



Notizie dai Porti:

Trieste:

"...1719-2019: celebrazione per il Porto di Trieste..." (Primo Magazine)

Genova:

"...Agli autotrasportatori che operano su Genova 20 milioni per gli extracosti sostenuti..." (Corriere Marittimo)

"...Opere da sbloccare, la Liguria in pressing fa l'elenco al governo..." (Il Secolo XIX)

"...<<La TAV non si tocca, è irrinunciabile>>..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Chi c'è dietro le quinte degli euro-fondi che ora puntano alla Darsena Europa..." (Il Tirreno, Corriere Marittimo, Il Telegrafo, La Nazione, Affaritaliani.it, La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...La Commissione Europea ispeziona il Porto di Napoli..."

(Seareporter, Pressmare)

"...Zes Campania: Fronte Unico tra AdSP Mar Tirreno Centrale, Confindustria Campania, Intesa San Paolo ..." (Sereporter)

I porti siciliani:

"...Piano regolare portuale Il varo resta nelle sabbie mobili..." (Gazzetta del Sud)

"...Mobilità sostenibile in Sicilia: dagli autobus elettrici di Messina alla prima nave a GNL..." (Mobilità Sostenibile)

"...I Porti di Catania e Augusta in mostra alla fiera internazionale "Fruit logistic"..." (Quotidiano di Sicilia)

"...Cresce il traffico merci nei Porti..." (La Sicilia)

Focus:

- **L'UE sui porti altro siluro contro l'Italia**

(La Gazzetta Marittima, Portnews)

- **Porti: Iaph, Milà sarà Presidente per un terzo mandato**

(Ansa)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Primo Magazine

1719-2019: celebrazioni per il porto franco di Trieste

11 gennaio 2019 - Il 18 marzo 1719 l'imperatore Carlo VI ha istituito il Porto Franco di Trieste. Una "patente" che ha mutato il corso della storia della città e anche dell'impero d'Asburgo prima e dei mercati europei poi. In questi tre secoli, infatti, lo scalo giuliano ha avuto un ruolo fondamentale nelle relazioni commerciali tra Vecchio Continente e Oriente. Basti pensare allo sviluppo dei traffici intervenuto con l'apertura del canale di Suez.

La stessa fondazione di Trieste come la conosciamo oggi, a partire appunto dal XVIII secolo, dipende dalla scelta di Carlo VI e di Maria Teresa di eleggervi "il" porto dell'Impero. Un porto che ha attirato l'insediamento delle più varie e qualificate imprese economiche. A partire dal 18 marzo, L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha in programma una serie di attività lungo l'intero corso del 2019, con un calendario di eventi che verrà divulgato nelle prossime settimane.

Per il presidente Zeno D'Agostino: "Un tratto di storia così lungo e denso merita di esser indagato e raccontato. L'occasione dei 300 anni può e deve costituire l'opportunità di riflettere sulle peculiarità e sull'identità del porto e della città stessa in cui è inserito e di cui è motore economico da sempre. I grandi attori istituzionali e economici della città non mancheranno di avere parte in questo programma".

La modernità del disegno economico-politico immaginato tre secoli fa, non è dunque un astratto omaggio al passato, ma una riflessione che vale anche per il porto di oggi e di domani e per le ulteriori strategie di sviluppo in via di attuazione.

- segue

Se vogliamo parlare di riforma, l'unica propriamente detta è la L. 28 gennaio 1994 n. 84. La maggior parte dei lavori di aggiornamento sfociati nel Dlgs 169 del 2016 non sono altro che misure di modifica della governance promosse per aumentare il controllo dell'Ente da parte del Governo attraverso i vari Ministeri.

I problemi veri della portualità non sono stati nemmeno sfiorati, piuttosto ne sono stati aggiunti altri. Faccio alcuni esempi: invece di una riforma strutturale sono stati inseriti concetti come l'adeguamento tecnico-funzionale che trova origine e definizione non in una fonte normativa ma in un lodo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; invece di integrare e coordinare finalmente le funzioni di Autorità Marittima e AdSP è stata accentuata la spaccatura limitando i poteri di voto dell'Autorità Marittima; sono stati inoltre creati tavoli talmente ampi da risultare inefficaci tanto da non essere praticamente mai convocati. È mancato poi il coraggio di identificare i vertici in figure manageriali soggette ai risultati piuttosto che al trascorrere del tempo. È stato infine introdotto un sistema di selezione dei candidati a presidente (pubblico ma a risultato secretato) legato a requisiti quasi mai rispettati e comunque privi di comparazione trasparente.

Contemporaneamente sono stati assegnati poteri, molto vicini al veto, ad Autorità indipendenti che applicano norme fuori contesto per una realtà dinamica come quella dei porti e in aggiunta sono state istituite Autorità di regolazione che si collocano a metà tra il Ministero e la stessa AdSP, sovrapponendo competenze assegnate o avocate.

Il correttivo ha poi avuto significato quasi esclusivamente politico per escludere alcune figure rappresentative delle istanze territoriali dal Comitato di Gestione, promuovendo logiche di apartheid invece che di piena integrazione tra il porto ed il territorio in cui è inserito. Si continua a ignorare il fatto che l'Ente agisce in un mercato internazionale ed è costretto dallo stesso mercato a reagire in tempi incompatibili con quelli della Pubblica Amministrazione, e per questo ha necessità vitale di autonomia decisionale e indipendenza effettive.

È sin troppo ovvio che chiunque abbia un interesse legato in qualsiasi modo ai porti (enti locali, operatori, utenza diretta e indiretta) si affanni a richiedere a gran voce una vera riforma in grado di snellire e rendere attuale un Ente oggi di fatto paralizzato nelle sue funzioni. La conseguenza è il parossismo propositivo indotto dal panico e dall'urgenza di provvedere in qualunque modo attraverso ipotesi col fiato corto che traggurano l'immediato senza valutare gli effetti conseguenti.

E così si parla di enti pubblici economici o società di capitali pubblici o forse misti, capitalizzate o meno con la cartolarizzazione dei beni demaniali (il cui solo trasferimento costituirebbe aiuto di Stato) senza porsi il problema delle concessioni attualmente in essere, né quello più sottile del perché debba esistere una società di capitali intermediaria tra lo Stato e l'utilizzatore finale di aree e specchi acquei; oppure senza valutare e prendere atto del fatto che una società di capitali non può svolgere attività di coordinamento se non su base volontaria di altri soggetti, né può riscuotere e gestire tributi ma soltanto canoni a corrispettivo del godimento di beni propri.

Il risultato è stata la paralisi di fatto dell'attività delle AdSP e la controprova è costituita dal fatto che lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assegnato ai loro presidenti obiettivi legati non alla realizzazione dei piani operativi triennali o di opere ma alla redazione di regolamenti interni e manuali d'uso che vincoleranno maggiormente l'azione amministrativa.

Continuare su questa strada porterà inevitabilmente a una moltiplicazione dei problemi mentre la soluzione è semplicemente quella di prendere atto della specialità dell'Ente e dell'internazionalità del

- segue

mercato di riferimento, di far chiarezza sui ruoli dei soggetti coinvolti evitando sovrapposizioni e di scrivere daccapo e una volta per tutte una Legge speciale sui Porti degna di questo nome, che contenga tutte le regole senza rinvii a norme generaliste, una per tutte il Codice degli appalti.

Occorre in poche parole consentire all'Autorità di Sistema Portuale di svolgere correttamente e appieno il ruolo di regolatore del mercato e facilitatore dei procedimenti amministrativi, lasciando agli imprenditori le attività commerciali che sono loro proprie.

Corriere marittimo

Agli autotrasportatori che operano su Genova 20 milioni per gli extracosti sostenuti

ROMA - Sono 20 milioni di euro i fondi che il ministero dei Trasporti ha stanziato a favore degli Autotrasportatori che dal 15 agosto al 31 dicembre 2018 hanno dovuto affrontare maggiori spese in conseguenza del crollo del Ponte Morandi. Il ministero dei Trasporti ha registrato il decreto attuativo n. 555 del 24.12.2018 (allegato), firmato dal ministro Toninelli, che conferma l'impegno del Decreto Genova (art. 5 c 3 convertito dalla legge 16 novembre 2018 n. 130). I soldi ora sono stati trasferiti al commissario Toti e a breve passeranno all'Autorità di Sistema Portuale che detterà le ultime regole e procedure per istruire le domande di indennizzo.

In una nota Trasportounito e il suo coordinatore genovese Giuseppe Tagnochetti, hanno specificato che "Trasportounito ha seguito ogni passaggio dell'iter legislativo nell'interesse delle Imprese di Autotrasporto che operano su Genova che in questi mesi, a causa di congestionamenti, code e allungamenti delle tratte autostradali e stradali, hanno dovuto accollarsi una significativa perdita di produttività, importanti extracosti e una forzata riorganizzazione dei carichi di lavoro. E ora sempre Trasportounito, che ha espresso un parere positivo sia sull'iter, sia sul testo, sia sull'impegno del vice-ministro Rixi, si candida ad affiancare in una funzione di servizio le imprese per una corretta stesura dei documenti e delle domande.

Il valore dell'indennizzo verrà determinato in base al numero complessivo delle missioni di viaggio da ristorare. Si presume 20 euro a viaggio da e per la Città/Porto di Genova. Riteniamo comunque che si tratterà di un valore unitario utile.

Ora inizia l'impegno della nostra Associazione ad affiancare le centinaia di Imprese di Autotrasporto, provenienti da tutta Italia, nella presentazione della Domanda di contributo.

Abbiamo costituito un Centro di Assistenza sul territorio di Genova, proprio per supportare la raccolta documentale.

Il via alle operazioni non appena l'Autorità di Sistema Portuale di Genova, incaricata nel decreto a effettuare l'istruttoria delle domande, pubblicherà sul proprio sito l'apposito Avviso."

Alcuni dettagli tecnici contenuti nel decreto.

Le spese ammesse a ristoro dal Decreto sono definite in due macro tipologie:

A) Le missioni di viaggio con origine e/o destinazione il Comune e il porto di Genova che dimostrino l'attraversamento del nodo urbano e per le quali il ristoro deriva dagli svantaggi derivanti dei percorsi aggiuntivi stradali e autostradali ovvero dalle difficoltà logistiche dipendenti dall'attraversamento delle aree urbane e portuali di Genova.

B) Le missioni di viaggio compiute nel territorio nazionale che abbiano comportato per effetto del crollo del Ponte Morandi la forzata percorrenza di tratti autostradali e/o stradali aggiuntivi. Definizione del valore di ristoro per ciascun viaggio effettuato dal 15 agosto al 31 dicembre:

Il bando che verrà emesso dall'Autorità di Sistema Portuale di Genova dovrà prevedere una data di avvio della presentazione delle Domande di "ristoro" e un termine entro il quale presentare le domande di ristoro.

14 gennaio 2019

- segue

In base al numero di viaggi che, verificati dall'Autorità di Sistema Portuale, avranno effettivo diritto ad avere ristoro, si potrà definire il valore unitario del ristoro per ciascun viaggio.

Il decreto in premessa indica come possibile un valore unitario pari a circa 20 € a viaggio.

Soggetto attuatore "delegato" a ricevere le domande, verificarle e vistarle:

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale assumerà il ruolo di soggetto attuatore con incarico di svolgere le istruttorie finalizzate alla definizione dell'ammissibilità delle domande di ristoro presentate dagli autotrasportatori.

Modalità e tempi di presentazione delle domande:

L'Autorità di Sistema Portuale pubblicherà sul proprio sito Internet uno specifico avviso contenente l'indicazione dei tempi e delle modalità di presentazione delle domande.

Chi sarà a pagare:

Il commissario delegato (presidente regione Liguria Toti) provvederà a erogare le risorse a ciascuna impresa di autotrasporto ammessa al ristoro in base all'esito dell'istruttoria svolta da parte dell'autorità di sistema portuale.

Il Secolo XIX

IL NODO GRANDI OPERE

Mario De Fazio e Matteo Dell'Antico

Gronda e Terzo valico
così i liguri si preparano
a scendere in piazza
con il Nord dei Sì Tav

Il risveglio del Nord ha il volto di Monica Giuliano, il sindaco di Vado Ligure, dove tra qualche mese aprirà una piattaforma logistica da 800 mila container. Con Genova e La Spezia formerà una catena logistica di impatto mondiale, «per questa ragione non possiamo ri-

nunciare alla Tav; perderemmo la possibilità di diventare uno snodo centrale per il traffico delle merci», ha spiegato Giuliano due giorni fa a Torino. Ma, anche per questo, sulla scia del successo dei Sì Tav, il risveglio del Nord sta contagiando tutte le categorie che in Liguria attendono da anni la definizione di

tutte le grandi opere, autostradali, stradali e ferroviarie, che potrebbero finalmente rendere la regione più accessibile. A cominciare, naturalmente, da Terzo valico e Gronda che imprenditori e associazioni di categoria, industriali e sindacati reclamano a gran voce.

L'ARTICOLO E A. ROSSI / PAGINE 6 E 7

Il grido di dolore di imprese, categorie e sindacati

Opere da sbloccare, la Liguria in pressing fa l'elenco al governo

IL CASO

Mario De Fazio
Matteo Dell'Antico / GENOVA

Imprenditori e associazioni di categoria. Industriali e sindacati.

La richiesta, quasi un grido di dolore indirizzato al governo, ha come obiettivo quello di sbloccare il lungo elenco di infrastrutture attese da anni e necessarie alla Liguria per uscire dall'isolamento e permettere al territorio un nuovo sviluppo economico. Accomuna diverse anime che appartengono al mondo produttivo e del lavoro, spesso distanti tra loro ma questa volta unite senza distinzioni di

colori, idee e bandiere. nalmente sono molto scettici sull'analisi costi benefici la mancata realizzazione di avviata per la Gronda, spero grandi opere è diventata anche l'opera non venga ancora più evidente dopo il crollo di Ponte Morandi che ha ulteriormente aggravato una situazione già critica. Per il governo, in Liguria, le priorità dal punto di vista ferroviario «sono il raddoppio a Ponente e l'anticipo del lotto tra Tortona e Milano come prosecuzione del Terzo valico», sostiene il vice ministro ai Trasporti, Edoardo Rixi.

«Spero che la manifestazione Sì Tav di Torino - dice il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini - abbia sensibilizzato il governo sull'importanza di avviare nuove infrastrutture anche in Liguria. Perso-

nalmente sono molto scettici sull'analisi costi benefici la mancata realizzazione di avviata per la Gronda, spero grandi opere è diventata anche l'opera non venga ancora più evidente dopo il crollo di Ponte Morandi che ha ulteriormente aggravato una situazione già critica. Per il governo, in Liguria, le priorità dal punto di vista ferroviario «sono il raddoppio a Ponente e l'anticipo del lotto tra Tortona e Milano come prosecuzione del Terzo valico», sostiene il vice ministro ai Trasporti, Edoardo Rixi.

A premere per l'apertura di nuovi collegamenti è anche il mondo dello shipping che ruota attorno al sistema portuale ligure. «La Liguria è grazie ai suoi porti la regione strategicamente più importante per l'Italia e per l'intera Europa per quanto riguarda i collegamenti e i

- segue

servizi alle merci. Denuncia, però, un netto ritardo nel campo infrastrutturale. Siamo convinti che nulla ci impedisca di avviare subito quelli della Gronda, opera già meditata da oltre vent'anni, approntata, progettata e con i cantieri pronti a partire. C'è, poi, il nodo ferroviario di Genova che deve essere connesso al Terzo Valico e che uno degli agenti marittimi deve procedere al più presto». Secondo il segretario generale della Cisl Liguria, «La chiave di lettura per un generale della Cgil Liguria, reale sviluppo economico Federico Vesigna, senza dell'Italia - dice il presidente grandi opere «non ci potrà di Federagenti - è racchiusa mai essere futuro per un territorio che già ha dato forti nell'efficienza del suo sistema infrastrutturale e logistico segnali di sofferenza. Le istituzioni. I porti liguri e Genova frastrutture devono essere in particolare hanno enormi potenzialità inesprese, ma la possibilità di sfruttarle al centro dell'agenda di governo». «La priorità è il Terzo Valico - chiude Mario Ghini, segretario generale della Uil Liguria - poi ci sono già approvati o in fase di avanzata realizzazione: di Genova, che sono urgenti rivano anche dalla capacità per completare il collegamento con l'Europa. Fondamentali anche le opere legate al dissesto idrogeologico del Tigullio». —

© BY NC ND ALTERNATIVE REPORT

opere, come la diga di Genova, che sono in grado di determinare un vero e proprio salto di qualità». «Il governo - sottolinea Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - deve capire una volta per tutte che questo territorio può uscire dall'isolamento solo investendo sulle infrastrutture. Non c'è - prosegue - un'opera più importante rispetto alle tante attese da tempo: serve un'attenzione generale che finora è mancata». Filippo Dellepiane, presidente di Ance Genova, non considera tra le priorità il Terzo Valico che «sarebbe al primo posto come urgenza, ma lo giudico acquisito. Poi c'è la Gronda: ne abbiamo assolutamente bisogno, nonostante gli interventi fatti sulla viabilità negli ultimi mesi dopo il crollo del Morandi».

Anche il mondo sindacale si unisce alla battaglia per l'apertura di nuovi cantieri. «Dopo lo sblocco dei lavori del Terzo Valico - dice Luca Maestripietri, segretario

-segue

1 Variante alla SS1 Aurelia nel tratto Savona-Albisola Superiore

L'intervento si inserisce nel progetto di potenziamento della viabilità regionale. La variante costituisce un'asse tangenziale alla città di Savona, sviluppandosi per una lunghezza di circa 5,1 chilometri

2 Raddoppio ferroviario a Ponente

La linea ferroviaria Savona-Ventimiglia, nel tratto tra Finale e Andora, è a binario unico per 12 chilometri. Il progetto prevede il raddoppio dei binari e lo spostamento della ferrovia a monte

3 Tunnel Val Fontana Buona

Il tracciato si sviluppa a partire dall'autostrada esistente, tra gli svincoli di Riccio e Rapallo e raggiunge la Val Fontana Buona in corrispondenza dell'abitato di Moconesi, dove avviene il collegamento con la viabilità di fondovalle esistente

4 Raddoppio della Pontremolese

Il progetto prevede il raddoppio della linea ferroviaria. 2.304 milioni di euro il costo per completare l'infrastruttura

5 Variante alla SS1 Aurelia-Tangenziale della Spezia

L'opera costituisce un'asse tangenziale alla città della Spezia e si sviluppa dalla zona di S. Benedetto fino alla zona di Melara, dove si collega al raccordo autostradale, aggirando l'agglomerato urbano

Le nove infrastrutture per il rilancio del territorio



6 Granda autostradale

Si tratta di un'opera in progetto per costruire una nuova autostrada a nord di Genova. Numerose le varianti di tracciato proposte: il progetto è fermo e si attende l'esito dell'analisi costi-benefici del governo

7 Nodo ferroviario genovese

È il complesso di collegamenti tra le linee ferroviarie legate al nodo di Genova, con il quadruplicamento dei binari tra Genova-Voltri e Sampierdarena e il sestuplicamento tra Sampierdarena e Brignole

8 Nuova diga del porto di Genova

Si tratta della più grande opera portuale che ha ottenuto il via libera in Italia. Nel 2018 è stato avviato il bando di gara per la progettazione. L'infrastruttura costerà quasi un miliardo di euro

9 Terzo valico dei Giovi

È l'opera di collegamento ferroviario sull'asse Genova-Milano: dovrebbe essere completata nel 2021. Sottoposta all'analisi costi-benefici dal governo, ha ottenuto a dicembre il via libera

«La Tav non si tocca, è irrinunciabile» Così tutto il Nord si risveglia compatto

Industriali, sindaci leghisti, artigiani: è nato un fronte contro la decrescita grillina. «Attaccati i pilastri dello sviluppo»

Andrea Rossi / TORINO

Il risveglio del Nord ha il volto di Monica Giuliano, il sindaco di Vado Ligure, dove tra qualche mese aprirà una piattaforma logistica da 800 mila container. Con Genova e La Spezia formerà una catena logistica di impatto mondiale, «per questa ragione non possiamo rinunciare alla Tav; perderemmo la possibilità di diventare uno snodo centrale per il traffico delle merci». Oppure ha il volto di Giuseppe Pasini, il leader degli industriali bresciani, la prima provincia industriale d'Europa, un distretto con un Pil di 35 miliardi. «Negli ultimi anni abbiamo ottenuto risultati sopra la media grazie alle esportazioni, ma senza infrastrutture adeguate l'export non regge».

Il Nord che scende in piazza è un corpo trasversale e composito, che ingloba forze produttive, mondo delle professioni e sembra aver trovato nei sindaci il proprio coagulo istituzionale. In 114 erano sabato mattina a Torino, in molti di più stanno tessendo reti e alleanze che valicano le contrade di partito ma si assemblano nel nome della battaglia anti decrescita. Di questa reazione la Tav non è altro che un simbolo: «Negli ultimi decenni, nonostante le divisioni tra forze politiche, nessuno ha mai parlato di chiudere imprese o sabotare le infrastrutture», ragiona Alberto Avetta, presidente dell'Anci e leader dei sindaci piemontesi, uno degli ispiratori del documento pro Tav votato da 170 amministratori torinesi. «Sindaci e cittadini scendono in piazza perché sentono messi in discussione i pilastri della crescita e, con

essi, il ruolo dell'Italia nel contesto internazionale. La direzione di marcia del Paese è confusa e questo preoccupa un po' tutti».

All'angolo opposto della Pianura Padana c'è Claudio Cicero, assessore alle Infrastrutture di Vicenza, inviato dal sindaco Ruco in piazza Castello. Vicenza dal 2000 si batte per essere inserita nei tracciati dell'alta velocità, sulla linea Verona-Padova. «Siamo la terza provincia industrializzata d'Italia, rappresentiamo un Paese che non solo vuole, ma ha bisogno di infrastrutture. Siamo già in ritardo di decenni sul sistema della mobilità veloce, non c'è tempo. Celo chiedono gli imprenditori e i cittadini: perdere questo treno significherebbe essere fuori dall'Europa».

Questo universo trasversale ha sempre sopportato a fatica la lentezza con cui il Paese si ammodernava, la burocrazia che rallentava le opere e la corruzione che le viziava. Ma ora c'è un senso d'urgenza, la volontà di contrastare un modello opposto secondo cui piccolo è bello e più sicuro. «Il concetto di decrescita, che è molto grillino, ci spaventa e questa reazione credo vada ben oltre il Nord», spiega il sindaco leghista di Novara Alessandro Canelli. «È emersa qui perché è in atto la battaglia sulla Tav». Novara si trova all'intersezione del corridoio Genova-Rotterdam e dell'asse Torino-Trieste, è accanto all'aeroporto di Malpensa e sede di un importante polo logistico. «Dire quanto i collegamenti siano importanti per un'area come questa è quasi superfluo», dice Canelli. Eppure i novaresi aspettarono dal 2004 investimenti per 600 milioni sulle infrastrutture, ferroviarie e non

solo. «Le imprese ci chiedono poca burocrazia, meno tasse e investimenti sulle reti di trasporto, e per noi (intende noi della Lega, ndr) è geneticamente innaturale non considerare queste istanze».

Le imprese chiedono anche di non sottoporre il sistema produttivo a continui stress. L'asse di alta velocità Padova-Verona dovrebbe congiungersi alla Verona-Brescia il cui destino è nelle mani dell'analisi costi-benefici del professor Ponti. Come per la Torino-Lione, la bocciatura sembra cosa fatta. «Non voglio nemmeno pensarci», dice Pasini. «Per di più il rischio è che d'ora in avanti per qualsiasi infrastruttura si debba passare dai costi-benefici, il che significa aggiungere ulteriori ritardi a quelli già provocati dalle lentezze burocratiche e dai ricorsi sugli appalti».

L'ex sottosegretario Mino Giachino, uno degli organizzatori delle due manifestazioni di Torino, tira le somme di quest'alleanza, molto pragmatica, che percorre il Nord: «Le macchine utensili, di cui siamo leader nel mondo, il made in Italy, i prodotti dell'enogastronomia, possono essere trasportati solo da un sistema di infrastrutture e logistiche competitive. Stesso discorso se aspiriamo a crescere nel turismo». È in nome di questo modello che i sindaci vanno in piazza, diventando protagonisti di una mobilitazione che vede nascere comitati per il Sì (alle opere, allo sviluppo, alla crescita) un po' ovunque. Un fronte che fa da contraltare istituzionale al governo. Anzi, a una delle sue due anime. —

BY THE WAY AL CLINICO PER PASINI

Il Tirreno

L'INCHIESTA

Maxi-Darsena, ecco l'identikit degli euro-fondi ora in lizza

Infravia Capital Partners e Infracapital sono i due fondi che puntano alla Darsena Europa. Ecco cosa hanno alle spalle. ZUCCHELLI / INCRONACA

Identikit dei terminalisti che hanno acquisito Tdt dal pool genovese per poter andare alla conquista dell'espansione del porto

Chi c'è dietro le quinte degli euro-fondi che ora puntano alla Darsena Europa

L'INCHIESTA

MAURO ZUCCHELLI

Per i due maxi-fondi internazionali Infracapital e Infravia Capital Partners è cominciata da lontano la rincorsa per scendere in campo per investire nell'espansione del porto di Livorno con la più grossa operazione di finanza di progetto nella storia recente della portualità made in Italy: il doppio di quanto tira fuori il gigante Maersk a Vado, per dirne una.

È cominciata forse nel febbraio 2017, quando mettendo un tavolo un assegno da 200 milioni di euro le due società finanziarie acquisiscono dalle mani di quattro grandi famiglie genovesi il 95% di Gip, la società che a quel tempo aveva in pugno quote in terminal come Voltri e Sech a Genova, Veccon a Venezia e soprattutto Tdt a Livorno. Soprattutto sì: il presente "fotografia" un terminal di 389 mila metri quadri, una banchina di 1,2 chilometri, otto grandi gru di banchina, 863 prese in un polo frigo da 18 mila metri quadri. Ma è principalmente il futuro a interessare: a fine 2014 il governatore Enrico Rossi ha messo sul tavolo un pacco di milioni (allora 180, ora fino a 250) che ha fatto uscire la maxi-Darsena dal libro dei sogni impossibili.

LIQUIDATI I PORTUALI

Quel "forse" bisogna cancellarlo quando, lo scorso anno, la Gip ora guidata da Infracapital e Infravia compra anche la quota di Tdt rimasta in mano ai portuali (20%): non ci sarebbe motivo di tirar fuori soldi per sbarazzarsi di un partner in affanno finanziario se non ci stesse per lanciare in una avventura che avrà bisogno di continue iniezioni di capitali.

Ma chi sono i due maxi-fondi internazionali Infracapital e Infravia? Intanto, c'è da dire che hanno riportato sulle banchine livornesi l'era della grande finanza, che se n'era andata nel momento in cui il fondo Clessidra aveva lasciato la plancia di comando della Fratelli Elia, società di trasporto auto. Quando? Un anno e mezzo prima di allora. In realtà, è un segnale che i grandi gruppi sono tornati a fissare lo sguardo sul porto di Livorno.

Negli ultimi anni ciascun big ha mosso le proprie pedine. Ad esempio, il gruppo di Emanuele Grimaldi ha acquisito il controllo della finanziaria della famiglia Fremura (Coifi) e da lì è fifty-fifty con la famiglia Neri in Sintermar (e, tramite Sintermar, nell'alleanza con Tdt per creare Sdt nell'area in radice di Darsena Toscana finita sotto l'esame della Procura). Ad esempio, il compagno di Vincenzo Onorato ha rilevato Ltm, ha ricentrato su Livorno buona parte di Moby e Toremar, si è aggiudicato (con Marininvest di Msc) la pri-

vatizzazione della Porto 2000. Ad esempio, il colosso Msc ha prima messo uno zampino nel terminal di Enio Lorenzini e ora è salito al 50% mostrando un'attenzione a Livorno talmente forte da far venire qui mr Gianluigi Aponte e una sfilza di navi da 9 mila teu. E l'elenco potrebbe continuare...

FRANOMURA E ROTSCILD

Infracapital ha il pedigree britannico: quartier generale a Londra, manco a dirlo, fra Nomura e Rothschild. Sul porto di Livorno ha messo lo zampino comprando il controllo di Gip attraverso il fondo Infracapital Partners Lp da 908 milioni di sterline. Appartiene alla galleria dei fondi di M&G Investment, un gigante della finanza internazionale che al giugno scorso aveva in gestione un patrimonio di 285,8 miliardi di sterline per conto di clienti tanto europei che asiatici.

E tuttavia M&G ha alle spalle le una realtà ancora più grossa, quotata alle Borse di Londra, New York, Hong Kong e Singapore: è Prudential Plc, fatturato di quasi 87 miliardi di sterline, utile netto che sfiora i due miliardi e mezzo di sterline. E beni patrimoniali per poco meno di mezzo migliaio di miliardi di sterline: l'equivalente del prodotto interno lordo di tutto il Nord Africa dall'Egitto al Marocco (con 160 milioni di abitanti)...

Il maxi-fondo londinese fondato da Ed Clarke e Martin

Lennon non è affatto un illustre sconosciuto qui dalle nostre parti. La prima cosa che viene in mente porta la data dell'estate 2016 e l'acquisizione del "People mover", riguarda il contestato mini-metro che a Pisa collega stazione e aeroporto. Non basta: all'interno dello stesso stock di infrastrutture soprattutto toscane compravendute ci sono i quattro ospedali toscani di Prato, Pistoia, Lucca e Apuane. Del resto, nel nostro Paese l'euro-fondo di casa M&G Prudential aveva firmato pochi giorni prima di Natale un accordo con Enel X nel segno dell'efficienza energetica per clienti commerciali e industriali con il passaggio di mano di undici impianti di cogenerazione tri-generazione.

Dentro l'alleanza con i britannici, Infravia è il partner francese. Se Prudential è un gigante la cui storia torna indietro fino a metà dell'Ottocento, i tempi di Cavour e Garibaldi, Infravia Capital Partners - base a Parigi nel 17° arrondissement, quasi Neuilly - invece ha una storia appena più che decennale (l'ha fondata nel 2008 l'ingegner Vincent Leviata, alle spalle una esperienza da manager in Axa).

Nell'affare riguardante i quattro terminal nei porti italiani compreso Livorno, questa società transalpina ha una quota di minoranza sì eppure abbastanza rilevante da non rassegnarsi al ruolo marginale

- segue

di comparsa. In concreto, poco più del 42% nelle mani della controllata Infravia III Invest Société Anonyme, sede in Lussemburgo a Senningerberg, ufficio con vista sull'aeroporto del Granducato e sulla foresta di Grunewald.

CHI È INFRAVIA

Prima di esser rilevata dal proprio management, Infravia era nata sotto l'ombrello di Ofi Asset Management, che mostra il proprio biglietto da visita in cui si presenta come "una delle maggiori società francesi di gestione patrimoniale" e squaderna un portafoglio di

beni in gestione per un ammontare di 70 miliardi di euro. Dà l'idea del ring finanziario sul quale si sta giocando il match: alle spalle di Ofi troviamo due fra le principali compagnie di assicurazione che esistono in Francia, la Macif con il 60,9% e Matmut con poco me-

no del 26%. Ma già i numeri di Infravia sono sufficienti a disegnare la potenza di fuoco (finanziario): un'équipe di 28 professionisti che gestiscono 4 miliardi di euro di capitali attraverso quattro fondi che hanno in mano 29 grandi infrastrutture in 11 Paesi. —

di ENZO ANGILERI

Gli inglesi fanno capo a un big delle polizze, i francesi passano dal Lussemburgo



Livorno: la Darsena Europa fa gola a due fondi anglo-francesi

LIVORNO - Un inizio di anno pieno di avvenimenti in porto. Sta succedendo di tutto dall'interesse di due fondi anglo-francesi per la futura Darsena Europa, alle indagini della magistratura livornese con la richiesta di una misura interdittiva per il presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini, del suo predecessore Giuliano Gallanti e dell'ex dirigente dell'ufficio demanio Matteo Paroli adesso segretario generale all'Authority di Ancona.

Esattamente due giorni dopo la Befana il procuratore capo del tribunale Ettore Squillace Greco, titolare del fascicolo, ha presentato al giudice per le indagini preliminari, Marco Saquegna, una memoria integrativa per rafforzare le sue precedenti conclusioni in merito alle dichiarazioni di Corsini e Paroli per quanto riguarda le concessioni di accosti "provvisori" sulla Sponda Ovest della Darsena Toscana rilasciate dal 2012 ai nostri giorni. Una memoria, si dice, molto ampia che però non dovrebbe riguardare il terzo indagato, l'avvocato Gallanti, il quale non rispose alle domande del magistrato avvalendosi della facoltà di non rispondere.

Adesso gli indagati hanno dieci giorni di tempo per replicare. Ma forse non basteranno anche perchè il problema si complica visto che l'armatore Onorato vincitore della gara insieme alla compagnia MSC, per la gestione della Porto 2000, la società che gestisce il Terminal passeggeri, avrebbe congelato il pagamento dei circa 100 milioni previsti nella gara di appalto per creare un nuovo terminal passeggeri. E quindi avrebbe subito bloccato il pagamento dei primi 10 milioni. In sostanza Onorato dice: io devo spendere 100 milioni e l'Authority autorizza altri armatori a creare dei mini terminal passeggeri "provvisori" in porto. Un bel rompicapo complicato anche dal fatto che la Capitaneria di porto ha sequestrato una tensostruttura costruita in uno di questi terminal.

Poi c'è il problema della Darsena Europa (che è ancora tutta da progettare) per la quale il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ha dichiarato al Tirreno che proprio recentemente è stata presentata una proposta di project financing per realizzare strutture private. Una grande opera che si dovrebbe realizzare entro 5 - 7 anni e che salverebbe il porto dalla sicura retrocessione a porto regionale. Ma chi ha presentato questi progetti? Mistero, però secondo le voci che circolano in proposito si dovrebbe trattare dei fondi anglo-francesi Infracapital e Infravia che hanno già acquistato il Terminal Darsena Toscana dal genovese Negri e dai portuali. Logicamente il TDT con la Darsena Europa in funzione perderebbe gran parte del suo valore, come il Terminal Lorenzini. Pertanto non ci sarebbe da stupirsi se anche Enio Lorenzini, presidente della società terminalistica, insieme ai soci Grifoni e Gianluigi Aponte fossero interessati anche loro alla Darsena Europa. Mai dire mai.

Anche perchè mentre proprio alla fine dell'anno mentre, anche in porto, c'era chi stappava bottiglie di spumante al Terminal Lorenzini si lavorava per mettere in funzione l'ultimo acquisto, una gru semovente portuale che è la più grande del Mediterraneo e dell'intera Europa, appena consegnata dal costruttore.

Un'ultima informazione, questa è certa al cento per cento. L'avvisatore Marittimo ha reso noto che lo scorso anno nel porto di Livorno sono arrivate 7940 navi, 87 più del 2017. Questa notizia ci è stata passata senza se e senza ma, perchè i numeri sono numeri.

Livorno vicende giudiziarie, Confindustria: "Rischio stallo delle attività portuali"

LIVORNO- Concreto rischio che le controverse vicende, commerciali e giudiziarie, che stanno interessando la portualità livornese, possano produrre uno stallo di durata indefinita delle attività portuali sia a Livorno che a Piombino. Questo il grido di allarme lanciato da Confindustria Livorno Massa Carrara in una nota: "La ridda di polemiche" - scrive Confindustria - impongono alcune riflessioni, per evitare che si confondano le conseguenze con le cause che le hanno generate, come nel caso delle concessioni.

La cosa peggiore è il rischio, peraltro concreto, che le ultime controversie producano uno stallo di durata indefinita delle attività portuali sia a Livorno che a Piombino. Infatti, la circostanza che i due porti siano parte integrante dell'AdsP produce - sia nel bene che nel male - una serie di effetti domino che potrebbero mettere a rischio l'intero tessuto sociale ed economico del territorio. Ciò in quanto esiste una inseparabile connessione tra la logistica ed il sistema industriale, per cui finirebbero definitivamente congelati essenziali progetti di sviluppo sia in ambito portuale, primo fra tutti la Darsena Europa, sia in ambito industriale come quelli relativi alla siderurgia e metallurgia a Piombino o quelli energetici e infrastrutturali a Livorno.

A distanza di 24 anni dall'approvazione della Legge 84/94 di Riforma portuale la parte normativa relativa alle modalità di utilizzo delle aree portuali (in concessione o con altre modalità temporanee) avrebbe dovuto essere oggetto di profonda rivisitazione. Nella precedente legislatura la difformità di visione sull'adeguamento della loro Regolazione alle dinamiche di mercato da affidare in modo flessibile alle Autorità di sistema portuale quali responsabili dello sviluppo dei porti ne ha impedita la revisione. La posizione di Confindustria è da sempre ancorata al rispetto delle regole, alla libertà di mercato, per evitare abusi di posizione dominante. Tutto quanto può confliggere con questi criteri per noi è profondamente errato. Le carenze degli interventi normativi che hanno palesemente ingarbugliato la riforma della Legge 84/94, hanno causato una carenza cronica di spazi e di accosti nel Porto di Livorno che ha generato inevitabili conflitti ai quali si è tentato di dare soluzione con provvedimenti eccezionali, seppur con l'unico fine di concorrere allo sviluppo dei traffici e dell'occupazione.

Rispetto a questo scenario, che si è andato complicando fino ai conflitti recenti, il Governatore Rossi ha promosso una iniziativa che trova certamente il consenso di Confindustria. Infatti, le finalità che dovrebbe perseguire il Comitato proposto dalla Regione coincidono positivamente con gli atti e le conclusioni dell'Assemblea generale della Confindustria tenutasi a Piombino alla fine dello scorso anno. Le conclusioni possono riassumersi nell'urgente necessità di integrare adeguatamente e funzionalmente la gestione dei porti del nostro sistema, spingendo con determinazione sulle istruttorie relative ai progetti di investimento che sono in attesa di definizione sia a Livorno che a Piombino, per favorire la reindustrializzazione della fascia costiera della Toscana.

Per queste finalità, è stata più volte richiamata una maggiore sollecitudine degli Enti a vario titolo competenti, prima fra tutti l'Autorità Portuale, e soprattutto una continuità di intervento che fino ad oggi è certamente mancata, dato il protrarsi delle istruttorie, senza la fissazione di un termine.

- segue

In sostanza sia il Comitato proposto dalla Regione, sia gli atti conclusivi dell'Assemblea di Confindustria, convergono sugli stessi obiettivi: cambiare passo ed adottare un metodo di lavoro ed imprimere alle procedure tempi adeguati alla gravità della crisi, senza ulteriori titubanze e men che meno "vuoti di potere" che hanno finito per generare i conflitti di cui stiamo parlando. Per questo, riteniamo di avanzare alcune proposte che siano funzionali a dare concretezza ai principi ed ai criteri richiamati nelle molteplici prese di posizione.

Anzitutto ci aspettiamo che il Comitato di gestione riprenda immediatamente la propria funzionalità, redigendo un'agenda delle riunioni per garantire la continuità di cui abbiamo parlato più volte. Una volta riattivato il Comitato di gestione, occorre che nella moltitudine delle questioni, siano individuate delle priorità con l'impegno di velocizzarne l'istruttoria o, quando occorra, l'adozione dei necessari provvedimenti. In questa ottica occorre avviare da parte del Comitato di gestione una verifica dello stato di attuazione del Piano attuativo per la Sponda Este della Darsena Toscana, della "zonizzazione", la conclusione dell'assegnazione della Porto 2000, la definizione del regolamento per le concessioni, l'aggiornamento di tutti i progetti di investimento a Piombino ed a Livorno. Ciò che occorre è la garanzia della continuità operativa che procede di pari passo con la continuità delle Imprese. Elementi questi essenziali, per assicurare il futuro del porto e dell'economia della Toscana."

Corriere Marittimo

Confitarma, regole uguali per tutti, per Livorno si giunga al più presto ad una soluzione

ROMA, - Confitarma, l'associazione degli armatori nazionali, è intervenuta in merito alla questione del porto di Livorno: 'Non si può non condividere l'affermazione che "e regole ci sono e vanno rispettate da tutti" - scrive in una nota Confitarma - "ma, al tempo stesso, dato che sono ancora in corso le indagini della magistratura per le concessioni demaniali nel porto di Livorno, è criticabile qualsiasi valutazione in merito alla legittimità dei comportamenti di operatori e istituzioni prima che venga emessa la sentenza che stabilirà a chi, eventualmente, imputare colpe e/o responsabilità. Inoltre, compito di un'associazione di categoria è quello di tutelare gli interessi dei propri associati ma non di intervenire in situazioni di tipo commerciale tra due o più aziende usando armi improprie a difesa dei propri associati, quali tipicamente sono gli interventi sulla stampa, non basati sulla oggettiva conoscenza del caso.

Tutto ciò premesso, crediamo che una associazione di categoria, che abbia ben chiara quale sia la sua funzione, dovrebbe essere sempre in grado di dialogare con istituzioni e autorità locali al fine di individuare una soluzione per l'interesse della collettività e non del singolo soggetto coinvolto. Oltre a proseguire il dialogo con tutte le autorità marittime e di sistema portuale, e non solo quelle che oggi sono al centro dell'attenzione mediatica, Confitarma auspica che si giunga al più presto ad una soluzione per il bene del porto di Livorno, della sua competitività e dei suoi lavoratori.

L'ECONOMIA DEL MARE

Grimaldi, altro che lasciare Livorno Maxi investimento con il socio Neri

FULVI ■ A pagina 3

Grimaldi, altro che lasciare Livorno Forti investimenti con il socio Neri

Sintermar acquisisce area di 120mila mq dietro la Darsena Toscana

LA 'vicenda Livorno', come è ormai indicato in tutti i porti italiani lo scontro tra Autorità marittima e Autorità portuale, continua a registrare prese di posizione, schieramenti e distinguo, sia in chiave ufficiale che ufficioso. Tra i chiarimenti, arriva quello dell'Asamar, l'associazione degli agenti marittimi in relazione alle ripetute sue richieste a palazzo Rosciano per un tavolo di confronto. «Un tavolo che però non intende affrontare i temi delle concessioni - sottolinea il presidente dell'Asamar, Enrico Bonistalli - bensì quello delle Autostrade del mare nel nostro porto, alla luce dei tanti progetti in essere».

LO SCOPO

Sarà un 'polmone' per i traffici di auto e dei mezzi rotabili

Sulle concessioni demaniali per le banchine, che si portano dietro la delicata vicenda sfociata nell'inchiesta della magistratura penale, gli agenti marittimi non intendono entrare, dopo aver a suo tempo espresso perplessità in commissione consultiva sul 'gazebo' autorizzato dall'AdSP su una banchina pubblica.

Anche sui timori di un ridimensionamento dell'impegno del gruppo Grimaldi sul nostro porto - ridimensionamento che peraltro non è mai stato ventilato dalle

fondi ufficiali dell'armatore - arrivano notizie che hanno più valore di una semplice smentita. La più importante è che nei giorni scorsi è stato perfezionato l'acquisto da parte del terminal Sintermar - partecipato come noto dai gruppi Grimaldi e Neri - di un'area di circa 120mila metri quadrati confinante proprio con la Sintermar, dietro la sponda est della Darsena Toscana. L'area ospitava un tempo attività chimiche oggi dismesse ed è un inserimento strategico per Sintermar proprio come 'polmone' per i traffici delle auto e dei mezzi rotabili che in Sintermar non trovavano più sufficienti spazi. L'acquisto è anche la conferma più significativa che Grimaldi non solo non getta la spugna sulle sue attività a Livorno, ma rilancia con forti investimenti insieme al socio Neri.

COME già dichiarato da Costantino Baldissara nella nostra intervista di qualche giorno fa, il gruppo Grimaldi e la stessa Sintermar ritengono di non aver mai violato la legge con il 'gazebo' e sono certi che la buona fede e l'impegno per dare lavoro al porto saranno riconosciuti anche dall'indagine in corso della magistratura. Un chiarimento è anche atteso dall'annunciata convocazione delle due Autorità livornesi da parte del viceseministro delle infrastrutture e trasporto Edoardo Trixi, si spera entro la prossima settimana.

A.F.



SVILUPPO Una veduta aerea della Darsena Toscana (foto Navi)

Livorno, guerra sulle banchine del porto

Lo scontro tra armatori coinvolge le istituzioni marittime. Aperta un'inchiesta

Antonio Fulvi
LIVORNO

E' DIVENTATO, com'era prevedibile, un caso nazionale. E da un paio di giorni è sulla scrivania del viceministro alle infrastrutture Edoardo Rixi, che ha la delega del ministro Toninelli per i porti. Una patata bollente per almeno due motivi: perché ne è nata una inchiesta della magistratura penale; e perché è diventato paradigmatico del confronto-scontro tra due Autorità codificate per legge, quella marittima che fa capo alla direzione marittima regionale (in questo caso la toscana) e quella del sistema portuale ex modifiche della legge 84/94.

RIXI, sollecitato anche dall'interrogazione del gruppo di FI alla Camera, ha fatto sapere di voler

IL CONFRONTO

Il viceministro Rixi alle infrastrutture convocherà le Authority del mare

convocare le due Authority livornesi per affrontare la vicenda: forse già la prossima settimana. Nel frattempo sia in sede locale che regionale, la polemica è divampata sul punto focale dello scontro: e cioè se l'Autorità portuale può legittimamente assegnare una concessione provvisoria su una banchina pubblica a un armatore che è già terminalista con una o più banchine private.

L'AUTORITÀ livornese l'ha fatto, autorizzando l'armamento Grimaldi a operare su una banchina pubblica installandovi anche una tensostruttura con alcuni servizi

per i passeggeri. L'armatore concorrente, il gruppo Onorato, ha protestato. E la Capitaneria l'ha sanzionato, sequestrando la struttura e innescando l'indagine penale: che sta risalendo anche agli anni precedenti, almeno fino al 2008, per capire se e come possano esserci stati illeciti. Nella peggiore delle ipotesi il cluster portuale livornese e più in generale molti porti dove si svolgono pratiche analoghe temono la condanna dei vertici dell'AdSP e quindi il suo commissariamento.

UNA GRANA che con l'Unione europea che sta addirittura imponendo all'Italia di assoggettare all'Iva gli introiti portuali dello Stato, farebbe davvero traboccare il vaso di una crisi. Dove si sono manifestate tante mosche cocchiere, ma senza arrivare ad alcuna soluzione.

Per la Toscana in particolare, il "caso Livorno" ha altre conseguenze dirompenti. Onorato, che ha vinto la gara insieme al colosso MSC per la gestione del terminal traghetti e crociere di Livorno (investimento totale di circa cento milioni, dieci dei quali da pagare subito all'AdSP) ha "congelato" la formalizzazione della vittoria, sostenendo che l'Autorità portuale ha di fatto creato un secondo e non previsto terminal passeggeri.

così i 10 milioni non sono stati pagati: ed è diventato un problema doppio perché erano stati destinati all'interporto di Guasticce, per rilanciarlo dopo che la Regione ha dovuto ritirare le fidejussioni bancarie a suo sostegno. Una catena di eventi che non sembra affatto finita, anche in attesa del vertice con Trixi.



Le tappe

Il caso al governo

La guerra sulle banchine a Livorno è diventato un caso nazionale. Ed è finito sulla scrivania del viceministro alle infrastrutture Edoardo Rixi, che ha la delega del ministro Toninelli per i porti.



Il vice ministro Edoardo Rixi



Polemica

Il nodo concessioni

La polemica è se l'Autorità portuale può legittimamente assegnare una concessione provvisoria su una banchina pubblica a un armatore che è già terminalista con una o più banchine private

Lo scontro commerciale e giudiziario attorno al Porto di Livorno

Il comandante del Porto di Livorno, ammiraglio Giuseppe Tarzia, è l'uomo forte dello scontro commerciale e giudiziario in atto sullo scalo. Uno scontro dalla portata economica nazionale, con in gioco decine di milioni e centinaia di posti di lavoro. L'ammiraglio è sceso in campo con una serie di scelte gestionali talmente pesanti da aver suscitato un'interpellanza parlamentare di 33 deputati di Forza Italia al ministro dei Trasporti e si è reso di fatto co-protagonista di una vera e propria guerra tra imprese. Ma queste sue scelte – giuste o sbagliate che siano – sono state fatte con la dovuta indipendenza, scienza e coscienza o sono state anche influenzate da consolidati rapporti di amicizia dell'Ammiraglio verso qualcuno dei contendenti?

La domanda può lecitamente essere posta in considerazione del fatto che – come si vedrà più avanti – tra i beneficiari delle scelte forti dell'Ammiraglio, c'è un importante gruppo terminalista che lavora nel porto di Livorno, il gruppo Lorenzini, che gestisce la sponda Est della Darsena, ed è partecipato al 50% dalla Msc di Luigi Aponte. Tra i danneggiati da queste scelte, invece, c'è il gruppo Grimaldi, che si è visto sequestrare una struttura di terminal sulla sponda Ovest della stessa Darsena. E che per questo suo dinamismo non è ben visto da Lorenzini.

Ebbene, Francesco Lorenzini, figlio di Enio – capo del gruppo – due anni fa ha veduto a Tarzia un appartamento in via Natale Betti 11 per 340 mila euro. Un prezzo congruo? E' tutto da valutare, tenendo conto delle medie di mercato: ma è comunque una transazione importante, tra parti di certo in buone relazioni sociali, cosa che, se non basta in sé a legittimare un sospetto di comportamenti illeciti, configura sicuramente una confidenza – sia pur forse non d'affetti – della famiglia dell'Ammiraglio verso una delle parti in causa. Conflitto d'interessi? Difficile stabilirlo. Quadro antiestetico? Senz'altro.

Una città di 158 mila abitanti, una classe dirigente imprenditoriale e istituzionale tutta gravitante attorno al porto e tutta in relazioni storiche reciproche, uno scenario carico di contrapposizioni decennali: il risultato è in un'aria irrespirabile che circola negli ultimi mesi, a Livorno. E che ha echi in Procura: i magistrati inquirenti livornesi hanno doverosamente dato seguito a delle denunce aprendo ben due fascicoli scottanti. Un atto dovuto che, al di là ovviamente delle intenzioni degli inquirenti, può oggettivamente finire contro l'operato dell'Autorità e di riflesso contrastare le attività del gruppo Grimaldi a Livorno, il che compiace la linea dei due armatori – alleati tra loro e insieme contrapposti a Grimaldi nell'attività dei traghetti ro-ro per le isole maggiori – Aponte (Msc) e Onorato (Moby-Tirrenia).

Il primo fascicolo riguarda un'ipotesi di abuso edilizio consistito nella realizzazione di una tensostruttura sulla sponda Ovest della Darsena Toscana costruita dalla società Sdt, nata dall'alleanza tra la Sintermar del gruppo Grimaldi e la locale Tdt. Sono 800 metri quadrati adibiti anche a biglietteria per i traghetti ro-ro della Grimaldi, e messi sotto sequestro dalla Procura nello scorso agosto, per quanto fossero stati realizzati su autorizzazione dell'Autorità Portuale; i cui vertici sono oggi formalmente indagati per la seconda inchiesta, a sua volta legata alle attività del gruppo Grimaldi a Livorno. Questa seconda inchiesta si riferisce invece ad un'ipotesi di abuso d'ufficio per circa venti concessioni trimestrali, rilasciate dall'Autorità, dal 2012 in poi, a quattro diversi terminalisti di alcune banchine della sponda Ovest della Darsena.

-segue

L'auspicio degli amici di Aponte e Onorato è che l'Autorità – oggetto “politico” o diretto delle due inchieste - venga commissariata, in attesa che l'inchiesta faccia il suo corso: essi contano fortemente sulla possibilità che, in caso di commissariamento, come spesso accaduto in passato, il governo possa scegliere come commissario l'altra autorità pubblica portuale, cioè il comandante del porto, in questo caso proprio l'ammiraglio Tarzia. Il quale però con quelle sue ultime decisioni è parso tutt'altro che neutro.

In particolare Tarzia non è parso neutro e imparziale nelle decisioni oggetto dell'interpellanza parlamentare rivolta al ministro dei trasporti Toninelli - proprio per segnalare quest'asserita faziosità- da 33 deputati di Forza Italia. “Esemplari i casi – scrivono gli interpellanti - di diniego di accosto alla banchina pubblica del molo Italia decisi dal comandante del Porto (appunto Tarzia, ndr) registratisi il 15 e 16 dicembre 2018 per la M/n Hoegh Singapore, Grimaldi Euromed, richiesto per sbarcarvi circa 1000 autovetture, che il terminal contrattista non avrebbe potuto collocare nei propri piazzali perché occupati da autoveicoli in attesa di ritiro; e ancora il 27 dicembre per la M/n MSC Cristiana”.

Due “no” dettati certamente da una valutazione procedurale e regolatoria che però è decisamente discutibile, in quanto motivati – è ancora il giudizio dei 33 parlamentari – da “ragioni estranee alle sue (del comandante, ndr) competenze in materia di polizia marittima e di sicurezza e ricordando di aver già concesso alcune settimane prima l'utilizzo dell'accosto pubblico per altra nave dello stesso armatore, sostenendo infine che una nuova autorizzazione, motivata dai limiti di recettività del terminal, non avrebbe più potuto giustificarsi con «il carattere dell'eccezionalità». Un'ingerenza indebita, insomma, secondo i parlamentari: si vedrà cosa ne pensa il governo.

Si sa per fortuna cosa ne pensa il sindaco di Livorno Filippo Nogarini e il vescovo Simone Giusti, preoccupati che tutto questo finisca con l'indebolire l'attività portuale in una fase storica nazionale e locale che invece ha gran bisogno di nuove iniziative imprenditoriali capaci di creare lavoro aggiuntivo, senza minimamente pregiudicare quello già attivo nello scalo.

Oggi Grimaldi a Livorno significa 1800 scali all'anno, con 400 mila auto movimentate (il gruppo è il principale armatore mondiale nel trasporto di autoveicoli nuovi), 280 mila trailer e 600 mila passeggeri. Circa 35 milioni all'anno di investimenti e almeno 90 di indotto. Tutta attività che, negli anni, si è aggiunta a quella dei concorrenti, portando benessere al territorio.

PORTO: L'INCHIESTA

Sospensioni all'Authority, slitta la decisione del Tribunale

Il procuratore dopo aver chiesto l'interdizione dei vertici attuali e precedenti ha depositato una memoria. Il giudice: dieci giorni alle difese per replicare

Federico Lazzotti

LIVORNO. Da quando il Tirreno, il 3 gennaio scorso, ha raccontato dell'inchiesta sulle presunte concessioni illecite rilasciate dal 2012 ad oggi dall'Autorità portuale sulla Sponda Ovest. E soprattutto della richiesta della Procura di sospendere per un anno dalle cariche pubbliche i vertici attuali e precedenti dell'Authority indagati per abuso d'ufficio, tutti - mondo politico e imprenditoriale portuale in primis - aspettavano che il giudice sciogliesse questo nodo che in ogni caso avrà delle conseguenze.

Bene. Per sapere come andrà a finire la prima punta-

ta dell'affaire accosti, servirà ancora tempo, almeno fino al prossimo 21 gennaio. Il motivo? Più che una singola causa è meglio parlare di un domino legato alla procedura penale che cerchiamo di ricostruire.

Tre giorni fa, l'8 gennaio, il procuratore capo Ettore Squillace Greco, titolare del fascicolo, ha depositato alla cancelleria del giudice per le indagini preliminari Marco Sacquegna una memoria integrativa rispetto alla misura interdittiva richiesta nei confronti del presidente dell'autorità Portuale Stefano Corsini, del segretario generale Massimo Provinciali, dell'ex numero uno di palazzo Rosciano Giuliano Gallanti e l'ex dirigente del Demanio, oggi segretario generale ad

Ancona, Matteo Paroli.

Chi ha letto l'atto, parla di un documento in cui il magistrato rafforza le sue conclusioni replicando alle dichiarazioni rilasciate da Corsini e Paroli durante l'interrogatorio avvenuto il 28 dicembre scorso.

A questo punto lo stesso giudice ha comunicato agli avvocati difensori del deposito della memoria che è stata acquisita dai legali degli indagati e infine lo stesso magistrato ha dato un termine di dieci giorni per replicare alle conclusioni del pubblico ministero. Risultato: la data dalla quale inizia il conto alla rovescia è quella di giovedì, dunque il termine scadebbe il prossimo 20 gennaio, che è domenica. Dunque, almeno fino al giorno successivo il giudice

non scioglierà la riserva.

Al centro dell'inchiesta della Guardia di finanza, iniziata nel 2016 dopo un esposto presentato in Procura da un terminalista concorrente rispetto agli assegnatari delle concessioni sospette, una possibile concorrenza sleale. Perché a leggere le carte quel tipo di strumento concessionario può essere utilizzata per un periodo brevissimo, addirittura alcuni parlano di pochi giorni e comunque limitato a feste o manifestazioni di varia natura.

Al contrario, dal 2012 ad oggi, l'Autorità portuale ha concesso i tre accosti rinnovando i contratti per ventuno volte: prima a Seatrag, poi a Sintermar e infine a Sdt (Sintermar Darsena Toscana). Tre terminalisti che in comune hanno un unico committente: Grimaldi. —



Il presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini e il segretario provinciale Massimo Provinciali

Presto da Rixi

Livorno e i peccatori

LIVORNO - Era in un certo senso prevedibile e la conferma è arrivata dalla segreteria del viceministro del MIT con delega ai porti Edoardo Rixi: i vertici dell'Autorità portuale di sistema labronici e della locale Autorità marittima saranno convocati "quanto prima" a Roma per un chiarimento dal punto di vista procedurale e di normativa sulla vicenda che è finita alla magistratura penale dopo la concessione di una banchina pubblica per un traffico passeggeri che era stato respinto da quelle della Porto 2000. Una vicenda di lana caprina che ha visto lo scontro

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Presto da Rixi Livorno

tra istituzioni e che minaccia di avere portate devastanti anche su altri porti.

Alla base del contendere in particolare la metodologia delle concessioni temporanee: metodologia che secondo quanto sarebbe emerso da un primo screening del ministero sarebbe da anni in atto in svariati porti, sulla base di pareri anche espressi dallo stesso ministero.

Ha intanto raccolto notevoli apprezzamenti in loco l'intervento del vescovo di Livorno Simone Giusti che sulla vicenda ha invitato a un chiarimento non traumatico dell'intera vicenda, ponendo in primo piano l'esigenza di tutelare il lavoro e i lavoratori; e premessa la buona fede di tutte le istituzioni implicate, ha invitato anche a distinguere tra "peccati veniali" nell'applicazione delle norme e peccati più gravi. Si arriverà a una confessione generalizzata e alla relativa assoluzione romana...?

SECONDO ALCUNE VOCI CHE CIRCOLANO NELL'AMBIENTE PORTUALE DI LIVORNO

Porto 2000 in stand-by: ritocchi alla gara?

Indiscrezioni su una possibile trattativa per ridurre l'investimento dei vincitori



Nella foto: Un aspetto folcloristico dell'accoglienza delle crociere dalla Porto 2000.

LIVORNO - La burrasca sulle concessioni temporanee o meno che ha schierato l'un contro l'altra Autorità marittima e Autorità portuale sta facendo - tra le altre - una vittima illustre la Porto 2000, ovvero la società dell'AdSPe della Camera di Commercio delegata a gestire i traffici dei passeggeri, traghetti e crociere. La gara per la sua gestione si è conclusa ormai da un anno con la vittoria dell'ATI tra gruppo MSC e gruppo Onorato, ma i vincitori hanno di fatto "congelato" la presa in consegna della società e il relativo esborso di 10 milioni, nel complessivo progetto vincitore che prevede un investimento globale di quasi 100 milioni di euro. Vincenzo Onorato non ha fatto mistero del perché di questo "congelamento": in un'intervista ha dichiarato che non si possono investire cifre di questo genere quando non viene garantita a suo parere la "riserva" alla Porto 2000 di tutti i traffici passeggeri, avendo (segue in ultima pagina)

Porto 2000 in stand-by

la AdSP permesso a Grimaldi di crearsi un terminalino alternativo su una banchina pubblica. La vicenda, come noto, è in mano alla magistratura e rischia di ritardare scelte essenziali per il porto.

Circola anche una voce, che potrebbe essere una "fake news" ma che sta ottenendo un certo credito. Quella secondo cui per risolvere la cosa, in attesa della soluzione affidata al ministero MIT e alla magistratura, la AdSP potrebbe anche riconoscere all'ATI vincitrice della gara uno "sconto" sugli investimenti offerti nella gara stessa, fino a 20 o 30 milioni sul totale di circa 100 promessi pro-

prio per la possibile eliminazione dell'esclusiva. Pare che anche gli altri due raggruppamenti che hanno partecipato alla gara (tra cui i Grimaldi, classificatisi terzi) non si opporrebbero a questa revisione del progetto. Una strada per trovare uno sblocco a una situazione che minaccia davvero sconvolgimenti non solo sul porto di Livorno?

Come postilla alle vicende livornesi, le recenti parole di Stefano

Messina, presidente di Assamatori, pronunciate nel riferire del suo recente incontro con la presidente del Senato Maria E. Alberti Casellati, sono state duramente criticate dal direttore generale della Grimaldi Costantino Baldissara come amministratore delegato del terminal

livornese Sintermar. Che ha preannunciato di aver dato mandato al legale della società livornese "perché valuti l'eventuale azione penale da intraprendere nei confronti di Stefano Messina".

La dichiarazione di Messina duramente criticata da Baldissara è la seguente.

"I recenti casi di Civitavecchia e di Livorno, ove le regole che sostengono all'esercizio delle attività di terminal sono state violate in nome di un'asserita tutela del traffico operato da certi operatori, impone la massima cautela per scongiurare che i nostri porti e di conseguenza le attività marittime vengano sottratte alle norme e affidate alla discrezionalità delle Autorità Locali spesso poi censurate dalla magistratura anche penale, il tutto creando un clima di assoluta incertezza per non dire di illegalità diffusa".

La Commissione Europea ispeziona il Porto di Napoli sulle norme di Maritime Security

Napoli, 11 gennaio 2019 – Si è conclusa oggi l'ispezione di security al porto di Napoli della Commissione Europea, condotta al fine di monitorare la corretta implementazione – da parte dell'Italia – delle norme in materia di maritime security, sia per quanto attiene le navi e gli impianti portuali ai sensi del Regolamento 725/2004, sia dell'intero comprensorio portuale di cui alla Direttiva 2005/65/EC. L'obiettivo è quello di creare un sistema armonizzato di prevenzione e protezione delle navi e delle strutture portuali contro minacce di atti illeciti intenzionali in ambito europeo, basato anche sulle determinazioni assunte a livello internazionale dall'IMO (International Maritime Organization), agenzia specializzata delle Nazioni Unite.

Nella mattinata di martedì 08 gennaio u.s., dopo il saluto di benvenuto del Direttore Marittimo della Campania e Comandante del porto di Napoli, Contrammiraglio Pietro Giuseppe Vella, si è tenuto un briefing introduttivo, nel corso del quale i rappresentanti della Commissione hanno presentato lo scopo e gli obiettivi dell'ispezione, alla presenza del Vice Prefetto e del Questore di Napoli, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e dei massimi rappresentanti di tutte le altre Amministrazioni dello Stato che, a vario titolo, partecipano alla implementazione della normativa di security.

Il team della Commissione, composto da sei ispettori di diversa nazionalità, ha condotto una serie di controlli relativi all'esatta osservanza, attuazione e implementazione della complessa normativa internazionale e nazionale che disciplina la materia della "port security" in tre impianti portuali (port facilities), mentre per la parte "ship security", sono state ispezionate quattro navi di diversa nazionalità, di cui una extracomunitaria, una comunitaria e due unità italiane.

Nonostante il pochissimo preavviso con il quale è stata preannunciata, l'ispezione ha avuto un esito estremamente positivo, come sottolineato nel discorso di chiusura dalla delegazione, che ha avuto parole di apprezzamento per la professionalità e la preparazione del personale della Guardia Costiera, che ha operato nella duplice veste di Autorità Competente, ruolo rivestito dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto rappresentato dal Contrammiraglio Luigi Giardino, Capo del 6° Reparto – Sicurezza della Navigazione, e di Autorità Designata, figura propria della Capitaneria di Porto, nonché con propri ispettori a bordo delle unità ispezionate (Duly Authorized Officers).

Il team ispettivo ha inoltre apprezzato la capacità di tutte le Amministrazioni dello stato coinvolte di saper operare in perfetta sintonia, ognuno secondo le proprie prerogative e professionalità acquisite, conseguendo apprezzabili risultati in termini di sicurezza delle navi e del porto, presupposto fondamentale per garantire i traffici marittimi ed aumentare la competitività dello scalo partenopeo. La delegazione ha lasciato Napoli ringraziando il Contrammiraglio Vella per i risultati raggiunti, l'ospitalità offerta e per la piena collaborazione durante lo svolgimento delle attività.

Pressmare

Il Porto di Napoli ispezionato dalla Commissione Europea

Si è conclusa ieri l'ispezione di security al porto di Napoli della Commissione Europea, condotta al fine di monitorare la corretta implementazione - da parte dell'Italia - delle norme in materia di maritime security, sia per quanto attiene le navi e gli impianti portuali ai sensi del Regolamento 725/2004, sia dell'intero comprensorio portuale di cui alla Direttiva 2005/65/EC. L'obiettivo è quello di creare un sistema armonizzato di prevenzione e protezione delle navi e delle strutture portuali contro minacce di atti illeciti intenzionali in ambito europeo, basato anche sulle determinazioni assunte a livello internazionale dall'IMO (International Maritime Organization), agenzia specializzata delle Nazioni Unite.

Nella mattinata di martedì 08 gennaio u.s., dopo il saluto di benvenuto del Direttore Marittimo della Campania e Comandante del porto di Napoli, Contrammiraglio Pietro Giuseppe Vella, si è tenuto un briefing introduttivo, nel corso del quale i rappresentanti della Commissione hanno presentato lo scopo e gli obiettivi dell'ispezione, alla presenza del Vice Prefetto e del Questore di Napoli, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e dei massimi rappresentanti di tutte le altre Amministrazioni dello Stato che, a vario titolo, partecipano alla implementazione della normativa di security.

Il team della Commissione, composto da sei ispettori di diversa nazionalità, ha condotto una serie di controlli relativi all'esatta osservanza, attuazione e implementazione della complessa normativa internazionale e nazionale che disciplina la materia della "port security" in tre impianti portuali (port facilities), mentre per la parte "ship security", sono state ispezionate quattro navi di diversa nazionalità, di cui una extracomunitaria, una comunitaria e due unità italiane.

Nonostante il pochissimo preavviso con il quale è stata preannunciata, l'ispezione ha avuto un esito estremamente positivo, come sottolineato nel discorso di chiusura dalla delegazione, che ha avuto parole di apprezzamento per la professionalità e la preparazione del personale della Guardia Costiera, che ha operato nella duplice veste di Autorità Competente, ruolo rivestito dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto rappresentato dal Contrammiraglio Luigi Giardino, Capo del 6° Reparto – Sicurezza della Navigazione, e di Autorità Designata, figura propria della Capitaneria di Porto, nonché con propri ispettori a bordo delle unità ispezionate (Duly Authorized Officers).

Il team ispettivo ha inoltre apprezzato la capacità di tutte le Amministrazioni dello stato coinvolte di saper operare in perfetta sintonia, ognuno secondo le proprie prerogative e professionalità acquisite, conseguendo apprezzabili risultati in termini di sicurezza delle navi e del porto, presupposto fondamentale per garantire i traffici marittimi ed aumentare la competitività dello scalo partenopeo.

La delegazione ha lasciato Napoli ringraziando il Contrammiraglio Vella per i risultati raggiunti, l'ospitalità offerta e per la piena collaborazione durante lo svolgimento delle attività.

Seareporter

ZES Campania: Fronte Unico tra AdSP Mar Tirreno Centrale, Confindustria Campania, Intesa Sanpaolo

La Zona Economica Speciale della Campania è una grande opportunità per lo sviluppo della regione e dell'intero Mezzogiorno. Da prime verifiche effettuate possono essere numerosi gli investitori interessati a localizzarsi nelle aree rientranti nella ZES, provenienti dal nostro territorio, dal Centro Nord o dall'estero. Nel corso di un incontro svoltosi a Palazzo Partanna, sede di Unione Industriali Napoli, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, il Presidente di Confindustria Campania, Vito Grassi, i rappresentanti delle associazioni territoriali campane del sistema Confindustria – tra cui il Presidente di Confindustria Caserta, Gianluigi Traettino, membro del Comitato di Indirizzo della ZES, e il Presidente di Confindustria Benevento, Filippo Liverini – e il Direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia Intesa Sanpaolo, Francesco Guido, hanno ribadito la massima coesione e convergenza d'intenti per promuovere il nuovo strumento di sviluppo, che presto potrà diventare pienamente operativo. Un fronte unico, dunque, di istituzioni, sistema impresa e mondo della finanza per definire, in raccordo con la Regione Campania, ogni utile azione volta ad accelerare l'operatività della ZES, la prima ad essere istituita nel Mezzogiorno. A tale fine, l'Autorità di Sistema Portuale, Confindustria Campania e Intesa Sanpaolo auspicano la rapida predisposizione delle condizioni di attrattività degli investimenti che completeranno il quadro di convenienze per i nuovi investimenti: semplificazione normativa, riduzione degli oneri Irap per le imprese che effettuano investimenti aggiuntivi nel perimetro della ZES e incentivi all'intermodalità per favorire i collegamenti tra porto di Napoli ed interporti di Nola e di Marcianise. Nel corso dell'incontro, il Presidente Spirito e il Presidente Grassi hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa, in cui le due realtà si impegnano a collaborare reciprocamente per la produzione di informazioni, studi, documenti finalizzati a favorire il miglior funzionamento della ZES regionale.

Gazzetta del Sud

Infrastrutture e sviluppo del waterfront

Piano regolatore portuale Il varo resta nelle sabbie mobili

La commissione che si occupa della Valutazione ambientale strategica non ha ancora l'argomento all'ordine del giorno

Milazzo Piano regolatore del porto: Milazzo come Messina, anzi un passo indietro. Infatti, mentre la città dello Stretto attende entro questo mese l'ok per la Vas, al fine di poter definire una progettazione che risale agli anni '90; nella città del Capo, delle autorizzazioni all'assessorato regionale non c'è traccia e la Commissione che si occupa di Valutazione ambientale strategica non ha l'argomento ancora all'ordine del giorno.

Una situazione che impone una presa di posizione da parte della classe politica milazzese visto che sulla portualità si gioca il futuro economico della città. Ed esercitare un pressing nei confronti dell'Autorità portuale per definire questa pianificazione che consenta di porre fine non solo ad un ibrido nella gestione delle banchine, ma anche nella stessa organizzazione complessiva del porto che sino ad ora si è caratterizzata da singole azioni di imprenditori che sono pronti ad investire per propri riscontri anziché per un progetto di crescita globale della città. E così accade che arrivino alcuni "no" e qualche "sì" a seconda delle proposte e dei proponenti. Non dovrebbe funzionare così. Non funziona così.

La questione dello strumento urbanistico del bacino portuale, la cui prima bozza, in continuo aggiornamento, risale a dieci anni fa, è stata affrontata dai consiglieri dell'attuale maggioranza nel corso di tante riunioni servite a far conoscere le nuove proposte formulate e messe su carta dal progettista, che prevedono un nuovo indirizzo per la zona di molo Marullo, così come voluto dall'attuale governo cittadino. Ma nessuna forza politica sembra essere stata in grado di esercitare il proprio ruolo nelle scelte che sono state fatte e che si andranno a fare.

Un esempio? La netta differenziazione tra l'area al servizio delle operazioni commerciali - prevista nella costruenda banchina - quella per l'attracco dei traghetti che svolgono il servizio per le Eolie, prevista ma di fatto non esistente. E poi le stesse indicazioni del progettista, ing. Giuseppe Mallandrino (ma il professionista ha ancora un ruolo in questa progettualità?), di un porto polifunzionale che dovrà assolvere a un insieme di servizi secondo una filosofia che prevede man mano che dall'interno del

- segue

-

porto ci si sposta verso l' esterno, la previsione crescente dei mezzi da collocare, sono ancora valide? Domande alle quali è giusto dare delle risposte. Occorre avere la certezza se molo Marullo avrà una funzione esclusivamente turistica, per poi proseguire con gli aliscafi, i traghetti e quindi nella zona della vecchia stazione lo scalo commerciale e mercantile con le navi ro-ro. Ciò fino ad Acqueviole dove pure potrebbe ampliarsi una piccola cantieristica.

Un progetto che può essere convincente a condizione che non resti in bella mostra sulla carta.

Le forze politiche ad un anno e mezzo dalla fine del mandato debbono dare scadenze all' Authority nella consapevolezza che le scelte da attuare sono attese dagli operatori del porto e in virtù del fatto che il bacino mamertino deve svolgere nel migliore dei modi il proprio ruolo. La città di Milazzo non può accettare situazioni di stand by croniche e le notizie poco confortanti provenienti da Palermo sull' iter burocratico devono rappresentare più di un campanello d' allarme.

r.m.

Iter complessi nodi da sciogliere Uscire dalle sabbie mobili nelle quali si trova il Prp. Questo il messaggio dato dalla Regione al Comune e all' Autorità portuale. Senza un serio e deciso cambio di passo tutto rischia di slittare a tempi indefinibili.

Anche perché è noto che dopo l' approvazione da parte del Comitato portuale si attende il via libera per la Valutazione strategica ambientale e poi c' è la fase dell' invio al Ministero per le successive valutazioni e quindi il ritorno a Palermo per la definitiva approvazione da parte del presidente della Regione.

Facile comprendere che tutta questa trafila burocratica rischia di impantanare una progettualità importante per una città di mare come Milazzo che vorrebbe rilanciarsi economicamente proprio grazie al proprio porto.

Prima riga seconda riga terza riga.

Mobilità Sostenibile

Mobilità sostenibile in Sicilia: dagli autobus elettrici di Messina alla prima nave a GNL

Una rivoluzione silenziosa vede protagonista la città di Messina, prima città in Sicilia, e tra le prime in Italia, a credere nella mobilità sostenibile urbana e a dotarsi di una flotta di 16 bus elettrici per il trasporto pubblico. Una transizione che, avviata con l'anno nuovo, ci auguriamo, duri nel tempo fino al completamento di una flotta adeguata alle necessità del territorio. Per saperne di più sull'argomento, di sicuro interesse, vediamo insieme quali sono i vantaggi della mobilità elettrica urbana e gli svantaggi degli attuali mezzi di trasporto. Gli svantaggi dei bus diesel La qualità dell'aria è una preoccupazione crescente in molti ambienti urbani perchè ha implicazioni dirette sulla salute dei residenti. Le emissioni di gas di scarico, dei motori a combustione interna, sono una fonte inquinante, a causa di elementi nocivi come gli ossidi di azoto e il particolato. I motori diesel, in particolare, hanno emissioni di ossido di azoto molto elevate, tuttavia costituiscono la maggior parte della flotta globale di autobus nelle principali città italiane. La mobilità sostenibile nel trasporto pubblico Considerato che la popolazione urbana mondiale continua a crescere, l'identificazione di opzioni di trasporto sostenibili ed

economiche sta diventando sempre più rilevante, se non urgente. I veicoli elettrici, espressione di una mobilità dolce, di un comparto prezioso della green economy, rappresentano i mezzi più promettenti per ridurre le emissioni nocive e migliorare la qualità complessiva dell'aria nelle città. I vantaggi degli autobus elettrici Gli autobus elettrici hanno costi totali molto più bassi e possono essere più economici, sulla base del costo totale di acquisto e manutenzione, rispetto agli autobus convenzionali di oggi. Il grafico sotto, realizzato da Bloomberg New Energy Finance, mostra i benefici dei mezzi elettrici rispetto a quelli diesel, sottolineando il vantaggio a favore dei primi al crescere dei km percorsi. L'elemento preso in considerazione è il TCO, ovvero, il Total Cost of Ownership (TCO), costo totale di proprietà o costo totale di possesso, un approccio sviluppato da Gartner nel 1987, utilizzato per calcolare tutti i costi del ciclo di vita di un prodotto, per l'acquisto, la messa in opera, la gestione, la manutenzione e il suo smaltimento. (RAEE). Un e-bus, ad esempio, a batteria da 110 kWh raggiunge la parità di TCO con un autobus diesel a circa 60.000 km percorsi all'anno, il che significa che un autobus con la batteria più piccola, anche se accoppiato con l'opzione di ricarica più costosa, sarebbe più economico da utilizzare in una città di medie dimensioni, dove gli autobus percorrono in media 170 km/giorno. Le sfide per i bus

- segue

elettrici in città. Nonostante il notevole risparmio nella fase operativa, ci sono ancora alcune sfide da vincere per gli autobus elettrici, soprattutto per il loro elevato costo iniziale rispetto agli autobus diesel equivalenti. Per affrontare questo problema, stanno emergendo nuovi modelli di business, che comprendono il leasing delle batterie, l'approvvigionamento congiunto e la condivisione degli autobus. Tuttavia, gli analisti del settore ipotizzano che entro il 2030 il costo, soprattutto inerente le batterie, si abbasserà notevolmente. L'aumento della domanda di e-bus potrebbe, inoltre, far scendere più rapidamente i prezzi. Chiaramente non basta questo solo approccio per migliorare la qualità dell'aria. Mezzi per la raccolta dei rifiuti elettrici o elettrificati e furgoni per la consegna di merci rappresentano passaggi imprescindibili per un vero approccio sostenibile. Non solo bus elettrici. Ecco le aziende siciliane che credono nella mobilità sostenibile. L'impegno della Sicilia verso una mobilità sostenibile va oltre la flotta elettrica di bus urbani nella Città dello Stretto. A Villafranca Tirrena, in provincia di Messina, ha sede, ad esempio, Newtron, la prima azienda in Italia ad essere certificata come costruttore di sistemi di riqualificazione elettrica ed ibrida dei veicoli. Il retrofit elettrico o riqualificazione elettrica, consiste nel trasformare l'auto con il classico motore a combustione in auto elettrica. La sostituzione del motore a combustione con un motore elettrico avviene attraverso l'installazione di un kit di conversione. L'azienda, che vanta importanti collaborazioni con i principali protagonisti dell'automotive internazionale GFG Style, l'azienda di Giorgietto e Fabrizio Giugiaro, e Garage Italia di Lapo Elkann, per citarne alcune, è impegnata, inoltre, nella conversione ibrida ed elettrica di veicoli per la raccolta dei rifiuti nelle città e per il trasporto di persone e di turisti, con alcuni mezzi realizzati per la città di Dubai. Mobilità sostenibile, però, non è solo sinonimo di elettrico, specie quando si parla di trasporti su mare. L'azienda **Caronte & Tourist**, già da qualche tempo, infatti, ha fatto suoi i più recenti concetti di logistica sostenibile, per uno sviluppo green dei trasporti su mare per le persone e le merci. Il gruppo guidato da **Vincenzo Franza**, impegnato da sempre nei trasporti via mare tra la Sicilia e la Calabria, e non solo, ha commissionato e reso già operativo un traghetto interamente ecologico, entrato nella flotta di **Caronte & Tourist** dallo scorso 17 novembre 2018. La nave ecologica, per la possibilità di usare un combustibile pulito, è una Ro/ Ro Pax di circa ottomila tonnellate, prende il nome di Elio, ed ha un motore dual fuel, alimentabile con carburante diesel o Gas Naturale Liquefatto (GNL), quest'ultimo, combustibile a basso tenore di zolfo e quindi meno inquinante. E' inoltre rivestita di vernice atossica. Guardando al futuro della mobilità sostenibile, sul ponte di carico, che può ospitare fino ad un massimo di 290 auto, sono state previste stazioni di ricarica per veicoli elettrici in modo da consentire di sfruttare il tempo della traversata per la ricarica della propria auto elettrica o ibrida plug-in. Un'ottima soluzione per contribuire a ridurre la range anxiety e concentrarsi totalmente sul meraviglio paesaggio dello Stretto di Messina. Tutte le caratteristiche evidenziate rendono Elio la prima motonavegreen a solcare il Mediterraneo. Insomma, per un approccio green alla mobilità, occhi puntati sulla Sicilia!

Sergio Lanfranchi

I porti di Catania e Augusta in mostra alla fiera internazionale "Fruit logistica"

Anche quest'anno l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale** sarà presente con il proprio stand alla manifestazione fieristica "Fruit Logistica" che si terrà a Berlino dal 6 all' 8 febbraio 2019. La manifestazione fieristica "Fruit Logistica" è la piattaforma leader mondiale per le innovazioni del settore ortofrutticolo con oltre 3.200 espositori su una superficie espositiva di 132.000 metri quadrati e 78.000 visitatori provenienti da oltre 130 Paesi. L' AdSP del **Mare di Sicilia Orientale** promuoverà i servizi legati alla logistica del trasporto via mare del comparto ortofrutticolo e ospiterà nel proprio stand operatori **portuali** e concessionari del Porto di Catania ed Augusta mettendo a loro disposizione spazi riservati a incontri B2B. I porti dell' AdSP servono tutte le province della **Sicilia Orientale** sia per le operazioni di export, dal ragusano con la sua produzione orticola alle altre province come Catania e Siracusa con produzione ortofrutticola, che per le operazioni di import con prodotti come banane, ananas ed altra frutta esotica. I prodotti viaggiano su gommato (Ro-Ro), o dentro container che vengono smistati nei porti hub come per esempio Gioia Tauro, per poi raggiungere tutte le destinazioni italiane, europee ed extraeuropee tramite i corridoi meridiani. La manifestazione fieristica "Fruit Logistica" ricopre ogni singolo settore commerciale del fresco e offre una panoramica completa su tutte le ultime innovazioni, sui prodotti ed i servizi ad ogni livello della catena globale della fornitura. Crea quindi eccellenti opportunità di contatto tra i top decision maker ad ogni livello dell' industria. Dal 6 all' 8 febbraio 2019 oltre 3.000 aziende provenienti da tutta la catena del valore del fresco, dal global player alla piccola media impresa, saranno presenti a Berlino ove verrà offerta una panoramica completa su tutto il settore ortofrutticolo. La Fiera rappresenta un' ottima vetrina per mostrare i punti di forza degli scali di Catania ed Augusta nel settore del trasporto intermodale dei prodotti agroalimentari. Il trasporto via mare e la logistica dei prodotti ortofrutticoli rappresentano uno dei segmenti di mercato che l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale** intende sviluppare essendo oggi il Porto di Catania l' infrastruttura di riferimento per tutta la **Sicilia Orientale** e la piattaforma logistica naturale dei traffici dell' ortofrutta che si estendono da Catania a Ragusa. Inoltre, il nuovo progetto di sviluppo del porto di Augusta, che prevede l' ampliamento dei piazzali, permetterà l' insediamento di nuovi magazzini refrigerati al servizio del settore ortofrutticolo che rappresenta ad oggi, dopo il settore dei

- segue

prodotti petrolchimici, il secondo mercato di esportazione di tutta la Sicilia. La partecipazione alla fiera nasce dall' esigenza dell' AdSP del Mare di Sicilia Orientale di avviare nuove linee commerciali Ro-Ro nel porto di Augusta e di migliorare ed ampliare l' offerta ed i servizi esistenti nel porto di Catania, già leader nel settore Ro-Ro. Il mercato della frutta e della verdura è sempre più globalizzato e sempre più interconnesso. Questo cambia il percorso dei prodotti freschi dalla loro origine alla loro destinazione. La catena di approvvigionamento di frutta e verdura è soggetta a mutazioni costanti, guidati dai mercati emergenti e dai cambiamenti nella domanda dei consumatori. Da un lato, gli attori lungo la catena del valore - dal produttore al rivenditore - espandono le proprie attività e si consolidano. Dall' altro, questo sviluppo è accompagnato da un' importante ricerca volta alla maggior efficienza - una tendenza che è quindi inevitabilmente supportata dai progressi tecnologici e logistici. Essere presenti alla più importante fiera del settore agroalimentare è quindi imprescindibile per acquisire informazioni utili al miglioramento e all' ampliamento dei servizi offerti dal settore della logistica nei Porti di Catania ed Augusta e la partecipazione della Regione siciliana alla manifestazione sarà un altro motivo di incontro e confronto con i player del settore.

La Sicilia

Cresce il traffico merci nei porti

Il traffico merci in Sicilia nel 2017 ha raggiunto i 7 milioni di tonnellate di merci con un +3,8% nell'ultimo anno. L'analisi della struttura del traffico merci evidenzia la vocazione Ro-Ro del porto di Palermo con oltre 6 milioni di tonnellate al 2017 (90% del totale) e con un peso del 6,2% sul traffico nazionale e del 12% su quello del Mezzogiorno. Attraverso le **Autostrade del Mare**, poi, Palermo si collega con Genova, Civitavecchia, Napoli, Livorno, Salerno, Tunisi, Barcellona e isole minori. Da qui, secondo il report di Srm, la necessità che il sistema porti "Palermo-Termini Imerese-Trapani-Porto Empedocle" si consolidi nella sua naturale vocazione di casello della linea Tirrenica Nord-Sud.

Zes, un'altra leva competitiva. Secondo Srm, la recente normativa sulle Zes nel Mezzogiorno potrebbe contribuire a dare ulteriore impulso allo sviluppo del porto e all'intera economia della regione dove potrebbero nascere due-tre zone speciali sulle otto previste nel Mezzogiorno. A tale proposito, gli analisti di Srm rilevano che anche per la Sicilia le risorse pubbliche potranno avere un effetto moltiplicativo di 1 a 3: ogni euro pubblico di credito di imposta ne attiva ulteriori 2 privati. Un'analisi svolta su un panel di free zone evidenzia inoltre un aumento dell'export del 40% in più rispetto a quello generato sul territorio.

La Gazzetta Marittima

L'UE sui porti altro siluro contro l'Italia

BRUXELLES – Non sembra esserci pace da parte della Unione Europea nei confronti della portualità italiana. Con il sospetto crescente che i vari interventi di controllo o addirittura "punitivi" siano legati più che altro alla volontà di difendere il quasi monopolio dei grandi e grandissimi traffici dei porti del Nord Europa contro quelli del Mediterraneo.

Sul tema è intervenuta in questi giorni anche la deputata del Pd Barbara Serracchiani, già presidente di Regione e molto addetta ai temi portuali. "Bisogna alzare il pressing politico sulla Commissione e se necessario prepararsi ad andare alla Corte di Giustizia europea (segue a pagina 10)

per far valere le nostre ragioni ed evitare che i porti italiani subiscano un colpo pesantissimo proprio mentre si stanno rilanciando" ha dichiarato la Serracchiani, commentando la richiesta della commissaria Ue per la Concorrenza Margrethe Vestager, rivolta a Italia e Spagna, di includere i porti tra i soggetti che pagano le imposte sul reddito delle società, in quanto l'esenzione "potrebbe violare le norme Ue in materia di aiuti di Stato.

Per Serracchiani "i due mesi che l'Italia ha a disposizione devono essere utilizzati tutti dal Governo, a partire da domani, per costruire una replica che chiarisca in termini

definitivi che le nostre Autorità di sistema portuale non sono imprese e che finiremmo all'assurdo di un pezzo di Stato che versa tasse a se stesso. E chi avrà la responsabilità di occuparsi per il Governo di questo nodo - aggiunge - ricordi che la legge Delrio rappresenta un baluardo di fronte alla Commissione, e rinunciarevi significa accettare da subito l'impostazione pro-tassazione".

"In Europa la lobby dei porti del Nord sa farsi valere con efficacia - ha concluso la parlamentare - e dovrà venire il momento in cui anche l'Italia imparerà a costruire strategie e tessere alleanze intorno ai suoi interessi".

Portnews

Cosa succede dopo la decisione di Bruxelles

Tassa comune nessun gaudio

di Davide Santini

Avvocato, già segretario generale dell'Autorità Portuale di La Spezia

Alla fine è andata come temevamo: la Commissione Europea, pur avendo torto nella sostanza e in punto di diritto, ha invitato l'Italia a modificare la propria normativa in modo da garantire che a partire dal 1 gennaio 2020 i porti corrispondano i tributi previsti per le entità commerciali.

La decisione della Commissione è coerente con la linea generale delle argomentazioni proposte da chi ritiene che «qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico e dalle sue modalità di finanziamento, può essere considerata un'impresa ai fini del diritto UE sulla concorrenza».

Sulla base di questo già di per sé discutibile assunto – che estende il concetto di impresa addirittura alle onlus – la Commissione distingue lo Stato dall'Autorità di Sistema Portuale, considerando erroneamente quest'ultima alla stregua di un'impresa sovvenzionata o partecipata, quindi assoggettabile alla disciplina degli aiuti di Stato.

La Commissione non tiene però conto del fatto che l'entità che esercita l'attività economica è lo stesso Stato mediante una delle sue varie articolazioni. Lo prova il fatto che i fondi assegnati in conto capitale dallo Stato alle singole Autorità di Sistema Portuale sono depositati su conti infruttiferi presso la Banca d'Italia, a garanzia dei titoli del debito pubblico. L'utilizzo degli introiti aventi natura di tributi dell'Ente è inoltre soggetto a stretti vincoli e l'Ente effettua un rendiconto annuale di entrate e di uscite, non un bilancio civilistico con investimenti e ammortamenti, con obbligo di pareggio.

Non si tratta pertanto di arrivare a discutere se l'AdSP sia da considerarsi impresa o se eserciti attività economica: è sufficiente prendere atto che si tratta di un organo dello Stato che ovviamente non può essere tenuto a corrispondere tributi a sé stesso. Diciamo la verità, la Commissione non è un mostro ma agisce secondo protocolli e procedure (meno fantasiose rispetto a quelle cui alcuni sono abituati) e a domande precise si aspetta risposte circostanziate, non lettere interlocutorie o trattative da mercato rionale.

La questione è drammaticamente semplice: la Commissione ha fatto domande, non ha ottenuto risposte nei termini concessi e prorogati, di conseguenza ha provveduto. Ora è molto più complicato proporre controdeduzioni efficaci nel termine assegnato di due mesi e, verosimilmente, occorrerà adire la Corte di Giustizia per ottenere in punto di diritto il riconoscimento della correttezza dello status tributario dell'Ente che poteva essere riconosciuta nell'ambito del confronto tra Amministrazioni.

Pare invece che la strada che si sta valutando sia quella di una riforma e qui la questione è più ampia ma altrettanto chiara. Intanto la Commissione ha chiesto di adeguare la normativa tributaria, non ha parlato di riforma della governance portuale che non è oggetto della decisione.

Ansa

Porti: IAPH, Milà sarà presidente per un terzo mandato

E a maggio attesa la World port conference a Guangzhou

Il board dell'Associazione internazionale dei porti, la IAPH (International association of ports and harbors) ha chiesto "all'unanimità" al presidente Santiago Garcia Milà di restare per un terzo mandato. Lo ha annunciato in un messaggio su youtube lo stesso Milà, che è anche vice managing director dell'Autorità portuale di Barcellona. "Dall'essere storicamente un'organizzazione piuttosto cerimoniale dobbiamo evolverci in un'organizzazione commerciale moderna, che lavora per il bene dei propri membri.

Questa è stata una delle ragioni principali della riforma di IAPH iniziata alcuni anni fa" e il lavoro deve proseguire, ha ricordato nel proprio messaggio. Milà ha ricordato alcuni dei principali obiettivi dell'associazione, rinviando soprattutto alla prossima World port conference, organizzata ogni due anni dall'associazione e prevista quest'anno in Cina a Guangzhou (dal 5 all'11 maggio).

All'evento sono attesi oltre mille rappresentanti delle amministrazioni portuali e delle aziende del settore. La IAPH World port conference nel 2009 si era tenuta a Genova, in collaborazione con l'Autorità portuale di Genova.