare la richiesta

dell'Abruzzo e quella di altre regioni, come la Campania e la Toscana che chiedono una transizione di tre anni per l'attuazione della riforma.

La vera partita dietro l'alleanza trasversale Tirreno-Adriatico è il mercato delle navi

«ro-ro» (navi per il trasporto di veicoli merci). «Nelle motivazioni allegata alla delibera», spiega D'Alessandro «dimostriamo con numeri alla mano le ragioni della convenienza dell'Autorità trasversale rispetto all'attuale e al precedente si-

stema. Per fare un esempio, uno stesso trasporto che dalla Turchia sia destinato alla Spagna, dimezza di due giorni il tempo di trasporto, dimezza i costi e le emissioni in atmosfera». L'istituzione della Autorità Tirreno-Adriatico, una volta approvata dal ministero, dopo il passaggio in Conferenza delle regioni, dovrà essere accompagnata da un regolamento che indicherà posizione e vocazione del sistema portuale abruzzese all'interno dell'Autorità. Nelle scorse settimane il presidente della Regione Luciano D'Alfonso aveva già indicato come punti di discussione un'autonomia decisionale rispetto a questioni come la manutenzione ordinaria o la politica dei costi.

ILLUSTRAZIONE DI GIUSEPPE

Abruzzo: trasferimento porti Pescara e Ortona a AP Civitavecchia. Giunta dà ok

(FERPRESS) – Pescara, 26 SET – La giunta regionale abruzzese, riunita questa mattina a Pescara in seduta straordinaria, ha approvato la delibera che recepisce lo schema di intesa tra la Regione Abruzzo e la Regione Lazio, per il trasferimento dei porti di Pescara e Ortona all'Autorità Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale di Civitavecchia.

Nel provvedimento è contenuta anche la bozza di istanza motivata che sarà trasmessa al Ministero delle infrastrutture e trasporti.

“E' obiettivo comune delle due Regioni – si legge nella lettera d'intenti – sviluppare, potenziare e razionalizzare il sistema di interrelazione e scambio tra le stesse, con particolare riferimento alla mobilità delle persone e delle merci. In particolare è interesse delle due Regioni creare un corridoio merci Civitavecchia-Pescara-Ortona, in relazione al mutato contesto socio-economico, politico e culturale dei Balcani, oltre alla crescita degli scambi Italia-Mediterraneo, in particolare con l'Europa occidentale, la Turchia e l'est Europa”.

Il documento sottolinea come l'annessione dei porti abruzzesi all'Autorità Portuale di Civitavecchia, consentirebbe di arrivare alla creazione del tanto auspicato collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, con positive ricadute non solo per l'efficienza della rete trasportistica nazionale (con la diminuzione dei tempi di percorrenza e delle distanze), ma anche sotto il profilo ambientale, riducendo le emissioni di anidride carbonica in atmosfera.

Va poi considerato che oggi, Roma e Pescara sono già collegate da una linea ferroviaria e da un'autostrada, che permetterebbero di pianificare strategie di trasporto in una logica di intermodalità.

“Prosegue il lavoro – commenta Camillo D'Alessandro, consigliere delegato ai trasporti – che nei nostri intenti dovrà portare alla modifica dell'attuale assetto del sistema delle Autorità Portuali. La delibera di oggi è conseguenza del contenuto del decreto di riforma, in vigore dal primo agosto scorso, che consente alle Regioni, su istanza motivata e previa intesa con l'altra Regione interessata (nel nostro caso il Lazio), di aderire a una diversa Autorità Portuale.

Già lo scorso febbraio sottoscrivemmo la lettera d'intenti con la Regione Lazio, cui è seguito il dossier motivante le ragioni di 'un'autorità di collegamento trasversale tra i due mari', nell'interesse non solo di Abruzzo e Lazio, ma dell'intero Paese. Ora ci attende un ulteriore lavoro, prima di poter dire di aver centrato l'obiettivo, che passa attraverso la Conferenza delle Regioni e il Ministero”.

PORTO DI TRIESTE

Samer investe: mega-terminal per la Turchia

Si allarga il business dei traghetti: 12 milioni per ampliare gli approdi e i piazzali attorno al Molo Quinto, a Trieste, in maniera da puntare sull'intermodalità nave-ferrovia. Concessione allungata a un quarto di secolo.

■ MARANZANA A PAGINA 20

di Silvio Maranzana

Via libera del Comitato portuale (in quella che dovrebbe essere stata la sua ultima seduta) al mega-terminal per traghetti ro-ro della Samer tra Riva Traiana e il Molo Quinto, il principale capolinea dell'autostrada del mare tra Trieste e la Turchia. Con un investimento di 12 milioni di euro e sottraendo spazi al Terminal frutta, anch'esso di proprietà della Samer, il nuovo terminal, che punterà molto sull'intermodalità nave-treno, arriverà a occupare una superficie complessiva di oltre 174 mila metri quadrati, decongestionando in parte alcuni spazi oggi intasati. In virtù del piano di investimenti il Comitato ha approvato il rilascio di una nuova concessione di 25 anni. Il canone annuale da corrispondere è stato stimato in 1.533.942 euro.

La società concessionaria, Samer seaports&terminals, dal 2013 è controllata, con il 60% delle quote, dalla Un ro-ro di Istanbul, una delle principali compagnie armatoriali di navi ro-ro. Il restante 40% è ancora

in mano alla Samer&co. shipping spa, la storica agenzia marittima triestina. Con un'accorta operazione combinata la stessa società ha recentemente acquisito anche il controllo totale del contiguo Terminal frutta acquistando le quote dal Gruppo Gavio. Così ora lo scambio di aree avviene con un'operazione tutta fatta in casa. La stessa delibera riporta come lo scorso aprile il Terminal frutta ha comunicato la rinuncia ai capannoni 50, 51 e 53 e ad aree di banchina per una superficie complessiva di 71.293 metri quadrati, mantenendo soltanto il capannone 55 e 11.869 metri quadrati di banchina. Si rileva inoltre che a corredo della richiesta di concessione pluriennale, il progetto di Samer seaports&terminals prevede tra l'altro la demolizione del capannone 50 (che si trova in mezzo al Molo Quinto, ndr.), la ripavimentazione dell'intera area del Molo Quinto (costo stimato in 3,3 milioni) e il potenziamento ferroviario dello stesso per una spesa di 1,3 milioni

che avverrà con la sistemazione dei fasci di binari sulla Riva Nord (con realizzazione di una nuova via di corsa della lunghezza di 338 metri), e dei loro collegamenti al parco ferroviario portuale, il che permetterà la formazione di rimorchi ferroviari cargo per il trasporto di container o trailer. È previsto anche il posizionamento di una gru transstainer di banchina del valore di 3,2 milioni.

Gli investimenti, compresi quelli necessari all'acquisizione da Argofinanziaria (cassaforite del Gruppo Gavio) del 100% delle quote di Terminal frutta Trieste, superano i 12 milioni di euro «e consentiranno alla società - si legge nella delibera - di dare ulteriore sviluppo all'autostrada del mare Trieste-Turchia nonché al settore dell'ortofrutta, approfondendo l'azione commerciale in modo più incisivo, soprattutto nel medio Oriente».

«Nel giro di pochi mesi - ha dichiarato recentemente Enrico Samer - contiamo di effettuare i lavori per cui dalla se-

conda metà del 2017 il traffico ferroviario registrerà un notevole incremento: contiamo di avere allora due treni al giorno cosiddetti Isu, cioè aperti a ogni cliente, per Salisburgo, uno al giorno per Milano, quattro treni della Samskip alla volta di Duisburg in Germania e uno della Mars per Bettembourg in Lussemburgo». Dall'interporto di Ferneti continueranno invece a partire alla volta dell'Austria i cosiddetti ro-la, i treni in cui i Tir completi salgono sui pianali e gli autisti si sistemano in una carrozza viaggiatori.

Al terminal Samer di Molo Quinto-Riva Traiana arriva solo il filone principale dell'autostrada del mare Trieste-Turchia, la più affollata del Mediterraneo per quanto riguarda i traghetti ro-ro, mentre altri due filoni terminano alla Emt del Gruppo Parisi sul Molo Sesto e alla Tirt alla radice del Molo Settimo. Sono 17 i traghetti settimanali che raggiungono Istanbul, Cesme e Mersin mentre sono 200 mila i camion che vengono trasportati nel corso di un anno.

LA CONCESSIONE PER 25 ANNI

Il suo allungamento è stato approvato dal Comitato portuale a fronte del progetto di potenziamento

LA CRESCITA DEI TRAFFICI

Secondo l'imprenditore i primi frutti si vedranno già nella seconda metà del 2017 con l'aumento del numero di treni

Nasce il megaterminal per la Turchia

Samer investe 12 milioni e si allarga su 174 mila metri quadrati in Molo Quinto per puntare sull'intermodalità nave-ferrovia

Protesta sindacale davanti Autamarocchi

Protesta sindacale ieri davanti la sede di Autamarocchi, l'azienda leader dei trasporti in Italia, ad Aquilina. A inscenare la dimostrazione, con alcuni striscioni, attivisti e aderenti al sindacato S.J. Cobas. «Rivendichiamo tre punti - ha spiegato il delegato di Milano Donato Montinari - anzitutto il rifiuto dell'azienda di riconoscerci come controparte nelle trattative; il contratto integrativo proposto, che riteniamo vessatorio rispetto al contratto collettivo nazionale e l'atteggiamento dell'azienda verso i nostri iscritti, sottoposti a pressioni indirette per spingerli al licenziamento». Accuse che l'azienda respinge al mittente. «Il sindacato S.J. Cobas - precisa il responsabile del Personale Dino Rovina - non ha rappresentatività, poiché il numero dei loro iscritti è irrilevante rispetto ai nostri oltre 850 lavoratori, né titolarità, poiché non hanno voluto firmare alcun contratto nazionale».



Un tragheto della Un ro-ro al terminal di Riva Traiana e i camion turchi in attesa di essere imbarcati

D'Agostino: «A giorni il mio insediamento»

L'annuncio del neopresidente dell'Authority: «E subito dopo, l'ingresso di Monfalcone nel sistema»

La nuova legge sui porti, formalmente già entrata in vigore, sarà applicata a Trieste in modo estremamente celere. «L'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale con i nuovi organismi sarà pienamente operativa fin dall'inizio del 2017, ma la lettera da parte della Regione che chiede l'ingresso di Monfalcone è già arrivata a Roma e per l'ufficialità non resta che attendere che il ministro Graziano Delrio rientri da Tokyo dove si sta trattando per una decina di giorni per il G7. Pochi giorni dopo la mia imminente formale nomina a presidente dunque, la

nuova Adsp comprenderà sia Trieste che Monfalcone». Lo ha annunciato ieri il neopresidente Zeno D'Agostino intervenendo all'incontro organizzato dal Propeller club sul tema "Nuova legge sui porti: si riduce il numero delle Autorità portuali, ma sarà vera rivoluzione?"

D'Agostino ha sottolineato come con la nuova legge Roma finalmente si riappropria della strategia generale di sviluppo dei porti italiani «perché finora - ha specificato - era mancata la pianificazione centrale e le infrastrutture si sono sviluppate in modo ridondante in alcuni casi e insufficiente

in altri». È questo, ha detto D'Agostino, l'ambito principale in cui deve operare il settore pubblico, mentre i privati hanno il compito di garantire la presenza del traffico, pur partecipando agli investimenti. «Perché se il privato partecipa al rischio - ha specificato - è obbligato a farsi poi garante traffici». Proprio in questo modo sta operando Trieste che si sta sviluppando, secondo gli esempi che sono stati fatti dal relatore, con la realizzazione della Piattaforma logistica, l'allungamento del Molo Settimo, gli investimenti ai terminal del Molo Quinto e del Molo Sesto.

«Il fatto che il ministro abbia messo Trieste tra le prime tre Adsp per le quali è stato fatto il nome dei presidenti - ha commentato D'Agostino - è il riconoscimento che qui non esistono le criticità che si riscontrano in altri scali e che lo scalo triestino si è costruito una dignità con il proprio lavoro».

Al dibattito, presentato dal presidente del Propeller Fabrizio Zerbini e moderato dal giornalista Riccardo Coretti, sono poi intervenuti Sergio Bologna (Aiom), Francesco Maria Di Majo collaboratore della presidenza del Consiglio, Marco Spinedi (Interporto Bologna) e Alessandro De Pol (Agenti marittimi Fvg). (s.m.)



Zeno D'Agostino, a sinistra, assieme a Fabrizio Zerbini (foto Lasorte)

Trieste: Serracchiani, ottima proposta Zeno D'Agostino alla presidenza dell'Autorità di Sistema

(FERPRESS) – Trieste, 26 SET – “Un’ottima proposta per Trieste, un’indicazione attesa dal territorio e dagli operatori che potranno proseguire insieme all’Autorità portuale il processo di crescita avviato negli ultimi due anni”. Lo ha affermato la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, commentando la richiesta d’intesa alla Regione da parte del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, per la nomina di Zeno D’Agostino a presidente dell’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale.

Annunciando che “la risposta formale sarà inviata nei tempi più rapidi”, Serracchiani ha inoltre osservato che “il coordinamento finora posto in atto tra la Regione e l’Autorità portuale ha dato risultati molto concreti soprattutto sul fronte delle relazioni internazionali e dell’efficientamento tecnologico in ambito ferroviario. In tutte queste operazioni, l’interlocuzione con D’Agostino è stata sempre fluida e costruttiva”.

“Dalle sinergie generate dall’ingresso del porto di Monfalcone e poi di Porto Nogaro, la Regione si potrà proporre con il suo sistema unico portuale e logistico in modo finalmente credibile come piattaforma a servizio di un vasto hinterland europeo e – ha concluso – nell’interesse del territorio e del Paese”.

■ L'INDAGINE

Genova, le consulenze che imbarazzano l'Autorità portuale

INDICE >> 21

ACCUSA DI CORRUZIONE AL SUPERDIRIGENTE E A UN IMPRENDITORE: «MAZZETTE MASCHERATE DA PARERI TECNICI»

Autorità portuale, consulenze che imbarazzano

Il pm: «Il manager Pieracci a libro paga della ditta cui dava appalti». L'indagato: «C'era l'ok dell'ente»

IL CASO

MATTEO INDICE

È UNA di quelle storie in cui non si capisce bene se sia più grave - a prescindere da quale sarà dimostrata - l'accusa o l'(auto)difesa. La Procura sostiene infatti che un manager dell'Autorità portuale abbia preso tangenti, mascherate da consulenze, dalla ditta cui ha poi dato appalti per lavori in porto nella sua qualità di funzionario. E però il dirigente si smarca sfoderando un jolly che rischia di creare qualche problema pure ai suoi superiori, ovvero i vertici dell'ente che gestisce il principale scalo italiano: «È vero - dice l'indagato - ero a libro paga, come collaboratore privato, d'una ditta cui ho poi assegnato appalti nella mia veste di dirigente pubblico. Ma prima di svolgere le consulenze contestate avevo chiesto il via libera all'Authority, che mi è stato regolarmente concesso come dimostrano i documenti in mio possesso». Come dire che la medesima Authority avrebbe messo nero su bianco il suo ok a un conflitto d'interessi gran-

de come una casa.

Bisogna fissare un po' di pappi. Nelle ultime ore il sostituto procuratore Francesco Pinto ha notificato un avviso di garanzia per corruzione ad Andrea Pieracci, uno dei più importanti manager dell'Autorità portuale genovese. La Procura gli addebita il reato di corruzione e sostiene che, nel periodo compreso fra il 2010 e il 2012, ha preso tangenti mascherate da consulenze per circa 70 mila euro, corrisposte dalla "DrafinSub", azienda specializzata in bonifiche sottomarine, dragaggi e posa di tubazioni sia in alto che in basso fondale. Sempre agli occhi degli inquirenti, DrafinSub in quell'arco di tempo ha ottenuto commesse per lavori all'interno dello scalo, nella cui assegnazione Pieracci ha avuto un ruolo decisivo. Ancora: nel corso dell'indagine il pm ha delegato una perizia che certifica - pur restando evidentemente uno studio di parte - come le collaborazioni siano state in realtà «fittizie». Perciò i pubblici ministeri le ritengono una mera mascheratura delle mazzette e hanno iscritto sul registro degli indagati un amministratore della Drafin. La posizione più delicata resta

tuttavia quella del manager pubblico (150 mila euro all'anno di stipendio), cui *Il Secolo XIX* ha chiesto una replica tramite il difensore Carlo Biondi: «Abbiamo ricevuto da poco le contestazioni - spiega il legale - ma riteniamo di poterci difendere focalizzando in particolare due elementi. Primo: il mio cliente ha dichiarato con regolarità gli incarichi privati, pagandoci le tasse. Ma soprattutto: ha chiesto all'ente pubblico per cui lavorava e lavora l'autorizzazione a svolgere consulenze per la ditta in questione (tra gli abituali appaltatori del porto, ndr) e gli è stata concessa. Produrremo tutti i documenti, senza dimenticare che parte degli appalti contestati (secondo l'accusa assegnati da Pieracci in cambio dei compensi-tangente, ndr) sono stati sottoposti a una regolare gara».

Negli ultimi mesi Pieracci ha riportato due condanne - una dal tribunale penale e una dalla Corte dei conti - per il cosiddetto "sistema-spezziato" con il quale molte commesse sono state assegnate fra 2008 e 2010 ad aziende amiche, frammentandole sotto la soglia dei 40 mila euro che avrebbe imposto un bando pubblico.

indice@ilsecoloxix.it

Il Secolo XIX

L'AFFONDO

Drafin Sub ha pagato Pieracci come consulente in cambio di favori e appalti

FRANCESCO PINTO
sostituto procuratore



LA REPLICA

Il dirigente pubblico era autorizzato a fare il consulente dai vertici del porto

CARLO BIONDI
legale di Andrea Pieracci



Andrea Pieracci, dirigente dell'Autorità portuale

L'Authority

«Verifiche in corso sulle collaborazioni»

... «VERIFICHEREMO se e quale tipo di autorizzazioni sono state concesse allo svolgimento delle collaborazioni private, e soprattutto quando». È questa la replica fornita dall'Autorità portuale in merito alla nuova inchiesta su presunte tangenti pagate dalla società DrafinSub al manager Andrea Pieracci sotto forma di consulenze. Pieracci, tramite il legale Carlo Biondi, ha infatti ribadito di essere stato regolarmente autorizzato allo svolgimento degli incarichi privati, nonostante la sua delicata posizione all'interno dell'ente pubblico.

ga
An
im
tor
Pro
coi
pe
il 2
sci
cir
da
spi
tor
tul
so

L'INCHIESTA

Consulenze e appalti sospetti nuova indagine in porto

GIUSEPPE FILETTO

ANCORA un'inchiesta giudiziaria a carico di Andrea Pieracci, superdirigente della **Autorità Portuale**. All'ingegnere, che nel 2011 era responsabile dell'Ufficio Appalti, la Procura della Repubblica contesta la corruzione in concorso in-

sieme ad un dirigente della Drafin Sub, azienda leader in lavori subacquei, molto presente in porto. Secondo le indagini del Nucleo di Polizia Tributaria, Pieracci avrebbe ricevuto compensi tra i 60 e gli 80mila euro in più in tranches, sotto forma di consulenze non meglio precisate.

SEGUE A PAGINA VII

Porto, consulenze e appalti sospetti nuova indagine sul dirigente Pieracci

Al centro dell'inchiesta della procura un incarico privato ricevuto dalla Drafin Sub

La stessa impresa avrebbe poi ottenuto dei lavori dal **Autorità Portuale**

«DALLA PRIMA DI CRONACA»

GIUSEPPE FILETTO

QUELLE consulenze, non meglio specificate, Pieracci le avrebbe avute proprio dalla Drafin Sub, e nello stesso periodo in cui l'azienda contestualmente aveva ottenuto commesse per lavori in porto. Incarichi che incredibilmente sarebbero passati sotto l'attenzione e la discrezionalità proprio dell'ingegnere. Tant'è che alcuni appalti sarebbero stati assegnati a mezzo di gare pubbliche, mentre altri eseguiti "in economia" e perciò affidati a trattativa diretta.

A queste conclusioni, per la Procura ritenute pagamenti di "tangenti mascherate", si sarebbe arrivati dopo una consulenza affidata ad un professionista, esperto in materia di appalti pubblici. Anche se Pieracci, assistito dall'avvocato Carlo Biondi, si difende come parato se fare lui. Dice «presenta una nutrita documentazione di avere ricevuto l'autorizzazione da parte del suo datore di lavoro, cioè dal **Autorità Portuale**, a prestare consulenze inge-

gnistiche. Tuttavia, da Palazzo San Giorgio fanno sapere che in merito si stanno facendo delle verifiche: "Si vedrà se c'è stata una richiesta e conseguentemente una autorizzazione". E però Carlo Biondi precisa: "Inoltre, quei soldi risultano regolarmente fatturati e dichiarati al Fisco".

Si vedrà quali conseguenze processuali avrà questo nuovo filone di inchiesta, coordinato dal pm Francesco Pinto. Va detto che Pieracci non è nuovo a vicende del genere. Finora ha collezionato una serie di avvisi di garanzia, processi, condanne ed anche assoluzioni. L'ultima volta che è stato visto in un'aula di tribunale (appena lo scorso luglio) non ha battuto ciglia davanti ai giudici che lo hanno condannato. Il superdirigente ha ascoltato quasi impassibile la sentenza che gli ha attribuito un anno di reclusione (con la sospensione della condizionale e la non menzione), più l'interdizione dai pubblici uffici per un tempo equivalente alla durata della pena. In quel processo è accusato di abuso d'ufficio, in relazione ad alcuni lavori ed appalti all'interno del porto affidati a trattativa diretta, con il sistema dello "spezzatino": per avere frazionato "artificialmente" l'appalto di 179mila euro, dividendolo in cinque distinti interventi, ciascuno non di importo superiore a 40.000. Appunto sotto la soglia minima che consente di dribblare le gare pubbliche. Una vicenda giu-

diziaria seguita dal pm Massimo L'orrio e che riguarda periodo tra il 2009 e il 2010. Anche se l'avvocato Biondi ha già presentato ricorso in Appello, sostenendo che "l'accusa è assolutamente erronea, in quanto tre dei preventivi erano sopra i 40mila euro, superiori alla soglia consentita, quindi sarebbero comunque dovuti passare a gara e non poteva esserci un intento doloso".

Così come il difensore ha presentato ricorso per un'altra sentenza, quella sui lavori del Centro Smistamento Merdi, in cui il 2 ottobre del 2015 Pieracci è stato assolto per alcuni reati ed è stata dichiarata la prescrizione per altri.

Intanto, in questi giorni, sempre l'avvocato Biondi studia e si prepara per un altro processo, che dovrebbe andare a sentenza il 6 ottobre prossimo: quello riguardante sempre l'ingegnere **Autorità Portuale** sul quale pendono richieste di condanna per 3 anni di carcere; un anno e nove mesi per il suo collega, il geometra Bruno Boetto. Entrambi imputati di abuso d'ufficio da parte del pm Emilio Gatti per gli appalti sulle asfaltature in porto. Con Pieracci e Boetto sono a processo Giovanni Reglioni, Francesco Garau, entrambi imprenditori e chiamati a rispondere di concorso esterno in abuso d'ufficio.

L'ingegnere, ex capo all'ufficio tecnico ribatte: "Nessun conflitto ed ero stato autorizzato"

Toti: 'Vincente la difesa del Salone e ora diamo un presidente al porto'

MASSIMO MINELLA

AVER difeso la permanenza genovese del Salone è stata una scelta giusta, spiega Giovanni Toti. Ma ora è già tempo di condurre in porto un'altra imbarcazione, quella su cui viaggia il nuovo presidente dell'autorità di sistema diretto a Palazzo San Giorgio. Partite aperte, quella della nautica e del porto, che corrono entrambe sull'asse Genova-Roma. Oggi nell'ufficio del sottosegretario del Mise Ivan Scalfarotto Ucina e Nautica Italiana torneranno a confrontarsi con l'obiettivo di riprendere a dialogare. E ancora all'intesa fra il ministro dei Trasporti Graziano Delrio e il governatore Toti è affidata la scelta del nuovo inquilino di Palazzo San Giorgio. «Non era nemmeno scontato che quest'anno il Salone fosse a Genova — spiega Toti — Ma ci abbiamo creduto e l'abbiamo difeso. Noi ci abbiamo anche investito 300mila euro, abbiamo avuto il nostro stand e portato anche il presidente della Lombardia Roberto Maroni che ha condiviso la centralità di Genova, mettendo a disposizione di Milano dare come valore aggiunto». La difesa non è però il traguardo, quanto il punto di partenza di un piano che ha l'obiettivo di rimettere Genova al centro della scena internazionale. «Ora — dico il

governatore — ora ci sono tutte le condizioni per un vero e grande Salone unitario a Genova». Un evento, insomma, in cui possano convergere le barche di associazioni oggi divise. «Quest'edizione è andata bene, sono cresciuti i visitatori e le vendite in tutti i settori — aggiunge — Procediamo così. Noi abbiamo già dato la disponibilità al ministro Calenda di farci parte attiva con la creazione di una società a maggioranza pubblica e aperta ai privati interessati al Salone, con una governance di garanzia e una operativa (presidente pubblico, ad privato n.d.r.) che concorra ad avere la concessione. Chiaro che questo indurrebbe a fare un passo indietro i Saloni Nautici».

Messo il Salone su binari che potrebbero portarlo verso la meta desiderata, Toti si concentra su Palazzo San Giorgio. «Dobbiamo dare piena governance al porto che altrimenti non può sbloccare investimenti importanti — spiega — L'ammiraglio Pettorino si è speso più del suo ruolo, io sarei andato ancora oltre, avrei rinnovato le concessioni senza chiedere il parere al ministro. Ci sono centinaia di milioni di investimenti fermi, e se il porto avesse una governance operativa potrebbe chiedere al Mef la giusta attenzione nell'indicare revisori lungimiranti, e non solo impegnati nel ruolo di "tappo" a tutte le iniziati-

ve». Il problema è che, come sostiene l'opposizione in Regione, a fermare la macchina riformista della legge Delrio, per quanto riguarda le nomine, è stata proprio la decisione di Toti di esercitare la deroga per Savona. «Eh no, questa è la tesi del Pd, che oltretutto litiga anche al suo interno — risponde il governatore — La Campania ha esercitato la deroga, chiedendo tre anni di stop alla fusione Napoli-Salerno. Noi no. Noi abbiamo scritto a Delrio una lettera molto chiara in cui chiediamo sia lui a indicare i tempi per l'avvio dell'authority di sistema. C'è una difficoltà oggettiva di integrare strutture complesse. Ma possono bastare poche settimane, pochi mesi al massimo». E i tempi? Una soluzione plausibile parla della fine dell'esercizio 2016 o al più tardi dell'approvazione del bilancio 2016, a maggio 2017. E nel frattempo? «Potrebbe essere indicato un nuovo commissario per Genova destinato poi a diventare presidente, mentre a Savona il presidente Miazza potrebbe essere il commissario che tragheterà l'ente fino alla fusione con Genova» dice Toti. E i nomi? Sulla carta ne resterebbe solo uno, Paolo Emilio Signorini, segretario generale della Regione, già al ministero dei Trasporti. «Andate a vedere le competenze indicate per essere presidenti — chiude Toti — in Italia come lui ce ne saranno tre».

Il governatore: «Non era scontato che l'evento quest'anno fosse ancora qui»

«Più visitatori e affari, è stato giusto battersi perché restasse a Genova»

La Repubblica



Adesso ci sono davvero tutte le condizioni per un vero e grande Salone unitario nel 2017

Nessuno stop da parte nostra alla nomina di San Giorgio, **l'authority** di sistema può già partire con un commissario



GIOVANNI TOTI
PRESIDENTE REGIONE

PIOMBINO

UNA STAGIONE IMPORTANTE

MARCO MACCHIONI (TIEMME): «C'È ANCORA MOLTO DA LAVORARE, MA IL FUTURO DI UNA PIOMBINO TURISTICA È COMINCIATO GIÀ, ADESSO, O MEGLIO IN QUESTA STAGIONE».

«Crociere, investimento sul futuro: piccoli numeri, ma cresceremo»

Il vicesindaco Ferrini fa il punto dopo l'arrivo della Crystal Symphony

- PIOMBINO -
«PROPRIO ora mi trovo in un piccolo angolo di paradiso». Ha scritto così su twitter Jane Griffiths, parlando di Piombino, una turista sbarcata ieri mattina dalla Crystal Symphony, la nave da crociera attraccata al porto con i suoi 840 passeggeri. Non è stata la sola a scrivere commenti entusiasti di Piombino, del suo mare e del centro storico. Sono stati circa 200 i crocieristi che hanno effettuato i tour proposti dall'amministrazione comunale, organizzati con la

ACCOGLIENZA
Circa 200 turisti hanno utilizzato si servizi di navetta

collaborazione **del Porto Turistico**, Parchi Val di Cornia, Tiemme, Pro Loco Piombino, Consorzio Doc Val di Cornia, Confescenti, Concommercio e Cna. Un'accoglienza ben organizzata per far conoscere la città.

«È UN INVESTIMENTO sul futuro - ha dichiarato il vicesindaco Stefano Ferrini - sperando che vi sia qualche ritorno anche nel presente per il nostro commercio e le nostre attività che possono trarne vantaggio». Soddisfatto anche il vicepresidente di Tiemme Marco Macchioni. «Da questa



IN PORTO Una guida attende lo sbarco dei turisti e a fianco il trenino di Tiemme per il giro in piazza Bovio

matina il centro era pieno di turisti. È chiaro che siamo solo all'inizio di questo percorso interessante e faticoso, che non sarà anch'esso privo di ostacoli, ma in cui crediamo fortemente.

Mancano ancora infrastrutture, alcune strutture ricettive e ricreative, servizi e reti di servizi, lo sappiamo, così come sappiamo di dover riuscire a valorizzare altre zone della nostra città, ci stiamo lavorando, ma, innegabilmente il futuro di una Piombino turistica è cominciato già, adesso, o meglio in questa stagione. Non posso che ringraziare coloro che hanno reso



Altre due navi in arrivo a ottobre

Ci sono altri due sbarchi previsti a Piombino per la stagione 2016: il primo ottobre arriva il «Berlin», una nave lunga 126 metri per 456 passeggeri e l'11 ottobre torna «Le Ponant» già arrivata a giugno.

possibile questo».

E' CHIARO che in questa fase i numeri sono ancora modesti rispetto al movimento turistico balneare, ma il segnale è evidente. Le crociere possono rappresentare un'area di sviluppo per Piombino anche perché il flusso turistico va a completare i canali tradizionali e non a sovrapporsi. Il movimento delle navi da crociera inoltre interessa anche e specialmente la bassa stagione con arrivi in giugno, settembre e ottobre. Già dalla prossima stagione gli sbarchi potranno aumentare e diventare una realtà consolidata.

Informazioni Marittime

A Napoli il Posto unico d'ispezione frontaliero



Il porto di Napoli si dota di una struttura unica in grado di velocizzare il flusso delle merci e rendere lo scalo, sotto questo punto di vista, più competitivo. Il Posto unico d'ispezione frontaliero (Pif) inaugurato stamattina presso la zona del molo Carmine è il frutto della iniziativa e della sinergia tra pubblico e privato, in questo caso il Terminal Flavio Gioia che ha investito 1,6 milioni di euro. «Il Regolamento europeo 882/2004, che sarà modificato a breve –spiega Alessandro Raffaele, direttore Uvac/Pif per la Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia – prevede l'istituzione di una nuova struttura proprio come quella che inauguriamo oggi al porto di Napoli». Il Pif è un momento di semplificazione per tutti i controlli del fito-sanitario, veterinario per tutti quei prodotti immessi al consumo destinati a persone o all'alimentazione umana e animale. I controlli che vengono effettuati, compreso quelli doganali, sono all'incirca una dozzina. Ad oggi è l'unico in Italia e Napoli anticipa la modifica al regolamento europeo fornendo una struttura in grado di centralizzare tutti i controlli in un unico punto. «Il Pif di Napoli, fortemente voluto dal Terminal Flavio Gioia che ringrazio – aggiunge Raffaele – per la sensibilità e l'attenzione posta al problema, consentirà al porto di Napoli di recuperare tutta quella merce che, per mancanza di una struttura idonea, veniva dirottata su altri scali. Ad esempio, Livorno, La Spezia, Genova. Nel 2005 le partite (per partita s'intende o un singolo contenitore o un gruppo di questi, ndr) che venivano controllate a Napoli erano appena 300. Oggi sono 3,700. Con questa nuova iniziativa contiamo di arrivare a circa 10mila partite». La struttura impiegherà all'incirca 20 persone addette ai controlli, oltre quelli dell'Agenzia delle Dogane. «Con il Pif migliorerà la qualità dei controlli –spiega Roberto Bucci, presidente del Terminal Flavio Gioia – la sanità pubblica e il consumatore sarà più protetto. Quella inaugurata oggi è il frutto positivo di una sinergia pubblico-privata, ed io ringrazio le istituzioni che hanno capito l'importanza e le finalità dell'iniziativa. Napoli è un porto storico, e come tutti questi ha pochi spazi a disposizione. Bisogna utilizzare i pochi che restano in modo appropriato e produttivo».

I porti turistici, il caso

Security «cara», rischio approdi

Tariffe elevate, gli armatori riducono le tappe nel Golfo Temuti cali anche nel 2017

Antonino Pane

Calo degli approdi crocieristici in Campania per il 2017 già annunciato e ora sembrano a rischio anche gli approdi per la nautica da diporto. Motivo? Tariffe troppo alte e servizio di security imposto sulla fascia di costa. Amalfi, Positano, Sorrento e Castellammare di Stabia sono gli approdi maggiormente penalizzati, dove a causa del servizio di security portuale, armatori di yacht e superyachts hanno improvvisamente deciso di diminuire le tappe in queste zone. Il dato è inequivocabile, basta dare una scorsa alle decine di email di rimostranze e lamenti alle agenzie marittime. Non si riescono a comprendere i costi di security così esosi pur restando in rada e, quindi, senza entrare in porto.

La normativa europea stabilisce, infatti, l'obbligo di creare dei piani di sicurezza per la gestione degli approdi turistici e commerciali, con la presenza di vigilanza armata e non armata al momento dello sbarco dei diportisti o crocieristi. Servizi di vigilanza i cui costi hanno posto sul piede di guerra armatori e quindi di riflesso le agenzie marittime stesse che ne rappresentano gli interessi. Da questa estate, con il livello di sicurezza passato a 2, per l'emergenza terrorismo internazionale, i prezzi alti della security portuale hanno fatto scattare l'allarme tra i diportisti del settore lusso.

In costiera amalfitana il costo stabilito è di 120 euro all'ora per il settore crociere e 35 euro all'ora per le unità da diporto, costi che vengono applicati ogni qualvolta il diportista sbarca a terra con un gommonone o tender, quindi senza far entrare lo yacht o la nave da crociera in porto. Addirittura con livello di sicurezza 2 la Capitaneria di Porto di Salerno ha imposto per Positano e Amalfi security h24 per navi crociere e unità da diporto dichiarate in registro come Passenger Ship, quindi con ospità a bordo superiori alle 12 persone.

«Abbiamo riscontrato effettivamente

I costi
Con il livello di sicurezza passato a 2 per l'allerta terrorismo si arriva a pagare 120 euro a ora

invisibile tra la terra ferma e i diportisti».

Situazione addirittura peggiore a Sorrento, dove fino ad agosto il servizio veniva effettuato dalla polizia municipale, con un costo per le unità a rada di un euro al giorno a passeggero. Il 17 agosto il servizio, invece, è stato affidato a una società terza, su direttiva della prefettura. Così da 1 euro al giorno a passeggero la tariffa è passata a 27 euro all'ora a tender o gommonone per lo sbarco in porto. Diportisti che pagano quindi la tariffa a ore dal momento dello sbarco con tender alla fase di reimbarco.

«La situazione è diventata estremamente difficile - illustra Francesco Luise, responsabile sezione nautica da diporto di Assoagenti Campania - alcuni comandanti di superyacht di bandiera straniera, hanno subito verbali, increduli, per quanto stabilito dalle locali regole attualmente in vigore. Tale situazione sfavorisce in maniera assurda il turismo

internazionale e questo a danno delle economie locali. Riceviamo quotidianamente decine di proteste da parte dell'utenza e ci stiamo muovendo per una soluzione del problema. Abbiamo richiesto un incontro alla Capitaneria di Porto di Salerno, al Comune di Sorrento e lo faremo anche per gli altri approdi, per trovare una procedura che pur garantendo la security non danneggi a tal punto il traffico marittimo».

A Sorrento addirittura c'è stato il caso del primo ministro libanese, che per pochi giorni trascorsi in rada, sbarcando con il tender al porto solo per poche ore per pranzare o cenare, già accompagnato da due auto della Digos, ha ricevuto una fattura di oltre diecimila euro per il servizio di security portuale. «Ci stiamo battendo da tempo sui temi del recu-

te un calo degli sbarchi ad Amalfi per pranzi, cene o una semplice passeggiata - spiega Antonio Dipino chef patron del ristorante La Caravella di Amalfi, stellato più antico d'Italia e tra i dieci più antichi d'Europa - si è percepito una sorta di muro

però della competitività e dell'efficienza dei porti, unitamente alla riduzione delle tariffe dei servizi portuali, molto spesso prestati in regime di scarsa concorrenza - spiega Stefano Sorrentini, presidente di Assoagenti Campania -. È questo il caso della security portuale in molti dei porti campani. Auspichiamo pertanto che tramite la revisione dei piani di sicu-

rezza, si determini l'ampliamento dei soggetti abilitati e si pervenga a un aumento dell'offerta; solo in questo modo si potrà pervenire in tempi brevi ad una riduzione sostanziale di tali costi portuali».

Sul caso Assoagenti Campania ha già richiesto dei tavoli istituzionali al sindaco di Sorrento, **Al Autunno Portuale** di Salerno e Capitaneria di Porto. Sulla vicenda è intervenuta anche l'associazione nautica regionale campana, lanciando un appello al ministero delle Infrastrutture e Trasporti in occasione del Salone Nautico in corso a Genova.

«Sicuramente bisogna garantire sicurezza sulla fascia di costa, ma nel pieno rispetto della competitività portuale e dando la possibilità ai diportisti di venire sulle nostre coste - commenta Gennaro Amato, presidente Associazione Nautica Regionale Campana - stiamo danneggiando l'economia del mare in una fase di ripresa per il settore in Italia. Le istituzioni devono capire che la sicurezza del territorio e del mare deve camminare parallelamente con il confronto con gli imprenditori del settore, per evitare errori irreparabili, che rischiano di svuotare le nostre coste. Lo stesso discorso vale anche per le Aree Marine Protette come quella di Nettuno tra Ischia e Procida, dove si è arrivati al punto di non poter stare a rada da nessuna parte, quindi cacciando i diportisti da queste isole».

La preoccupazione naturalmente riguarda il futuro, perché i prezzi vertiginosi della vigilanza portuale, stanno spingendo i charter brokers internazionali a diminuire gli itinerari delle vacanze dei nababbi sulla fascia di costa campana, favorendo il nord Italia e la Spagna. «Bisogna intervenire con urgenza a livello nazionale - spiegano Renato Martucci e Vincenzo Nappo, consiglieri Ucin - stiamo rischiando di trasformare i servizi tecnici dei porti in barriere invisibili che fanno scappare diportisti e crocieristi».

Il caso. Il futuro nelle riparazioni navali A Gioia Tauro sbloccati 15 milioni per le banchine

CALABRIA



Donata Marrasso

Quindici milioni di euro per il Porto di Gioia Tauro, da spendere subito in lavori di banchinamento dell'area destinata alle riparazioni navali. Una somma non prevista nell'esercizio finanziario di questo anno ma che, con una correzione formale, è stata messa a bilancio e, dopo tutti i passaggi di rito, approvata: il Comitato portuale, riunitosi la scorsa settimana, rende immediatamente disponibili i fondi. È il primo passo concreto verso la riqualificazione del porto. Entro un anno le banchine potrebbero essere già operative.

Ancora primo scalo di transhipment nel Mediterraneo, con 2 milioni e 700 mila container movimentati, il porto calabrese tenta la strada della diversificazione: considerata l'involuzione del settore del trasbordo, gli effetti drammatici della crisi e la concorrenza straniera, è pronto ad accogliere al suo interno nuove attività. I grandi spazi dell'area e quelli a ridosso delle banchine, l'ampiezza degli accosti, la profondità dei fondali (superiore a quella degli altri porti nazionali e del bacino del Mediterraneo), rendono possibile un nuovo assetto funzionale e strutturale. L'obiettivo è assorbire maggiori traffici e aumentare la competitività.

L'operazione è molto complessa: il prossimo lavoro di banchinamento prelude a un nuovo bacino di carenaggio, sulla cui realizzazione è stato condotto un dettagliato studio

di fattibilità. «Che ci fa essere ottimisti - afferma il Comandante Andrea Agostinelli, commissario straordinario dell'Autonomia portuale - in 36 mesi il porto di Gioia Tauro potrebbe avviarsi a un nuovo corso». Gli interventi per il bacino per la riparazione e la manutenzione delle navi sarà a carico della Regione. L'Autonomia portuale spenderà invece circa 50 milioni per lavori sui 5.125 metri complessivi di banchine. In cantiere anche il nuovo terminal intermodale che la Sogemar Spa (l'ente gestore che si è aggiudicato la gara internazionale) realizzerà per

DIVERSIFICAZIONE

La scalo calabrese, alla prese con la crisi del settore del trasbordo, è pronto ad accogliere al suo interno nuove attività

40 milioni di euro (la metà derivanti dal Pon Reti e Mobilità 2007-2013, a carico dell'Autonomia portuale di Gioia Tauro) e gestirà con una concessione trentennale.

L'ottimismo di Agostinelli, che sta per lasciare l'incarico passando il testimone al prossimo presidente dell'Autonomia portuale, scaturisce, oltre che dall'intensa attività svolta, anche dall'impegno del Governo che, in una prospettiva di sviluppo dello scalo, ha sottoscritto nel mese di luglio l'accordo di programma per il rilancio del porto, prevedendo anche l'istituzione di un'agenzia del lavoro: dal 1° gennaio 400 esuberanti saranno riqualificati e rioccupati.

Parrinello: un processo virtuoso innescato con poche migliaia di euro

«Dopo una segnalazione ricevuta da De Cola abbiamo trovato l' accordo»

Non ci pensava forse nemmeno lui (che la sta coordinando) che l' opera di demolizione dei grandi serbatoi dell' ex Degassifica Smeb andasse in porto in così breve tempo, che costasse tanto poco e rendesse invece così tanto in termini di bene pubblico, di speranze restituite: al recupero della Zona falcata ovvero al futuro della città.

Eppure il prof. Marcello Parrinello, ordinario di Diritto commerciale, curatore fallimentare della Smeb (e presidente del CdA della società Tirone), alla possibilità di bonificare subito, almeno in superficie, l' area più inquinata di Messina ci ha creduto immediatamente. Tutto è nato quando - ricorda - «l' assessore alle Infra strutture Sergio De Cola mi ha inoltrato una segnalazione sullo stato dell' area, ed allora ci siamo seduti tutti intorno a un tavolo. La Curatela, il Comune, l' **Autorità portuale**. Ho sottoposto agli organi della procedura fallimentare tutti i problemi posti da questa superficie e da questi immobili in situazione di abbandono, e devo che anche il Tribunale che il Comitato dei creditori sono stati entrambi sensibili ad una situazione di grande rilevanza per la città di Messina».

Una situazione, caratterizzata peraltro da crescenti profili di rischio, non ultimo quello

delle continue intrusioni di cittadini- quasi sempre pescatori diretti ai pontili, ma non solo - in un' area inquinata e chiusa ma dalle barriere fragili e di continuo violate. Sembrava il classico tunnel alla messinese, destinato a durare all' infinito, senzavie d' uscita né di fuga. Basti ricordare gli effetti paralizzanti prodotti qui come altrove dalla lite tra l' Ente porto della Regione e l' **Autorità portuale** dello Stato. Quell' Ente porto che, in passato, si arroccava talmente sulla rivendicazione della proprietà degli impianti dell' ex Degassifica da arrivare al punto, 10 anni fa, da bandire, per 1 milione di euro, l' appalto integrato per la demolizione e poi, con dieci offerte presentate, ritirare e annullare lo stesso bando di gara. Fu uno scandalo denunciato quasi in solitudine dalla Gazzetta.

Indovinate invece quanto costa oggi "demolire la Degassifica"? C' è da arrossire, pensando al passato: «Quest' intervento - spiega Parrinello - sta costando poche migliaia di euro, giusto quanto è stato necessario per selezionare l' impresa. Il problema finanziario è stato risolto dalla possibilità data alla ditta di utilizzare il materiale ferroso frutto della demolizione». Anche la Regione, finalmente, ha

mostrato saggezza: «Probabilmente ha valutato come gli interventi di eventuale smontaggio e smaltimento, basati sul rivendicato titolo di proprietà, avrebbero portato molti più costi e spese che benefici». Quando finiranno i lavori? «Sono iniziati a giugno, entro l' anno finiranno».

E adesso, visti i beni culturali e ambientali della Falce, visto il Patto per la Falce ed il nuovo Prg del porto nel nome della riqualificazione, che si aspetta a trovare una soluzione per i bunker accanto alla Torre Lanterna del Montorsoli?3(a.t.

Ex Degassifica, spazzato via l'ecomostro

Procedono a gran ritmo i lavori di demolizione disposti dalla Curatela Smeb e che per ora si limitano alla superficie. Cadranno le ultime due cisterne rimaste. Mercoledì tavolo sulle bonifiche convocato dal rettore

Nella grande spianata tra via San Raineri e il mare orlata di tamerici, di quel che era la ex Degassifica Smeb, sono rimasti un solo grande serbatoio, il Tk103, uno più piccolo accanto all'ex palazzina uffici, e poi una selva di strutture affioranti dal sottosuolo o che si ergono solitarie nel vuoto. Vasche piene di acqua dalle tinte verdastre, relitti di torri e scale di cemento armato. È un insieme ancora desolante, che testimonia però l'abbattimento sempre più avanzato dell'insediamento industriale realizzato negli anni 80, ovvero le preziosissime demolizioni eseguite dalla Curatela fallimentare dell'ex società Smeb. Lavori costati poche migliaia di euro in terreni che ancora sprigionano miasmi di benzina: basta avvicinarsi a quei tubi oggi vuoti in cui scorrevano, per 26 chilometri, le migliaia di tonnellate di flussi oleosi pompati dalle navi. Si aprono ancora scenari da film lugubri o fantascientifici. Sono rimasti, sulla terra ancora chiazata di pozze di pece e discariche di lana di vetro, ma liberata, quei vasti cerchi di ferro nero che erano le basi delle cisterne e che ora riportano alla memoria certi segni lasciati dagli immaginari atterraggi degli... Ufo. Torna a vedersi così, a poco a poco, una costa mozzafiato, quella della Falce greca, del

Montorsoli di Messina, della Real Cittadella spagnola, stuprata da enormi masse di cemento e ferraglia sopra un sottosuolo imbevuto di veleni. A soli 300 metri dal parco "Don Blasco" - che si inaugura domani alle 17,30 - l'immagine del ritorno alla vita non è più solo quella dei pescatori che passano attraverso gli squarci nei muri e s'avventurano a pescare dai pontili Smeb. Quei giganti di cemento che ormai da dieci anni, quando le navi portarono i reflui petroliferi in Danimarca, sono stati lasciati lì, sulla riva dello Stretto. A continuare a violentare il mare e la sabbia fine, la Real Cittadella a destra, la Torre lanterna a sinistra, il paesaggio nel suo insieme. Da meno di quattro mesi nella grande spianata l'impresa catanese Metal Ferro, per conto della Curatela, taglia a pezzi e rade al suolo, una dopo l'altra, le cisterne alte venti metri e poi ingombranti torri e ciminiere. È così, oggi, lì dove il porto antico della "città dello Stretto" faceva pensare a Bagnoli, c'è una cartolina nuova. Al posto del cimitero industriale, con le sue enormi "tombe" di fronte alla Calabria, si avverte ora quanto lo spazio vuoto, quand'è frutto di una bonifica, possa esser bello, ovvero sia straordinariamente incoraggiante. È la più importante

- segue

operazione di demolizione a tutela dell' ambiente mai eseguita a Messina. È un intervento che non ha richiesto finanziamenti ma è stato il frutto di una responsabile volontà di collaborare per il bene della città. È un merito della Curatela fallimentare affidata all' avvocato Marcello Parrinello al quale le tre Istituzioni chiave (l' **Autorità portuale**, il Comune e la Regione) non hanno fatto mancare il sostegno. Quelle stesse tre istituzioni che, grazie alla mediazione dell' Università, finalmente, dopo decenni, hanno smesso di litigare sulla Falce. Attenzione, però, a non cullarsi. Sono ancora presenti una notevole quantità di inquinanti: il sottosuolo ne è carico, il fondale marino può non esserne estraneo. Le ultime analisi in profondità, diverse da quelle più superficiali necessarie agli attuali lavori, le fece nel 2010 la Regione tramite una piccola gara. Non è chiaro se quei rilievi fossero parziali, né dove siano i risultati. Certo è che si andrà avanti, ci si toglierà ogni dubbio. Tutti le Istituzioni si ritroveranno mercoledì, all' **Autorità portuale**, nella seduta del Tavolo tecnico, convocata dal rettore Navarra. È il "Patto per la Falce", è la via maestra da seguire.

India, traffico portuale in salita

Genova - Volumi in salita del 4,3% a 3,6 milioni.

Genova - I principali porti indiani sotto il controllo amministrativo del ministero dello shipping, hanno riportato un aumento del 4,3% nei dati relativi al traffico tra aprile e agosto di quest'anno. Il totale dei contenitori si è attestato a 3,6 milioni di teu. I porti presi in esame dalla statistica sono: **Kolkata, Paradip, Visakhapatnam, Kamarajar (Ennore), Chennai, VO Chidambaranar, Cochin, New Mangalore, Mormugao, Mumbai, JNPT e Kandla: l'anno scorso avevano movimentato 3,4 milioni di teu.** I due porti principali sono stati JNPT salito a 1,9 milioni di teu contro gli 1,87 milioni di teu dell'anno precedente; e Chennai a 632 mila teu, in calo rispetto ai 669 mila teu dell'anno precedente. Contestualmente il governo ha annunciato un piano da 5,5 miliardi di teu per sviluppare e intervenire su 48 altri scali indiani, oggi definiti minori.

Port of New York and New Jersey out-reaching way into the future

By Barry Parker from New York

At the board meeting held on 22 September, the commissioners of the Port Authority of New York and New Jersey approved a \$3.4m contract with Hatch Associates Consultants for its first ever comprehensive master plan.

The master plan will look 30 years out into the future and unlike many consultant studies, which always incorrectly extrapolate some piece of economic data, this effort is about out-reach, with the aim of: "soliciting ideas and opinions from a variety of internal and external port stakeholders". These include federal, state and local government agencies, neighboring communities, tenants, industry representatives, elected officials, labor organizations and the public."

As explained in its Spring, 2016 Request for Proposals, "The review will look at each of the port's six container terminals as well as its auto, bulk, cruise and adjacent real estate holdings along with support services and operations."

With the docks in Port Newark and Port Elizabeth now girding for the arrival of neo-panamax, thinking about trade flows, ship types and other logistical considerations in the year 2046 is indeed a tall order. Nevertheless, the consultants will be trying to point the port towards a future where it can continue to serve as a major cargo hub- the busiest container port on the US East Coast, and the third nationwide.

Molly Campbell, port commerce director, now in her second year on the job, said: "we must take a holistic look at the entire port operation and develop an optimum plan that will allow us to efficiently grow the business for decades to come following a record 10.4% increase in cargo volumes in 2015".

Unlike ports having proximity to greenfield sites with deepwater access, the New York New Jersey region is densely populated and space-constrained, with existing infrastructure often stretched beyond design capacity. Therefore, the path forward is analogous to "working smarter", rather than simply "working harder".

Already, an appointment system for motor carriers picking up boxes, Terminal Information Portal System (or "TIPS"), has been deployed in the port since late 2015. Bethann Rooney a PANYNJ veteran in the Port Department with Campbell, whose official title is assistant director, strategy & innovation provided further hints about exactly how "innovation" might play out, in a session at the New York Maritime Forum in mid September.

She mentioned a new container on barge service linking Red Hook, Brooklyn - a "gateway" to the 4m population in Kings, Queens, Nassau and Suffolk counties - with Port Newark, across the harbour where the large container vessels dock. The new service eliminates lorry movements over crowded motorways and bridges.

Informazioni Marittime

Corte Ue: l'Europa spreca tempo e denaro sui porti



a cura di Paolo Bosso 292 milioni di euro spesi in progetti inefficaci se non inutili. Terminal container praticamente vuoti, come a Taranto e a Cartagena. I porti dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico in inutile concorrenza tra loro con opere portuali gemelle. La Corte dei Conti Ue [analizza](#) 37 progetti infrastrutturali portuali del Vecchio Continente e il risultato è impietoso: 30 di questi sono «inefficaci» (tradotto: sprecati) o peggio inutili. L'Europa dei porti non esiste ancora, è questa la sentenza: manca di coordinamento, a cominciare da quello tra la Commissione Ue e la Banca Europea degli Investimenti, gli istituti più importanti rispettivamente per approvare e finanziare le opere. Non c'è uniformità amministrativa, ogni paese membro ha una propria giurisdizione portuale e un proprio meccanismo di finanziamento, con la conseguenza che molti investimenti «risultano inefficaci e insostenibili».

Il report completo Il materiale analizzato dalla Corte Ue Un documento di 120 pagine presenta i risultati di una ricerca che ha analizzato 37 progetti di 19 porti realizzati tra il 2000 e il 2013. I paesi interessati sono cinque: Italia, Spagna, Polonia, Germania e Svezia. I 30 progetti infrastrutturali inefficaci valgono tutti insieme 292 milioni di euro, 194 milioni dei quali riguardano 12 progetti con investimenti «senza efficacia», 97 milioni in infrastrutture «inutilizzate». Solo nel 2010 la Corte Ue ha scoperto che cinque opere dopo dieci anni di operatività risultano ancora sottoutilizzate. 19 progetti su 30 sono in ritardo tra il 20 e il 136 per cento sui tempi stabiliti. Il riferimento per il nostro Paese è il «Piano strategico nazionale della portualità e della logistica» del 2015 il cui primo atto è stato, riconosce la Corte Ue, «il nuovo sistema di governance portuale» inaugurato con [la riforma della legge 84/94](#).

I casi di spreco in Italia La Corte Ue ha indicato nello specifico quali sono i problemi per l'Italia. Un caso di terminal container quasi vuoto è quello di Taranto. Tra il 2000 e il 2006 lì sono stati spesi 38 milioni di euro ma «attualmente è inutilizzato». Sui porti-«ascella» della penisola si concentrano invece gli sprechi. Genova, La Spezia, Livorno e Savona si fanno concorrenza lungo un arco costiero minuscolo proporzionato al sistema continentale. Dall'altro lato, sull'Adriatico, Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume pur rappresentando un sistema organico fanno parte di paesi diversi che hanno gestioni differenti. Gli scali liguri e quello toscano hanno investimenti in corso per aumentare della metà la capacità dei terminal container, aggiungendo altri 1,8 milioni di teu. La loro capacità combinata è pari a 3,73 milioni di teu, un'offerta che potrebbe garantire un solo grande terminal container ma che qui è spezzettata in ben cinque punti. Inoltre i singoli terminal non sono mai utilizzati per intero: Genova è al 77 per cento della capacità, La Spezia al 74, Livorno al 65 e Savona al 20. Per quanto riguarda, infine, i porti adriatici il problema qui è che fanno parte di paesi membri differenti, con sistemi di governance, di tassazione e di finanziamento in alcuni casi molto diversi, col risultato di «far prevalere gli individualismi». Per la Corte Ue l'Italia rappresenta anche un esempio di come «le procedure amministrative possono contribuire a ritardare l'attuazione dei progetti». Cinque dei sei esaminati, infatti, avevano subito ritardi «principalmente a causa di problemi nel rilascio di autorizzazioni e permessi, il che evidenzia difficoltà di coordinamento tra i diversi enti coinvolti». A Salerno il progetto «Porto integrato» ha subito un ritardo di 13 mesi, quello di «Porta Ovest» di 36. A Taranto il collegamento ferroviario ci ha messo due anni in più per realizzarsi, più o meno lo stesso ritardo per il dragaggio dei fondali.

- segue

Commissione Ue e Bei non collaboranoUna delle criticità più gravi individuate a livello amministrativo riguarda la collaborazione tra la Commissione Ue e la Banca Europea degli Investimenti. I due istituti non condividono «tutte le informazioni pertinenti», in pratica non collaborano efficacemente e vanno spesso ognuno per conto proprio.

Non esiste ancora una portualità europeaLa mancanza di una politica europea dei porti la si vede nella mancanza, sottolinea la Corte, di «parità concorrenziale tra i porti» su aiuti di Stato e procedure doganali.

Cosa suggerisce la Corte

- In primo luogo di riformulare i «porti core». Sono 104 ma vanno rivisti nella qualità e nel numero.
- Riformulare i rapporti tra Bei e Commissione Ue
- Concedere finanziamenti con analisi preliminari e a posteriori affinché le indagini sugli aiuti di Stato siano pertinenti o meglio ancora “disinnescabili” prima di concederli.
- Promuovere uno “sportello unico” per il rilascio o il rifiuto dei finanziamenti, affinché si riducano gli oneri amministrativi e i ritardi.

Informazioni Marittime

Container, in salute il trasporto marittimo reefer



Il **trasporto marittimo reefer** è cresciuto nella prima metà del 2016, dimostrando di essere uno dei pochi mercati in salute in quella che si annuncia come una delle peggiori annate per il trasporto marittimo containerizzato globale.

I dati raccolti da gennaio a giugno dalla ditta di consulenze Seabury, riferiscono *TheLoadstar.co.uk* e *Cisco*, mostrano come i carichi refrigerati abbiano accumulato 163mila teu in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Gli alimentari freschi si sono incrementati del 7% e quelli congelati del 4%.

“Unitamente alle sostenute esportazioni latino-americane, la crescita globale dei carichi reefer containerizzati è stata, in gran parte, indotta dalle importazioni in rapida crescita di carni alla volta della Cina” afferma Ronald Veldman, analista delle attività marittime alla Seabury.

Cina e gli Stati Uniti sono stati i principali promotori della crescita dal punto di vista delle importazioni, mentre a livello mondiale le derrate dalla crescita più rapida sono state la carne suina congelata, con 68mila teu in più, le banane con 25mila teu in più e gli agrumi con 15mila teu in più.