



Primo Piano

- **Riforma dei Porti** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Venezia:

"...La stella polare e la bussola che servono alla politica dei tras (porti italiani)..." (The MediTelegraph)

"...VTP: Venezia si può rilanciare solo con l'innovazione..."

(Industria Italiana)

"...Ro/pax Grimaldi a Venezia..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Aspettando la Torre il "sogno" dei piloti è un fanale verde..."

(Il Secolo XIX)

"...Ferrovie e traffici marittimi, Genova alza la voce: «Recuperare i ritardi»..." (The MediTelegraph)

"...Genova ipotizza un grande poio per l'accoglienza dei mega-yachts..."
(La Gazzetta Marittima)

La Spezia:

"...Adesso parlo io «Ho creato ricchezza per la città e sono stato stritolato dal sistema» (La Nazione La Spezia)

Ravenna:

"...Donelli Group ha aperto a Ravenna..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Finalmente l'intesa c'è Rossi: sì a Delrio su Corsini..." (Il Tirreno)

"...Authority, battaglia sul segretario Guerrieri, Provinciali e Busdraghi..." (La Nazione Livorno)

"...Ro-ro espansione, ma c'è fame di accosti..." (La Nazione Livorno)

"...Vertenza Livorno raccoglie firme per riaffidare la gestione dei bacini Assemblée aperta ai cittadini..." (La Nazione Livorno)

"...«Tutto regolare, il servizio standard sarà garantito»..." (Il Tirreno)

"...«Non mi strozzerete meglio buttare le mie navi a fondo»..."

(Il Tirreno)

"...Cambia il gestore in porto è scoppiata la guerra dell'acqua..."

(Il Tirreno)

"...Un tavolo di concentrazione tra i "sistemi" Livorno e Pisa..."

(La Gazzetta Marittima)



ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE



"...Rinfusi a bagnomaria..." (La Gazzetta Marittima)

"...Demolizioni e procedure da demolire..." (La Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...Da Cucchi fontana accoglienza senza barriere porto Ancona..." (Ansa)

Napoli:

"...Porti: Napoli, stretta su ingressi, si pagherà quasi 1000 euro..." (Ansa, The MediTelegraph, L'Informatore Navale, L'Avvisatore Marittimo)

Taranto:

"...Taranto, tra una settimana via libera all'Agenzia..."

(L'Avvisatore Marittimo)

Olbia:

"...Capitaneria Olbia 56 abilitati al salvataggio..." (La Gazzetta Marittima)

Cagliari:

"...Stagione crociere, Cagliari ricomincia con 4500 passeggeri..." (Ansa)

Messina:

"...Se non vogliono parlare, il dibattito lo apriamo noi!..."
(Ilcittadinodimessina.it)

"...Stop alle navi nella Rada S. Francesco..." (Gazzetta del Sud, Tempo Stretto)

"...L'assessore Pino..." (Gazzetta del Sud)

L'amaro ritardo della Riforma: più d'un mese ancora per averla

E il cluster marittimo ha registrato con moltissima delusione la scelta del nuovo governo di non creare il sospirato ministero della Marina - La lunga fatica di chi lavora nei porti

ROMA - In mitologia le chiamavano fatiche di Sisifo. Il quale, uomo astuto ma incappato in una impari sfida agli dei, era stato condannato da Zeus a spingere per l'eternità un masso fino alla cima di una rupe, salvo vederselo precipitare e dover ricominciare l'inutile, massacrante fatica. Perché in questo nostro primo giornale del 2017 richiamiamo Sisifo? Perché ci sembra questa l'analogia più adatta a descrivere l'inutile fatica dei tanti che si sono affannati, alla nascita del governo Gentiloni, per creare un ministero della Marina, o almeno un sottosegretariato della navigazione e del mare. La loro speranza, a differenza della fatica di Sisifo, è durata poco, niente da fare, dobbiamo tenerci un MIT che ha dentro tutto, ma che al mare e ai porti non sembra dare - si veda come sta andando a rilento la riforma della portualità - né l'importanza né l'urgenza richiesta.

Eppure - scrive in questi giorni

A.F.

(segue in ultima pagina)

L'amaro ritardo

nel suo intelligente Blog l'amico Decio Lucano (DL News) - che sarebbe stato semplicissimo adeguarsi alla Francia dove esiste un sottosegretario coordinatore delle problematiche dello shipping. Invece il nostro governo Gentiloni - scrive Decio Lucano - "ha addirittura inventato in cinque minuti (!) due nuovi dicasteri: Sport, con Luca Lotti, e Mezzogiorno con Claudio de Vincenti. Invece con almeno un sottosegretariato alla marina mercantile si sarebbero evitate le modeste figure che il MIT, anzi due dirigenti di questo dicastero, stanno facendo sia per la riforma portuale sia per la certificazione dei marittimi italiani".

Conclusione amara di Decio: "In Italia i politici non conoscono il mare, le vie fluvio-marittime, la scienza del trasporto, l'economia marittima. Ci possiamo illudere di conoscerlo. E meno male che abbiamo almeno l'eccellenza della nautica nei grandi scafi, con il lusso e la tecnologia". Mi permetteici

di aggiungere: e meno male che abbiamo anche armatori italiani che investono, s'impegnano, suppliscono come possono al vuoto o quasi della Roma distratta.

Amarezze a parte, facciamo il punto sulla Riforma portuale. Mancano ancora un pugno di presidenti di Autorità di sistema portuale: e visto che le commissioni di Camera e Senato non si riuniranno prima della prossima settimana (se non dopo) l'imprimatur su alcuni d'essi e il relativo insediamento arriverà entro la fine del mese. Quello che è peggio, la nomina dei comitati di gestione nelle singole AdSPe del tavolo ministeriale di coordinamento richiederanno altre settimane. Il che significa che l'intero sistema portuale della Riforma Delrio andrà a regime non prima di un mese, forse due. L'abbiamo già scritto: in tempi di "real time" siamo davvero il ventre molle dell'Europa. E non per colpa di chi lavora sui porti e sul mare.



Un'immagine simbolica (Lando Landozzi: l'alzaia) del lavoro per trascinare la Riforma portuale.

La stella polare e la bussola che servono alla politica dei tras(porti) italiana

Venezia - L'intervento di Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia.

Venezia - ***I servizi forniti dalle infrastrutture svolgono un ruolo cruciale sia nel determinare la qualità della vita dei cittadini sia nel sostenere la produttività delle loro attività economiche.*** Oggi in Italia l'urgenza drammatica di rilanciare la crescita rende il secondo obiettivo più importante del primo. Ed entrambi fortemente condizionati dalla limitatezza delle risorse pubbliche disponibili e dalla persistente difficoltà ad attrarre risorse private nel loro cofinanziamento. Un contesto nel quale dovendo puntare più sulla qualità che sulla quantità diventa cruciale il nesso tra infrastrutture e produttività. Un nesso il cui rafforzamento necessita di esser guidato da una stella polare e da una bussola, che evitino deviazioni verso obiettivi impropri. Per limitarci al campo delle infrastrutture di trasporto, molti dei passi procedurali compiuti dalle gestioni Lupi e Delrio nel governo Renzi potrebbero comporre il quadro programmatico richiesto. ***Mancano solo di stella polare e bussola, peraltro facili da individuare, la prima, e da usare, la seconda, purché si scioglia il nodo politico che impedisce oggi l'adeguamento di fondo del sistema delle infrastrutture di trasporto alle esigenze prospettiche del sistema economico, soprattutto di quella sua parte esposta alla concorrenza internazionale.***

La stella polare è la riduzione di almeno una parte dei margini, impropri perché causati da basso livello di efficienza e da imperfezioni di mercato lungo le catene logistiche, che gonfiano i prezzi-costi dei beni usciti di fabbrica nei corrispondenti prezzi al mercato. La bussola sta nel fatto che le imprese logistiche e di trasporto italiane producono - a un livello di efficienza stimato del 12% inferiore a quello dell'analoga industria tedesca- servizi per 181 miliardi di euro all'anno (dati ISTAT 2010), dei quali 115 (il 6,9% del totale dei consumi intermedi) pesano sui conti del sistema produttivo nazionale. Il nodo politico è che trasporti e logistica italiani ricavano da queste attività 73 miliardi di euro annui di valore aggiunto: ***fatto sì di salari e profitti, ma anche di rendite di posizione consolidate, protette dalle inefficienze dimensionali ed organizzative delle imprese e delle istituzioni e dall'obsolescenza tecnica e geografica delle infrastrutture che usano.***

-segue

Incumbent che hanno solo da perdere da ogni riduzione dei tempi e dei costi diretti di trasporto, gravanti sui caricatori o sui ricevitori finali, e di quelli indiretti (le diseconomie esterne da inquinamento, congestione, incidentalità) fatti sopportare all'intera collettività. Un programma di riforma che guardi alla stella polare della riduzione dei costi di trasporto e logistici non può essere messo a punto, come si è finora fatto, coinvolgendo le sole rappresentanze degli operatori che oggi godono proprio delle rendite di posizione consolidate che si vorrebbero ridurre.

*Da esse, ne è un esempio il Piano strategico nazionale dei porti e della logistica, verranno difficilmente suggerimenti a introdurre maggiori dosi di concorrenza sui "mercati rilevanti" **(nel caso dei porti gestendo in modo coordinato le infrastrutture a mare e a terra in non più di 5 o 6 ambiti di "autorità di sistema portuale e logistico", malamente approssimati dai 15 enti della riforma Delrio-Madia)**, a garantire il libero accesso di soggetti "integratori" di più segmenti mare-porto-terra delle catene logistiche, o comunque di soggetti innovatori per scala di attività o modalità tecnologiche ed organizzative. Un "quieta non muovere" ancor più evidente quando dai trasporti si passa alle loro infrastrutture. I costi di trasporto e logistici che gravano sul sistema produttivo italiano si ridurrebbero immediatamente e di molto se solo le merci fossero messe in condizione di seguire i sentieri di costo minimo (la sola manifattura veneta risparmierebbe almeno 10 milioni di euro annui se potesse usare il porto di Venezia anziché quelli liguri).*

*Ma questo richiede un adeguamento radicale della capacità dei nodi e della geometria degli archi della rete infrastrutturale italiana -peraltro coerente con la pianificazione europea -, che tenga finalmente conto della nuova geografia della produzione e del consumo, mondiale (centralità asiatica), europea (Europa centro orientale cresce più di quella centro occidentale) ed italiana (manifattura sempre più spostata verso Triveneto, Emilia Romagna e Lombardia orientale), rispetto alla quale l'impianto italiano odierno dei nodi portuali - che condizionano l'uso dell'intera rete - e degli archi a terra, costruiti sull'economia e sulla geografia dello scorso secolo è palesemente obsoleto. La riforma di trasporti e infrastrutture sarà tale solo se affronterà coraggiosamente questi nodi senza nascondersi dietro gli abbagli della "manutenzione dell'esistente" o della "sovracapacità" infrastrutturale: siamo ricchi di "telai a mano" mentre la competizione globale si affronta solo coi "telai meccanici", anzi con "telai 4.0". **L'appuntamento 2030 con la competizione europea lungo la rete trans-europea dei trasporti, che i nostri partner stanno adeguando alle nuove sfide, è dietro l'angolo.***

**L'autore dell'intervento è presidente dell'Autorità portuale di Venezia*

VTP: Venezia si può rilanciare solo con l'innovazione

Doge, un sistema completamente elettronico e motorizzato per il carico e lo scarico dei bagagli. Laguna, una cabina semovente per il controllo di sicurezza di bagagli e persone. MBT, ovvero Multipurpose Boarding Tower, una torre per accogliere passeggeri in discesa o in salita sulle navi attraverso l'avveniristico SBB, lo Ship Boarding Bridge, costruito per navi da crociera di nuova generazione. Sono gli strumenti innovativi di cui è dotato il terminal dell'homeport di Venezia: li ha progettati e costruiti Venezia Terminal Passeggeri, ex braccio operativo dell'Autorità Portuale locale, che gestisce dieci terminal multifunzionali, un deposito per provviste di bordo, sei parcheggi e sette banchine nelle aree di Marittima, San Basilio e Riva dei Sette Martiri. VTP ha cambiato volto alla logistica portuale, grazie ai servizi di alta qualità che offre a tutte le navi (crociere, aliscafi, catamarani) che approdano presso lo scalo lagunare. Questo è l'atout che cala Galliano Di Marco, da luglio nuovo direttore generale di un'azienda in corso di trasformazione.

Venezia e VTP

Un cambiamento che avviene a 19 anni dalla fondazione del gruppo. Diciannove anni in cui VTP ha contribuito in maniera rilevante alla costruzione del modello Venezia: un home port che è tra i più grandi del Mediterraneo, con i suoi 290mila metri quadri e le dieci banchine servite da altrettanti terminal. Diciannove anni in cui sono transitati attraverso il terminale lagunare 26,9 milioni di passeggeri (17 milioni in ambito crocieristico) e durante i quali VTP ha investito 70 milioni per migliorare l'efficienza, ridurre l'impatto ambientale e aumentare il comfort e la sicurezza dei viaggiatori. Oggi questa realtà vale mezzo miliardo di euro. «Una cifra che da sola spiega perché l'area di Marittima e tutto ciò che la circonda sono patrimoni da preservare e valorizzare il più possibile», dice a *Industria Italiana* Di Marco.

Save tra gli azionisti

Di Marco è stato nominato non appena si è definita la nuova compagine azionaria: uscita di scena l'Autorità Portuale (che ha tenuto solo un 1% di garanzia), il gruppo è oggi controllato da APVS, con il 53% delle quote. La controllante è partecipata a maggioranza da Veneto Sviluppo, finanziaria della Regione, e per il 48% da Venezia Investimenti, cordata costituita da MSC Crociere, Costa Crociere, Royal Caribbean, Carnival e i turchi di Global Liman Isletmeleri, che dominano nella logistica del Mediterraneo. Gli altri soci rilevanti sono Finpax (22,18%, partecipata anche questa a maggioranza da Venezia Investimenti che l'ha acquisita da una cordata di agenti marittimi e operatori locali). E poi c'è il gestore dell'aeroporto Marco Polo, Save (22,18%), oltre alla Camera di Commercio di Venezia, Rovigo e del Delta Lagunare (2,64%).

Il modello Venezia

L'idea che il porto di Venezia possa essere considerato un modello potrà sorprendere, dal momento che sono più conosciute le polemiche intorno all'inquinamento e all'opportunità di farvi accedere navi di grande stazza. Entrambi, come spiegheremo più avanti, sono miti, secondo il pensiero del nostro interlocutore. Prima vogliamo capire di più su cosa si basa questo modello. «Sostanzialmente – spiega Di Marco – si basa sul concetto dello sdoppiamento di passeggero e di tutto ciò che è

-segue

merce, dal bagaglio alle provviste per la cambusa. La soluzione è stata completamente ingegnerizzata in-house, dalla nostra controllata VTP Engineering, che ha dato la spinta propulsiva creando le strutture tecnologiche innovative e sviluppando i brevetti di cui aveva bisogno la Marittima. Innovazioni di questo tipo sono il MBT e lo SBB.

Vediamo di cosa si tratta: il terminal è dotato di un finger di collegamento tra nave e terra: una passerella, SBB, che fa arrivare il passeggero direttamente al terminal, senza che transiti sulla banchina, e lo deposita in una torre, la MBT. Nel frattempo, parallelamente, le merci percorrono un tunnel che le porta in nave o al terminal. Si tratta di un sistema che ha solo Venezia: il passeggero viene movimentato in quota e il resto in banchina».

Una soluzione logistica apprezzata, visto che molti porti hanno chiesto a VTP di contribuire alla ristrutturazione dei loro terminali: a Catania, Cagliari, Ravenna, Brindisi è stata creata una società di gestione dei terminal a cui VTP partecipa. «Il nostro valore aggiunto? Sta nella qualità del servizio, nel livello di sicurezza, nell'esportabilità delle tecnologie. Senza andare troppo lontano, sono stato appena chiamato da due importanti porti stranieri per partecipare alla gara per un nuovo terminale. – afferma Di Marco – Nell'Est Adriatico abbiamo una grande opportunità di sviluppo. E nel futuro remoto, queste soluzioni potranno essere estese anche agli aeroporti». Per questo sviluppo allargato al movimento aereo la presenza di Save tra gli azionisti potrebbe essere un valore aggiunto.

A Venezia le grandi navi devono tornare in banchina

Il modello del porto passeggeri di Venezia dunque funziona e viene esportato, non solo in Italia. Ma ancora c'è da fare. «Tra i motivi per cui sono stato scelto per guidare l'azienda – continua Di Marco – c'è sicuramente la volontà di supportare l'individuazione della migliore soluzione per il ritorno a Venezia delle navi sopra le 96mila tonnellate. Si stanno valutando diverse alternative in questo senso». O meglio tutte quelle che contemperino le esigenze di tutti i portatori di interessi, eccetto quella che prevede l'attracco off-shore. «L'attracco in mare aperto per le navi da crociera comporterebbe un declassamento del porto che immagino nessuno auspichi, – chiosa il dg – sono opzioni che non sembrano essere in grado di rispondere alle esigenze del mercato e degli armatori».

La tesi di Di Marco è motivata da parecchie ragioni: la principale è che l'home port è creatore di valore, ed è un patrimonio per la città. «In un home port – continua Di Marco – la nave viene sottoposta alle opportune manutenzioni e viene rifornita di tutto il necessario per passeggeri ed equipaggio per l'intero viaggio. In questo modo si attiva una economia di fornitura di centinaia di milioni di euro all'anno che coinvolge imprese sparse in tutto l'hinterland veneziano e oltre. Un declassamento a semplice porto di transito farebbe scendere drasticamente i livelli occupazionali per il venir meno di funzioni fondamentali per un porto di imbarco e sbarco, e farebbe perdere alla città di Venezia l'indotto legato all'attracco delle navi, esponendola unicamente alla pressione turistica dei visitatori».

Venice 2.0, un progetto da bocciare

Il riferimento di Di Marco è al progetto di Venice 2.0, presentato dal gruppo genovese Duferco, progetto che prevede la costruzione di un nuovo terminal alternativo per le grandi navi da crociera nei pressi di Punta Sabbioni, davanti all'isolotto artificiale creato per il Mose. L'idea era stata già stata bocciata dal Comune nel 2015, ed è poi passata al vaglio del Ministero dell'Ambiente. La questione dell'opportunità di fare attraccare in Laguna le grandi navi, quelle superiori a 96mila

-segue

tonnellate di stazza, è antica e di difficile soluzione. Di Marco prova a sgombrare il campo quelli che secondo lui sono i “falsi miti” che girano intorno a questa faccenda. «Lo scalo della Marittima – sostiene – ha qualità del servizio e sicurezza massima. Non c'è porto per crociere al mondo più sicuro di questo.

Il progetto Venice 2.0 era invece una commistione tra passeggeri e merci che va evitata (per motivi principalmente di sicurezza, non di costo) e per questo trova scarso appoggio non solo tra a livello locale, ma anche tra i 42 armatori che al momento approdano a Venezia. Le compagnie ritengono che l'attracco debba avvenire in terraferma. - incalza Di Marco - Se la scelta si ponesse tra Marghera o l'offshore opterei per la prima opzione (vedi su questo progetto l' [intervista a Pierpaolo Baretta](#) su *Industria Italiana*). Certo, è da studiare con Ministero delle Infrastrutture, Autorità portuale, Regione e Comune quale sia la soluzione meno impattante e accettabile dal punto di vista ambientale. Di certo all'interno della Marittima si possono sviluppare ancillary business, con enorme beneficio per il Comune e la città. L'idea nostra è di fare di questo porto un centro di attrazione veneziano, non solo il luogo di passaggio di passeggeri e merci».

Falsi miti legati alla Marittima

L'aspetto ambientale è un elemento topico, ma secondo Di Marco, è ammantato di retorica e falsi miti da smascherare. «Il Decreto Clini-Passera del 2012 per limitare il traffico delle grandi navi in Laguna – dice – è stato impugnato davanti al Tar e il Tar ci ha dato ragione. L'industria ha comunque deciso di auto-limitarsi, ponendo la soglia a 96mila tonnellate, il che in termini di passeggeri fa una grande differenza: i passeggeri passano da 4mila a 2mila per ogni nave. Questa limitazione ha avuto ovviamente degli effetti sul traffico: nel 2013 era arrivato a 1,8 milioni passeggeri, nel 2016 chiuderà a 1,5 milioni e nel 2017 scenderà a 1,4 milioni. Abbiamo perso 400mila passeggeri, pari a circa 4,5 milioni di fatturato. Non è calato il numero di navi in ingresso ma la dimensione ».

E l'ambiente? Paradossalmente, secondo Di Marco, ne ha risentito negativamente : « Dal punto di vista ambientale e di sicurezza è preferibile la nave grande. Quattromila passeggeri su una nave sola sono meglio che divisi su due navi. Inoltre le navi grandi entrano con due rimorchiatori e con il doppio pilota del porto in appoggio al comandante e al suo equipaggio, muovendo meno acqua di un motoscafo. E poi Venezia è una città dove il traffico auto è sostituito da quello per mare, è inevitabile che l'inquinamento venga dal traffico marittimo nel suo complesso. L'unico punto che non mi sento di discutere – conclude Di Marco – è la sensibilità personale sulla bellezza delle navi, che per alcuni disturbano l'architettura generale della città e per altri no. Di sicuro, le navi da crociera disturbano meno delle navi merci».

Attenzione per l'ambiente

A proposito di salvaguardia ambientale, bisogna ricordare che Venezia è uno dei pochissimi posti dove è stato firmato, nel 2007, un accordo volontario per la riduzione dell'inquinamento. Si chiama Venice Blue Flag, e vi hanno aderito, oltre a VTP, Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Comune di Venezia, e le compagnie crocieristiche che fanno scalo al terminal di Marittima. L'accordo impone ai firmatari di utilizzare, quando si entra in Laguna, carburante a basso contenuto di zolfo, meno dello 0,1%: «la normativa europea che prevede per i porti italiani una percentuale di zolfo inferiore allo 0,5% andrà a regime nel 2020, – precisa Di Marco – noi lo facciamo già da dieci anni. Senza considerare che in generale le navi da crociera che transitano nelle acque di Venezia sono di nuovissima generazione e quindi, per definizione, a basso impatto ambientale». Insomma, per Di Marco, l'home port di Venezia è un modello anche in termini di conservazione e salvaguardia ambientale, oltre che di sviluppo.

Ro/pax Grimaldi a Venezia

Due ammiraglie del Mediterraneo nel nuovo servizio



NAPOLI - Il Gruppo Grimaldi arricchisce la propria offerta di servizi marittimi con un'importante novità: a partire dal 3 gennaio, il gruppo partenopeo ha esteso a Venezia i propri collegamenti misti merci/passeggeri tra l'Italia e la Grecia.

Il porto lagunare viene incluso nell'itinerario Ancona-Igoumenitsa-Patrasso, già servito quotidianamente dalle navi Cruise Europa (segue a pagina 2)

Ro/pax Grimaldi

e Cruise Olympia. Le partenze da Venezia si svolgono il martedì e mercoledì alle ore 23:59 con arrivo il giorno dopo a Igoumenitsa e Patrasso, rispettivamente alle ore 07:00 e 13:00. Da Patrasso le partenze sono il lunedì e martedì alle ore 19:00 e da Igoumenitsa il martedì e mercoledì alle ore 01:00 con arrivo a Venezia alle ore 20:30 del martedì e mercoledì.

Grimaldi Euromed S.p.A., società del Gruppo Grimaldi proprietaria delle Cruise Europa e Cruise Olympia, gestisce direttamente il collegamento Venezia-Ancona-Igoumenitsa-Patrasso mentre Minoan Lines, società del Gruppo, è agente generale in Grecia nonché partner in alcuni servizi di bordo.

Con una capacità di carico di circa 3.000 metri lineari di merce rotabile nonché di 3.000 passeggeri e 215 auto al seguito, le Cruise Europa e Cruise Olympia sono i cruise ferry più grandi nel Mediterraneo. Trattasi di veri e propri gioielli dei mari, che mettono a disposizione degli ospiti ogni comfort, un'alta

qualità del servizio e tutto quanto contribuisce a una piacevole esperienza di navigazione: ampie cabine, ristorante à la carte e self service, bar, centro benessere con

sauna, bagno turco e idromassaggio, palestra e piscina esterna, casinò e discoteca.

Il nuovo collegamento tra Venezia, Igoumenitsa e Patrasso si aggiunge a quello già offerto dal Gruppo Grimaldi tra i suddetti porti per il trasporto di sole merci rotabili, con frequenza trisettimanale da ambo le direzioni, con l'impiego delle navi Eurocargo Trieste ed Eurocargo Patrasso. Si raggiungeranno così cinque partenze settimanali tra il porto lagunare e la Grecia per il trasporto di merci rotabili.

Con questo importante potenziamento il Gruppo Grimaldi conferma la sua posizione di leadership nel trasporto merci e passeggeri sulle rotte adriatiche tra l'Italia e la Grecia. Il Gruppo offre, infatti, una rete capillare di collegamenti marittimi tra le due sponde dell'Adriatico che annovera la linea plurigiornaliera Brindisi-Igoumenitsa-Patrasso e quella giornaliera Ancona-Igoumenitsa-Patrasso.

Oltre alle suddette linee, il Gruppo Grimaldi opera un servizio ro/ro che collega i porti di Ravenna e Bari con Patrasso, con una frequenza trisettimanale da ambo le direzioni.

Attraverso il potenziamento dei collegamenti da e per Venezia, viene confermata l'importanza strategica dello scalo lagunare nella rete di autostrade del mare che il Gruppo Grimaldi sta sviluppando negli ultimi anni. Venezia ricopre sempre di più il ruolo di piattaforma logistica nell'Alto Adriatico per i traffici di merci tra il Nord Italia, il Nord e Centro Europa ed il Mediterraneo Orientale.

■ ALLARME DEI PILOTI

«Nel porto di Genova mancano anemometri e fanali di ingresso»

ALBERTO QUARATI

I PILOTI del porto di Genova segnalano problemi di sicurezza che si aggiungono all'assenza della torre di controllo.

L'ARTICOLO >> 17

La sicurezza dimenticata

Aspettando la Torre il “sogno” dei piloti è un fanale verde

Da anni all'ingresso del porto c'è soltanto quello rosso: da lontano sembra un semaforo

Nello scalo più importante del Paese che vuole competere in Europa mancano misuratori del vento e delle correnti: ci si arrangia, anche guardando la bandiera sul Matitone

IL REPORTAGE

ALBERTO QUARATI

IL PRIMO porto italiano non ha strumenti per la misurazione del vento, né per le correnti. Non ha illuminazione adeguata - tranne dove i proprietari delle banchine ci hanno messo una pezza - e al suo ingresso più importante, poco oltre dove, forse, un giorno sverterà la nuova Torre Piloti disegnata da Renzo Piano, manca anche il fanale verde di accesso. Persino il più minuscolo porto d'Italia può vantare al suo ingresso un fanale verde da una parte, e uno rosso dall'altra, per orientare

nel buio della notte navi, barche, pescherecci.

Genova no. Il fanale verde dovevano costruirlo sull'angolo della nuova Darsena, quella che a ottobre raccoglie il Salone Nautico e rimane semi-deserta il resto dell'anno. Non l'hanno costruito. Per collocarla sulla massicciata serviva un basamento particolare, vari progetti. Non se ne è mai fatto nulla. Ora all'imbocco del porto c'è solo la luce rossa, che fino a poco tempo fa era così fioca che nelle giornate di cattivo tempo qualche comandante straniero, meno pratico del luogo, la confondeva tra i semafori di Corso Italia.

Navi più grandi, stesso porto. Mentre fa manovra in retro-

marcia per entrare tra le banchine di Sampierdarena, la prua della grande portacontainer passa rasente la diga foranea. Dal ponte di comando si vede il mare aperto che le sta dietro. Lo scafo passa a pochi palmi d'acqua dallo spigolo del molo. Sembra un autobus di qualche linea collinare, che lascia a ogni curva pochi centimetri tra auto parcheggiate, alberi, cartelli, pedoni. Il porto è uguale alla città: strade e garage troppo piccoli per i Suv, banchine e calate troppe strette per le navi di ultima generazione. E come in città, le opere procedono lente, lentissime, quasi immobili. Non solo quelle strategiche necessarie al futuro, non solo quelle fondamentali per il presente, come la Torre

Piloti tirata giù la notte del 7 maggio 2013 dalla nave "Jolly Nero" con nove vittime e la cui ricostruzione è in ritardo di un anno mezzo. Mancano anche le piccole cose, utili e low-cost.

Vento? Chiedi al Matitone.

Genova è un porto ventoso. Il bacino di Sampierdarena venne costruito a pettine, con i moli lungo la direzione della tramontana. Se sul mare si formano le "pecorelle" di schiuma, il vento ha già superato i 20-25 nodi. I piloti, in attesa che venga costruita la nuova torre, hanno preso casa a Ponte Colombo, vicino agli ormeggiatori. Un bel posto, ma visibilità zero. Per capire come gira il vento, si guarda la bandiera con la croce di San Giorgio sul tetto del Matitone, dall'altra parte della sopraelevata. Il porto però è lungo 25 chilometri, il vento cambia a seconda di colline e vallate alle sue spalle. Servirebbero degli anemometri. Il progetto "Vento e porti" per installarli è partito nel 2009, tre anni dopo sono stati dislocati su tutta la diga foranea. Non sono mai entrati in attività, al contrario di Savona, La Spezia e Livorno, gli altri scali coinvolti nel progetto.

Le insidie delle correnti.

«Il clima si sta tropicalizzando» commenta John Gatti, comandante dei piloti del porto di Genova. «Quando cominciai a lavorare, le giornate di vento erano quasi sempre da Nord. Oggi per metà dell'anno il vento arriva da Sud-Est». Scirocco, che soffia dritto dentro l'imboccatura del porto, lambisce il suo unico fanale rosso, crea un lungo fiume invisibile di corrente, fino alla banchina dell'Ilva, che qui per tutti è rimasta l'Italsider, al massimo ex-Italsider. Corrente che spinge le navi, ne rende più difficile la manovra. Così come quella dell'Incevera, in particolare nei giorni in cui la pioggia lo gonfia d'acqua. «Servirebbero anche dei correntometri... che poi sono semplicemente dei sensori immersi nell'acqua. Dieci anni fa potevano avere un costo, oggi come tutte

le tecnologie sono molto più a buon mercato, e di cui tutti i nostri porti concorrenti ne sono dotati».

«Sicurezza è competitività».

Per Gatti il punto è proprio questo: «È giusto pensare alle grandi opere, alle strategie. Ma la competizione con i grandi porti inizia dalle piccole cose: anemometri e correntometri non sono certo una prerogativa di Rotterdam. Le dotazioni di sicurezza non servono solo a prevenire gli incidenti, ma portano anche benefici economici. Se io ho gli strumenti per analizzare le correnti, l'esatta forza del vento... ma anche dragaggi regolari, buona illuminazione notturna, cartine dei fondali aggiornate, renderò il porto sicuro, quindi più efficiente e funzionale, specie ora che le navi stanno diventando sempre più grandi, e il porto di conseguenza sempre più piccolo».

La Torre Piloti.

«Altrimenti succede come con la Torre Piloti - conclude Gatti -. Qualcuno potrebbe cominciare a dire: "Sono tre anni che siete senza e lavorate lo stesso". Ma non c'è nessun grande porto al mondo che non abbia la Torre: non solo perché le navi sono più molto più grandi, perché bisogna osservare le manovre. Ripeto: è questione di competitività. I traghetti, che fanno spola tutti i giorni, dalla Torre potevano essere guidati con la radio Vhf, li vedevamo. Oggi su ognuno dobbiamo fare salire un pilota, in uscita e in entrata. Costi di cui alla lunga gli armatori tengono conto».

I privati corrono ai ripari.

Il binomio sicurezza-competitività è ben chiaro ai terminalisti, i proprietari delle singole banchine genovesi. Spinelli taglierà un pezzo di molo per far entrare meglio le navi. Il Psa Terminal di Voltri Pra' ha cambiato bitte e parabordi, per adeguarle alle navi di ultima generazione. Ha illuminato la diga foranea, così come è stato fatto al Sech, il terminal contai-

ners sotto la Lanterna. Scelta obbligata: pare non siano mai stati predisposti cavi per illuminare l'intera struttura da Levante a Ponente.

quarati@secoloxix.it

© BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

La novità

Una nuova legge stabilisce le responsabilità

... È ENTRATA in vigore lunedì la legge che modifica la responsabilità dei piloti marittimi, così come definita dal Codice della navigazione, che rispetto al passato precisa i casi della stessa responsabilità civile e il limite da risarcire a un milione di euro. Si tratta di una delle pochissime leggi di iniziativa parlamentare (primo firmatario Mario Tullio, Pd) approvata durante il governo Renzi.

-segue



ANEMOMETRI

Installati nel 2012, mai entrati in funzione, al contrario degli altri scali partner di Genova nel progetto "Vento e Porti": Savona, La Spezia, Livorno, cofinanziati dal Fondo europeo di sviluppo regionale



BETTOLO

Il terminal nasce già vecchio: è in una posizione troppo avanzata che creerà problemi una volta che vi ormeggeranno le navi di ultima generazione, per le quali anche bitte e parabordi sarebbero inadeguati



ILLUMINAZIONE

I rettangolini bianchi sono le luci sulla diga foranea. Non essendo prevista illuminazione per tutta la struttura, alcuni terminalisti hanno provveduto a metterle in proprio, per aumentare la sicurezza



FANALE VERDE

In alto a sinistra, il gomito della Darsena nautica (deserta) su cui dovrebbe sorgere il fanale verde all'imbocco principale del porto di Genova. C'è solo il rosso: un pericolo in più per la navigazione notturna



Il comandante dei piloti John Gatti, sullo sfondo il porto di Genova

FOTOSERVIZIO GENTILE



La sala di comando dei piloti



Lo spazio dove sorgeva la Torre Piloti, abbattuta dalla Jolly Nero

Ferrovie e traffici marittimi, Genova alza la voce: «Recuperare i ritardi»

Genova - Dopo l'inchiesta del Secolo XIX/The MediTelegraph.
Botta e risposta Paita-Toti.

Genova - **Il pericolo di perdere container, soldi e posti di lavoro si combatte con la velocità.** Quella che serve per completare il Terzo valico: «Cosa dobbiamo ancora aspettare? L'opera dovrebbe già essere terminata» tuona Tirreno Bianchi, vice presidente di FerrMed, l'associazione internazionale che da sempre spinge per la realizzazione dei corridoi ferroviari in Europa. L'inchiesta de *Il Secolo XIX/The MediTelegraph* quantifica la perdita che il porto di Genova subisce ogni anno: **600 mila teu che le banchine del Nord Europa scippano agli scali del Tirreno e che salgono la via verso Rotterdam invece di scendere verso i nostri scali.** Una cifra che vale quanto un terminal di discrete dimensioni: «Tra tasse portuali, Iva e lavoro logistico, perdiamo cinque miliardi di Pil e migliaia di posti di lavoro - spiega **Bartolomeo Giachino** alla guida di Saimare, ex sottosegretario ai Trasporti - Con quel lavoro il Pil crescerebbe oltre l'uno per cento e porterebbe alla creazione di posti di lavoro». E di questo anche la Cgil è preoccupata: «Abbiamo perso troppo tempo e non possiamo permetterci di perdere altri posti di lavoro: siamo in crisi e la situazione in alcuni terminal dove la contrattazione è stata cancellata, è tesa» spiega **Enrico Ascheri**, responsabile porti della segreteria della Filt Cgil.

La polemica politica

Il Terzo valico diventa un caso politico. **Raffaella Paita**, capogruppo Pd in Regione ed ex assessore alle infrastrutture attacca la giunta: Toti pensi alle infrastrutture e si faccia promotore delle manovre ferroviarie, come avviene a Trieste: «Credo si dovrebbe verificare immediatamente un ruolo attivo di Filse con apposite risorse dedicate. Anziché pensare a ruoli strampalati e rischiosi nell'equity per la finanziaria regionale, sarebbe più utile immaginare un suo ruolo strategico nelle infrastrutture e nei trasporti». «Sentire il Pd discettare di problemi del porto dopo otto anni di gestione continuata dello stesso, suona davvero sconcertante», attacca il governatore.

-segue

La Paita «avrebbe potuto, nel decennio passato, usare il pungolo verso quella importante istituzione senza neppure scomodarsi ad uscire di casa». dice il governatore alludendo al marito di Paita, Luigi Merlo ex presidente dello scalo genovese. «Avrebbe forse così contribuito ad evitare tutti gli imperdonabili ritardi che affliggono il porto di Genova e che hanno bloccato decine di migliaia di investimenti pubblici e privati». Toti vuole poi accelerare su tutto il fronte delle infrastrutture: **«Stiamo cercando di recuperare il tempo perduto: Il terzo Valico, nonostante i guai giudiziari, marcia secondo i tempi previsti.** La Gronda entrerà quest'anno nella sua fase di progettazione esecutiva ed abbiamo già chiarito più volte sia al governo sia ai vertici della concessionaria, che si tratta di un'opera strategica e urgente. Nonostante la lieve ripresa autunnale, siamo consapevoli che dobbiamo correre per annullare i colpevoli ritardi accumulati nei confronti delle opere già realizzate dalla Svizzera. Ritardi che oggi vengono rinfacciati incredibilmente e spudoratamente proprio da coloro che li hanno provocati».

Genova ipotizza un grande polo per l'accoglienza dei mega-yachts

35 milioni di investimenti entro il 2018 per creare il terzo sito di accoglienza nel Mediterraneo per gli yacht superiori ai 30 metri di lunghezza

GENOVA - La realtà odierna di Amico & Co è quella di un cantiere ai vertici del mercato internazionale del refit/repair, con una capacità produttiva di 110 commesse l'anno, che durante la stagione dei lavori richiedono l'impiego di oltre 500 addetti.

Questa realtà è frutto di una strategia d'impresa, avviata 25 anni fa, basata sulla specializzazione, sulla qualità e, soprattutto, sugli investimenti in infrastrutture (oltre 34 milioni di euro), le quali hanno consentito al Cantiere di crescere e di far crescere con esso un network di 36 aziende partner che ne completano e integrano l'organizzazione produttiva.

Il primato di Amico & Co, tuttavia, oggi è messo a serio rischio dalla rapida evoluzione dei competitor francesi e spagnoli: attorno ad essi sono andati via via sviluppandosi, con il forte appoggio delle amministrazioni locali, veri e propri distretti dedicati, in grado di offrire alla flotta dei maxi yacht non solo infrastrutture cantieristiche all'avanguardia, ma anche facilities di ormeggio attrattive e una molteplicità di servizi accessori, creando così le condizioni per favorire il radicamento in quei territori.

Trasformare questo rischio in un'opportunità di sviluppo per Genova e la Liguria: questa è la motivazione che ha spinto Amico & Co a elaborare un nuovo e ambizioso progetto, chiedendo su di esso l'attenzione degli organi di governo del territorio.

Il progetto trae la sua idea-guida da un semplice dato: il mercato generato dalle spese operative maxi yacht vale a livello mondiale 6 miliardi di euro, e 600 milioni vengono spesi per attività di manutenzione e riparazione. Ciò significa che solo il 10% è assorbito da queste attività, mentre il resto della spesa, escludendo il turismo che pure è voce assai rilevante, interessa trasversalmente molteplici settori dell'economia e si riversa quasi integralmente sui territori di sosta e di passaggio.

L'obiettivo è quindi fare di Genova - che già può vantare un'offerta turistica e culturale di tutto rispetto - un polo di accoglienza per i maxi yacht, favorendone il radicamento sul territorio.

Lo strumento è un progetto di forte e tempestivo adeguamento infrastrutturale, finalizzato a completare e ulteriormente qualificare sia l'offerta di ormeggi e servizi connessi, sia la capacità produttiva delle attività cantieristiche.

Il progetto è quindi la somma di più progetti coordinati e coerenti tra loro, riguardanti sia l'area di levante delle Riparazioni Navali, sia alcune porzioni del compendio fieristico, a proposito del quale è opportuno sottolineare, anche a scanso di possibili fraintendimenti due aspetti:

- le proposte di Amico & Co sono ampiamente compatibili e complementari con le molteplici funzioni connesse a questo ambito territoriale: le linee di indirizzo del Blue Print (intese a rivalizzare il quartiere fieristico); le manifestazioni espositive (Salone Nautico in primis); la nuova Torre Piloti; la nautica minore;

- Amico & Co, senza preclusioni di alcun genere e con spirito costruttivo, si attende dalle Istituzioni un'opera di regia per assicurare lo sviluppo coordinato e sinergico delle diverse funzioni e per individuare gli strumenti e le possibili soluzioni adottabili a questo scopo (ivi compreso il tema degli ulteriori investimenti necessari per la parte Nord della darsena nautica che, insieme a quelli di Amico, ne completano una riqualificazione attesa ormai da troppi anni).

IL PROGETTO

Per ciascuno degli ambiti individuati il progetto prevede:

- Aree di levante delle Riparazioni Navali. È già in fase avanzata la procedura avviata da Amico & Co per la definitiva assegnazione a 4 società del comparto - tra le quali Amico & Co - di circa 10.000 m² di aree che serviranno per il riassetto delle rispettive attività. Ad esito del procedimento, l'investimento previsto su tali aree sarà a regime di circa 31,1 milioni di euro: 2,5 milioni saranno realizzati dai cantieri minori, mentre 28,6 milioni saranno realizzati da Amico & Co e comprenderanno sia opere a mare e consolidamenti infrastrutturali (per 8,6 milioni), sia impianti tecnologici di cantiere (per 20 milioni) tra cui un impianto di allaggio per

mega yacht.

- Aree all'interno della darsena nautica. È prevista l'infrastrutturazione della porzione Sud della darsena, per la creazione di ormeggi destinati a maxi e mega yacht fino a 100 mt di lunghezza, con un investimento di circa 3,9 milioni di euro;

- elettrificazione delle banchine fino a 4 MW di potenza, a tutela della qualità ambientale del sito; realizzazione delle banchine mancanti e di un piccolo fabbricato destinato ai servizi primari per la marina (cabine elettriche, uffici, punto di ristoro); creazione di una passerella sopraelevata pedonale lungo l'opera di difesa a mare, che renderà fruibile il sito da parte della città.

- Piano terra del padiglione B, con banchina e specchio acqueo prospicienti. La destinazione prevista è riservata ad attività collaterali di carattere non industriale, collegate sia alla cantieristica che allo stazionamento degli yacht. L'assetto logistico sarà configurato in modo da lasciare spazio agli eventi espositivi durante il loro svolgimento, consentendo al tempo stesso di mettere a reddito strutture non altrimenti utilizzate al di fuori di tali eventi.

Gli investimenti sopra descritti dispongono già di un piano finanziario sostegno della loro effettuazione e la progettazione dei singoli interventi è in fase avanzata (sono già disponibili tutte le progettazioni preliminari e in gran parte quelle definitive).

La tempistica di realizzazione prevista è di circa 2 anni, con avvio a inizio 2017 e completamento circa a metà del 2018.

I BENEFICI

- riguardano anzitutto l'incremento occupazionale "diretto", cioè relativo alle sole attività nau-

tiche e stimabile, a regime, in 80 unità alla fine del 2018;

- sono relativi all'indotto diretto e indiretto e conseguono agli obiettivi del progetto: le nuove infrastrutture consentiranno di ospitare a Genova yacht più grandi e per periodi di tempo più ampi rispetto a numeri, dimensioni e tempi di sosta attuali, grazie alla maggiore offerta integrata di cantieristica, ormeggi e servizi.

L'entità e la composizione della spesa che le grandi imbarcazioni, infatti, riversano in gran parte sul territorio prescelto come "home port" (analizzata dagli studi specialistici di settore condotti a livello internazionale) indica che il rapporto tra spesa per manutenzione/riparazione e spesa totale è di 1.5. I fattori di questo moltiplicatore sono diversi. Per richiamarne alcuni: l'incremento delle presenze sul territorio di soggetti con elevatissime capacità di spesa (comandanti, equipaggi, ospiti), a beneficio delle attività commerciali e immobiliari locali; l'incremento della domanda rivolta alle aziende specialistiche fornitrici di accessori e dotazioni di bordo; l'insediamento e lo sviluppo di agenzie, società di management e charter, ecc.

Se il progetto concentrerà l'obiettivo di trattenere a Genova maxi e mega yacht anche oltre le mere soste tecniche per lavori, al maggior fatturato atteso per la sola cantieristica (ragionevolmente stimabile in 90 milioni di euro) potrà corrispondere un indotto potenziale complessivo intorno ai 450 milioni.

Amico & Co crede fortemente in questo progetto e nella concretezza delle prospettive che si propone di aprire, ma è ben consapevole che la sua realizzazione necessariamente dipende da una valutazione e condivisione trasversale del suo valore strategico da parte delle Istituzioni.

Amico & Co crede altrettanto fortemente nel ruolo delle Istituzioni quali assuntori di decisioni aventi ricadute pubbliche per lo sviluppo, l'imprenditorialità e il lavoro, al di fuori e al di sopra possibili antagonismi o mancanze di dialogo, per consentire il superamento dell'immobilismo di questi anni.

Amico & Co chiede la tempestiva apertura di un tavolo di confronto, al fine di verificare se e con quale

-segue

tipo di regia e supporto le Istituzioni stesse siano disponibili a prendere in considerazione il progetto ed, eventualmente, approfondirne i contenuti e individuarne idonee procedure di realizzazione.



Forcieri sul porto e sull'inchiesta. Intervista esclusiva Alle pagine 4 e 5



«Ho creato ricchezza per la città e sono stato stritolato dal sistema»

Intervista esclusiva a Lorenzo Forcieri: 'Fiducia nei magistrati, ma si faccia presto'

«Sono sereno e estraneo alle accuse». All'indomani del maremoto, l'allora presidente dell'Autorità portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, aveva concesso poche, generiche battute. Del resto, il primo consiglio di ogni avvocato difensore è evitare commenti. Un consiglio che a Forcieri sta stretto. Da due mesi sulla graticola, con un lungo passato da sindaco, senatore e sottosegretario che mai lo aveva costretto a misurarsi con un'inchiesta penale, ha ceduto alle insistenze del cronista. Indagato per abuso d'ufficio e per turbativa d'asta e corruzione in concorso nella veste di corruttore nell'ipotesi di aver promesso di far assumere un giovane in una impresa del porto. Si è dimesso all'indomani del blitz della Finanza in via del Molo da presidente dell'Ap e dalle società partecipate dall'Ap.

di ANNA PUCCI

- LA SPEZIA -

SETTE anni e sei mesi alla guida dell'Autorità Portuale, dopo una lunga carriera politica. La prima domanda è naturale.

Lorenzo Forcieri, ha mai immaginato di finire la sua esperienza alla Ap come indagato con le accuse di abuso d'ufficio e concorso in corruzione?
«Sinceramente no. E non credo di meritarmelo. Mi accusano di condotte che non mi appartengono, ma sono molto fiducioso che, nel processo, la verità emergerà con chiarezza. Che motivo avrei avuto per 'ingraziarmi' uno dei tre revisori? Pro-

prio nessuno. Tutti i bilanci, sempre positivi, i piani triennali, le concessioni, sono sempre stati approvati all'unanimità. Ogni controllo del ministero, come ogni relazione della Corte dei Conti, si sono sempre conclusi con apprezzamenti per il nostro operato. L'utile dell'Ap durante il mio mandato è passato da 7 a 14 milioni! Se il turismo alla Spezia cresce tantissimo, è soprattutto merito delle crociere. E io mi vedo indagato con accuse infamanti! Ma ho fiducia nei magistrati e chiedo solo che si faccia presto».

Pm e gip tratteggiano di lei un ritratto dai toni antropologici. Si sente un "esperto uomo politico" per il quale "le condotte illecite risultano co-

stituire le modalità ordinarie e ripetute di gestione del potere"?

«Sono rimasto sconcertato da quelle affermazioni. Ho svolto con onore vari ruoli pubblici. Ho rinunciato a una carriera da manager di una multinazionale per fare il sindaco di Sarzana. Da senatore, ho fatto battaglie a difesa dei più deboli: la messa al bando delle mine antiuomo, la tutela delle vittime dell'uranio impoverito e dell'amianto; da sottosegretario alla Difesa ho gestito deleghe delicate, il tutto sempre nel totale rispetto delle leggi».

In via del Molo ha fatto il presidente per 7 anni. Mai so-

spettato di gare truccate, regalie, spese indebite con le carte di credito aziendali?

«Nelle gare io non ho mai messo bocca. Mi interessavano solo il rigore e la correttezza delle procedure. Quando c'era qualcosa che non mi convinceva, ne informavo gli uffici o i revisori. E' tutto documentato. Peralto le decisioni più importanti venivano assunte in comitato portuale che era tenuto costantemente informato di tutto».

Le contestano l'abuso di ufficio per la concessione del molo Garibaldi che, come presidente dell'Ap, ha rilasciato senza gara nel febbraio 2016 alla controllata Apls, di cui era presidente. Che ne è della norma per cui le Ap non possono esercitare direttamente o tramite controllata operazioni portuali o attività ad esse connesse?

«Intanto anche questa, come ogni altra, è stata l'esecuzione da parte mia di una decisione del Comitato portuale, un atto dovuto. Apls è una società posseduta al 100% dall'Ap, un suo braccio operativo, non ci può essere conflitto di interessi. Molte altre Ap hanno partecipazioni in società che gestiscono importanti attività, tra cui quelle di gestione terminal passeggeri: Venezia, Trieste, Ravenna, Livorno... Società che sono state costituite in vigore della stessa legge, la 84/94, che a me viene contestata. Non capisco perché alla Spezia non sia consentito fare ciò che è lecito fare altrove».

Secondo l'accusa, le utilità

del concorso in corruzione sarebbero semplici: a Vigogna il figlio assunto in Lsct, a Forcieri un presidente dei revisori asservito, a Giromini una gara su misura per far entrare Lsct in Apls e partecipare alla costruzione e gestione del molo crociere. Qui per Forcieri, Giromini e Pozzella nasce l'accusa di turbata libertà degli incanti. Valeva regalare Apls a Lsct Contship?

«Assolutamente no! Intanto perché Lsct fa merci e non passeggeri; e poi basti ricordare che sono stato io a proporre di togliere il lato ovest di Molo Garibaldi a Lsct, che ne aveva la concessione, per consentire l'avvio delle crociere, e di fissare in 800mila il numero minimo di passeggeri annui che il terminalista, per partecipare alla gara, doveva aver gestito nel triennio precedente: un limite che esclude Lsct! Altro che regali, è l'esatto contrario! E' tutto negli atti ed emergerà con chiarezza. Quanto al figlio, non mi risulta sia stato assunto».

Secondo il gip, da esperto uomo politico, temendo la non riconferma a presidente dell'Ap, si sarebbe precostituito "la possibilità di continuare a gestire in qualche modo i servizi portuali e in particolare quelli crocieristici tramite Apls, di cui rimane presidente e tramite il consorzio Discover, di cui fa parte come consigliere". Apls è nata nel 2010: ci ha visto lungo?

«Mi sono dimesso anche da questi incarichi, erano di servizio e senza retribuzione; non sono più presidente di Apls, nè consigliere di Di-

scover, di cui è divenuta presidente da pochi giorni Giorgia Bucchioni. E' comunque chiaro che il nuovo presidente dell'Ap, o i nuovi soci in caso di privatizzazione di Apls, avrebbero deciso sui nuovi amministratori: non potevo preconstituire proprio nulla! Intanto Apls, che il Comitato portuale e non io ha dedicato allo scopo di avviare le crociere e che è in via di privatizzazione, è stata ora valutata oltre 1,7 milioni di euro e chiuderà il bilancio 2016 con circa un milione di utili. Per l'Ap, naturalmente!»

In sintesi, si dichiara colpevole o innocente?

«So di essere estraneo a tutte le accuse ed occorre ricordare che la Costituzione afferma che ogni indagato non è colpevole fino alla sentenza definitiva».

Lei quindi pensa proprio di non aver sbagliato nulla?

«No, no, ho sbagliato tante cose. Ad esempio? Essermi impegnato troppo e averci messo troppa passione che evidentemente è stata fraintesa e aver sottovalutato la cattiveria umana. Nel porto della Spezia esiste un sistema di potere che fa capo a poche persone che considerano l'Ap 'poco più di una dependance delle loro aziende', come mi ha detto uno storico dipendente della stessa Autorità e come emerge chiaramente anche dalle intercettazioni. Io ho cercato di dare dignità e ruolo all'ente pubblico per lo sviluppo della nostra economia ma sono stato sconfitto dal sistema, così come lo era stato il mio predecessore, 'stritolato' già nel suo primo mandato. Con me hanno impiegato più tempo, ma alla fine ci sono riusciti».

TUTTE LE DOMANDE

L'INTERVISTA HA TOCCATO MOLTI ALTRI TEMI
LA VERSIONE INTEGRALE SARA' SULLA NOSTRA
EDIZIONE WEB: WWW.LANAZIONE.IT/LA-SPEZIA



**Estraneo
alle accuse**

«I miei errori? Averci messo troppa passione che è stata fraintesa e aver sottovalutato la cattiveria umana»



Miami

Le vere spese

«E' la più importante manifestazione mondiale delle crociere. È stato detto che abbiamo speso 150mila euro. Falso: poco più di 80 mila, di cui oltre 65mila per stand e allestimenti»

Il ritorno economico

«Abbiamo fatto un accordo con Royal Caribbean; il pagamento alla Spezia della tassa annuale di ancoraggio della più grande nave al mondo, la Harmony. Incasso per Ap: 530mila euro»



LUNGO CORSO Lorenzo Forcieri ha guidato l'Ap per 7 anni

«Candidato sindaco? Molti mi sollecitano»

A SETTEMBRE, alla domanda sui rumors che lo volevano deciso a puntare alla candidatura a sindaco della Spezia, Lorenzo Forcieri, esponente del Pd, rispose "fino a che sono all'Ap penso all'Ap. E' vero semmai che in tanti mi chiedono di candidarmi". L'inchiesta l'ha tagliata fuori dallo scacchiere per la candidatura a sindaco? «Confermo quella risposta: molti me lo chiedevano, anche insistentemente, e molti hanno continuato a chiedermelo. Onestamente ci ho anche pensato ma ora sono stato messo nella condizione di dover pensare ad altro».

Non ha rilevanza penale ma perché in una intercettazione definisce il sindaco 'stupido'?

«In una conversazione privata certe parole possono scappare. Nei primi anni intesa e collaborazione sono

state ottime. Ma dopo la sconfitta della PdA alle regionali c'è stato un cambiamento in Federici, una involuzione delle sue posizioni che, in alcuni casi, a mio avviso non corrispondevano più agli interessi della città: voler ridiscutere intese faticosamente raggiunte, come per il water front e per il pennello crociere. Non è un mistero che da allora le mie valutazioni su Federici, come sindaco, siano in parte cambiate».

Per che cosa pensa che dovrà essere ricordato come presidente dell'Ap spezzina?

«Come il presidente che ha dato una scossa a questa città, creando valore, lavoro e ricchezza diffusa per il territorio, facendo del porto un motore di sviluppo e crescita, lanciando le crociere, che hanno prodotto per Spezia oltre 70 milioni di euro, di cui hanno beneficiato tutti, sia gli operatori portuali che gli operatori economici della città».

«Ho creato ricchezza per la città e sono stato stritolato dal sistema»

Intervista esclusiva all'ex presidente dell'Autorità portuale spezzina Lorenzo Forcieri: 'Fiducia nei magistrati, ma si faccia presto'

La Spezia, 4 gennaio 2017 - «Sono sereno e estraneo alle accuse». All'indomani del maremoto, l'allora **presidente dell'Autorità portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri**, aveva concesso poche, generiche battute. Del resto, il primo consiglio di ogni avvocato difensore è evitare commenti. Un consiglio che a Forcieri sta stretto. Da due mesi sulla graticola, con un lungo passato da sindaco, senatore e sottosegretario che mai lo aveva costretto a misurarsi con un'inchiesta penale, **ha ceduto alle insistenze del cronista**. Indagato per abuso d'ufficio e per turbativa d'asta e corruzione in concorso nella veste di corruttore nell'ipotesi di aver promesso di far assumere un giovane in una impresa del porto. Si è dimesso all'indomani del blitz della Finanza in via del Molo da presidente dell'Ap e dalle società partecipate dall'Ap.

Sette anni e sei mesi alla guida dell'Autorità Portuale, dopo una lunga carriera politica. La prima domanda è naturale. Lorenzo Forcieri, ha mai immaginato di finire la sua esperienza come indagato con le accuse di abuso d'ufficio e concorso in corruzione nella veste di corruttore, nell'ipotesi di aver promesso di far assumere un giovane in una impresa del porto?

«Sinceramente no. E non credo di meritarlo. **Mi accusano di condotte che non mi appartengono**, ma sono molto fiducioso che, nel processo, la verità emergerà con chiarezza. Che motivo avrei avuto per 'ingraziarmi' uno dei tre revisori? Proprio nessuno. Tutti i bilanci, sempre positivi, i piani triennali, le concessioni, sono sempre stati approvati all'unanimità dal Comitato Portuale. Ogni controllo del ministero vigilante, come ogni relazione della Corte dei Conti, si sono sempre conclusi positivamente e con apprezzamenti per il nostro operato. **L'utile dell'Ap durante il mio mandato è passato da 7 a 14 milioni di euro!** Se il turismo alla Spezia cresce tantissimo, è soprattutto merito delle crociere. E io mi vedo indagato con accuse infamanti! **Ma ho fiducia nei magistrati e chiedo solo che si faccia presto**».

I pubblici ministeri, e ancora di più il giudice delle indagini preliminari, tratteggiano di lei un ritratto dai toni antropologici. Si sente un 'esperto uomo politico' per il quale 'le condotte illecite non rappresentano episodi isolati ma risultano costituire le modalità ordinarie e ripetute di gestione del potere connesso alle funzioni'?

«Sono rimasto sconcertato da quelle affermazioni. Ho svolto con onore vari ruoli e incarichi pubblici. Ero ancora giovane, all'inizio degli anni '90, quando ho scelto di mettere completamente a disposizione del settore pubblico le mie capacità e la mia voglia di fare, rinunciando a una carriera da manager di una multinazionale per fare il sindaco di Sarzana. Dopo, da senatore, ho fatto tante battaglie, sempre a difesa dei più deboli: dalla messa al bando delle mine antiuomo alla tutela delle vittime dell'uranio impoverito, dell'amianto e di quelle affette da silicosi. Ho amministrato il gruppo parlamentare del Pds. Ho svolto il compito di amministratore del Senato, quale Questore anziano. Ho presieduto la Delegazione Parlamentare Italiana presso l'Assemblea Parlamentare della Nato. Da sottosegretario alla Difesa ho gestito le deleghe delicate e importanti che mi sono state assegnate, sempre nel pieno e totale rispetto delle leggi e della legalità.

-segue

Chiamo a testimoniare le centinaia di persone con cui ho lavorato e che ho incontrato, con cui ho discusso e trattato questioni e pratiche importanti ed anche di grande valore economico, per sapere se mai, in qualsiasi occasione, io abbia compiuto atti che non fossero legati all'interesse dell'ufficio al momento ricoperto. È generalmente riconosciuto, in Italia e all'estero, che ho svolto questi ruoli con capacità e risultati, nell'assoluto rispetto della legalità e con totale disinteresse personale».

A settembre, alla domanda sui rumors che la volevano deciso a puntare alla candidatura a sindaco della Spezia, rispose "fino a che sono all'Ap penso all'Ap e basta. E' vero semmai che in tanti mi chiedono di candidarmi". Ritene che l'inchiesta penale l'abbia tagliata fuori dallo scacchiere per la candidatura a sindaco?

«Confermo quella risposta: molti, privati cittadini, compagni di partito e non, associazioni me lo chiedevano, anche insistentemente, e molti hanno continuato a chiedermelo, ma ora sono stato messo nella condizione di dover pensare ad altro. A difendermi nel processo, certamente, ma anche a difendere il mio onore, il mio nome e la mia storia limpida e onorata, che è ciò che soprattutto in questo momento mi sta a cuore. È stato versato molto fango su di me, ma io sono una persona perbene».

Il blitz della Guardia di finanza nella sede dell'Autorità portuale arriva il 2 novembre. Il via libera della Regione al ministro Delrio per la nomina di Carla Roncallo a presidente è del 28 ottobre. Facciamo un po' di retrologia. Ha perso il posto all'Ap perché a Roma si sapeva già che lei era indagato, oppure l'inchiesta ha trovato più agevole palesarsi una volta che lei non era più destinato a restare in via del Molo?

«Non sono esperto di dietrologie anche se credo poco alle coincidenze».

Siamo cattivi. Ritene che qualcuno abbia (politicamente) gongolato per questa sua situazione? Paita non è stata tenera: "Dall'inchiesta sull'Ap della Spezia emerge un quadro gravissimo, per il quale non si può che provare indignazione".

«Da lei non mi sarei aspettato niente di diverso».

La cosa non ha rilevanza penale ma perché, come risulterà da una intercettazione telefonica agli atti dell'inchiesta, parlando del sindaco della Spezia Massimo Federici l'ha definito 'stupido'?

«In una conversazione privata certe parole possono scappare. Il rapporto con il sindaco ha sempre avuto alti e bassi. Nei primi anni l'intesa e la collaborazione sono state ottime. Ma dopo la sconfitta della Paita alle elezioni regionali c'è stato un cambiamento in Federici, una involuzione delle sue posizioni che, in alcuni casi, a mio avviso non corrispondevano più agli interessi della città, quali il voler rimettere in discussione decisioni e intese faticosamente raggiunte, come per il water front e per la realizzazione del pennello delle crociere, in una sorta di eterno devastante gioco dell'oca. Non è un mistero che da allora le mie valutazioni su Federici, come sindaco, siano in parte cambiate».

In via del Molo ha fatto il presidente per anni. Mai sospettato di gare truccate, regalie, spese indebite con le carte di credito aziendali?

«Nelle gare io non ho mai messo bocca. Mi interessavano solo il rigore e la correttezza delle procedure. Anche in questo campo ho cercato di cambiare lo status quo, sostituendo le gare al massimo ribasso con quelle che si aggiudicano in base all'offerta economicamente più vantaggiosa; inoltre ho sempre cercato di inserire nelle commissioni di gara membri esterni, indicati dalle università e dalle professioni, anche se per legge almeno il presidente deve essere un dirigente interno. Per i lavori di piccolo importo, ho voluto la formazione di un elenco pubblico di fornitori cui fare ricorso a rotazione, e richiedendo comunque per qualunque acquisto almeno cinque preventivi. Quando c'era qualcosa che non mi convinceva, ne informavo gli uffici o i revisori. E' tutto documentato. Poi, a parte le eventuali responsabilità personali dei singoli che andranno eventualmente accertate, l'Ap è un ente amministrato correttamente, gli atti sono tutti pubblici e trasparenti, la gestione amministrativa fa capo al segretario generale e ai dirigenti, mentre i controlli sui conti vengono eseguiti da un organo collegiale composto da tre revisori. Peraltro le decisioni più importanti venivano assunte in comitato portuale che era tenuto costantemente informato di tutto».

E per quanto riguarda le spese di Miami? Una delegazione dell'Ap spezzina guidata da lei partecipò, pochi mesi fa a Fort Lauderdale, alla grande fiera sul mondo delle crociere. Ed è stata polemica sui costi.

«Si tratta della più importante manifestazione mondiale del settore delle crociere, che si svolge ogni due anni negli Stati Uniti, a cui partecipano tutti i porti crocieristici del mondo per invitare le compagnie ad inserire i propri scali nei loro itinerari. L'Ap partecipa a quella manifestazione da molte edizioni. È stato detto che abbiamo speso 150mila euro. Falso: il budget era di 95 mila euro e ne abbiamo effettivamente spesi poco più di 80mila, dei quali oltre 65mila per stand e allestimenti. Ma sono investimenti che hanno permesso importanti ritorni.

-segue

Ne cito solo uno: in quella occasione abbiamo concluso un accordo con Royal Caribbean per ottenere che il pagamento della tassa annuale di ancoraggio per la più grande nave al mondo, la Harmony of the Seas, fosse effettuato al porto di Spezia, determinando così un maggiore incasso per l'Ap di 530.000 euro!»

Secondo il gip, da esperto uomo politico, temendo la non riconferma a presidente dell'Autorità portuale, si sarebbe preconstituito “la possibilità di continuare a gestire in qualche modo i servizi portuali e in particolare quelli crocieristici (tramite la società Apls, di cui rimane presidente e tramite il consorzio Discover, di cui fa parte come consigliere)”. Apls, società dell'Ap spezzina, è nata nel 2010: ci ha visto lungo?

«Mi sono dimesso anche da questi incarichi, che per me erano solo incarichi di servizio, senza alcun compenso. Quindi non sono più presidente di Apls, nè consigliere di Discover; è comunque chiaro che il nuovo presidente dell'Ap, o i nuovi soci in caso di privatizzazione di Apls, avrebbero deciso sui nuovi amministratori, dunque non potevo preconstituire proprio nulla! Era peraltro chiaro che se avessi deciso di correre come sindaco, mi sarei dimesso da ogni altra carica! Inoltre, che nel 2010, io potessi pensare a cosa mi sarebbe successo dopo il 2017, mi sembra veramente troppo! Apls poi, non è un carrozzone clientelare. Sa quanti dipendenti ha la società? Nemmeno uno; persino l'amministratore delegato è stato individuato tra i dipendenti dell'Ap per risparmiare, e riceve per il suo lavoro un compenso di 25mila euro lordi all'anno. Allo stesso modo, dipendenti dell'Ap erano i membri del consiglio di amministrazione. Tutti senza retribuzione, zero euro, io compreso naturalmente. **Però intanto questa società Apls, interamente pubblica, che il Comitato Portuale, non io, ha dedicato allo scopo di avviare le crociere e che è in corso di privatizzazione, è stata ora valutata oltre un milione e 700 mila euro e quest'anno chiuderà il bilancio con circa un milione di utili. Per l'AP, naturalmente!».**

In Discover comandava lei?

«**Assolutamente no.** Avevo difficoltà anche a partecipare alle poche riunioni del consiglio di amministrazione. Discover era un consorzio formato da Confindustria, Confesercenti, La Spezia Cruise Facility di cui l'Ap ha rilevato la maggioranza delle quote per poi riversarle alle altre associazioni, Confcommercio, Confartigianato, Comuni, Atc, eccetera. È stato trasformato in srl, ed aveva un presidente, con ruoli anche operativi (Maurizio Pozzella) ed un vicepresidente (Giorgia Bucchioni che ora ho visto ne è stata nominata presidente). Peraltro, dal punto di vista economico, la gestione ha prodotto ottimi risultati»

Nel 2015 va buco il tentativo di trovare soci a cui cedere fino all'80% delle quote di Apls con un bando riservato a compagnie di navigazione da crociera. Nel dicembre 2015 il comitato portuale unanime delibera di procedere a un nuovo bando per cedere la maggioranza di Apls per la realizzazione della stazione marittima passeggeri e per l'affidamento della sua gestione. Poi tra settembre e ottobre 2016 il Comitato portuale rinvia più volte il varo del bando. Qualcuno, secondo lei, sapeva della imminente tempesta giudiziaria o quanto meno aveva certezza che lei non venisse confermato in Ap?

«Come lei giustamente dice, si tratta di decisioni assunte dal Comitato Portuale e non da me personalmente; ed anche dalla sua breve ricostruzione emerge chiaramente che stavamo lavorando per la privatizzazione di Apls prima che la stessa assumesse la gestione operativa del traffico passeggeri. Poi qualcuno – e non sono certo io - ha deciso di fare ostruzionismo su una tematica tanto importante per il porto e la città».

Le contestano l'abuso di ufficio per la concessione demaniale del molo Garibaldi che, come presidente dell'Ap, ha rilasciato senza gara nel febbraio 2016 alla controllata Apls, di cui era presidente. Che ne è della norma che sancisce che le Ap non possono esercitare direttamente o tramite controllata operazioni portuali o attività ad esse strettamente connesse?

«Intanto anche questa, come ogni altra, è stata l'esecuzione da parte mia di una decisione del Comitato Portuale, quindi un atto dovuto. Apls è una società posseduta al 100% dall'Autorità portuale, un suo braccio operativo, quindi non ci può essere conflitto di interessi. Molte altre Autorità portuali hanno partecipazioni in società che gestiscono importanti attività, tra cui quelle di gestione terminal passeggeri: Venezia, Trieste, Ravenna, Livorno solo per citare gli scali più importanti. Società che sono state costituite in vigenza della stessa legge, la 84/94, che a me viene invece contestata. Non capisco perché alla Spezia non sia consentito fare ciò che invece è lecito fare altrove».

Sempre secondo l'accusa, le utilità del concorso in corruzione sarebbero semplici: a Vigogna il figlio assunto in Lsct, a Forcieri un presidente dei revisori asservito, a Giromini una gara su misura per far entrare Lsct nel capitale di Apls e partecipare alla costruzione e gestione del molo crociere. E qui per Forcieri, Giromini e Pozzella nasce l'accusa di turbata libertà degli incanti. Voleva regalare Apls a Lsct Contship?

-segue

«Assolutamente no! Intanto perché Lsct fa merci e non passeggeri; e poi basti ricordare che **sono stato io a proporre di togliere il lato ovest di Molo Garibaldi a Lsct**, che ne aveva la concessione, per consentire l'avvio delle crociere e di fissare in 800 mila il numero minimo di passeggeri annui che il terminalista che voleva partecipare alla gara doveva aver gestito nel triennio precedente: un limite che esclude la possibile partecipazione di Lsct! Altro che regali, è l'esatto contrario! E' tutto negli atti ed emergerà con chiarezza. Quanto al figlio, mi risulta che non sia stato assunto da nessuno».

Secondo il gip, lei mostra “nella migliore delle ipotesi di non comprendere il reale disvalore di quanto commesso”. Secondo lei che cosa significa?

«Significa che c'è un'idea sbagliata di me! Nell'ordinanza ho letto molte considerazioni estranee alla mia storia personale e che non hanno alcun fondamento nella realtà dei fatti, ma ciò appartiene allo sviluppo del processo, nel quale riusciremo a dimostrare il contrario di quanto asserito. Non esiste infatti un solo caso in cui io abbia chiesto o prospettato ad altri un vantaggio personale, o anche solo adombrato un qualche interesse privato in una qualsiasi occasione legata al mio ufficio. Sfido chiunque a poter affermare il contrario e non solo in relazione alla presidenza dell'Ap».

In sintesi, si dichiara colpevole o innocente rispetto alle accuse che le muove la procura spezzina?

«So di essere **estraneo a tutte le accuse** ed occorre ricordare che la Costituzione afferma che ogni indagato non è colpevole fino alla sentenza definitiva».

Lei quindi pensa proprio di non aver sbagliato nulla?

«No, no, **ho sbagliato tante cose**. Ad esempio? **Essermi impegnato troppo e averci messo troppa passione che evidentemente è stata fraintesa e aver sottovalutato la cattiveria umana!** Devo constatare che nel porto della Spezia resiste purtroppo, nonostante i miei sforzi, un **sistema di potere** che fa capo a poche persone che considerano l'Ap 'poco più di una dependance delle loro aziende', come mi ha detto in più occasioni uno storico dipendente della stessa Autorità e come emerge chiaramente anche dalle intercettazioni. Io ho cercato di dare dignità e ruolo all'ente pubblico, per lo sviluppo della nostra economia, forte di non avere nessun altro obiettivo e tanto meno interesse, ma sono stato sconfitto dal sistema, così come prima di me lo era stato il mio predecessore, 'stritolato' già nel suo primo mandato. Con me hanno impiegato più tempo, ma alla fine ci sono riusciti».

Per che cosa pensa che dovrà essere ricordato come presidente dell'Ap spezzina?

«Come il presidente che ha dato una scossa a questa città, creando valore, lavoro e ricchezza diffusa per il territorio, facendo del porto un motore di sviluppo e crescita per la Città ed i cittadini. Sono orgoglioso di avere lasciato alla presidente Roncallo una Ap in ottimo stato di salute. Le cose che ho fatto sono lì, sotto gli occhi di tutti. Dal Ponte Revel al Terminal Crociere. Da quando, nel 2009, ho iniziato a svolgere il ruolo di presidente, mi sono convinto che questo porto potesse e dovesse crescere ed anche incrementare la propria attività turistica, fino ad allora limitata dall'impossibilità per le navi da crociera di ormeggiare in banchina. Ritenevo assurdo che i turisti dovessero fare scalo a Genova o a Livorno per venire a visitare le meraviglie del Golfo dei Poeti e delle Cinque Terre. Ecco perché mi sono impegnato per far nascere e sviluppare le crociere! **È stato calcolato che negli ultimi tre anni l'attività delle crociere ha prodotto per Spezia oltre 70 milioni di euro, di cui hanno beneficiato tutti:** dagli operatori portuali (pilotti, ormeggiatori, terminalisti agenti, tour operator...) al tessuto economico della città (commercianti, albergatori, ristoratori, artigiani). E di una cosa si può essere sicuri: che mai e senza ombra di dubbio abbia io tratto vantaggi personali da queste attività».

Donelli Group ha aperto a Ravenna

RAVENNA – Donelli Group ha reso noto l'apertura del nuovo ufficio di Ravenna (segue in ultima pagina)

Donelli Group

presso il Centro Direzionale Sapir in via Zani 3 che effettua operazioni doganali e servizi connessi di import ed export via mare (da/per tutti i Paesi). Diventano quindi 11 le sedi del gruppo per un totale di 30 collaboratori che seguono circa 1.000 clienti. L'obiettivo del gruppo, che gestisce una media di 30mila operazioni doganali annue di import/export, è diventare il riferimento nazionale nella consulenza doganale per le imprese di spedizioni internazionali. La strategia a breve è ampliare il raggio di attività sul versante tirrenico mentre a lungo termine si prevede di operare anche in Lombardia (Milano Aeroporti) con un presidio diretto.

AUTHORITY » LA SVOLTA NELL'ITER

Finalmente l'intesa c'è Rossi: sì a Delrio su Corsini

Ora il nome del presidente designato verrà girato alle commissioni per il parere. Se non ci saranno altri intoppi, a fine mese sarà al timone di Palazzo Rosciano

di **Mauro Zucchelli**
LIVORNO

Nella calza della Befana i porti di Livorno e di Piombino – riuniti nella nuova Authority di sistema – trovano finalmente l'ok del governatore **Enrico Rossi** al nome indicato dal ministro **Graziano Delrio**: quello dell'ingegner **Stefano Corsini**.

Nessun comunicato ufficiale ma fonti bene informate confermano che ieri, di prima mattina, il presidente della Regione Toscana ha messo nero su bianco il proprio sì e l'ha comunicato agli uffici di Delrio.

Corsini è il nome che, in tandem con quello di **Andrea Ferrante**, il Tirreno aveva indicato in pole position nel **lato-Authority** fin dal 15 dicembre, cioè quattro giorni prima che il ministro Delrio lo indicasse esplicitamente parlando con i giornalisti appena arrivato all'inaugurazione della direttissima ferroviaria per la Darsena Toscana.

Stiamo parlando di un diri-

gente di alto rango all'interno della nomenclatura di Palazzo Chigi: il cinquantottenne dirigente del Dipartimento programmazione politica economica del Cipe lavora nell'équipe interministeriale che fa da braccio operativo alle decisioni del governo (non a caso è guidato dal premier e dal ministro dell'economia).

Dentro quella squadra, Corsini ha di recente prestato servizio all'Ufficio investimenti infrastrutturali avendo la responsabilità del Servizio III Servizio III (trasporti e infrastrutture fisiche). Insomma, un tecnico che ha alle spalle sì gli anni all'Ispra ma soprattutto l'esperienza nel project financing sul fronte caldo delle grandi opere. Dev'essere proprio questo che ha convinto ministro e governatore: basti ricordare che qualche settimana fa era stata la Regione a indicare in una delibera di giunta l'esigenza di una serie di approfondimenti e correttivi nel dossier del bando di gara della Darsena Europa (poi fatto slittare in extre-

mis a maggio).

Il proprio via libera informale, il presidente della Regione Toscana l'aveva già dato da giorni e ieri l'ha formalizzato. Ma questo altro non è che un passo in avanti: non basta a veder insediare il nuovo timoniere del porto di Livorno (e di quello Piombino).

Cosa accade adesso? Avendo ricevuto semaforo verde dall'intesa, il ministro Delrio può inviare il nome di Stefano Corsini alle commissioni per l'ultimo parere. Non hanno il potere di sbarrare il passo alla proposta di nomina formulata dal ministro delle infrastrutture e tuttavia non sarebbe un gran bel viatico. E dal punto di vista dei tempi? Le Camere tornano in attività, dopo la pausa natalizia, il 10 gennaio: non è da credere che questo provvedimento sia esattamente in testa alla priorità delle priorità, dunque la calendarizzazione del parere potrebbe portar via qualche altro giorno ancora. Risultato: quest'ennesima tappa della procedura dovrebbe esser sbrigata da qui a fine mese, poi

spetterà al ministro arrivare al decreto di nomina. Difficile credere che vi siano i presupposti politici per un bis dell'odissea burocratico-istituzionale di **Rodolfo Giampieri** nell'ascesa al vertice dell'Authority di Ancona: intesa nell'autunno 2013 e strada apparentemente in discesa, eppure l'insediamento da presidente avverrà nel gennaio di due anni più tardi.

Il tempo non è una variabile indipendente, e questo non solo riguardo all'iter di nomina del presidente dell'Authority. Palazzo Rosciano è alle prese con le sorti dei tre bandi dai quali dipende il proprio futuro. Uno: quello della maxi-Darsena, con le correzioni di rotta chieste dalla Regione. Due: quello della privatizzazione della Porto 2000, nel bel mezzo dell'analisi delle offerte presentate dai pretendenti. Tre: quello dei bacini, con la crescente pressione che sul questo versante vede protagonisti il sindaco **Filippo Nogarini** e il vescovo **Simone Giusti**.

DI MAURO ZUCHELLI

-segue



Il ministro Delrio e il governatore Rossi all'inaugurazione in Darsena Toscana (Repetti Pentafoto). A destra: Corsini



>> A Palazzo Rosciano in ballo i tre bandi per maxi-Darsena, bacini e privatizzazione dello scalo crociere

Authority, battaglia sul segretario Guerrieri, Provinciali e Busdraghi

Pressing dei partiti per indirizzare la nomina del numero due

- LIVORNO -

RIPARTE il toto-nomine per l'Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino, questa volta non più per la presidenza- scontata ormai la nomina dell'ingegner Stefano Corsini- ma per la carica di segretario generale. L'impresione è che si debba andare avanti ancora per almeno un paio di settimane, se non più. La carica è stata di recente prorogata a Massimo Provinciali fino a tutto marzo: e probabilmente l'attuale segretario generale farà l'intero periodo, perchè la nomina di un eventuale successore (o la sua conferma definitiva) è legata a una serie di passaggi prioritari che riguardano oltre all'insediamento di Corsini (dopo le commissioni parlamentari, che non si riuniranno prima del 20 gennaio) ed alla nascita del comitato di gestione, su designazione dei due sindaci di Livorno e Piombino e della Regione. Di queste designazioni ancora non si parla: e se i giochi politici varranno quanto hanno dimostrato di valere per la presidenza, c'è il rischio davvero di "sfondare" verso febbraio o peggio.

In ballo, al momento, sono rimasti due nomi, con un terzo di scorta (Nerio Busdraghi, *nella fotina a sinistra*) attualmente ufficiale della Capitaneria e neo cavaliere della Repubblica). L'altro nome che era stato fatto prima della fine dell'anno, quello della dottoressa Roberta Maci di Piombino, sembra ormai definitivamente destinato alla segreteria generale di Civitavecchia. I due in lizza (salvo



IN POLE
Massimo Provinciali, qui a fianco, e più a sinistra Luciano Guerrieri; entrambi nella rosa dei papabili segretari

sorprese di furavia, mai da escludere dove la politica ci mette il naso) sono Luciano Guerrieri e Massimo Provinciali.

IL PRINCIPIO è semplice: un presidente di AdsP tutto nuovo ha bisogno di un segretario generale che conosca bene il territorio, i due porti (con propaggini) che rappresenta, e le infinite questioni dei "pollai" locali. Che, per quanto di dettaglio, condizionano poi sempre la vita del sistema (e ne sa qualcosa **Giuliano Callan** che si è sempre giustamente lamentato degli infiniti contenziosi minimali in porto). E se il principio della conoscenza di dettaglio

vale, è assai probabile che sia stata (o sarà) l'arma del governatore Rossi per imporre al ministro un segretario generale di sua fiducia. Visto che ha ceduto sul presidente- è il ragionamento comune di questi giorni in porto- almeno ne abbia in cambio la designazione del segretario generale. L'importante adesso sarebbe fare presto. Perchè la riforma Delrio, già in pesante ritardo, rischia di condizionare quello che doveva essere il rilancio dei porti almeno per la metà del 2017. E l'economia marittima- ma un po' tutta l'economia italiana- non se lo può permettere.

Antonio Fulvi

-segue



**Lamentela
di Gallanti**

GIULIANO Gallanti si è
sempre giustamente
lamentato degli infiniti
contenziosi in porto



Ro-ro in espansione, ma c'è fame di accosti

NELLA CALMA PIATTA che sta condizionando il cambio di passo tra **Autorità portuale** e l'Autorità di sistema - non si sa ancora se il governatore Rossi abbia dato il promesso assenso alla nomina di Stefano Corsini alla presidenza - il porto s'arrabatta a cercare spazi per il traffico in maggiore espansione: quello dei ro-ro, ovvero dei traghetti cargo.

PER AMMISSIONE dello stesso **Giuliano** **solon** (in foto) commissario ormai in uscita da palazzo Rosciano, il piano regolatore del porto ha sottovalutato le esigenze dei ro-ro: e la "guerra" tra Onorato e Grimaldi, con l'incremento di linee e di servizi di entrambi gli armamenti, ha contribuito. Sarà uno dei temi caldi che la nuova Autorità di sistema portuale dovrà affrontare. Nel frattempo, si ricorre alle soluzioni tampone. Per due giorni la banchina ex 75, a ridosso del grande (e defunto) baci-

no di carenaggio, ha ospitato il ro-ro di Grimaldi "Eurocargo Napoli", che ha atteso in banchina di riprendere il servizio di linea. Ieri la nave è stata spostata all'ancora in rada, ma la 75 è stata subito occupata da un altro Eurocargo, il "Cagliari" che ha lasciato libero l'attracco alla Sintermar, dove era attesa un'altra nave

NEL MIRINO

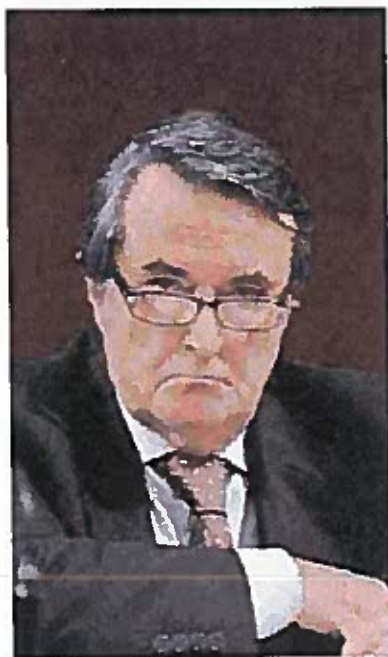
Per due giorni la ex75 a ridosso del bacino di carenaggio ha ospitato l'eurocargo Napoli

del servizio Grimaldi. La ex 75, che il piano regolatore ha destinato ad ospitare le imbarcazioni da diporto da sfrattare dal porto mediceo, di fatto sta diventando una specie di jolly per le emergenze: dalla primavera continua ad essere utilizzata dalle navi da crociera di me-

die dimensioni, adesso è usata anche per i ro-ro in sosta (non è adatta allo sbarco dei carichi pesanti dei ro-ro perché l'uscita dal porto mediceo con il ponte girevole dell'Andana delle Ancore non regge i pesi) e così si ritarda di anno in anno l'allestimento per ospitare le imbarcazioni da diporto.

CI SI CHIEDE così quando e come potranno essere sbloccati i lavori al "marina" del Mediceo, che hanno avuto tutte le autorizzazioni (salvo quella del Comune, ancora in itinere). Per un assetto definitivo del comparto ro-ro, l'armamento Grimaldi è quello che soffre di più: può operare in pratica sulla Sintermar e sulla Sgarallino, ma specialmente i traffici con la Sardegna e la Sicilia richiederebbero altre banchine ed altri spazi. E non si vede dove. (Nella foto, Eurocargo Napoli alla banchina 75)

A.F.



Vertenza Livorno raccoglie firme per riaffidare la gestione dei bacini Assemblea aperta ai cittadini

- LIVORNO -

IL COORDINAMENTO Vertenza Livorno prepara per giovedì dalle 17,30 un'assemblea aperta nella sede sugli Scali Finocchietti. Sono stati invitati tutti i partiti senza distinzione di schieramento e tutti i gruppi consiliari del Comune. «Noi vorremmo che ogni forza politica intervenisse alla nostra assemblea - spiegano i portavoce di Vertenza Livorno - perché pur non avendo noi connotazioni politiche, auspicheremmo che chiunque appoggiasse le nostre iniziative a sostegno dello sviluppo e dell'occupazione in una città come Livorno particolarmente colpita dalla crisi e dal processo di deindustrializzazione». All'ordine del giorno dell'assemblea la raccolta firme per la petizione con la quale

Vertenza Livorno chiede che sia bandita la gara per riaffidare la gestione dei bacini. «Una volta ripristinati possono dare lavoro a centinaia di persone». Ma si discuterà anche della richiesta alle istituzioni «di portare a 1000 euro la mobilità in deroga per sostenere le famiglie in difficoltà per la disoccupazione; riutilizzare le aree industriali dismesse; riqualificare il Caprilli per rilanciarlo e creare occupazione».

VERTENZA Livorno conclude lanciando una frecciata ai sindaci di Livorno e Collesalvetti. «Abbiamo chiesto un incontro al sindaco di Livorno Nogarini che ci dirotta sempre sull'assessore al lavoro Martini. Ma noi vogliamo parlare con lui. E il sindaco Bacci di Colle non ha ancora risposto».

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI ASA

«Tutto regolare, il servizio standard sarà garantito»

DI LIVORNO

«L'affidamento del servizio idrico in porto senza una gara è un percorso assolutamente regolare. Abbiamo anche un parere del Ministero che ci dice chiaramente come venga sancito il principio dell'unicità della gestione del servizio idrico integrato e conseguentemente la legge riconduca anche al gestore unico le gestioni in precedenza affidate ad altri consorzi o enti pubblici».

Ennio Marcello Trebino, amministratore delegato di Asa spa cita il parere del Ministero dei Trasporti per scacciare qualsiasi ombra sull'ingresso di Asa sul porto di Livorno.

Un concetto che lo stesso amministratore della spa aveva espresso in una lettera del 29 dicembre scorso indirizzata ad **Autorità portuale**. Comune di Livorno e ministero della Salute dopo la diffida arrivata dagli avvocati della Acquedotto Portuale Srl.

«Il ruolo istituzionale di Asa - si legge - non le consente di sottrarsi all'esecuzione di un servizio essenziale per l'utenza pubblica e privata, secondo la richiesta che le venga fatta dagli organi competenti».

Poi per quello che riguarda

il subappalto del servizio in rada a Labromare spiega: «La società ha tutte le autorizzazioni necessarie per garantire il servizio, oltre a serietà e professionalità, in grado di portarlo avanti».

Lo stesso amministratore delegato non nasconde, però, alcuni dubbi sia sulla rendita del progetto che sulla messa a regime, almeno in tempi brevi. «A mio avviso il margine di questo servizio - ammette Tre-

«Labromare garantisce i livelli di sicurezza necessari, il 2017 sarà anno di transizione»

bino - è nullo o scarso. Anche se queste valutazioni mancano di alcuni dati che sono in possesso solo della società Acquedotto

Portuale. Detto questo - prosegue - siamo convinti di poter garantire un servizio di qualità standard già da adesso. Questo significa non soddisfare tutta la richiesta possibile ma quella che ci è stata chiesta».

Dentro ad Asa si sono dati un anno di tempo per studiare l'andamento del servizio idrico in porto per poi eventualmente intervenire. «Il 2017 sarà un periodo di transizione per calibrare costi e ricavi e soprattutto effettuare una radiografia approfondita della situazione tecnica».

Poi ricorsi e battaglie legale permettendo si guarderà avanti. (f.l.)



L'amministratore delegato di Asa spa Ennio Marcello Trebino

«Non mi strozzerete meglio buttare le mie navi a fondo»

» LIVORNO

«La sa una cosa? A questo punto preferisco affondare le mie due navi e vederle calare a picco, rispetto alla prospettiva di venderle alla concorrenza oppure dare la soddisfazione a qualcuno di strozzarmi lentamente».

Gabriele Fava, legale rappresentante della società Acquedotto Portuale Srl non ci sta a fare la figura della vittima sacrificale dopo aver perso il servizio idrico sul porto di Livorno.

«A me non dà fastidio non avere più la concessione, è il mondo con cui sono stato tagliato fuori. Io chiedo solo che vengono fatte le cose regolarmente».

L'Autorità Portuale faccia una gara europea, io partecipo, se perdo e vince qualcuno più bravo: ok, mi faccio da parte. Ma in questo modo, mi spiace, ma non ci sto. Anche perché i miei detrattori sostenevano che con Asa le tariffe si sarebbero abbassate invece sono rimaste le stesse». Prima di guardare agli eventuali esposti in Procura, all'Autorità anticorruzione e alla Corte dei Conti che i suoi avvocati stanno preparando, Fava guarda al passato. «Il servizio idrico in porto è nato con la mia famiglia, ha iniziato mio

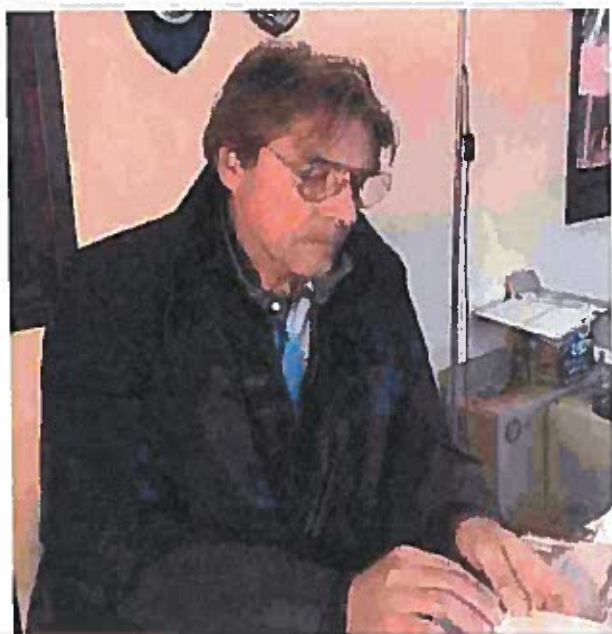
nonno, poi mio padre e infine sono subentrato io. Adesso sette, forse otto persone, perderanno il lavoro, ma di questo aspetto nessuno sembra preoccuparsi». In questi mesi sono state molte le avvisaglie di un tentativo di screditare il lavoro della Acquedotto Portuale.

Diverse, infatti, le lettere inviate dall'Autorità a Fava segnalando carenze nel servizio. Nell'ordine riguardavano: l'emergenza dell'acqua potabile alla Tdt, disguidi alle valvole di connessione al Terminal Calata Orlandi, le rimozioni di uno dei ristoranti all'interno del porto e

le presunte "fughe" di acqua dalle tubature.

A difesa dell'operato della società c'è una lettera degli avvocati di Fava già il 18 novembre 2014. «Senza tema di smentita - scrivono rispondendo a ogni singola contestazione - abbiamo l'agio di affermare che ha svolto e tutt'ora svolge con ogni attenzione e proficiuità il suo compito. Il servizio idrico portuale a favore dei natanti in mare e delle ditte e degli utenti a terra, è infatti sempre stato reso con il massimo impegno e con corrispondente esito, ad opera di soggetti e operatori esperti e generosamente impiegati».

(f.l.)



Il legale rappresentante di Acquedotto Portuale Gabriele Fava

L'INCHIESTA

Cambia il gestore in porto è scoppiata la guerra dell'acqua

Dal primo gennaio Asa è subentrata ad Acquedotto Portuale
«Irregolare l'affidamento senza gara: pronto un esposto»

di Federico Lazzotti
LIVORNO

Nel porto di Livorno è scoppiata la guerra dell'acqua dolce: un servizio a banchina e in rada che garantisce ogni anno un fatturato pari a circa 2,5 milioni di euro, tanto per dare la misura del giro di affari.

Sul ring delimitato dalle tubature che corrono lungo i pontili, tra diffide, decreti ingiuntivi, carte bollate e promesse di esposti in Procura e all'Anticorruzione, i top player pubblici e privati della portualità livornese, fino al Comune di Livorno e al Ministero.

Dopo mesi di scaramucce, la scintilla è scoppiata domenica primo gennaio quando Asa Spa, società che gestisce il servizio idrico in provincia di Livorno per conto dell'Autorità Idrica Toscana, è subentrata - attraverso un incarico diretto dell'Autorità Portuale - alla società Acquedotto Portuale srl che dal 2001 aveva la concessione del servizio idrico a terra e soprattutto a mare dell'acqua potabile.

LE ACCUSE. «Si tratta di una affidamento illegittimo», spiegano gli avvocati Giovanni Alari e Giancarlo Altavilla che curano gli interessi di Gabriele Fava, le-

gale rappresentante della Srl. «Ed ancor più illecito è il subappalto da parte di Asa del servizio di rifornimento d'acqua alle navi alla Labromare; oltretutto la nave Alcide, utilizzata da Labromare, non può assolutamente essere utilizzata per il trasporto di acqua potabile». Un quadro tanto irregolare che i reati ipotizzati - a loro avviso - variano dall'abuso d'ufficio fino a tutta la disciplina sulle leggi della concorrenza a livello comunitario.

Le contestazioni sono spiegate chiaramente in una delle lettere inviate dagli stessi legali lo scorso 11 marzo all'Autorità portuale. «Il servizio - dicono in soldoni - doveva essere messo a gara europea come recita la normativa in materia di appalti. L'affidamento diretto, infatti, può avvenire solo quando la società, in questo caso Asa, è pubblica al 100%, cosa che non corrisponde al vero visto che all'interno della Spa i privati di Iren detengono il 40%».

LA REPLICA. A questa contestazione, l'Autorità portuale e Asa rispondono con il parere richiesto nel gennaio scorso al Ministero dei Trasporti. Scrive il direttore generale del dicastero citando il codice dell'ambiente e i due articoli che - si legge - «sanciscono il

principio dell'unicità della gestione del servizio idrico integrato e conseguentemente riconducono al gestore unico anche le gestioni in precedenza affidate ad altri consorzi ed enti pubblici». Dunque nessun bisogno di gara, perché non c'è niente da mettere a bando.

IL SUBAPPALTO. Ma c'è un però. Asa, infatti, attraverso i suoi dipendenti, è in grado di fornire il servizio idrico a terra, ma per le navi da raggiungere in rada la questione si fa più complicata non avendo bettoline di sua proprietà.

Ecco perché - senza gara - la stessa Asa ha affidato con il placet del segretario dell'Autorità Massimo Provinciali, il servizio a mare a una società terza: la Labromare appunto «di proprietà al 60% dell'imprenditore Piero Neri», che attraverso la nave Alcide da tre giorni sta dando acqua alle navi.

«La norma, il dm 474/88, parla chiaro - ripetono Alari e Altavilla - per trasportare acqua potabile è necessario un natante che non abbia svolto nessun altro servizio, oppure sia stato varato da meno di dieci anni e venga prima riconvertito; l'Alcide è una vecchia nave, e ha sempre trasportato ben altro». La nave,

infatti, è stata varata negli anni Sessanta e fino a pochi mesi fa faceva servizio di pulizia delle acque di sentina delle imbarcazioni e trasportava idrocarburi. Possibile che oggi possa portare acqua potabile a bordo delle navi da crociera?

Infine, oltre alla qualità, c'è un problema di quantità. «Risultato - scrivono il 23 dicembre scorso Altavilla e Alari in una lettera ad Asa, Capitaneria di porto, ministero della Salute, Comune di Livorno e Autorità portuale - insufficiente al regolare e proficuo esercizio del servizio la disponibilità di una sola nave, considerato che al concessionario uscente fu imposto l'utilizzo di almeno due natanti, ognuno con portata non inferiore a 600 metri cubi». Mentre Alcide ne riesce a contenere un terzo.

-segue

LE TAPPE

3 MARZO 2001

Asa spa si affida in concessione alla società Acquedotto Portuale il servizio idrico all'interno del porto di Livorno e in mare per la durata di quindici anni.

14 MARZO 2016

Corre da concessione scade l'affidamento del servizio ad Acquedotto Portuale. Asa spa informa la società che il servizio sarà affidato ad Asa ma nel frattempo viene prorogato l'incarico alla società privata fino a giugno.

14 GIUGNO 2016

Asa spa comunica di nuovo la concessione ad Acquedotto Portuale fino al 31 dicembre 2016, data di scadenza dell'accordo.

14 DICEMBRE 2016

Asa spa comunica ad Asa spa e ad Acquedotto Portuale Srl di voler effettuare un'attività di ricognizione alla rete idrica portuale per la comprensione e la verifica della funzionalità del sistema in vista della presa in carico dei servizi da parte di Asa.

16 DICEMBRE 2016

Gli avvocati dell'Acquedotto portuale inviano un atto di significazione e diffida ai vertici di Asa spa contestando la fattispecie di straordinaria legittimità e illecità sotto il profilo procedurale e di merito nell'affidamento del servizio idrico in porto ad Asa spa e il subappalto a La Promare a Traverso la nave Alcide del servizio in rada.

29 DICEMBRE 2016

Il segretario Massimo Provinciali informa Asa spa, Capitaneria di porto e Asa spa che dal primo gennaio i servizi di fornitura d'acqua potabile ai navi in porto e in rada saranno eseguiti dalla Società Labromare.



La nave Alcide durante un servizio di pulizia della sentina



La nave Alcide durante un servizio di fornitura idrica



Un tavolo di concertazione tra i "sistemi" Livorno e Pisa

E' l'obiettivo verso il quale sta lavorando la Regione anche per coordinare lo sviluppo degli accordi di programma



Vanni Bonadio

FIRENZE - C'è una strategia, o almeno si sta lavorando perché ci sia, per risolvere alcuni dei problemi di gestione operativa

A.F.

(segue in ultima pagina)

Un tavolo di concertazione

della logistica nell'area toscana della costa, tenendo gli occhi aperti sull'importanza dei mercati, sia quelli esistenti che quelli potenziali. E l'area logistica in questione deve necessariamente mettere insieme il sistema portuale Livorno-Pisa con il polo logistico di Pisa costituito dallo snodo ferroviario e dall'aeroporto Galilei.

Per Vanni Bonadio, responsabile di Logistica Toscana (l'agenzia della Regione che per la legge Madia dovrà progressivamente finire in eutanasia), ma anche ascoltato consigliere del presidente Enrico Rossi, per funzionare al meglio il "sistema" deve integrare armoniosamente le opere a mare e le opere a terra. Ovvero, porti e ferrovie, retroporto Vespucci e raccordi con l'aeroporto Galilei. Il tutto nell'ambito della "cura del ferro" lanciata dal ministro Delrio e sposata in pieno dal governatore Rossi.

"Premesso che sia per i porti di Livorno che Piombino - sottolinea Bonadio - la connessione via ferro verso i mercati del centro-nord deve puntare su Firenze - dove ci si collega poi alla grande direttrice dorsale - l'importanza dello

snodo ferroviario di Pisa diventa fondamentale, anche per servire la Darsena di Pisa, in forte sviluppo, e lo stesso aeroporto. Ma sarebbe davvero sbagliato considerare il sistema portuale, gestito presto dalla nuova AdsP, indipendente dalle problematiche della logistica su ferro che hanno il focus su Pisa. Occorre dunque uno strumento che coordini entrambi questi sistemi, e che consenta anche una vera e propria gestione comune, nel quadro di quegli accordi di programma che stanno entrando in funzione per volontà della Regione e con la collaborazione delle istituzioni del territorio".

Per Vanni Bonadio, un accordo di programma tra sistema portuale Livorno/Piombino/Interporto Vespucci e sistema logistico di Pisa (ferrovie, aeroporto, canale dei Navicelli, Darsena pisana, aree industriali e artigianali) rientra non solo nella più vasta programmazione studiata dalla Regione Toscana, ma anche in un progetto approvato dalla UE che si chiama "Raccordo".

"Un progetto molto articolato ed approfondito - sottolinea Bonadio - studiato a fondo con un ottimo lavoro dalla dottoressa Antonella Querci della Port Authority di Livorno e presentato l'anno scorso a Piombino. Vi si ipotizzano anche i collegamenti ferroviari alternativi alla rete attualmente ingolfata dai

servizi passeggeri, attraverso l'attivazione di una "bretella" di soli 4 km sulla Collesalveti-Vada che bypassi Pisa per raccordarsi direttamente con la linea europea verso nord". Un ottimo progetto: ma che richiede - insiste Bonadio - la cooperazione completa e corretta tra i distretti di Livorno e di Pisa con uno strumento ad hoc gestito da operativi. "Insomma, uno strumento - tavolo di concertazione, per esempio - creato dalla politica regionale e locale ma gestito da tecnici operativi delle varie componenti, dove abbiano posto i porti, l'aeroporto, il canale dei navicelli, le ferrovie, l'interporto/retroporto e tutte le realtà della logistica che ci gravitano".

È Bonadio a concludere con lo zuccherino. "Un tavolo che consenta di gestire in armonia anche quel delicato problema che oggi sono le porte vinciane". Sul quale lo staff del presidente Rossi starebbe lavorando proprio su un'ipotesi del genere.

ALLA SCADENZA DELLA CONCESSIONE TCO DI LIVORNO

Rinfusi a bagnomaria

Solo un rinvio di sei mesi e tempi lunghi per la comparazione con il LTT

LIVORNO - Può sembrare un problema minore rispetto ai tanti
(segue a pagina 2)

Rinfusi a bagnomaria

urgenti che il porto livornese ha sul tavolo: eppure non torna ad onore di chi programma il porto, con tutte le scusanti riferibili al pastrocchio di una Riforma in costante ritardo, la vicenda del Terminal Calata Orlando dei rinfusi solidi. Quello che da anni sembrava automaticamente destinato a un trasferimento sulla sponda Est della Darsena Toscana - per liberare l'Orlando a favore delle crociere - è arrivato il 31 dicembre scorso alla scadenza della concessione pluriennale senza una programmazione di sufficiente respiro ancora definita. L'Autorità

portuale ha proposto pochi giorni prima della scadenza una proroga, ma al momento solo di 6 mesi: un assurdo se si pensa che per i rinfusi i contratti con i clienti sono per lo meno annuali e quindi il management del TCO si sta assumendo responsabilità operative pesanti.

Nella realtà, è difficile che il prossimo management dell'AdSP non voglia togliere da bagnomaria un settore così importante del porto, concedendo tempi realistici per mantenere il lavoro.

Rimane aperta la "comparazione", che l'Autorità portuale ha già deciso, tra il TCO e il nuovo LTT di Federico Barbera. Quest'ultima società ha presentato il suo piano d'impresa con alcuni aggiornamenti che le sono stati richiesti da palazzo Roscigno e a sua volta attende decisioni. A sua volta il TCO, pur contestando il principio di una comparazione visto che riteneva pianificata da anni la sua priorità sulla sponda est, ha deciso di presentare un suo piano d'impresa che ribadirà il progetto di trasferimento sulla sponda est e gli investimenti previsti. Il piano, per quello che è possibile apprendere, sarà presentato a palazzo Roscigno lunedì prossimo 9 gennaio. Anche se è previsto che le decisioni in merito attenderanno la nuova "governance" dell'AdSP.

Demolizioni e procedure da demolire

LIVORNO - Lo dubitava-
te? L'Unione Europea ha
varato l'elenco dei cantieri
abilitati al riciclaggio delle
navi obsolete e l'Italia non ne
ha uno. Eppure le normative
indicate da Bruxelles sono
state rese note da più di un
anno. Eppure anche in Italia
ci sono state imprese private
di primo livello, cioè più che
strutturate e più che esperte,
che sono partite subito per
essere dell'elenco. Una per
tutte, la joint venture tra
il cantiere San Giorgio e
il gruppo Neri nel sito di
Piombino.

E allora? Allora, ci dicono
a Piombino che al contrario
di quanto è avvenuto negli
altri paesi Ue, la lista delle

Antonio Fulvi
(segue a pagina 2)

Procedure da demolire

autorizzazioni richieste dalle varie
burocratie per dare l'ok al sito di
Piombino è stata e continua ad
essere da sfinitimento. Neri e San
Giorgio non parlano e lavorano
a testa bassa per avere tutte le
carte in regola: ma chi sta davvero
perdendo la pazienza è tutto quel
mondo del lavoro che si aspettava
la partenza del complesso piombi-
nese, e la sua ricaduta in una realtà
di occupazione che con i ritardi
sulle acciaierie e gli altri postumi
della crisi certo non è messo bene.

L'assurdo degli assurdi è che
il sito di Piombino urge anche e
specialmente allo Stato italiano,
la cui Marina Militare ha decine di
navi vecchie, tenute (con i relativi
costi) in "infolina" in attesa di
poterle demolire eliminando an-
che le componenti di amianto che
le rendono pericolose. Niente, le
varie burocrazie hanno inondato
gli imprenditori di valanghe di
richieste di carte: una Via Crucis
che contrasta con tutte le promesse
di semplificazione, di appalti veloci,
di sburocratizzazione che ci erano
state annunciate.

Quel che è peggio, è che non è
stato chiesto niente di più di quello
che una normativa rimasta obsoleta
e punitiva continua a prevedere. Si
va a passo di lumaca in tempi in cui
il mondo vola con la fibra ottica e
il "real time". Ma si può?

Da Cucchi fontana accoglienza senza barriere porto Ancona

(ANSA) - ANCONA, 3 GEN - Osservare l'alba e il tramonto sul mare, uno spettacolo che solo questa città sa offrire, seduti ai due lati di una fontana artistica posta dopo l'arco Clementino, tra le mura romane e lo specchio acqueo; attraversare la fontana in sicurezza, senza barriere per portatori di handicap, con rivoli d'acqua che scorrono sotto i piedi. Accadrà da giugno nel porto storico di Ancona grazie all'opera-scultura del maestro Enzo Cucchi, artista di punta della Transavanguardia. L'acqua, quella salata del mare che unisce Ancona al mondo e quella dolce della fontana per dissetare e accogliere, è il tema al centro dell'opera. "Credo nel progetto del porto e della sua accoglienza - ha detto Cucchi -. Il porto è emozione, è il cuore pulsante di una città. L'acqua è un dono per chi arriva in un posto, un sollievo". La fontana, lunga 15 metri e larga 4, valutata circa 500 mila euro, ne costerà 130 mila, finanziati da Comune, con il contributo della Fondazione Cariverona, e dall'Authority.

Porti:Napoli,stretta su ingressi, si pagherà quasi 1000 euro

(ANSA) - NAPOLI, 3 GEN - Stretta del porto di Napoli sui permessi di accesso alle strade interne dello scalo partenopeo. Il nuovo presidente Pietro Spirito in un'ordinanza ha deciso di innalzare le tariffe per ottenere il lasciapassare che attualmente costa 25 euro l'anno. La tariffa sale ora a 800 euro più iva, quindi quasi 1000 euro. L'accesso al porto di Napoli viene comunque garantito a chi lavora e risiede nello scalo partenopeo, ma la stretta sugli accessi riguarda migliaia di napoletani: attualmente sono circa 10.000 le persone che hanno un permesso di accesso alle vie interne dello scalo. Per snellire il traffico interno il nuovo presidente dell'autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare) ha stabilito le nuove regole di circolazione delle vetture nel porto, valide a partire dal 1 gennaio. Nell'ordinanza su "disciplina dell'accesso, circolazione e sosta dei veicoli nel porto di Napoli", la prima da quando Spirito si è insediato, si spiega che "con un percorso di graduale adeguamento che si completerà a marzo, l'accesso è consentito solo a chi lavora e risiede nello scalo partenopeo. In particolare vengono individuate tre categorie di soggetti: i lavoratori e i residenti stabili che mantengono la precedente disciplina; gli enti con saltuarie frequentazioni che pagheranno un corrispettivo pari a euro 145 più IVA; i frequentatori esterni che pagheranno un corrispettivo di euro 800 più IVA".

"Le disposizioni si rendono necessarie - ha precisato Pietro Spirito - per migliorare la viabilità interna al porto, per razionalizzare gli spazi che sono insufficienti e che devono essere destinati primariamente alle attività portuali. Le risorse derivanti dal pagamento dei corrispettivi degli accessi saranno destinate al miglioramento del sistema di informazioni alla clientela, passeggeri e merci". Ogni giorno nel porto di Napoli circolano centinaia di tir destinati alle autostrade del mare o che trasportano i container dalle navi alle loro destinazioni in tutta Europa. (ANSA).

Napoli, stretta sugli accessi in porto

Napoli - Primo atto di Spirito: il lasciapassare aumenta da 25 a quasi mille euro.

Napoli - Stretta del porto di Napoli sui permessi di accesso alle strade interne dello scalo partenopeo. Il nuovo presidente Pietro Spirito in un'ordinanza ha deciso di innalzare le tariffe per ottenere il lasciapassare che attualmente costa 25 euro l'anno. La tariffa sale ora a 800 euro più iva, quindi quasi 1000 euro.

L'accesso al porto di Napoli viene comunque garantito a chi lavora e risiede nello scalo partenopeo, ma la stretta sugli accessi riguarda migliaia di napoletani: attualmente sono circa 10.000 le persone che hanno un permesso di accesso alle vie interne dello scalo. Per snellire il traffico interno il nuovo presidente dell'autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare) ha stabilito le nuove regole di circolazione delle vetture nel porto, valide a partire dal 1 gennaio. **Nell'ordinanza su «disciplina dell'accesso, circolazione e sosta dei veicoli nel porto di Napoli», la prima da quando Spirito si è insediato, si spiega che «con un percorso di graduale adeguamento che si completerà a marzo, l'accesso è consentito solo a chi lavora e risiede nello scalo partenopeo.** In particolare vengono individuate tre categorie di soggetti: i lavoratori e i residenti stabili che mantengono la precedente disciplina; gli enti con saltuarie frequentazioni che pagheranno un corrispettivo pari a euro 145 più IVA; i frequentatori esterni che pagheranno un corrispettivo di euro 800 più IVA».

«Le disposizioni si rendono necessarie - ha precisato Pietro Spirito - per migliorare la viabilità interna al porto, per razionalizzare gli spazi che sono insufficienti e che devono essere destinati primariamente alle attività portuali. Le risorse derivanti dal pagamento dei corrispettivi degli accessi saranno destinate al miglioramento del sistema di informazioni alla clientela, passeggeri e merci». **Ogni giorno nel porto di Napoli circolano centinaia di tir destinati alle autostrade del mare o che trasportano i container dalle navi alle loro destinazioni in tutta Europa**

Pietro Spirito firma nuova ordinanza: Cambiano le regole per l'accesso delle autovetture in porto

Napoli, 3 gennaio 2017 - L'anno nuovo inizia con la definizione di nuove regole per l'accesso delle autovetture in porto. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno centrale ha stabilito nuovi criteri e promulgato la prima ordinanza dal suo insediamento al vertice dell'Ente di Governo dei porti di Napoli, Castellammare e Salerno. Dalla data del 1 gennaio 2017, con un percorso di graduale adeguamento che si completerà a marzo, l'accesso è consentito solo a chi lavora e risiede nello scalo partenopeo. In particolare, come è

precisato nell'ordinanza riguardante "la disciplina dell'accesso, circolazione e sosta dei veicoli nel porto di Napoli", vengono individuate tre categorie di soggetti: i lavoratori e i residenti stabili che mantengono la precedente disciplina; gli enti con saltuarie frequentazioni che pagheranno un corrispettivo pari a euro 145 più IVA; i frequentatori esterni che pagheranno un corrispettivo di euro 800 più IVA.

"Le disposizioni si rendono necessarie- ha tenuto a precisare Pietro Spirito- per migliorare la viabilità interna al porto, per razionalizzare gli spazi che sono insufficienti e che devono essere destinati

primariamente alle attività portuali." "Le risorse- ha proseguito- derivanti dal pagamento dei corrispettivi degli accessi saranno destinate al miglioramento del sistema di informazioni alla clientela, passeggeri e merci".

Napoli, stretta di Spirito sugli ingressi al porto

Stretta del porto di Napoli sui permessi di accesso alle strade interne dello scalo portuale. Il nuovo presidente Pietro Spirito in un'ordinanza ha deciso di innalzare le tariffe per ottenere il lasciapassare che attualmente costa 25 euro l'anno. La tariffa sale ora a 800 euro più iva, quindi quasi 1000 euro. L'accesso al porto di Napoli viene comunque garantito a chi lavora e risiede nello scalo portuale, ma la stretta sugli accessi riguarda migliaia di napoletani: attualmente sono circa 10.000 le persone che hanno un permesso di accesso alle vie interne dello scalo. Per snellire il traffico interno il nuovo presidente dell'autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare) ha stabilito le nuove regole di circolazione delle vetture nel porto, valide a partire dal 1° gennaio. Nell'ordinanza su «disciplina dell'accesso, circolazione e sosta dei veicoli nel porto di Napoli», la prima da quando Spirito si è insediato, si spiega che «con un percorso di graduale adeguamento che si completerà a marzo, l'accesso è consentito solo a chi lavora e risiede nello scalo portuale. In particolare vengono individuate tre categorie di soggetti: i lavoratori e i residenti stabili che mantengono la precedente disciplina, gli enti con saltuarie frequentazioni che pagheranno un corrispettivo pari a euro 145 più iva; i frequentatori esterni che pagheranno un corri-



Uno degli ingressi allo scalo di Napoli

spettivo di euro 800 più iva». «Le disposizioni si rendono necessarie - ha precisato Pietro Spirito - per migliorare la viabilità interna al porto, per razionalizzare gli spazi che sono insufficienti e che devono essere destinati principalmente alle attività portuali. Le risorse derivanti dal pagamento dei

corrispettivi degli accessi saranno destinati al miglioramento del sistema di informazioni alla clientela, passeggeri e merci». Ogni giorno nel porto di Napoli circolano centinaia di tir destinati alle autostrade del mare o che trasportano i container dalle navi alle loro destinazioni in tutta Europa.

Taranto, tra una settimana via libera all'Agenzia

L'Autorità portuale di Taranto è al lavoro per la costituzione della nuova Agenzia che, nell'arco di trentasei mesi a partire dal 2017, si dovrà far carico, per riqualificarli prima e rioccuparli in nuove attività poi, del personale in esubero. Per il 10 gennaio è stato infatti convocato il comitato portuale che dovrà deliberare in merito all'Agenzia che a Taranto interessano i 520 addetti, attualmente in mobilità dopo la fine della cassa integrazione a dicembre, della società Taranto container terminal che da giugno 2015 è stata messa in liquidazione dai suoi azionisti tra cui la compagnia Evergreen. Anche se Taranto è ormai a tutti gli effetti, in base alla riforma del ministro Delrio, l'Autorità portuale di sistema del Mar Ionio con Sergio Prete presidente - la nomina è avvenuta circa un mese fa - sarà tuttavia il «vecchio» comitato portuale, rappresentativo di enti locali, sindacati e Camera di Commercio, e non il «nuovo» comitato di gestione previsto dalla riforma Delrio, ad occuparsi, almeno nella primissima fase, dell'Agenzia per il lavoro portuale. Questo perché, a fronte dell' richiesta già fatta dal presiden-

te Prete, Comune di Taranto e Regione Puglia non hanno ancora designato i loro rappresentanti nel comitato di gestione, che sarà l'organo di governance dell'Autorità. Dal 31 dicembre scorso, con la pubblicazione sulla «Gazzetta Ufficiale» del nuovo decreto legge con gli interventi per la coesione sociale e territoriale in alcune aree critiche del Sud, l'Agenzia dei porti può essere costituita. «E noi insieme all'Autorità portuale di Gioia Tauro - dichiara il presidente di Taranto, Prete - ci stiamo già confrontando col ministero delle Infrastrutture e trasporti a proposito dei passi da fare».

Le Agenzie saranno due, una per porto, e il totale degli interessati, fra Taranto e Gioia Tauro, sono poco meno di un migliaio. L'Agenzia parte con i due scali dove la crisi del transhipment, ovvero la movimentazione dei container, si è fatta più evidente negli ultimi tempi a causa di ragioni di costo e di maggiore competitività di alcuni porti mediterranei, dal Marocco alla Spagna, e questo rende necessario programmare un futuro diverso per le realtà che nei container avevano investito molto, se non proprio a senso unico.

Capitaneria Olbia 56 abilitati al salvataggio

Ol BIA - Nei giorni 13 14 e 15 dicembre si sono tenute ad Olbia le ultime sessioni (segue a pagina 2)

56 abilitati al salvataggio

d'esame dell'anno volte al conseguimento del certificato per i Marittimi Abilitati ai Mezzi di Salvataggio, necessario al fine di poter svolgere a bordo la mansione di ammaino e condotta dei mezzi di salvataggio in caso di emergenza, così come prescritto dalla normativa internazionale e recepito dalle vigenti leggi italiane.

L'inaspettato numero di richieste d'esame ha impegnato la Capitaneria di Porto ad organizzare tre commissioni ogni giorno per tre giorni consecutivi per permettere a tutti gli istanti di sostenere l'esame.

Alla fine delle prove sono stati 56 i nuovi abilitati, che potranno già da oggi inserire tra le proprie competenze questa nuova funzione, rendendosi più appetibili sul mercato del lavoro.

Centrale è stato il lavoro svolto dalla Capitaneria di Porto in sinergia con i comandi di bordo delle navi che in questi giorni hanno scalato il porto di Olbia. Le Compagnie di Navigazione hanno infatti messo a disposizione 3 navi al giorno per lo svolgimento delle prove pratiche a testimonianza del forte interesse per l'aggiornamento e la professionalizzazione dei marittimi italiani.

Stagione crociere, Cagliari ricomincia con 4500 passeggeri

(ANSA) - CAGLIARI, 4 GEN - La stagione delle crociere a Cagliari ricomincia dai 4500 passeggeri sbarcati questa mattina dalla Costa Diadema. Il 2017 si apre con la stessa nave che aveva chiuso a Santo Stefano il 2016. Per la città, ancora vestita a festa con luminarie e mercatini natalizi, l'occasione di fare il pieno di turisti.

Le caratteristiche casette "nordiche" di piazza Yenne e del Corso con prodotti prevalentemente isolani hanno spopolato nei selfie dei crocieristi. Aperto anche il museo archeologico: un'occasione per immergersi per un po' di tempo nella cultura della Sardegna più antica. Ma ormai Cagliari è anche associata alla città in riva al mare fra chioschetti e nuova passeggiata.

Molti city tour, ma anche escursioni fuori porta: le scelte dei crocieristi sono ricadute soprattutto sulle classiche Nora e Barumini.

Intanto per gli arrivi a Cagliari del 2017 è già stato stilato un calendario ufficioso con le prenotazioni record di circa 170 navi per un totale di 410mila passeggeri. Ma il via definitivo, con l'elenco di navi e compagnie, dovrebbe arrivare a breve. Sicura la presenza, il 19 gennaio, della Viking con novecento passeggeri. (ANSA).

Se non vogliono parlare, il dibattito lo apriamo noi!

Dopo il muro di silenzio da parte dell' Autorità Portuale sul rinnovo della concessione a Caronte & Tourist sulla rada San Francesco, il movimento Cambiamo Messina dal Basso ha deciso di rompere questo muro convocando una assemblea pubblica nel Salone delle Bandiere, per coinvolgere, così, tutti i cittadini rispetto ad un problema che dovrebbe interessare tutti. Spesso si parla del forte legame dei Messinesi col loro mare, ma ci si deve scontrare con un affaccio a mare frantumato e chiuso alla città. L' incontro moderato dall' ex portavoce di CMdB, Federico Alagna, ha avuto inizio con l' intervento dell' Assessore alle politiche del mare, Sebastiano Pino, il quale ha chiarito che solo nel 2013 l' Amministrazione aveva avallato l' "ultima " concessione della Rada San Francesco, a lungo termine, in attesa del Porto di Tremestieri. Noi pensiamo che temporaneamente ci si potrebbe avvalere del porto storico, il molo Norimberga, in attesa di fare un terzo approdo che potrebbe essere di realizzazione più immediata dell' ormai millantato porto di Tremestieri che chissà quando vedrà luce. Tanti gli interventi di cittadini e associazioni, anche dall' altra sponda, Villa San Giovanni, che si sono susseguiti in un' esperienza non comune in cui non vi sono censure e consiglieri, Giunta e Sindaco, che danno risposte alle osservazioni dei cittadini. Dal dibattito emerge che la l' Autorità Portuale, che dovrebbe essere un ente pubblico economico, diventa la controparte della città, che si pone dal lato dei privati emarginando il Sindaco, che dovrebbe essere il rappresentante dei cittadini. Vengono evidenziate, anche, perplessità sull' uso del porto di Tremestieri che due volte su tre si insabbia, ipotizzando, addirittura che tale scelta sia stata fatta per consentire alla Caronte & Tourist di continuare con la sua attività e, quindi, con l' attraversamento dei TIR in città. Ormai, comunque, risulta inutile dopo vari finanziamenti a favore del Porto di Tremestieri, recriminare sulla location, ma ci si auspica da parte di tutti che davvero venga valorizzato, per liberarsi finalmente dei TIR in città, che sono causa di inquinamento e di morte. L' unico nemico da abbattere, però, non sono loro, ma le società armatrici che fanno orecchio da mercante rispetto alle tante ordinanze sindacali che si sono succedute nel tempo e che imporrebbero il passaggio dei tir dalla chiocciola di Tremestieri, che analizzando i report risulta spesso vuota rispetto al numero di TIR presenti in città. Ad un anno dalla nascita della piattaforma

-segue

"Mare negato", l'assemblea non si ferma a dire liberiamo la città da i TIR, ma liberiamo il fronte mare per restituirlo alla fruibilità dei cittadini, facendo sì che possano recuperare il loro rapporto col mare. Inoltre, si chiede anche che sia prevista per legge, non come concessione delle società armatrici, una tariffazione agevolata per poter attraversare lo Stretto, non solo per motivi lavorativi. Critiche anche da parte di qualcuno per aver lasciato alla società armatrice la riscossione del canone Ecopass. Ovviamente, la controparte, ovvero l'Autorità Portuale, non si fa trovare, però, era presente come qualcuno ha ricordato, quando gli sono stati attaccati i suoi "possedimenti", prima il Teatro in Fiera e poi la stessa Fiera, ma non si scomoda per venire a parlare con un gruppo di cittadini, che forse a questo punto si dice dovrebbe ricorrere ad un'occupazione del fronte mare. A chiudere gli interventi il vicesindaco Cacciola il quale ha ribadito con forza la volontà dell'Amministrazione di liberare la città dai TIR, come dimostrato dall'infinità di ordinanze sindacali, ponendo, però, qualche perplessità sullo sfruttamento del porto storico per dirottare i mezzi pesanti, in quanto esso è già occupato dal gommato leggero. Il Sindaco Accorinti a conclusione dell'assemblea cerca di dare una risposta ai tanti interventi, in particolare quelli che chiedevano un'azione forte da parte dell'Amministrazione, che seppur contava un voto, nel comitato portuale, contava molto di più come rappresentante di tutta la città. Accorinti, ribadisce anch'egli la sua contrarietà all'attraversamento dei TIR in città, che è causa di molti lutti, anche di quelli di cui non si conosce il nome perché sono morti non per incidente stradale, ma per inquinamento ambientale. Una contrarietà ai TIR che si traduce nei fatti, negli anni di lotta che lo hanno portato a contestare il "gruppo Franza", ma non per il "nome", ma per l'operato e che lo hanno poi visto appoggiare il progetto del Porto di Tremestieri, che se è vero che si insabbia, è vero anche che manca la manutenzione costante da parte dell'Autorità portuale, che potrebbe evitare la continua chiusura della struttura; all'abbandono di un certo movimento di protesta e non di proposta, perché non basta dire no, ma la migliore protesta è la proposta; all'emissione da Primo Cittadino di multe direttamente sul cavalcavia, seppur criticato e deriso; all'emissione di varie ordinanze sul cui rispetto bisogna lavorare molto di più. Vogliamo effettivamente dice, una volta per tutte liberare la città dai TIR e come abbiamo fatto su molte altre questioni, in cui i risultati si sono visti a distanza, porteremo avanti anche questa che ci sembra una delle battaglie più importanti per la vita dei messinesi. Inoltre, vogliamo riportare, come una volta, l'attività balneare nel centro cittadino. L'ex assessore alle politiche del mare, Filippo Cucinotta, farà un report di tutti gli interventi, perché non restino chiacchiere, ma si traducano in una posizione concreta che deve essere portata avanti. Foto di: Antonio De Felice.

Stop alle navi nella Rada S. Francesco

Nessuna deroga alla chiusura definitiva, tutto il traffico a Tremestieri

Claudia Benassai Nessuna deroga alla chiusura definitiva della rada San Francesco. È in sintesi il leit-motiv che ha animato l'assemblea popolare nel Salone delle bandiere di Palazzo Zanca organizzata da "Cambiamo Messina dal basso". Ma ognuno dei partecipanti, in verità, rappresentanti politici e sindacali, ma anche semplici cittadini, ha rivendicato qualcosa: segno, questo, che in fondo la scadenza di marzo non è l'unica cosa che preoccupa.

Grande assente in questo dibattito proprio l'Autorità portuale, che non ha potuto rispondere alle continue sollecitazioni che sono arrivate dalla platea: Vogliamo portare la discussione al di fuori del dibattito politico - ha detto - in apertura Federico Alagna, membro del coordinamento di Cmdb, -. Abbiamo scritto all'Autorità portuale nei giorni scorsi senza avere risposte e anche oggi nessun rappresentante è presente. La situazione attuale, facendo un confronto con il passato, l'ha tracciata l'assessore alle Politiche del mare Sebastiano Pino: Sono contento di questa iniziativa perché ci permette di confrontarci su un tema che sta a cuore a tutti i messinesi.

Nel 2013, quando è stata rinnovata la concessione, si pensava che in fondo fosse inevitabile. Oggi lo scenario è cambiato. Tutti i pareri sono stati espletati, compreso quello della Commissione regionale lavori pubblici, per cui nessun ritardo per i lavori di Tremestieri è giustificabile. A marzo la Coedmar avvierà le operazioni. I problemi però che preoccupano tutti sono le "clausole" impresse sul nuovo bando che secondo la consigliera comunale Ivana Risita non sono presentate solo sotto forma di bozza e non in maniera chiara. C'è chi poi, come il Comitato 9 aprile (rappresentato da Michele Barresi e Renato Coletta), sostiene che bisogna imporre la piena utilizzazione del porto di Tremestieri perché si è restii a utilizzarlo e cominciare a sanzionare chi invece salta la corsa. Altri temi cruciali trattati quelli che riguardano le tariffe agevolate per i residenti e i fondi Ecopass: Queste somme devono essere controllate - ha detto Alfredo Crupi, coordinatore provinciale di Rifondazione comunista - .Va verificato come vengono spese. Ha parlato invece di evento storico il sindaco Renato Accorinti, che ha rievocato tutti i passaggi burocratici che sono stati necessari per arrivare alla fase finale dell'approdo di Tremestieri: È stato un processo lungo e lentissimo. Ora i soldi ci sono e se non fossero arrivati avrei sicuramente fatto nuovamente un gesto eclatante.

-segue

Noi abbiamo il dovere di bloccare i tir non perché siamo contro i gruppi che gestiscono le navi ma perché salvaguardiamo la vita della gente. Infine, ha fatto chiarezza l' assessore Cacciola sulle competenze e sulle ordinanze: Non aiuta dire che è sempre colpa della polizia municipale. La Ztl è nata per bloccare i tir e l' uso della Rada deve essere controllata proprio dall' **Autorità portuale**. Ha risposto così alle puntualizzazioni del commissario Francesco Di Sarcina che invece aveva "scaricato" la responsabilità sul Comune.4.

Rada San Francesco: CMdB dice no, la giunta pensa al sì, la Cub presenta un esposto

L'Assemblea popolare è stato un modo per confrontarsi, valutare se esistano percorsi alternativi al rinnovo della concessione triennale per la Rada San Francesco, o soluzioni tampone in attesa che venga completato il porto di Tremestieri. Numerosi gli interventi ma l'orientamento dell'amministrazione Accorinti sembra essere quello di considerare il bando come il "male minore", l'unica via percorribile prima di liberare la città dai tir. A chiamare a raccolta i messinesi è stato il movimento Cambiamo Messina dal basso, promuovendo l'incontro di ieri nel salone delle Bandiere di Palazzo Zanca. Assenti i vertici dell'Autorità portuale (che erano stati invitati), presente il sindaco Accorinti, il vicesindaco Cacciola, gli assessori Pino, Santisi e De Cola. Cambiamo Messina dal basso anche nelle scorse settimane ha ribadito il no al rinnovo della concessione ed il sì a ipotesi alternative in attesa del completamento dell'attracco, come ad esempio l'utilizzo del Molo Norimberga. Il movimento ha inoltre richiesto tariffe agevolate per i residenti e sanzioni concrete per tir e società che non rispettano quanto previsto dall'ordinanza in materia di deroghe e utilizzo della Rada San Francesco. Numerosi gli interventi, per cercare di individuare altre strade al bando. A prendere la parola, dopo Federico Alagna e l'assessore Pino sono stati Michele Barresi, Renato Coletta, Antonio De Luca, Vincenzo Bertuccelli. Per la prima volta si è dibattuto pubblicamente sulla questione, anche se, rispetto all'insediamento dell'amministrazione, la riflessione è arrivata ben 3 anni dopo. Se l'assessore Pino, come già fatto in conferenza stampa, ha spiegato che non è scontato il sì al bando o comunque ai 3 anni di rinnovo, auspicando ad esempio l'utilizzo del Norimberga anche per i mezzi pesanti in alternativa a San Francesco e la realizzazione in tempi brevi del terzo scivolo a Tremestieri, a concludere i lavori è stato Accorinti. Il primo cittadino ha sintetizzato quella che sarà la linea che prenderà l'amministrazione e cioè il rinnovo della concessione in attesa del completamento del porto di Tremestieri, visto come unica soluzione. Accorinti ha ricordato i giorni del blocco dei tir sul cavalcavia "mi hanno ostacolato tutti, comprese le altre istituzioni", ma ha ammesso che non c'è altra strada che attendere il completamento di Tremestieri per liberare la Rada San Francesco. Nel corso del dibattito sono emerse le perplessità ad

-segue

esempio all' utilizzo del Norimberga per i mezzi pesanti in alternativa alla Rada, come ipotizzato dall' assessore Pino e come sostenuto da Accorinti in campagna elettorale nel 2013. Spostare i mezzi pesanti a Norimberga inoltre equivarrebbe ad aggravare la situazione della viabilità in centro (lo stesso Accorinti nel luglio 2014 fermò i tir sul cavalcavia proprio per questo). Anche i tempi per la realizzazione del terzo scivolo non sono compatibili con quelli del completamento del porto. Non sono mancati gli interventi volti ad evidenziare la scarsa incisività di Accorinti rispetto al tema della schiavitù ai tir, nonché le mancate sanzioni rispetto a quanto prevede l' ordinanza 488 e i provvedimenti che regolano il traghettamento tra le due sponde. E' stato fatto rilevare come spesso i tir sbarchino alla Rada anche quando non è autorizzata alcuna deroga. Spetterebbe all' **Autorità Marittima** sanzionare chi viola il divieto di traghettamento dei mezzi pesanti in assenza di deroga, dal momento che la concessione è solo per i mezzi leggeri. Difficile che l' amministrazione batta i pugni in seno al Comitato portuale ed è assai probabile che scelga la strada del via libera al bando per la concessione triennale. Insomma, rispetto al 2013 (ed ai 40 anni di battaglie) una totale inversione di posizione da parte del sindaco che, svestiti i panni del contestatore, deve adesso fare i conti con la realtà ed amministrare. Chi invece ha scelto la strada della denuncia è la CUB, confederazione unità di base, attraverso i coordinatori provinciali Filippo Sutura e Vincenzo Bertuccelli. Il 31 dicembre il Cub ha presentato un esposto in Procura, al Prefetto, all' **Autorità** portuale di Messina, all' **Autorità** di sistema di Gioia Tauro, al sindaco ed al Ministro Delrio. Nella nota vengono ricordati i più recenti episodi d' insabbiamento del porto di Tremestieri e le successive operazioni di dragaggio. "Nei mesi precedenti l' insabbiamento a Tremestieri erano stati effettuati una media di circa 71 corse giornaliere - si legge nella nota- così ripartite: 37 da parte della Caronte & Tourist; 22 dalla Blufferries e 12 dalla Meridiano. Nei giorni feriali della settimana antecedente le festività natalizie mentre le altre società armatrici avevano ripreso la loro normale attività, effettuando in media giornaliera: 21 corse la Blufferries, e 12 la Meridiano, la Caronte & Tourist ha dimezzato la propria attività, riducendola ad una media di 18 corse giornaliere". Bertuccelli e Sutura ricordano che la Caronte ha in concessione la Rada in via praticamente esclusiva e che l' ordinanza 488/2013 ha incontrato l' opposizione sia della società che dell' Associazione autotrasportatori. "Il provvedimento- prosegue la nota- è rimasto in gran parte inapplicato. Ciò premesso, ci si chiede: 1) Cosa ha indotto la società Caronte & Tourist a dimezzare la sue corse da e per la Sicilia dall' attracco di Tremestieri - Messina, contrariamente alle altre società armatrici? 2) E' lecito che la società Caronte & Tourist continui ad utilizzare per i TIR, lo scalo della Rada San Francesco anche in assenza di emergenze? 3) Come mai l' **Autorità Marittima** non interviene per impedire, lo sbarco e l' imbarco dei TIR alle banchine della Rada S. Francesco, autorizzate solo per imbarco e sbarco di autovetture e pullman in assenza di emergenze?". Rosaria Brancato.

ROSARIA BRANCATO

L' assessore Pino

I Fatto il contratto con la ditta e aperto il cantiere saremo più tranquilli perché si è impegnata a fare in anticipo tutti i lavori di dragaggio sulla parte esterna, quella che alimenta l' insabbiamento degli attuali scivoli. Li parliamo di oltre 100.000 mq, quindi questo dà garanzia di funzionalità degli scivoli. I tre scivoli di Tremestieri potrebbero assorbire il novanta per cento del traffico pesante ed è questa la proposta che noi faremo all' autorità portuale.