



Dai porti

Trieste:

"...Alla Barcolana presentazione del calendario 2017 della Marina Militare..." (IL Nautilus)

Venezia:

"...Brugnaro:<Soldi a Venezia..." (Il Gazzettino, Ansa)

Genova:

"...Genova, dal porto ultimatum al Ministro Del Rio..."

(Il Secolo XIX, La Repubblica,)

"...Mi interessano Ilva, Piaggio ed Ericsson..." (Il Secolo XIX)

"...Vte, a settembre è record..." (The Medi Telegraph)

"...Sotto la Lanterna container stabili nel mese di Agosto..."

(The Medi Telegraph, Ansa)

"...Hanjin: Confetra stallo su navi, proprietari fermano sbarco..."

(Ansa, Ferpress, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, La Repubblica)

Ravenna:

"...da Venerdì chiusa la Classicana per ricostruire il ponte..." (Ferpress)

Livorno:

"...A4 Mobility e Kapsch TrafficCom: soluzione all'avanguardia..."

(Ferpress, Il Tirreno, La Nazione, Qui Livorno,)

"...Dalla Bellana ai Fossi Medicei..." (La Gazzetta Marittima)

"...La delibera ANAC sull'incompatibilità degli incarichi..."

(L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, La Nazione, Il Tirreno)

"...Luigi Negri: <Il futuro dell'Alto Tirreno?..." (Il Corriere Marittimo)

Civitavecchia:

"...La portualità nel Mediterraneo secondo Norvegna..." (Il Messaggero)

"...Crociere, Civitavecchia conferma il primato..." (La Provincia)

Napoli:

"...Autorità Portuale, nome condiviso anticipata la fusione Napoli-Salerno..." (Il Mattino)

"...Un presidente gradito in cambio di una corposa riduzione dei tempi di ingresso del porto di..." (Il Mattino)

"...Authority, in attesa che Delrio decida è tempo di indiscrezioni..." (Tempo Stretto)



INDICE



Gioia Tauro:

"...L'Ambasciatore Usa in visita al porto <Alta professionalità>..."
(Gazzetta del Sud)

Focus:

"Corte dei Conti UE" (Il Corriere Marittimo)

Notizie da altri porti italiani e stranieri

ALLA BARCOLANA PRESENTAZIONE DEL CALENDARIO 2017 DELLA MARINA MILITARE



TRIESTE – Sabato 8 ottobre nell’ambito della 48° edizione della Barcolana a Trieste verrà presentato il calendario 2017 della Marina Militare. L’appuntamento è alle ore 10 presso il Villaggio (Piazza Barcolana).

“UN GIORNO LUNGO UN ANNO” è il nuovo tema del calendario 2017, nato dall’idea di coinvolgere in maniera diretta gli uomini e le donne della Marina, con i propri scatti illustrati in un viaggio “dall’alba al tramonto,” attraverso i dodici mesi dell’anno.

Vere istantanee di momenti di vita e di professionalità dei nostri equipaggi da sempre con orgoglio al servizio del Paese e di chi ha bisogno d’aiuto.

Dodici immagini inedite, scattate dai marinai durante il quotidiano lavoro sulle navi, sommergibili, aerei, elicotteri e nelle basi della Marina in grado di emozionare perché raccontano passione, dedizione e stati d’animo in un ambiente, il mare, in grado di rappresentare, in maniera universale, una realtà senza frontiere. Il calendario 2017 potrà essere acquistato, fino ad esaurimento, direttamente nello spazio espositivo dedicato alla Marina Militare oppure tramite la Home Page del sito Internet della Forza Armata www.marina.difesa.it.

Nello stand della Marina Militare sarà presente anche una mostra fotografica sulle attività più importanti della Forza Armata e saranno illustrate le opportunità professionali che questa offre. Sarà inoltre possibile conoscere i prodotti editoriali della Marina Militare (Libri storici, Notiziario della Marina, Rivista Marittima).

In ambito sportivo, la Marina Militare parteciperà alla “Fincantieri Cup” del 7 ottobre con barche di classe Este 24 armate con equipaggio dell’Accademia Navale e alla “Barcolana 48” del 9 ottobre con la propria barca “Altair” e con l’imbarcazione “Grifone Bianco” con un equipaggio formato anche da allievi della Scuola Navale militare Francesco Morosini.

Sicuro InMare alla Barcolana 2016



TRIESTE – Sicuro inMare sarà presente dal 6 al 9 Ottobre alla Barcolana di Trieste per sensibilizzare l'utenza nautica sull'importanza della sicurezza in mare. Ogni giorno sono previste due sessioni durante le quali il pubblico potrà assistere a dimostrazioni delle procedure di emergenza in mare grazie alla collaborazione di Guardia Costiera, ACSN (Associazione Cinofila Salvataggio Nautico), i sub di PADI, Kingii Wearable, Confarca, Essebi, Eurovinil, K38 Italia e A.I.F. Pielle Training.

Lo Stand di Sicuro InMare: dal 6 al 9 ottobre presso il Canal Grande (via Bellini all'incrocio con via Roma) Dimostrazioni pratiche in mare: giovedì 6 ore 21 – venerdì 7 e sabato 8 ore 17 e 21 – domenica ore 11 e 14 Alla fine di ogni dimostrazione ci sarà una breve sessione teorico-formativa aperta al pubblico per illustrare i dispositivi e le normative applicate durante la simulazione.

Kingii, il più piccolo dispositivo di galleggiamento al mondo

Kingii s'indossa come un orologio, in caso di bisogno è sufficiente tirare una levetta per azionare un cuscino autogonfiante che si dispiega in soli due secondi ed è capace di mantenere a galla una persona di 130 Kg. Kingii presenta alla Barcolana Kingii Wearable, il nuovo dispositivo di galleggiamento da polso. Ergonomico e con un innovativo sistema di chiusura è disponibile con cinturino in silicone o nylon, e con una fascia in neoprene per fissarlo al braccio così da adattarsi anche alle necessità degli sportivi più estremi. Tra gli accessori di Kingii sono compresi una bussola per orientarsi e un fischietto per attirare l'attenzione dei soccorritori. Dopo l'uso Kingii è facilmente riutilizzabile: basta ripiegare il cuscino nel suo alloggiamento e sostituire la cartuccia di CO₂. Kingii ha ottenuto numerosi riconoscimenti internazionali tra i quali la prestigiosa Gold Medal Edison Award per la migliore startup del 2016 in ambito Athletics & Recreation e il primo premio alle Startup Competition dell'Università di Cambridge e dell'Università di Brema.

Sicuro inMare, tutto quello che bisogna sapere

Nato da un'idea di K Brand, Nesw e in collaborazione con la Guardia Costiera il progetto Sicuro inMare, realizzato col supporto di ACSN (Ass. Cinofila Salvataggio Nautico) e Confarca (Ass. Scuole Nautiche) ha l'obiettivo di sensibilizzare l'utenza nautica sugli importanti temi della formazione e della sicurezza in mare. Sicuro inMare organizza alla Barcolana dimostrazioni pratiche (uomo in mare, abbandono nave, accensione fuochi, intervento cani di salvamento, apertura zattera, bracciale di salvataggio indossabile) e sessioni teoriche in cui esperti del settore illustreranno i principali strumenti per la sicurezza della persona in mare.

Conoscere la realtà dei fatti aiuta a difendersi

Tutti sanno che anche al nuotatore più esperto può capitare di trovarsi in una situazione di emergenza per un malore e che è possibile annegare perfino in acque calme e poco profonde. Le statistiche parlano chiaro e sono allarmanti: l'annegamento è la terza causa di morte accidentale nel mondo con 372.000 vittime l'anno di cui 400 solo in Italia. Purtroppo nel nostro paese quasi la metà dei soggetti coinvolti in questo genere di incidenti perde la vita in quanto i soccorsi a volte non riescono a intervenire tempestivamente (Fonti: World Health Organisation – Istituto Superiore della Sanità).

MioID di HelpCodeLife e Kingii insieme per la sicurezza in acqua

HelpCodeLife ha scelto Kingii quale partner per la sicurezza in acqua. Vincitore dell'Innovation&Research Award di Cosmofarma nella categoria Medical Device, MioID di HelpCodeLife è l'identificativo medico, ideato dalla società elvetica SalusBank® System Sàrl: una piastrina su cui è stampato un QR Code, scansabile dalle più comuni applicazioni disponibili per qualsiasi smartphone, che rimanda a un archivio digitale all'interno del quale l'utente può inserire i dati personali e medico sanitari più importanti. La lettura del codice facilita il lavoro di medici e paramedici, in grado di identificare prontamente il paziente e le principali patologie. Come Kingii anche HelpCodeLife è stato pensato per essere un valido aiuto per tutti: grandi e piccoli, sportivi e non. MioID sarà in vendita come accessorio acquistabile insieme o in aggiunta al proprio Kingii Wearable dal 2017. MioID sarà in vendita come accessorio acquistabile insieme o in aggiunta al proprio Kingii Wearable dal 2017.

GRANDI OPERE Il sindaco alla presentazione del porto off shore di fronte a tecnici di tutto il mondo

Brugnaro: «Soldi a Venezia Altro che ponte sullo Stretto»

*Si alzano i toni in vista dei lavori del Mose che bloccheranno il Porto 3 mesi
Appello al governo per adeguare la conca di navigazione di Malamocco*

Michele Fullin

VEVEZIA

«È arrivato il momento per il Governo di investire a Venezia. Sono state finanziate grandi opere a Roma, Milano e Napoli. Credo che ora tocchi a noi con il via libera del Cipe al porto offshore, che tra l'altro avrà investitori privati per la metà dell'importo. A Venezia ci sono progetti avanzati, con business plan e cronoprogramma, altro che il ponte sullo Stretto di Messina».

Il sindaco Luigi Brugnaro è partito in quarta nel suo saluto alla platea tecnica che si è riunita ieri all'ex chiesa di Santa Marta per scambiare opinioni tra i massimi esperti portuali a livello mondiale e il gruppo di imprese 4C3 che si è aggiudicato la progettazione definitiva dell'opera.

«È un progetto avanzatissimo - ha aggiunto Brugnaro - quasi visionario, di cui la storia riconoscerà a Paolo Costa il merito. Il porto offshore potrà dare a Venezia e all'Italia un sistema integrato dei porti dell'Alto Adriatico che catturi le grandis-

sime navi che oggi vanno nei porti del Nord Europa impiegando una settimana in più per portare merci in Germania del sud e in Austria. Ma che senso ha? Dico al Governo - ha ammonito - che "se daga 'na mossa" perché è questo il futuro. Non si può più dire "diamo ai tecnici i documenti per le valutazioni. I tecnici sono tutti qui, oggi. E non parlo di quelli che vivono di prebende dopo la pensione. Spero che il Cipe dia presto il via libera. Continueremo ad essere filogovernativi e a tifare per il Paese, ma basta con i tentennamenti».

Brugnaro ha poi toccato il tema dell'accessibilità nautica del porto, un altro tema caro all'Autore portuale e gli armatori.

«La città ha accettato il Mose - ha detto - in cambio della garanzia dell'accessibilità al porto. Invece la conca di navigazione è inadeguata rispetto ai traffici, è necessario realizzare in tempi rapidi alternative valide. C'era un accordo politico, in questo senso, tra lo Stato italiano e la città di Venezia, rafforzato anche dal voto degli elettori, che ci hanno scelto alle ultime elezio-

ni. Se la democrazia ha un senso - ha aggiunto il primo cittadino - la volontà popolare va ascoltata».

Su questo tema è previsto in questi giorni un incontro tecnico al porto, che tratterà proprio dell'accessibilità. A dicembre è prevista la posa delle paratoie del Mose nel porto di Malamocco e sono previste limitazioni al traffico per circa tre mesi, poiché il "jack-up" la nave che avrebbe dovuto garantire una posa e la rimozione rapida delle paratoie mobili, è ancora bloccato a Ravenna dalla magistratura per uno strascico della nota inchiesta. Con una conca che fa passare solo navi medio-piccole e che comunque non ha ancora corretto il suo difetto di disallineamento in entrata, gli operatori marittimi si aspettano risposte chiare in merito ai tempi di chiusura del porto, visto che attrezzare ogni cassone richiederà molto più tempo. L'esperienza e le perdite anche finanziarie dovute ai ritardi nella posa dei cassoni erano state due anni fa anche oggetto di un contenzioso tra gli operatori portuali e il Consorzio Venezia Nuova, al quale era stato mandato il conto degli extra costi sopportati per i ritardi nelle spedizioni.

- segue -

TEMPI LUNGI

Senza il Jack-up
la posa
delle paratoie
sarà molto lunga

IL PROGETTO

Una bozza di come
potrebbe essere il
nuovo porto off shore
pensato dalla società a
prevalenza cinese che
ha vinto il bando di
progettazione



IL MESSAGGIO

*«Siamo sempre
filogovernativi
ma basta con
i tentennamenti
I tecnici che servono
ai pareri
sono tutti qui»*

Porti: Brugnaro, sistema Off-onshore Venezia opera fattibile

(ANSA) - VENEZIA, 5 OTT - "Un'opera fattibile, sostenibile e giusta, che consentirà di costruire una prospettiva di lavoro per le nuove generazioni. Un progetto di sviluppo economico e di pianificazione strategica non solo per la realtà metropolitana di Venezia, ma per l'intero Paese". Così il sindaco Luigi Brugnaro, ha definito il sistema portuale offshore-onshore di Venezia, intervenendo al secondo seminario internazionale promosso dall'Autorità portuale di Venezia per approfondire il dibattito sul sistema di trasferimento nautico Mama Vessel, che collegherà la piattaforma offshore al primo terminal a terra in area Montesyndial a Marghera.

"Il porto rappresenta il passato, il presente e il futuro della città - ha spiegato Brugnaro -. Siccome il Mose limiterà giocoforza le prospettive di sviluppo del porto dato che la conca di navigazione è inadeguata rispetto ai traffici, è necessario realizzare in tempi rapidi alternative valide. C'era un accordo politico, in questo senso, tra lo Stato italiano e la città di Venezia, rafforzato anche dal voto degli elettori, che ci hanno scelto alle ultime elezioni. Se la democrazia ha un senso la volontà popolare va ascoltata".

Ci vorranno 330 giorni prima della presentazione del progetto definitivo dell'innovativo sistema portuale, di cui 180 verranno utilizzati per monitoraggi ambientali. "Progetto avanzatissimo, quasi visionario, di cui la storia riconoscerà a Paolo Costa il merito - ha concluso Brugnaro -. Il sistema offshore-onshore potrà dare a Venezia, all'Italia e all'Europa una capacità di ricezione e inoltro delle merci all'altezza delle aspettative dei mercati globali. Il nostro obiettivo non è competere con i porti di Genova o Livorno, ma creare un sistema integrato dei porti dell'Alto Adriatico che sottragga Teu al sud della Germania e all'Austria. Spero che il Cipe dia presto il via libera. Continueremo ad essere filogovernativi e a tifare per il Paese, ma basta con i tentennamenti. Sono state finanziate grandi opere a Milano e a Napoli, credo che ora tocchi a noi. Il Veneto ha dato e continua a contribuire tantissimo alla finanza pubblica è arrivato il momento di valorizzare Venezia". (ANSA).

DOPO LA COMUNICAZIONE DEL COMMISSARIO: **L'AUTHORITY** SI OCCUPERÀ SOLO DI ORDINARIA AMMINISTRAZIONE

Genova, dal porto ultimatum al ministro Delrio

Messina: «Unica via d'uscita nominare un presidente». Duci: «Attività in tilt senza una decisione»

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. La comunità portuale genovese va in pressing sul ministro Delrio. E lo fa senza troppi giri di parole, tanto che la richiesta «di fare presto a nominare un presidente del porto» suona questa volta come un ultimatum alla politica romana. Una levata di scudi che arriva all'indomani della comunicazione che il commissario dello scalo, Giovanni Pettorino, ha mandato ai dipendenti di Palazzo San Giorgio su suggerimento del ministero dei Trasporti, nella quale ha invitato, d'ora in avanti, gli uffici a svolgere unicamente «l'ordinaria amministrazione», in attesa della nomina di un presidente.

Tutto fermo in porto e stop ad ogni tipo di decisione. «L'ammiraglio è stato obbligato a fare questa comunicazione dopo le indicazioni arrivate da Roma - dice l'armatore e terminalista Ignazio Messina - ma la conseguenza

assurda è che questa direttiva non fa altro che commissariare un porto già commissariato. Da operatore e membro del comitato portuale, credo che l'unica via d'uscita possa essere la nomina di un presidente del porto, perché andare avanti senza prendere decisioni porterà a breve alla paralisi completa di tutta l'attività portuale». Secondo **Gian Enzo Duci** «o si accelerano i tempi della riforma e delle nomine dei nuovi presidenti delle Autorità portuali di sistema, o i porti vanno in stallo». «L'abbiamo detto e lo ripetiamo - prosegue il presidente di Federagenti - la portualità italiana non può permettersi il lusso di attendere i tempi della burocrazia». «Nonostante questi mesi di commissariamento, lo scalo ha retto e ha retto bene e i traffici sono stabili, la comunità portuale è coesa», spiega il numero uno di Assagenti, **Alberto Bancho**. «L'ammiraglio Pettorino - prosegue - ha lavorato bene, garantendo al porto di Genova una continuità operativa imprescindibile. Quindi auspichiamo che il periodo di "ordinaria am-

ministrazione" possa essere superato entro il più breve tempo possibile. Per lo stesso motivo non condividiamo la richiesta di proroga avanzata

dalla Regione Liguria: come categoria sosteniamo la piena attuazione della riforma con i previsti accorpamenti e la nomina dei presidenti quanto prima».

Anche il presidente di Spediporto, **Alessandro Pitto**, invita a fare presto «sia sulla nomina del presidente che sull'accorpamento **dell'Authority** di Savona a Genova». «Non è possibile congelare tutto - aggiunge - perché il rischio ora è quello di portare il porto al blocco totale». Per **Ettore Torzetti**, segretario generale ligure della Fit Cisl, sono mesi «che Palazzo San Giorgio non prende decisioni importanti. Resta tutto fermo e la situazione potrà sbloccarsi solo con la nomina di un presidente e un segretario generale». Infine la richiesta di Edoardo Rixi, assessore con delega al Porto della Regione Liguria: «Attendiamo notizie dal ministro Delrio, siamo in attesa: questo ritardo danneggia gravemente il primo scalo d'Italia».

IL MONDO POLITICO

Rixi: «Ritardo che danneggia gravemente il primo scalo d'Italia»

Authority, la svolta Signorini presidente si tratta sul segretario

Sempre più vicina la nomina del ministro Delrio
Carena, Cocchi o Provinciali per il "numero due"

MASSIMO MINELLA

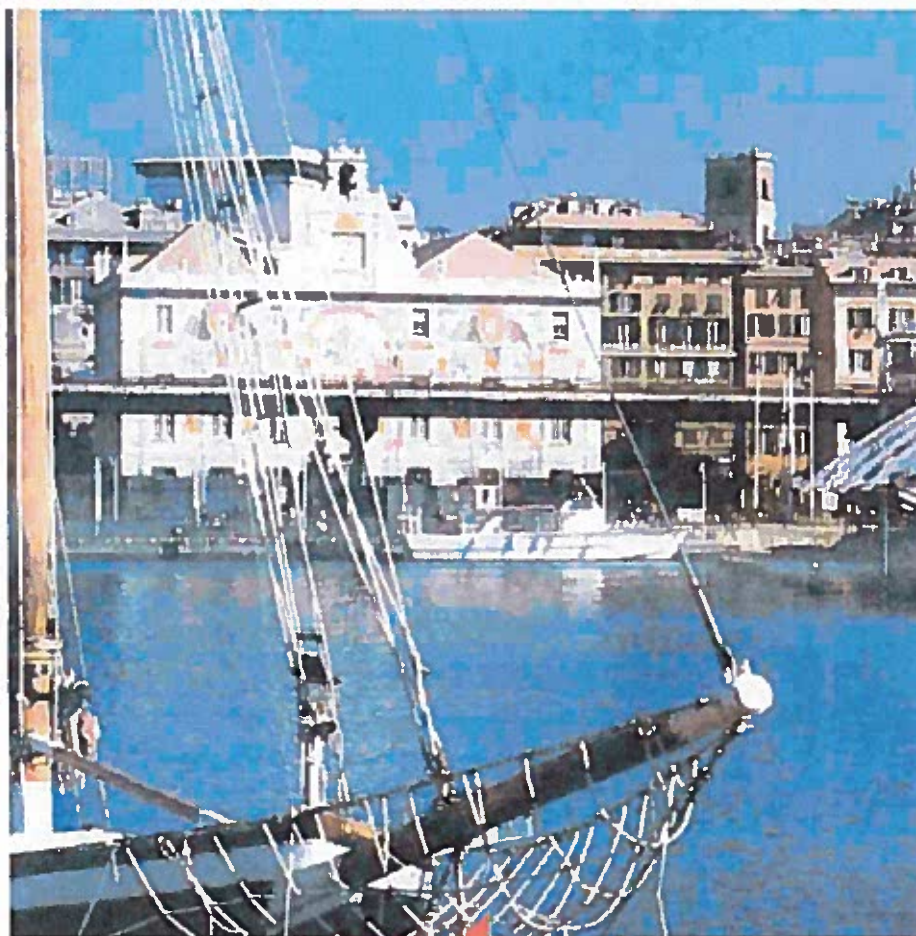
PAOLO Emilio Signorini sarà il primo presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale. L'ente deve ancora nascere, perché deriva dalla fusione dei porti di Genova e Savona, ma il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, acquisita l'intesa del presidente della Regione Giovanni Toti, intenderebbe procedere già con la nomina di Signorini, attuale segretario generale della Regione e in passato direttore del dicastero guidato da Delrio.

Per l'ufficialità potrebbe essere questione di settimane, se non di giorni, ma l'indicazione di Signorini dovrebbe mettere d'accordo tutti quanti i soggetti coinvolti nel percorso di nomina. Come è noto, la nuova legge di riforma della governance delle autorità affida la scelta al ministro dei Trasporti d'intesa con il presidente della Regione. Da questo punto di vista, la posizione di Toti non è mai cambiata, il suo primo candidato è e resta Sandro Biasotti, ex presidente della Regione, parlamentare di Forza Italia e per quarant'anni imprenditore sulle banchine portuali. L'indicazione del ministro è però quella di privilegiare, dove possibile, figure tecniche. Ed è questo ad aprire la strada alla nomina di Signorini, sicuramente gradito a Toti, apprezzato da Delrio e quindi con lo status ideale per salire al primo piano di palazzo San Giorgio.

Non sarà comunque un percorso semplice, perché si tratta di gestire una fusione che non è



- segue -



ancora partita, vista la richiesta di proroga consegnata per lettera da Toti a Delrio. Una proroga breve, senza indicazione di tempo (Toti ha chiesto che sia Delrio a decidere la data), funzionale ad armonizzare due scali con piani operativi complessi. Per questo, Toti aveva anche indicato due possibili date per l'avvio dell'autorità di sistema: la fine del 2016 o la primavera del 2017, con scadenze comunque legate alla chiusura del bilancio 2016 (quindi la fine dell'esercizio o l'approvazione dello stesso nella primavera dell'anno successivo).

Messa in cassaforte, salvo improbabili ripensamenti dell'ultima ora, la casella del presidente, si tratta però di individuare un'altra posizione strategica, quella del segretario generale. Il mondo dei terminalisti gradirebbe una riconferma sul campo di una figura di grande esperienza quale Sandro Carena, se-

PALAZZO SAN GIORGIO
sede della nuova autorità di
sistema del Mar Ligure
Occidentale
A fianco, il ministro Delrio con
l'ammiraglio Pettorino

gretario generale nel primo biennio della presidenza Novi, sempre rimasto a palazzo San Giorgio, anche negli anni bui dell'inchiesta giudiziaria. Carena ha saputo attendere con la pazienza che gli è propria, prima i tre gradi di giudizio del processo (da cui è uscito totalmente indenne), poi il ritorno nella posizione che aveva lasciato tanti anni prima. Scaduto il mandato del comitato portuale e del segretario generale Titta D'Aste, infatti, il commissario Giovanni Pettorino ha rinnovato il comitato e questo ha affidato l'incarico "pro tempore" a Carena. Ora potrebbe essere di nuovo lui a ricoprire questa posizione. La nomi-

na di Signorini, gradita al centrodestra, potrebbe comunque aprire uno spazio di manovra per il centrosinistra. Non è un caso che, da più parti, si sia fatto il nome di Massimo Provinciali, attuale segretario generale dell'autorità portuale di Livorno, scelto dall'ex presidente di Genova, **Carlo Cuccia**. Una soluzione esterna alla Lanterna per mettere tutti quanti d'accordo? Si vedrà. Non è detto però che alla fine la scelta non rientri nell'ambito genovese. Più d'uno, infatti, avrebbe visto bene alla presidenza dell'autorità un tecnico di grande esperienza come Luigi Cocchi, uno degli avvocati amministrativisti più conosciuti e apprezzati in città, consulente di lunga data della Regione. Cocchi potrebbe vestire benissimo anche i panni del segretario generale, ma a patto di interrompere la sua attività professionale.

OSCAR CAZZANI / AGF

L' IMPEGNO DEL PRESIDENTE

«Mi interessano ulva, Piaggio ed Ericsson Non le elezioni»

Davide Malacalza, Mondini, Risso, Gais, Salerno hanno atteso il premier due ore

GENOVA. Lo hanno aspettato a lungo, gli Imprenditori del tribolato tessuto economico genovese, con il desiderio di parlargli della crisi di un territorio che fatica a trovare risposte alle ormai troppo realtà. E quando il Presidente del consiglio Matteo Renzi è arrivato a Terrazza Martini, sede di Primocanale, prima si è scusato del ritardo e poi si è dedicato all' intervista. Presso la sede della televisione locale c' erano, in rappresentanza del porto di Genova, Andrea Gais, amministratore delegato gruppo Messina, e Ugo Salerno del Rina, mentre non ha partecipato all' evento l' ammiraglio Pettorino, commissario dell' **Autorità portuale** di Genova. Sul fronte del sistema economico la famiglia Malacalza, primo azionista di Banca Carige nonché azionista della tecnologica Asg Superconductors, era rappresentata dal figlio Davide, che guida appunto Asg, mentre Vittorio non ha partecipato. Presenti anche, in arrivo dal mondo confindustriale, Umberto Risso ed Enrico Botte, Filippo Dellepiane per i costruttori e il past presidente della territoriale di Genova Giovanni Calvini. E poi, tra i nomi delle maggiori famiglie della città, Giovanni Mondini, vice presidente di Erg, il numero uno di Costa Edutainment Beppe Costa. Presenti anche il presidente della Camera di commercio Paolo Odone e il suo delfino Alessandro Cavo.

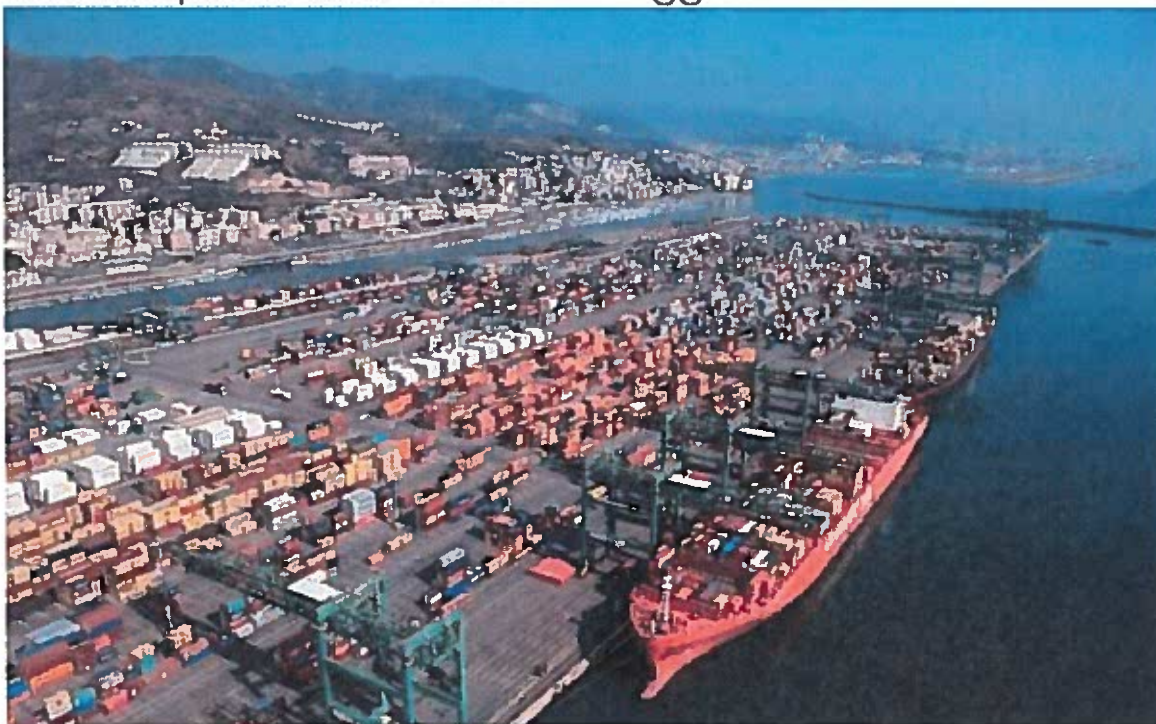
«Ho incontrato qui fuori i sindacalisti di Ericsson - ha detto Renzi durante l' intervista anticipando uno dei temi che gli sarebbero stati sottoposti da Botte in termini di crisi del tessuto locale e necessità di intervento maggiore- Mi interessa sapere del futuro di Ilva e Piaggio, queste sono le cose su cui ho l' attenzione. Mi interessa tutta l' economia ligure. Dagli investimenti alla Spezia fatti sulla nautica, a quelli futuri nel porto di Genova. Il Terzo valico è essenziale per la Liguria, perché in Italia manca logistica adeguata. Pensiamo che lo scalo di Rotterdam fa da solo tutto il traffico dei porti italiani messi insieme». I lavoratori di Ericsson hanno incontrato Renzi prima che salisse a Primocanale chiedendogli, con lettera, di «fermare i licenziamenti» intervenendo in una vertenza «che è un pugno nello stomaco per i lavoratori e le nostre famiglie». Previsto per il 19 un incontro a Roma al Mise.

Città in ripresa e contraddizioni

Sul Secolo XIX di oggi ci sono due notizie che si elidono: l' **Autorità portuale** si limiterà alla ordinaria amministrazione con il blocco delle concessioni dei bacini, del nautico, dei colloqui con gli altri operatori istituzionali del porto; l'altra dove si legge di Renzi che confida nella ripresa di Genova "se ce la fa Genova (a riprendersi) ce la farà l' intero paese". Cosa dite: sono due notizie correlate o in contraddizione tra loro?

Vte, a settembre è record

Genova - Il terminal contenitori di Psa movimentata 127,8 mila teu in un mese e segna un aumento del 5,8% rispetto al massimo precedente fissato a maggio.



Genova - A settembre il terminal container PSA Voltri Prà del porto di Genova ha movimentato 127.873 teu, nuovo record mensile che segna un aumento del 5,8% rispetto al massimo precedente, fissato a Maggio 2016. **Da Gennaio a Settembre sono stati movimentati 1,032 milioni di teu, +12,3% rispetto al 2015.**

Sotto la Lanterna container stabili nel mese di agosto

Genova - Per quanto riguarda il traffico passeggeri, ad agosto continuano a crescere sia traghetti (+1% sul mese e + 4,1% sul progressivo) che le crociere (+ 15,5% nel mese e + 19,9% sul progressivo).



Genova - **Container sostanzialmente stabili nel porto di Genova nel mese di agosto, mese tradizionalmente meno brillante per i traffici portuali.** Nei primi otto mesi dell'anno i container mantengono i livelli attesi con 1.511.975 teu contro i 1.507.245 teu dell'anno scorso (+0,3%). Il calo del totale generale (-2,1% sul progressivo) è da attribuirsi principalmente al segno meno degli olii minerali (-10,2% sui primi otto mesi) e delle rinfuse solide (-18,8%). Buono invece il dato relativo alle navi arrivate e partite dal porto di Genova che crescono del 6,9% sul progressivo. **Per quanto riguarda il traffico passeggeri, ad agosto continuano a crescere sia traghetti (+1% sul mese e + 4,1% sul progressivo) che le crociere (+ 15,5% nel mese e + 19,9% sul progressivo),** raggiungendo in totale quota 2.167.900 passeggeri con un + 8,2% rispetto ai primi otto mesi del 2015.

Porti: Genova, container stabili crescono i passeggeri

GENOVA - Container stabili, ma traffico generale in calo nel porto di Genova ad agosto, mentre continuano a crescere traghetti e navi da crociera che insieme hanno totalizzato 2.167.900 passeggeri nei primi otto mesi del 2016. I container ad agosto, che tradizionalmente è la parte dell'anno meno brillante, sono lievemente aumentati, ma fermandosi a piccoli numeri: 180.183. Il dato progressivo dei primi otto mesi segna un +0,3% con 1.511.975 teu contro 1.507.245 del 2015. Il totale generale delle merci resta negativo, con un calo del 2,1% fra gennaio ed agosto rispetto al 2015: 33 milioni e 792.153 tonnellate contro 34 milioni 520.569.

Un calo da imputare principalmente al segno meno degli oli minerali(-10,2%) e delle rinfuse solide (-18,8%) sottolinea una nota dell'Autorità portuale. Tornando ai passeggeri, nel solo mese di agosto sono cresciuti dell'1% quelli dei traghetti e del 15,5% quelli delle crociere. Le navi arrivate e partite dal porto di Genova sono aumentate nei primi otto mesi dell'anno del 6,9%.

Hanjin: Confetra, stallo su navi, proprietari fermano sbarco

- ROMA - E' "stallo" sulla sorte della Hanjin Italy e Tabul, bloccate in acque internazionali, dopo che i proprietari delle navi hanno contraddetto l'ordine della società sudcoreana di sbarcare a Genova.

"I proprietari delle navi non sono disposti a correre il rischio e hanno ordinato di andare a Valencia", ha spiegato il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, a differenza della Hanjin che aveva deciso di sbarcare a proprio rischio nonostante lo "stay order", cioè la procedura di protezione dal sequestro delle navi da parte dei creditori, non sia stato ancora emesso. Hanjin Italia, ha spiegato ancora Marcucci, a questo punto ha preparato un'istanza al tribunale di Genova per ottenere una protezione solo per lo sbarco delle merci.

Confetra: crac Hanji. Nereo Marcucci, prossimo lo scalo in Italia, al Porti di Genova

(FERPRESS) – Roma, 5 OTT – Le navi Hanjin Italy e Tabul scaleranno il porto di Genova, dopo aver toccato il porto di Valencia. L'arrivo è previsto a fine settimana. A Genova saranno sbarcati i containers destinati ai porti, oltreché di Genova, di Spezia, Malta e Koper.

Queste le ultime notizie che la società ha comunicato al Presidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, Nereo Marcucci.

Nonostante lo “stay order”, cioè la procedura di protezione dal sequestro delle navi da parte dei creditori, non sia stato ancora emesso né in Spagna, né in Italia, la Hanjin ha deciso di sbarcare a proprio rischio.

Questo importante risultato si è ottenuto grazie ad una intensa collaborazione dei Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dello Sviluppo Economico con il sistema Confetra, in particolare Fedespediti e Federagenti. Ci si aspetta che nei prossimi giorni il Tribunale Fallimentare di Roma faccia la sua parte autorizzando la suddetta procedura di “protezione”.

Navi Hanjin a Genova nel fine settimana

Roma - Nel capoluogo ligure saranno sbarcati i container destinati ai porti, oltrechè di Genova, della Spezia, Malta e Capodistria.



Roma - **Le navi Hanjin Italy e Tabul scaleranno il porto di Genova, dopo aver toccato quello di Valencia. L'arrivo è previsto nel fine settimana. Nel capoluogo ligure saranno sbarcati i container destinati ai porti, oltrechè di Genova, della Spezia, Malta e Capodistria.** Lo riferisce un comunicato di Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica sulla base delle notizie che la società ha comunicato al presidente dell'associazione, Nereo Marcucci. A seguito del fallimento della società sudcoreana dello shipping le navi sono rimaste bloccate in acque internazionali. Nonostante lo «stay order», cioè la procedura di protezione dal sequestro delle navi da parte dei creditori, non sia stato ancora emesso né in Spagna né in Italia, la Hanjin - si legge nella nota - ha deciso di sbarcare a proprio rischio. «Questo importante risultato - si legge nella nota - si è ottenuto grazie ad una intensa collaborazione dei ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e dello Sviluppo Economico con il sistema Confetra, in particolare Fedespedit e Federagenti. Ci si aspetta che nei prossimi giorni il Tribunale Fallimentare di Roma faccia la sua parte autorizzando la suddetta procedura di «protezione».

Niente Genova per le navi Hanjin



Sbarcheranno a Genova i container imbarcati a bordo delle navi di Hanjin Italy e Tabul? Pare di no. La speranza degli spedizionieri - rianimata ieri da un comunicato degli armatori - è stata frustrata da una lettera che sta circolando in queste ore fra le principali associazioni di categoria (Confetra, Federagenti, Fedespediti, Confindustria) e che spiega i diversi motivi per cui è stata avanzata la richiesta di “stay order” (richiesta di protezione legale). Fra questi, riferisce Nicola Capuzzo su *Ship2Shore*, c'è anche il dietrofront a mandare le navi portacontainer in Italia.

“Gli armatori delle navi Hanjin Tabul e Hanjin Italy noleggiate ad [Hanjin](#), contraddicendo la decisione della compagnia comunicata ieri, hanno ordinato di toccare solo Valencia ritenendo di correre minori rischi di sequestro” si legge nella lettera, che inoltre aggiunge: “Anche in Spagna non hanno ancora deciso alcun ‘stay order’ ma sembra che i creditori intenderebbero sequestrare solo il bunker di proprietà Hanjin e non le navi di proprietà di terzi”.

Per queste ragioni, sottolinea *Ship2Shore*, le due società proprietarie della navi, la canadese Seaspan e la greca Danaos, hanno chiesto ad Hanjin di non portare le navi in Italia preferendo evitare rischi e sbarcare a Valencia tutti i container destinati a Genova, La Spezia, Malta e Koper. A questo punto gli operatori italiani sembrano ormai rassegnati ad andarsi a recuperare le merci nel porto spagnolo.

L'ECONOMIA

Crisi Hanjin bloccate le navi dirette a Genova

Giallo sul destino delle due portacontainer "Danni incalcolabili"

MASSIMO MINELLA

TORNANO a Genova i container della Hanjin, la compagnia sudcoreana che ha dichiarato fallimento, travolta da un indebitamento di circa 5 miliardi di euro? Sì, no, forse. Si tinge di giallo la vicenda delle navi della compagnia in cerca di approdo. In mattinata, infatti, si diffonde la notizia che le portacontainer "Hanjin Italy" e "Tabul", dopo lo scalo di Valencia approderanno a Genova.

SEGUE A PAGINA IV

L'impegno di Confetra nella vicenda, il presidente Marcucci: "Non c'è più altro tempo da perdere su questa vicenda"



IL PORTO

Una veduta del porto di Genova e a fianco una portacontainer della compagnia sudcoreana Hanjin. Nel fine settimana è previsto l'arrivo di due navi provenienti dal porto di Valencia. Hanjin ha dichiarato fallimento schiacciata da quasi 5 miliardi di euro di debiti.



LO SHIPPIING PREVISTO L'ARRIVO DELLE PORTACONTAINER NEL FINE SETTIMANA. LA COMPAGNIA SI ARCAI CONTAINER A PROPRIO RISCHIO MA LA VICENDA SI COMPLICCA

Crisi Hanjin, è scontro sullo sbarco di due navi a Genova

«SEGUE DALLA PRIMA PAGINA»

QUI saranno sbarcati i container destinati ad alcuni porti del Mediterraneo: Genova o La Spezia, in primo luogo, ma anche Malta e Koper (Capodistria). Lo annuncia Nereo Marcucci, presidente di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. Si tratta di un passaggio alquanto delicato di una vicenda che ha anche risvolti drammatici sul fronte dell'occupazione, tenuto conto che sono a Genova sono a rischio più di ottanta di lavoro della controllata italiana. Il fatto che ora si possano sbarcare le navi apre però uno spiraglio di luce. La compagnia, infatti, ha deciso di sbarcare le navi a proprio rischio, nonostante lo "stay order", cioè la procedura di protezione dal sequestro delle navi da parte dei creditori, non sia stato ancora emesso né in Spagna né in Italia. Passano un paio d'ore e arriva il colpo di scena con una situazione di "stallo" che va proprio a toccare Hanjin Italy e Tabul, bloccate in acque internazionali, dopo che i proprietari delle navi hanno contraddetto l'ordine

della società sudcoreana di sbarcare a Genova. «I proprietari delle navi non sono disposti a correre il rischio e hanno ordinato di andare a Valencia — spiega Marcucci — Hanjin Italia a questo punto ha preparato un'istanza al tribunale di Genova per ottenere una protezione solo per lo sbarco delle merci».

Una situazione complessa, quindi, a cui da tempo si sta cercando di porre rimedio. Fin dall'inizio della crisi, il tavolo di lavoro coordinato dal ministero dei Trasporti ha cercato di individuare soluzioni che potessero arrecare il minor danno possibile agli operatori del settore. Da questo punto di vista anche la strada della diplomazia potrebbe aver dato qualche frutto, con pressioni sul governo coreano per impegnare la compagnia armatoriale a limitare gli enormi danni provocati al sistema produttivo e commerciale italiano.

Il fallimento di Hanjin è un segnale della fase di difficile transizione che sta attraversando il trasporto via mare, con un'offerta di servizi ormai sproporzionatamente elevata rispetto alle necessità

dei commerci, per quanto anch'essi in via di intensificazione».

Hanjin Shipping ha dichiarato fallimento il 31 agosto, quando nel mar del mondo c'erano circa 85 sue navi portacontainer, con merci del valore complessivo di 14 miliardi di dollari. Le navi sono rimaste ferme fuori dei porti per l'impos-

sibilità della compagnia di pagare gli ingenti oneri di attracco, dell'ordine di alcune decine di migliaia di dollari per ciascuna di esse.

Un primo intervento finanziario del governo di Seoul è servito a far rientrare

alcune situazioni particolarmente critiche, ma al momento non si intravedono percorsi davvero risolutivi. Più di cinque mila sono i container con merci italiane, per la maggior parte prodotti finiti e componentistica in importazione, per un valore complessivo quantificabile fra i 300 e i 350 milioni di dollari; anche questi bloccati sulle banchine dei porti o nelle stive delle navi. E si aggiungono altri cinquemila container caricati su navi di altre compagnie e duemila container per l'export si arriva a dodicimila per un valore che sfiora il miliardo di euro.

Porto Ravenna: da Venerdì chiusa la Classicana per ricostruire il ponte. Pronta la viabilità alternativa

(FERPRESS) – Ravenna, 5 OTT – Entrano nel vivo i lavori di rifacimento della Classicana in ambito portuale. E' stata infatti completata quella che – da venerdì prossimo – sarà la viabilità alternativa, nel periodo tra ottobre e giugno prossimo, in concomitanza con la chiusura della Classicana. Tale misura – si legge in una nota – è stata adottata per consentire la ricostruzione del ponte che avrà una unica campata in struttura mista acciaio calcestruzzo e una sezione stradale con due corsie per ogni senso di marcia, per una larghezza complessiva 20 metri.

I percorsi alternativi sono costituiti da una rotatoria in via Darsena San Vitale, dove sarà vigente il doppio senso di circolazione, e saranno resi visibili dalla segnaletica verticale.

Altri interventi per migliorare la circolazione riguarderanno poi il rifacimento della strada sottostante e di altre strade limitrofe, di una parte delle linee fognarie in via Darsena san Vitale a integrazione dell'esistente al fine di migliorare e potenziare la capacità di smaltimento delle acque meteoriche.

Gli interventi saranno a cura dell'impresa Brussi costruzioni di Nervesa della Battaglia (TV) che si è aggiudicata l'appalto del valore di 1 milione 600 mila euro e saranno completati nell'arco dei prossimi 13 mesi.

A4 Mobility e Kapsch TrafficCom: soluzione all'avanguardia per il Porto di Livorno

(FERPRESS) – Milano, 5 OTT – A4 Mobility S.r.l. e Kapsch TrafficCom S.r.l. provvederanno a fornire e installare il nuovo Sistema di gestione delle autorizzazioni e del controllo fisico per l'accesso ai varchi portuali di Livorno, denominato GTS3. Il progetto, del valore di oltre 800.000 euro, prevede la realizzazione di 16 piste di controllo per automezzi nei varchi di Darsena Toscana, Galvani, Valessini e Zara del Porto di Livorno, i quali verranno dotati di nuove tecnologie di controllo più precise e in grado di fornire una reportistica in remoto, andando a sostituire apparecchiature ormai obsolete.

Ogni pista, infatti, permetterà l'identificazione automatica delle targhe dei veicoli e dei rimorchi, nonché dei container trasportati e del relativo codice.

Grazie al nuovo sistema, gli operatori potranno controllare le autorizzazioni di ogni veicolo e verificarle con i dati rilevati da badge e codici a barre, nonché identificare gli autisti e rilevarne le immagini facciali. Tali dati saranno oggetto di interscambio anche da e verso il sistema integrato TPCS (Tuscan Port Community System), che permetterà di correlare i flussi commerciali e le relative pratiche doganali agli automezzi che effettivamente transitano dai varchi portuali. A4 Mobility si occuperà del sistema centrale di acquisizione e normalizzazione dei dati riferiti ai transiti, nonché di gestire le logiche di autorizzazione agli accessi, informatizzando a monte anche il Registro Imprese disponibile presso l'Autorità Portuale e rendendo tale strumento più fruibile da parte degli operatori.

Kapsch TrafficCom si occuperà del controllo degli accessi ai varchi del porto integrando il sistema di videosorveglianza e di comunicazione che consentirà maggiore trasparenza delle operazioni e del loro monitoraggio.

“Il sistema GTS3 è stato richiesto dall'Autorità Portuale di Livorno al fine di adeguare l'accesso ai varchi portuali agli standard di sicurezza richiesti dagli operatori, anche in considerazione dell'attuale situazione internazionale. L'obiettivo è di aumentare tali standard e, allo stesso tempo, l'efficienza dei controlli.” – afferma Andreas Hummer, Direttore Generale di Kapsch TrafficCom Italia.

“Il nuovo sistema di controllo degli accessi del Porto di Livorno progettato con Kapsch – continua Roberto Porrini, Direttore Generale di A4 Mobility – implementerà infatti nuove funzioni e sarà integrato con i software in uso presso gli uffici dell'Autorità portuale e degli Organi di polizia e marittimi per garantire il massimo livello di controllo e sicurezza.”

Questa soluzione combina l'ormai consolidata esperienza di Kapsch TrafficCom nel campo della gestione del transito veicolare con nuove tecnologie per l'identificazione automatica e per la sicurezza, una nuova e avvincente sfida per la società leader nell'ITS.

Nuovo sistema di controllo per l'accesso ai varchi

A4 Mobility e Kapsch Traffic-Com forniranno il nuovo sistema di gestione delle autorizzazioni e del controllo fisico per l'accesso ai varchi portuali di Livorno, denominato Gts3. Il progetto (per un valore di oltre 800 mila euro) prevede 16 piste di controllo per automezzi nei varchi di Darsena Toscana, Galvani, Valessini e Zara. Gli operatori potranno controllare le autorizzazioni e verificarle con i dati rilevati da badge e codici a barre, nonché identificare gli autisti e rilevarne le immagini facciali.

SICUREZZA

Controllo facciale degli autisti e registro delle targhe

IL SISTEMA di controllo ai varchi doganali del porto sarà innovato, grazie a un finanziamento di 800 mila euro deciso dall'Authority di **Autismo Gallanti**. Si va verso un controllo di elevatissima capacità, in grado di monitorare non solo le caratteristiche e la targa di ogni singolo mezzo che si presenterà ai varchi, ma anche le caratteristiche facciali degli autisti. Il controllo sarà inviato anche a una centrale in grado di memorizzare tutti i dati, per consentire successive verifiche. Ogni identificazione sarà fornita in tempo reale anche agli organi di polizia che controllano sulla security del porto. I varchi interessati sono quelli di accesso alla Darsena Toscana, il Galvani, il Valesini e il varco Zara. Saranno realizzate ben 16 "piste" con apparecchiature dotate di visori efficienti anche nelle ore notturne. A ogni varco sarà possibile leggere anche i "badge" dei mezzi che si presenteranno, con le relative schede identificative e le autorizzazioni. Il bando di gara per il sistema è stato vinto da A4 Mobility e Kap-sch rafficCom.

Via al riconoscimento facciale in porto

Il progetto, del valore di oltre € 800.000, prevede la realizzazione di 16 piste di controllo per automezzi nei varchi di Darsena Toscana, Galvani, Valessini e Zara del Porto di Livorno

mercoledì 05 ottobre 2016 17:05

A 4 Mobility S.r.l. e Kapsch TrafficCom S.r.l.

provvederanno a fornire e installare il nuovo Sistema di gestione delle autorizzazioni e del controllo fisico per l'accesso ai varchi portuali di Livorno, denominato **GTS3**. Il progetto, del valore di oltre € 800.000, prevede la realizzazione di 16 piste di controllo per automezzi



nei varchi di Darsena Toscana, Galvani, Valessini e Zara del **Porto di Livorno**, i quali verranno dotati di nuove tecnologie di controllo più precise e in grado di fornire una reportistica **in remoto**, andando a sostituire apparecchiature ormai obsolete. Ogni pista, infatti, permetterà l'identificazione automatica delle targhe dei veicoli e dei rimorchi, nonché dei container trasportati e del relativo codice.

Grazie al nuovo sistema, gli **operatori potranno controllare le autorizzazioni** di ogni veicolo e verificarle con i dati rilevati da badge e codici a barre, nonché identificare gli autisti e rilevare le immagini facciali. Tali dati saranno oggetto di interscambio anche da e verso il sistema integrato TPCS (Tuscan Port

- segue -

Community System), che permetterà di correlare i flussi commerciali e le relative pratiche doganali agli automezzi che effettivamente transitano dai varchi portuali.

A4 Mobility si occuperà del sistema centrale di **acquisizione e normalizzazione dei dati** riferiti ai transiti, nonché di gestire le logiche di autorizzazione agli accessi, informatizzando a monte anche il Registro Imprese disponibile presso **L'Autorità Portuale** e rendendo tale strumento più fruibile da parte degli operatori.

Kapsch TrafficCom si occuperà del controllo degli accessi ai varchi del porto integrando il sistema di videosorveglianza e di comunicazione che consentirà maggiore trasparenza delle operazioni e del loro monitoraggio.

"Il sistema GTS3 è stato richiesto **dall'Autorità Portuale** di Livorno al fine di adeguare l'accesso ai varchi portuali agli standard di sicurezza richiesti dagli operatori, anche in considerazione dell'attuale situazione internazionale. L'obiettivo è di aumentare tali standard e, allo stesso tempo, l'efficienza dei controlli." – afferma **Andreas Hummer, Direttore Generale di Kapsch TrafficCom Italia**.

"Il nuovo sistema di controllo degli accessi del Porto di Livorno progettato con Kapsch – **continua Roberto Porrini, Direttore Generale di A4 Mobility** – implementerà infatti nuove funzioni e sarà integrato con i software in uso presso gli uffici **dell'Autorità Portuale** e degli Organi di polizia e marittimi per garantire il massimo livello di controllo e sicurezza."

Questa soluzione **combina l'ormai consolidata esperienza** di Kapsch TrafficCom nel campo della gestione del transito veicolare con nuove tecnologie per l'identificazione automatica e per la sicurezza, una nuova e avvincente sfida per la società leader nell'ITS.

A4 Mobility è la società del Gruppo A4 Holding che opera nella progettazione, nello sviluppo e nella manutenzione di soluzioni integrate per la mobilità e la sicurezza. Ha specifiche competenze nell'ambito di servizi e prodotti, tecnologici, applicativi e di manutenzione, destinati ai settori della mobilità e dei trasporti. Si configura pertanto come player del settore ITS (Intelligent Transport Systems) con elevato "grado di copertura" dei differenti segmenti di mercato e un approccio prevalentemente di system integrator.

La pluriennale esperienza di A4 Mobility è maturata al servizio delle principali società Concessionarie Autostradali a livello nazionale Italiano, consolidando una posizione di leadership nella progettazione e realizzazione di sistemi integrati di rilevazione, raccolta dei dati, gestione e distribuzione delle informazioni relative al monitoraggio del traffico, all'elaborazione della relativa tariffazione e della rendicontazione finale.

Per ulteriori informazioni: www.a4mobility.it

Livorno: La delibera ANAC sull'incompatibilità degli incarichi. Ecco la precisazione della Port Authority



Livorno, 5 ottobre 2016 – Al termine di un'istruttoria avviata ben più di un anno fa su iniziativa del Sindaco di Livorno, l'ANAC ha adottato una deliberazione con cui ritiene incompatibile il ruolo di presidente della Porto di Livorno 2000 con la carica di segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno.

Pur rendendoci conto che, in linea teorica, le due cariche hanno dei punti problematici, abbiamo cercato di spiegare ad ANAC che si tratta di un incarico:

- temporaneo (*fino a fine gara*)
- straordinario (*finalizzato a "sterilizzare" la gestione con cariche istituzionali; nel CDA è presente anche il segretario generale dell'altro socio, Camera di commercio*);
- gratuito;
- attribuito alla luce del sole ed in totale trasparenza, avendo coinvolto Comitato portuale, Collegio dei revisori e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- avente come scadenza la prima assemblea dei soci successiva alla cessione delle quote pubbliche.

In sostanza invitavamo ANAC a non applicare i principi del d.lgs 8 aprile 2013, n.39, in maniera pedissequa e automatica, ma tenendo conto della situazione concreta. Situazione concreta che non ha comportato alcuna conseguenza illecita (*non ci sono state nomine, assunzioni consulenze, spese pazze, ecc.*), ma che, viceversa, con il concorso di tutto il personale della Porto di Livorno 2000 ed il sostegno della camera di Commercio e della Regione, ha riportato nel porto di Livorno numeri importanti quanto a passeggeri e a navi, nonché l'arrivo o il ritorno di primarie compagnie di navigazione, a partire dalla MSC e Royal Caribbean o Grimaldi, per non parlare dell'attenzione di operatori di livello mondiale sulla gara per la cessione di parte delle quote pubbliche della Società.

I numeri dicono cose molto più solide degli onanismi verbali su Facebook

Purtroppo non siamo riusciti a convincere l'Autorità.

L'Autorità portuale, pur dando corso alla diffida, impugnerà la determinazione dell'ANAC non tanto per difendere una posizione individuale, destinata comunque a lasciare il passo alla fine della gara in corso, quanto per stabilire il principio che applicare le norme come se fossero formule matematiche porta a disconoscere la sostanza dello Stato di diritto in cui non si può mai perdere di vista la fattispecie concreta. Del resto, come in ultima istanza dicevano i Classici, "*Summum ius, summa iniuria*".

All'impugnazione verosimilmente si uniranno altre Autorità portuali in cui sussistono situazioni analoghe, tranquillamente gestite e vigilate perché evidentemente situate in territori in cui c'è maggior sensibilità verso il bene comune.

Livorno, Anac: «No a doppio incarico per Provinciali»

Livorno - Il segretario è anche presidente della Porto di Livorno 2000. L'Authority si difende: «Incarico temporaneo e a titolo gratuito, impugneremo la determinazione».



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

- segue -

un'istruttoria avviata ben più di un anno fa su iniziativa del sindaco di Livorno, l'Anac - spiega anche l'Autorità portuale - ha adottato una deliberazione con cui ritiene incompatibile il ruolo di presidente della Porto di Livorno 2000 (la società che gestisce il traffico passeggeri e corcieristico nello scalo toscano) con la carica di segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno. Pur rendendoci conto che, in linea teorica, le due cariche hanno dei punti problematici - prosegue la nota dell'Autorità portuale di Livorno - **abbiamo cercato di spiegare ad Anac che si tratta di un incarico temporaneo (fino a fine gara) e straordinario finalizzato a `sterilizzare' la gestione con cariche istituzionali (nel cda è presente anche il segretario generale dell'altro socio, Camera di commercio), gratuito**, attribuito alla luce del sole ed in totale trasparenza, avendo coinvolto Comitato portuale, Collegio dei revisori e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che ha come scadenza la prima assemblea dei soci successiva alla cessione delle quote pubbliche». La situazione, per l'autorità portuale non ha comportato alcuna conseguenza illecita dato che non ci sono state nomine, assunzioni consulenze, spese pazze, eccetera". L'Authority, conclude la nota, «pur dando corso alla diffida, impugnerà la determinazione dell'Anac».

I GUAI DEL PORTO

LA SOSTITUZIONE

IL PRESIDENTE DELLA CAMERA DI COMMERCIO DOVRANNO DECIDERE, ENTRO LA PROSSIMA SETTIMANA, COME SOSTITUIRE PROVINCIALI NELLA PORTO 2000

L'Anti corruzione silura Provinciali Troppi incarichi, conflitto di interessi

Lunedì il segretario dell'Authority si dimetterà dalla Porto 2000

-IVORNO-

MASSIMO Provinciali, segretario generale dell'Authority portuale, non può anche essere amministratore delegato della "Porto 2000". L'ha deliberato l'ANAC (Autorità nazionale Anti corruzione) in data 30 settembre, dando all'interessato 15 giorni per scegliere tra i due incarichi. Entro sabato 15 ottobre dunque Provinciali deve scegliere, altrimenti decadrà automaticamente dalla Porto 2000, sia come amministratore delegato che come presidente (le due cariche sono, per decisione della società, strettamente legate). La delibera dell'ANAC è arrivata sulla base di un'istanza presentata l'anno scorso dal Comune che aveva denunciato «situazioni di incompatibilità tra la posizione di vertice dell'Authority e gli incarichi di Provinciali nella Porto 2000 e nell'Alp, l'agenzia per il lavoro in porto, entrambe controllate dall'Authority». In sostanza Provinciali veniva indicato come controllore di se stesso: e l'ANAC ha rilevato che Provinciali è anche responsabile della Prevenzione & Corruzione nell'Authority, con un intreccio di competenze inaccettabile. Da qui l'ordine di scegliere tra segreteria generale



IL RUOLO Massimo Provinciali segretario dell'Authority Portuale e presidente della Porto 2000 società che gestisce le crociere

dell'Authority e carica nella Porto 2000, con una minacciosa postilla: «Si ordina al Responsabile Prevenzione & Corruzione (RPC) dell'Authority "di procedere alla verifica dell'esistenza delle dichiarazioni di cui all'art.20 del D.lgs. 39/2013, ovvero all'accertamento della mendacità della stessa, ai fini dell'applicazione delle sanzioni previste nel medesimo articolo». Una brutta faccenda, visto che di fatto l'ANAC impone a

Provinciali di pronunciarsi su se stesso per accertare una sua colpevolezza di mendacità. La punizione per la quale è tutt'altro che plausibile.

IL COMMA 5 del decreto recita: «Ferma restando ogni altra responsabilità, la dichiarazione mendace, accertata dalla stessa amministrazione, nel rispetto del diritto di difesa e di contraddittorio dell'interessato, comporta la

inconferibilità di qualsivoglia incarico di cui al presente decreto per un periodo di 5 anni». Provinciali ha già risposto all'ANAC in due modi. Con un ricorso ufficiale all'Authority contro il decreto, ma anche come responsabile della RPC livornese sostenendo che gli incarichi sono temporanei, senza alcuna retribuzione, e rispondono a esigenze del tutto particolari del porto. Per di più sono stati tutti autorizzati dal ministero competente. Hanno affinità con quanto avviene anche in altri porti, dove non ci sono stati interventi sanzionatori. Ma l'ANAC non sembra aver accolto le controdeduzioni di Provinciali. La cui posizione, recita l'ANAC «si configura in evidente conflitto d'interesse». Il presidente dell'Authority, Massimo Provinciali, e il presidente della Camera di Commercio dovranno decidere, entro la prossima settimana, come sostituire Provinciali nella Porto 2000. E le eventuali ripercussioni che l'atto potrebbe avere nella gara della privatizzazione, che come noto era stata prorogata a martedì prossimo 11 ottobre. Ieri Provinciali in una riunione con il personale ha annunciato che lunedì rassegnerà le dimissioni dalla Porto 2000.

Antonio Fulvi

BANCHINE » IL SINDACO NOGARIN ALL'ATTACCO SUL TOTO-NOMINE

Da Cantone l'alt alla Porto 2000 No all'incarico bis di Provinciali

L'Anti-corruzione chiamata in causa dal Comune per sbarrare il passo al segretario dell'Authority
Palazzo Rosciano: la carica è temporanea, gratuita, trasparente (e ha giovato ai traffici marittimi)

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Non c'è pace per il porto: proprio mentre le cifre dei traffici annunciano standard mai visti nei container (anche se gonfiati dal boom dei trashordi), ecco che piove giù un'altra tegola. Nelle scorse settimane era finito nel mirino della Corte dei Conti dell'Unione europea un aspetto di contesto complessivo: nell'Alto Tirreno si sono moltiplicati i progetti infrastrutturali, compresa la maxi-Darsena livornese, ben al di là della crescita della movimentazione dei contenitori. Stavolta no: il pronunciamento dell'Autorità anti-corruzione guidata da Raffaele Cantone parla di incompatibilità dei vertici ed è specificatamente diretto sul caso Porto 2000, la società pubblica controllata dall'Authority (che ha in mano il 72%, e non il 78% come scrive lo staff di Cantone) con la Camera di Commercio come socio di minoranza. Giustappunto in mezzo al guado di una privatizzazione, che per l'ennesima volta nei giorni scorsi aveva visto slittare in avanti i termini per la sfida finale fra le offerte definitive da parte delle quattro cordate.

Cosa contesta la delibera dell'Anti-corruzione? Il fatto che al timone della Porto 2000 c'è Massimo Provinciali, che è anche segretario generale dell'Autorità portuale. «Sussiste una situazione di incompatibilità», dice Raffaele Cantone firmando il pronunciamento. Colpa del fatto che Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, «esercita poteri di regolazione e controllo» sulla controllata Porto 2000.

15 giorni di tempo

Non si tratta di plinziacchere: Provinciali ha 15 giorni per decidere a quale dei due incarichi rinuncia e, se non lo fa lui, è l'Anti-corruzione che intima all'Autorità portuale di dichiarare la decadenza dell'incarico

di Provinciali come amministratore delegato della Porto 2000. Con un paradosso: a tradurre in operatività quest'intimazione è la figura che all'interno dell'Authority è il responsabile prevenzione corruzione (Rpc). Chi? Massimo Provinciali, dal giugno 2014.

La cosa arriva da lontano e ha molto a che fare con il duello che, con fasi a corrente alternata, caratterizza i rapporti fra il Comune e l'Authority (soprattutto da quando è arrivata a Palazzo Civico la giunta M5s di Nogarín ma non è che anche prima si scherzasse: basti ricordare gli scontri fra Lambertini e Marcucci). Nel giugno dello scorso anno era stato il Comune di Livorno a prendere carta e penna per avanzare l'ipotesi di una incompatibilità o comunque dell'impossibilità di conferire alcuni tipi di incarichi sia all'Alp che alla Porto 2000.

Nel pomeriggio, alle 16,30, il sindaco Nogarín ha affidato a un post su Facebook la rivendicazione: «Siamo stati noi a porre il quesito ad Anac, non prima di aver sottoposto la questione al Comitato portuale». A giudizio di Nogarín, la nomina di Provinciali è «il tentativo da parte dell'establishment del governo del porto di agire al di sopra delle regole, rendendo di conseguenza pressoché impossibile ipotizzare un ricambio nei ruoli chiave».

Nogarín nel tito-Authority

Ma Nogarín non si ferma qui. Anzi, prende la palla al balzo per sparare al bersaglio grosso: il toto-nomina dell'Authority. Il sindaco non fa nomi ma avverte che sarebbe «clamoroso» se il ministero, nel momento in cui «sta per riscrivere la geografia dei porti italiani», nella scelta dei vertici della nuova Authority di Livorno-Piombino «decidesse di puntare su nomi già noti, magari membri di quello stesso establishment che ha determinato l'immobilismo dei nostri

porti». In concreto, chiede un nome di svolta. E lo dice senza attaccare il governo Renzi («questa volta, tutti insieme, abbiamo l'occasione di farlo davvero»). Una mossa politica abile: se Delrio se ne infischia potrà dare la colpa al governo Pd, se lo ascolta invece ha un dividendo politico come sponsor del nuovo presidente.

Palazzo Rosciano risponde

Passa appena un'ora ed ecco che l'Authority scende in campo: si mettono le mani in avanti dicendo che ci si rende conto che «in linea teorica» esistono «punti problematici», ma in difesa della legittimità del proprio operato si ribadiscono le argomentazioni presentate a Cantone. Si tratta di un incarico: 1) «temporaneo» (fino a fine della gara di priva-

tizzazione; 2) «straordinario» («finalizzato a "sterilizzare" la gestione con cariche istituzionali; nel consiglio d'amministrazione è presente anche il segretario generale dell'altro socio, la Camera di commercio»); 3) «gratuito»; 4) «attribuito alla luce del sole e in totale trasparenza, avendo coinvolto comitato portuale, collegio revisori, ministero delle Infrastrutture»; 5) la scadenza è con «la prima assemblea dei soci successiva alla cessione delle quote pubbliche».

L'Authority segnala che, di fronte a quanto prescrivono i principi del decreto legislativo 39/2013, ha invitato l'Anti-corruzione (ma senza riuscire a convincerla) a non applicarli «in maniera pedissequa e automatica, ma tenendo conto della situazione concreta». Aggiungendo poi: tale situazione concreta «non ha comportato alcuna conseguenza illecita (non ci sono state nomine, assunzioni consulenze, spese pazze, ecc.)» ma «si afferma» «viceversa, con il concorso di tutto il personale della Porto di Livorno 2000 ed il sostegno

della Camera di Commercio e della Regione, ha riportato nel porto di Livorno numeri importanti quanto a passeggeri e a navi, nonché l'arrivo o il ritorno di primarie compagnie di navigazione, a partire dalla Msc e Royal Caribbean o Grimaldi, per non parlare dell'attenzione di operatori di livello mondiale sulla gara per la cessione di parte delle quote pubbliche della società».

Authority vs. Nogarín Fb

Dunssima è invece la stoccata contro le frasi social di Nogarín: «I numeri dicono cose molto più solide degli onanismi verbali su Facebook».

Cosa farà ora l'Authority? Darà corso alla diffida e al tempo stesso però annuncia che impugnerà la delibera dell'Anti-corruzione. Lo farà «sottolineando non tanto per difendere una posizione individuale, destinata comunque a lasciare il passo alla fine della gara in corso, quanto per stabilire il principio che applicare le norme come se fossero formule matematiche porta a disconoscere la sostanza dello Stato di diritto». Viene fatto rilevare che «all'impugnazione verosimilmente si uniranno altre Autorità portuali in cui sussistono situazioni analoghe, tranquillamente gestite e vigilate perché evidentemente skuete in territori in cui c'è maggior sensibilità verso il bene comune».

Luigi Negri: "Il futuro dell'Alto Tirreno? Solo Livorno ospiterà navi da 20 mila Teu"

Pubblichiamo nuovamente questo articolo che porta la data 19 novembre 2015, uscito su "Il Corriere marittimo", con una intervista realizzata a Genova con Luigi Negri.

Ci è sembrato interessante andare a riprendere nei nostri archivi questa intervista perché, quasi 1 anno fa, l'imprenditore genovese faceva riferimento alla necessità dei porti italiani di diversificare la merceologia commerciale per evitare fenomeni di concorrenza.

L'argomento è quindi di stringente attualità, trattato dal Mit, ed espresso chiaramente dal rappresentante del ministero Ivano Russo (nell'articolo riportato in pag. 1) durante il convegno di Civitavecchia.

GENOVA- Lo shipping italiano si è riunito, palazzo San Giorgio, al secondo Forum "Shipping & Intermodal Transport", organizzato da Il Seco'o XIX e da The Meditegraph.

"Tutti vogliono fare il contenzioso oggi io non lo consiglio perché non ci sono grossi guadagni". Lo dice Luigi Negri, presidente del gruppo Finsea, e sottolinea che l'Italia soffre di frammentazione: "Solo nell'Alto Tirreno, nell'arco di 170 chilometri, ci sono tre porti. Genova, La Spezia e Livorno e a breve, nella distanza di 210 chilometri ce ne saranno quattro". Secondo Negri la frammentazione del mercato porta inefficienza: "Oggi non si può fare un treno completo da un terminal perché non c'è abbastanza merce, allora bisogna cercare di fare un treno tra due terminal e questo porta inefficienza". La ricetta che individua è "pochi punti di partenza e poche destinazioni". Approfondiamo la questione e

chiediamo a Negri:

La ricetta contro la frammentazione quale è?

La aspettiamo dallo Stato che faccia delle scelte. Il problema si presenta quando una qualsiasi progetto e gli dicono di sì. Nessuno si chiede ma il tuo progetto, dove lo Stato deve mettere tanti denari, non ruberà mica del traffico importante ad altri porti?

Individua progetti interessanti in questo momento nell'Alto Tirreno?

A Livorno il progetto Darsena Europa è un progetto unico perché questo porto sarà in grado di ospitare le navi da 20 mila TEU ed oltre. Queste navi saranno quelle che porteranno le merci in futuro e nell'Alto Tirreno ci sarà solo Livorno con queste caratteristiche.

Parliamo delle ferrovie nello sviluppo dei porti?

E' un problema ma le cose piano piano stanno cambiando, è un cambio culturale, da quando RFI ha un suo presidente che è a disposizione di altre ferrovie non solo di Trenitalia, cioè da quando Moretti non è più presidente di RFI e di Trenitalia. Questo era un insulto perché non puoi essere utilizzatore e fornitore allo stesso tempo, è un non senso. Adesso ci vorrà un po' di coraggio in qualcuno che avrà voglia, noi abbiamo una società di logistica ci siamo fermati al momento ai vagoni. Un giorno potremmo pensare ad altro".

GIP a Livorno come sta andando?

"E' presente in TDT all'80%, è presente in Gilp al 25% e insieme a Piero Neri che ha il l'altro 25%, stiamo facendo delle belle cose. Noi ci puntiamo sulla Darsena Europa anche se costa qualche spicciolo".

LE IMPRESE TERMINALISTE

I terminal sono cresciuti in Ita-

lia del 7%, nei paesi europei la crescita è stata invece del 5% e non solo guardando i big. Questi i dati portati al Forum dal presidente di Assiterminal, Marco Conforti che ha tracciato i fattori di competitività del nostro paese. Le imprese terminaliste in Italia fatturano 1 miliardo, sono in alto tanti investimenti e altrettanti potenziamenti di infrastrutture, spiega Conforti: "A Savona il nuovo terminal, a Genova Voltri e l'ampliamento della Calata Bettolo, a Spezia i 100 milioni in infrastrutture, a Livorno parliamo della Darsena Europa. I terminalisti devono investire altrimenti muoiono, perché le navi sono sempre più grandi e le prestazioni sono sempre più elevate.

Approfondiamo l'intervento del presidente di Assiterminal al quale chiediamo:

Privati e pubblico come si muovono in questo settore?

"La risposta dei privati è: sono qui e devo migliorare, perché altrimenti vengono spazzati via. La parte pubblica rappresenta la parcellizzazione perché si è investito

senza una regia in 24 scali. Questo è quello a cui si riferiva Negri, non ha senso se non c'è una forma di razionalizzazione degli investimenti pubblici. L'esempio concreto è che su 24 scali non si possono avere le connessioni ferroviarie, bisogna quindi dare delle priorità. Il corridoio che una volta si chiamava Rotterdam - Genova, guarda caso ora si chiama Reno - Alpi. Non so se la scelta è maliziosa, ma sembra proprio che si fenni in pianura padana senza arrivare in fondo. C'è quindi una esigenza di competere adesso per i privati e una richiesta di coordinamento sulle grandi decisioni".

Come stanno andando le società terminaliste?

"Alcune hanno bilanci che vanno molto bene, altre hanno bilanci medi, ed altre vanno molto male. Questo significa che c'è competizione, sono sempre troppi gli scali e sono i piccoli a soffrire di più e in futuro lo sarà ancora di più. Perché nel processo di concentrazione delle navi sempre più grandi naturalmente significa che saranno premiati sempre i più



Da destra Luigi Negri, Marco Conforti

La portualità nel Mediterraneo secondo Nervegna e Di Pretoro

ORTONA

"Il nuovo corridoio del Mediterraneo", edizioni Menabò, è il titolo del nuovo libro di Euclide Di Pretoro e Antonio Nervegna, esperti in materia portuale, che sarà presentato domani pomeriggio alle ore 17.30 nella sala rossa della Camera di commercio a Chieti scalo, in via Pomilio. La presentazione è a cura dell'Azienda speciale per i porti di Ortona e Vasto (Aspo) e della stessa Camera di commercio di Chieti. Gli autori presenteranno la proposta di un nuovo corridoio intermodale, il naturale sviluppo di un lavoro iniziato ormai tanti anni fa, relativo al ruolo dell'Abruzzo nell'ambito delle connessioni della regione Abruzzo alle reti internazionali Ten-t, alla macroregione

adriatico-ionica, ai cui lavori conclusivi gli autori hanno partecipato ad Atene, alle autostrade del mare. Di Pretoro e Nervegna nel libro propongono la revisione della rete Ten-t per istituire un ramo trasversale al corridoio V Mediterraneo che, partendo dal porto catalano di Barcellona, arrivi al porto di Ploce (Croazia), riallacciandosi al ramo C del Corridoio V che da Ploce arriva a Budapest. Percorso che si fonda sull'auspicata collocazione dei porti abruzzesi sotto l'Autorità portuale di Civitavecchia. L'ingresso alla presentazione del libro è libero. Gli autori hanno già pubblicato vari lavori, tra i principali ricordiamo: "La porta dell'Est", "Il Porto d'Abruzzo in 1000 giorni" e "Connettiamo l'Abruzzo".

Da. Ces.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Italian Cruise Day. Le previsioni di Risposte Turismo indicano traffici in flessione per il prossimo anno

Crociere, Civitavecchia conferma il primato

Lo scalo cittadino movimenterà 2,2 milioni di passeggeri, attestandosi al secondo posto nel Mediterraneo

Dopo il biennio 2015-2016 di crescita, le previsioni sui passeggeri in crociera nel 2017 sono in flessione.

È stimato che saranno 10,99 milioni i passeggeri movimentati, -3,6% sulle stime 2016 e 4.754 le toccate nave -4,8%.

Emerge dal rapporto Risposte Turismo, presentato a Italian Cruise day.

I dati sono il frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 30 porti crocieristici italiani rappresentativi del 97% del traffico nazionale, scali che salgono a 34 per le toccate nave (88% di rappresentatività sul totale Italia).

Civitavecchia si confermerà al primo posto nel 2017, ancorché in calo rispetto alle stime del 2016 (2.200.000 passeggeri, -4,4%), seguita da Venezia, che dovrebbe registrare il traffico più basso degli ultimi 9 anni (1.400.000, -12%,5%).

Napoli, storicamente terzo porto italiano (un milione, -25,1%), vedrà insediata nel 2017 la sua posizione da Genova (un milione, -4,8%) e Savona (980.000, stabile). Seguono

Livorno (700.000, -11,4%), La Spezia (540.000, stabile), Palermo (510.000, stabile).

Con riferimento al 2016, il report evidenzia la presenza di 5 scali nazionali nella classifica previsionale dei passeggeri movimentati nei primi 10 porti del Mediterraneo, a dimostrazione della centralità dell'Italia nel turismo crocieristico dell'area. L'intera Italia rappresenta, secondo

le elaborazioni di Risposte Turismo, il 37,9% dei passeggeri e 29,5% degli accosti nell'intero Mediterraneo.

Più in particolare, con 2,3 milioni di passeggeri movimentati Civitavecchia si collocherà a fine anno al secondo posto alle spalle di Barcellona (2,6 milioni). Al 4° posto Venezia (1,6 milioni), al 6° Napoli (1,33 milioni), all'8° Genova (poco oltre il milione) e al 9° Savona (980 mila).



La scelta

Autorità portuale, nome condiviso anticipata la fusione Napoli-Salerno

Unificazione dei due scali
anticipata se Delrio e Regione
trovano un nome comune

Antonino Pane

Un presidente gradito in cambio di una corposa riduzione dei tempi di ingresso del porto di Salerno nell'Autorità di sistema portuale del medio Tirreno. Tra il ministro Graziano Delrio e il governatore Vincenzo De Luca è in corso una partita difficile, un braccio di ferro tra chi vuole il massimo del risultato sul piano territoriale e chi, invece, ha come obiettivo il massimo della funzionalità del sistema Paese. L'Italia è arrivata tardi all'appuntamento con la necessità di mettere a sistema l'intera rete portuale e ora cerca di recuperare il tempo perso. E su questa strada ogni settimana di ritardo diventa un problema.

I ritardi accumulati al Sud sul ferro e sulla rete autostradale non potranno essere colmati in tempi rapidi. Lo stesso ministro Delrio ieri al Question Time ha ribadito che non può esserci sviluppo nel mezzogiorno se da Roma a Palermo sono necessarie dieci ore, se la dorsale ferroviaria Adriatica non viene ammodernata. Se non si va avanti con decisione nella ristrutturazione delle rete autostradale siciliana. Ci sono passi in avanti ma, è evidente, che aprire i cantieri non basta; sono necessari tempi lunghi. Ed è evidente, allora, che di fronte a questo scenario i porti, il sistema portuale, sono il risultato più vicino.

La riforma della legge 84/94 e la nascita delle Autorità di sistema portuale hanno avviato il processo che, però, ora va completato. La nomina dei presidenti in nanzitutto. Proprio la riforma ha semplificato la procedura. Ora è il ministro che decide, sentito il parere del presidente della Regione interessata. Un parere che non è secondario se la stessa legge sta-

bilisce che in caso di accordo non raggiunto la nomina va fatta dal Consiglio dei ministri. E questo è il primo dato molto importante. Il secondo riguarda la moratoria introdotta dalla legge per arrivare ad un accorpamento morbido tra i porti. Questo passaggio il ministro Delrio lo ha subito. Non lo voleva. Ad imporlo è stato proprio De Luca che nella Conferenza Stato-Regioni riuscì a spuntare una moratoria massima di tre anni. Una mossa quella della moratoria di tre anni come chiesta per la Campania che, almeno in questa fase iniziale della riforma, sta avendo un ruolo importantissimo. De Luca oltre ad avere accontentato gli imprenditori salernitani guidati da Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Terminal, da sempre oppositori della fusione con Napoli, ha messo in campo anche una leva fondamentale per incidere in maniera rilevante sulla nomina del presidente. Perché è chiaro che ora la partita si gioca tra il ministro che ha fretta di presentare la sua riforma collaudata sul campo, e il governatore che, invece, vuole al posto di comando del medio Tirreno un uomo fidato, uno su cui contare per rilanciare il porto di Napoli e, soprattutto, per non mortificare le aspirazioni di ulteriore crescita del porto di Salerno. Ed è su questo fronte che si gioca la partita vera. Meno mesi di moratoria in cambio di un presidente gradito? I nomi rimbalzati in questi giorni in un modo o nell'altro sono legati a questa partita. Da un lato Andrea Annunziata, originario della provincia di Salerno, presidente uscente del porto di Salerno, un uomo a cui va il merito di avere avviato la crescita dello scalo salernitano. Dall'altro Francesco Messineo, salernitano puro, per quasi dieci anni segretario dell'Autorità portuale di Salerno durante la presidenza di Fulvio Bonavitavola, attuale vice di De Luca.

Un presidente gradito in cambio di una corposa riduzione dei tempi di ingresso del porto di ...

Un presidente gradito in cambio di una corposa riduzione dei tempi di ingresso del porto di Salerno nell' **Autorità** di sistema **portuale** del medio Tirreno. Tra il ministro Graziano Delrio e il governatore Vincenzo De Luca è in corso una partita difficile, un braccio di ferro tra chi vuole il massimo del risultato sul piano territoriale e chi, invece, ha come obiettivo il massimo della funzionalità del sistema Paese. L' Italia è arrivata tardi all' appuntamento con la necessità di mettere a sistema l' intera rete **portuale** e ora cerca di recuperare il tempo perso. E su questa strada ogni settimana di ritardo diventa un problema. I ritardi accumulati al Sud sul ferro e sulla rete autostradale non potranno essere colmati in tempi rapidi. Lo stesso ministro Delrio ieri al Question Time ha ribadito che non può esserci sviluppo nel mezzogiorno se da Roma a **Palermo** sono necessarie dieci ore, se la dorsale ferroviaria Adriatica non viene ammodernata. Se non si va avanti con decisione nella ristrutturazione delle rete autostradale siciliana. Ci sono passi in avanti ma, è evidente, che aprire i cantieri non basta; sono necessari tempi lunghi. Ed è evidente, allora, che di fronte a questo scenario i porti, il sistema **portuale**, sono il risultato più vicino.

La riforma della legge 84/94 e la nascita delle

Autorità di sistema **portuale** hanno avviato il processo che, però, ora va completato. La nomina dei presidenti innanzitutto. Proprio la riforma ha semplificato la procedura. Ora è il ministro che decide, sentito il parere del presidente della Regione interessata. Un parere che non è secondario se la stessa legge stabilisce che in caso di accordo non raggiunto la nomina va fatta dal Consiglio dei ministri. E questo è il primo dato molto importante. Il secondo riguarda la moratoria introdotta dalla legge per arrivare ad un accorpamento morbido tra i porti. Questo passaggio il ministro Delrio lo ha subito. Non lo voleva. Ad imporlo è stato proprio De Luca che nella Conferenza Stato-Regioni riuscì a spuntare una moratoria massima di tre anni.

Una mossa quella della moratoria di tre anni come chiesta per la Campania che, almeno in questa fase iniziale della riforma, sta avendo un ruolo importantissimo. De Luca oltre ad avere accontentato gli imprenditori salernitani guidati da Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Terminal, da sempre oppositori della fusione con Napoli, ha messo in campo anche una leva fondamentale per incidere in maniera rilevante sulla nomina del presidente. Perché è chiaro che ora la partita si gioca tra il ministro

- segue -

che ha fretta di presentare la sua riforma collaudata sul campo, e il governatore che, invece, vuole al posto di comando del medio Tirreno un uomo fidato, uno su cui contare per rilanciare il porto di Napoli e, soprattutto, per non mortificare le aspirazioni di ulteriore crescita del porto di Salerno. Ed è su questo fronte che si gioca la partita vera. Meno mesi di moratoria in cambio di un presidente gradito?

I nomi rimbalzati in questi giorni in un modo o nell' altro sono legati a questa partita. Da un lato Andrea Annunziata, originario della provincia di Salerno, presidente uscente del porto di Salerno, un uomo a cui va il merito di avere avviato la crescita dello scalo salernitano. Dall' altro Francesco Messineo, salernitano puro, per quasi dieci anni segretario dell' **Autorità portuale** di Salerno durante la presidenza di Fulvio Bonavitavola, attuale vice di De Luca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ANTONINO PANE

politica

Authority, in attesa che Delrio decida è tempo di indiscrezioni. Il "toto-nomi" per la presidenza

Probabilmente prima della fine del mese il ministro Delrio deciderà sulle questioni rimaste in sospeso per la riforma dei porti, primo tra tutti il capitolo proroghe. Nel frattempo però è un rincorrersi di indiscrezioni, gran parte delle quali tra l'altro sono discordanti ma bastano per alimentare un clima di tensioni e polemiche. Sul fronte proroghe di 36 mesi all'autonomia amministrativa dei porti che ne hanno fatto richiesta attraverso i rispettivi presidenti delle Regioni, sembra che l'istanza presentata da Crocetta lo scorso mese non sarà accettata integralmente dal ministero. Siamo sempre sul piano delle indiscrezioni e non delle certezze, ma a quanto pare, mentre Delrio la scorsa settimana in Campania ha detto chiaramente che per il porto di Salerno (comune guidato fino al precedente mandato dall'attuale governatore De Luca, uomo forte del Pd) avrà la proroga di 36 mesi, nulla si sa quanto alle sorti delle istanze siciliane. L'istanza presentata da Crocetta infatti, presentava alcune inesattezze, come ad esempio la richiesta di proroga anche per Trapani che non ha più l'Autorità portuale da anni. La domanda inoltre è stata presentata sia per Catania (che non vuole essere accorpata ad Augusta) che per Messina (contraria al matrimonio con Gioia Tauro), con la conseguenza di indebolire fortemente l'istanza della città dello Stretto. Da un lato infatti se il ministro dovesse concedere la proroga per entrambi i porti di fatto vanificherebbe la riforma stessa, sconfessando quindi lo spirito del provvedimento, dall'altro se proprio si deve "sacrificare" una realtà, è probabile che a soccombere sia Messina visto che il sindaco di Catania è Enzo Bianco, Pd, e che in generale la classe politica catanese ha più "peso" specifico nelle decisioni romane. Sembrerebbe quindi in arrivo un no alle richieste della Sicilia, o quantomeno all'autonomia per Messina. C'è però la possibilità di una soluzione salomonica con la concessione di una proroga inferiore ad un anno, tempo necessario per il passaggio alla nuova realtà di sistema. Ultima considerazione riguarda il fatto che c'è una parte di deputazione che non ha mai nascosto, motivandola, la posizione a favore dell'accorpamento immediato con Gioia Tauro. Le risposte comunque non dovrebbero tardare ad arrivare ed anche una mini-proroga potrebbe avere il sapore di una sorta di compromesso diplomatico. Certo è che Crocetta, a differenza di altri governatori,

Tempo Stretto

si è limitato alla "letterina" al ministro, senza andare oltre con barricate o dichiarazioni di guerra. C'è poi un'altra indiscrezione ed è quella relativa alla governance. Il ministro infatti è alle prese con circa 200 candidature arrivate sul suo tavolo per la presidenza delle singole Autorità portuali emerse con la riforma. Per quel che riguarda l'AP che accorpa Messina e Gioia Tauro, la scelta vede in gioco due Regioni, Sicilia e Calabria e le rispettive classi politiche. In Calabria nei giorni scorsi si è fatta strada l'ipotesi che Delrio sia orientato ad affidare la presidenza all'attuale assessore regionale calabrese Francesco Russo, componente della giunta Oliviero con una delega ad hoc "alla logistica ed al porto di Gioia Tauro". L'assessore, docente universitario, ha presentato la candidatura e accetterebbe di buon grado il ruolo. In Calabria danno quasi per certa la nomina. Da questa parte della sponda però il nome che da tempo circola è quello di Enzo Garofalo, parlamentare Ncd, vicepresidente della Commissione Trasporti, nonché ex presidente dell'Autorità Portuale di Messina, e molto ben visto ed apprezzato dal ministro Delrio per quel ruolo. La scelta della presidenza rischia di scatenare non poche polemiche sia all'interno della coalizione del governo Renzi che tra Regioni. Messina, con il matrimonio con Gioia Tauro è già stata penalizzata, perdere anche la presidenza, alla luce del fatto che la vera "dote", un tesoretto in termini economici, è nostra, equivarrebbe ad una sconfitta. A maggior ragione se non dovesse arrivare neanche la proroga. Il ministro comunque, individuato il nome del presidente, dovrà interloquire con i due governatori di Calabria e Sicilia ed in quella sede l'auspicio è che Crocetta, in caso di scelta non condivisa, faccia sentire la sua voce. Ma visto il percorso fin qui seguito sperare in un'alzata di scudi appare improbabile, soprattutto nell'ultimo anno di mandato elettorale quando c'è in discussione il futuro posizionamento di Crocetta stesso all'interno del Pd. Il presidente della Regione non è in una posizione di forza nei confronti di Renzi in questo momento. E non è detto che anche qualora avesse carte da giocare le spendesse a favore di Messina. Rosaria Brancato.

ROSARIA BRANCATO

Gioia Tauro

L' ambasciatore Usa in visita al porto «Alta professionalità»

Visita al terminal di transhipment più importante del Mediterraneo ieri mattina per l' ambasciatore americano in Italia, John Philips, e la connazionale Mary Allen Countryman, console generale a Napoli.

Nell' ambito di una serie di incontri con le più alte figure istituzionali calabresi, i due diplomatici hanno fatto tappa anche all' **Autorità portuale**, accolti dal commissario straordinario Andrea Agostinelli e dal segretario generale Saverio Spatafora, che hanno fatto gli onori di casa. L' incontro, dai toni informali, in un primo momento si è svolto nel terrazzo della palazzina -sede, in modo da offrire una posizione di panoramicavibilità dell' intera area; successivamente, nella sala presidenziale Agostinelli ha illustrato le attività dello scalo.

«Si tratta - ha esordito - di un porto importante per lo sviluppo economico della Calabria e del Mezzogiorno. Al fine di migliorare e sostenere il suo ulteriore sviluppo siamo fermamente impegnati nell' avvio di una programmazione infrastrutturale articolata, che si sviluppa in diverse attività.

Tra queste, di strategica rilevanza sono il gateway ferroviario e il bacino di carenaggio, importanti per rafforzare il nostro porto quale hub di riferimento del Mediterraneo. Del resto, questo ente sta per trasformarsi nella più importante **Autorità di sistema del Paese**».

Dal canto suo, l' ambasciatore americano John Philips ha espresso il proprio apprezzamento «per l' alto livello di competenze e professionalità messe in campo quotidianamente da tutti i dirigenti, funzionari e operatori del porto di Gioia Tauro. È stato per me molto importante conoscere da vicino uno tra i più grandi porti commerciali del Mediterraneo - ha evidenziato - che contribuisce in modo considerevole all' economia della Calabria».

La visita si è conclusa con un tour lungo il canale **portuale a bordo** di una motovedetta della Direzione marittima, al fine di far conoscere da vicino l' infrastruttura **portuale**.

Alla riunione hanno preso parte anche il direttore marittimo della Calabria e della Basilicata Tirrenica, Giancarlo Russo, e il nuovo comandante della Capitaneria di Porto, Francesco Chirico.3(d.l.)

)

Tirrenica

Il "caso Saffioti" finisce in Procura
«Meglio di un consiglio di maggioranza, sensazione arbitraria e inquietante»

L'ambasciatore Usa in visita al porto «Alta professionalità»

Insieme per Gioia" elegge Dalbis

Nuova Audi A3. Evolve on.

Audi Zentrum Lamezia

Audi Zentrum Bando

Crociere: esordio autunnale a Porto Torres

Arriva la spagnola Sovereign con 2500 passeggeri



(ANSA) - PORTO TORRES, 5 OTT - Prima nave della stagione autunnale a Porto Torres: domani mattina, alle 9, con provenienza da Civitavecchia, sbarca nel nord Sardegna la Sovereign del gruppo spagnolo Pullmantur. La nave, che su Olbia, quest'anno, ha già effettuato 24 scali da marzo a settembre, è lunga 268 metri: porterà circa 2.500 passeggeri (tutti spagnoli) e si tratterà a Porto Torres fino alle 17 per ripartire alla volta di Tolone. Le escursioni prevedono tappe ad Alghero, zone archeologiche dell'area del Sassarese, nuraghe Palmavera, monte d'Accoddi, Saccargia, Santu Antine. E naturalmente una visita alla cittadina turritana. Gli scali della nave, compreso quello di domani, saranno in tutto sette e proseguiranno fino al 17 novembre. Gli approdi in tutto il nord Sardegna per il 2016 sono 135. Per quanto riguarda Porto Torres si tratta del terzo scalo dell'anno dopo le tappe lo scorso 12 maggio della Orion e della National Geographic e della Silver Cloud della Silversea il 26 giugno.

Corsa ai terminal container Il siluro della Corte dei Conti UE

Dopo un anno, il 2016, trascorso quasi tutto in riunioni e spostamento di date per le cosiddette manifestazioni di interesse per la Darsena Europa ancora tutta da vendere e da progettare, ecco che a complicare le cose nel porto di Livorno arriva, come il classico fulmine in un cielo poco sereno, la disamina della Corte dei Conti dell'UE sui progetti e gli investimenti di 19 scali comunitari. In particolare i magistrati di Bruxelles hanno criticamente esaminato come vengono spesi in Europa i soldi (tanti milioni di euro) dei finanziamenti alla



portualità. Nella sostanza in questo report comunitario si legge che «il sistema italiano

consta in una moltitudine di piccoli porti caratterizzati da inefficienze di scala e scarso

potere di mercato rispetto agli operatori dei terminal di livello mondiale». Così tra i «piccoli porti» viene fatto il nome di quello di Taranto descritto come «infrastruttura vuota e fortemente sottoutilizzata» malgrado che vi siano stati 38 milioni di euro investiti durante la programmazione dall'anno 2000 al 2006.

Ma nell'elaborato della Corte dei Conti europea i piccoli porti sono solo un antipasto. Si tratta di un report di oltre 200 pagine i cui piatti forti sono gli scali italiani, in particolare quelli del Tirreno
Continua a pag. 3

continua dalla prima pagina

Corsa ai terminal container Il siluro della Corte dei Conti UE

e dell'Adriatico e quindi Savona, Genova, La Spezia e Livorno che congiuntamente hanno predisposto interventi finalizzati all'aumento del 50% di quella che è la loro capacità di movimentare contenitori. Con quale conclusione? Quella di cannibalizzarsi uno con l'altro: «Nel 2014 - dicono con una prosa della massima severità i magistrati comunitari - i tassi di utilizzo dei terminal container erano circa del 20 a Savona, 65 a Livorno, 74 a La Spezia e il 77% a Genova. E davvero poco? Per quanto riguarda Savona certamente sì, per gli altri porti presi in esame non sarebbe male rifare i calcoli al 2016 e non al 2014 perché ci sono porti (come Livorno) che proprio quest'anno stanno per battere tutti i record. Comunque il documento parla di miopia strategica che si è manifestata in Italia un po' dappertutto anche nell'alto Adriatico e in particolare a Trieste e Venezia. Ma non deve essere sottovalutato il problema di quei porti che si

trovano di fronte ad un grave dilemma: o migliorano le proprie strutture di accoglienza o (come si dice a Livorno) posso chiudere bottega. E la conferma viene da uno studio di Ocean Shipping Consultants secondo cui mantenendo l'attuale conformazione il porto di Livorno nel 2035 avrebbe un traffico container di 120/142 mila teu perdendo quindi l'84% del traffico attuale.

Molti oggi si chiederanno cosa succederà adesso. Probabilmente niente perché si tratta esclusivamente di un monito politico e non contabile. Ma sarebbe sbagliato non tenerne conto perché l'Unione Europea si sta accorgendo che non è una bolla il problema della cannibalizzazione in Italia fra porti vicini, quasi adiacenti, per cui spesso tutti noi ci accorgiamo che parliamo dell'acquisto di nuove linee di navigazione ma non teniamo conto che fino al giorno prima quelle stesse navi andavano nel più vicino scalo concorrente. Questo, appunto,

si chiama cannibalismo. Ma forse ancora più pericoloso è il problema delle portacontainer sempre più grandi che prima o dopo (come avverte lo studioso Sergio Bologna) ci

porteranno ad una bolla finanziaria come quella del 2008 la cui crisi che ne è derivata è ancora in alto. Il fallimento Hanjin potrebbe essere un avvertimento per tutti.

