

## PORTI NAZIONALI

## GENOVA

**E' stato consegnato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'approvazione**

## Progetto per il sesto bacino di carenaggio

Il progetto è frutto del lavoro della Direzione Tecnica dell'Autorità Portuale e dei progettisti esterni: ingg. Bruno Ballerini, Maurizio Cambiaso e Paolo Pinceti.

Lo sviluppo del progetto è stato in questi due anni discusso passo per passo con l'Autorità Marittima e con lo

stesso Consiglio Superiore.

Come tempi di esecuzione si prevedono tre anni di lavoro dall'inizio dell'appalto e un costo complessivo dell'opera di 130 milioni di euro.

Alcune caratteristiche tecniche: il bacino avrà una lunghezza utile di 340 mt., una larghezza di 65 mt. ed una profondità

di platea di 12,50 mt.. Avrà a disposizione un tunnel stradale che permetterà agli autocarri di poter accedere al fondo del bacino – gli impianti meccanici a supporto potranno svuotare e/o riempire il bacino in meno di 3 ore.

Dal punto di vista ambientale: le navi in bacino, grazie al sistema di alimentazione

elettrico, non dovranno più tenere le macchine accese, garantendo così emissioni zero anche per navi passeggeri con equipaggio a bordo.

Si prevede che i lavori, dopo l'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il bando di gara, possano iniziare alla fine dell'estate del 2008.

## L'autorità Portuale di Genova reclama l'extragettito *di Davide Stasi*

La Presidenza di Giovanni Novi, piuttosto turbolenta (specie nell'ultima fase del mandato), volge al termine. Le autorità politiche locali e nazionali si confrontano tra loro e con i gruppi d'interesse del mondo marittimo per trovare una soluzione e un nome condivisi, anche a causa del rifiuto dello stesso Novi rispetto all'ipotesi di un nuovo periodo a capo dell'Autorità Portuale di Genova.

La fase di transizione però non impedisce all'amministrazione portuale di proseguire i propri lavori,

assumendo posizioni importanti, che appaiono frutto di una coscienza reale dei problemi del nodo portuale genovese (e della logistica nazionale in generale).

L'esito di un'analisi prolungata e attenta della realtà attuale, sancito dal Comitato Portuale di lunedì 26 novembre, è stato triplice. Da un lato l'Autorità Portuale ha infatti sciolto il nodo della concessione del VI modulo di Voltri, la cui gestione è stata attribuita all'ATI (Associazione Temporanea di Imprese) facente capo al Vte (Voltri Ter-

minal Europa). L'attribuzione è avvenuta dopo un lungo e preciso lavoro di valutazione da parte di una commissione speciale, istituita appositamente per valutare i progetti e le offerte relativi alla gara internazionale bandita per aggiudicare il VI modulo di Voltri. Il Comitato ha dunque preso atto degli esiti dell'articolato meccanismo di assegnazione di punteggi consegnato in quest'occasione, che ha attribuito 94 punti alla proposta pervenuta da ATI Vte e 72 punti alla proposta pervenuta da Contship.

Nel segno della consapevolezza che la maggiore debolezza dello scalo genovese non è dato tanto dalla sua dotazione strutturale e infrastrutturale, bensì dall'assenza di un supporto adeguato alle necessità logistiche nelle aree interne, il Comitato Portuale ha poi approvato un ordine del giorno con cui raccomanda al gruppo FS lo sviluppo di collegamenti anche nell'ambito del corridoio TEN 24 tra il porto di Genova e le aree di retroporto, garantendo a tutti gli operatori uguali condizioni di accesso ai ser-

vizi ferroviari e logistici.

Il tema caldo, all'ordine del giorno ormai da anni, è stato infine l'extragettito sulla fiscalità portuale. La sua attribuzione a livello locale rappresenterebbe oggettivamente un segnale evidente e reale di quel federalismo fiscale di cui si è molto parlato ma i cui esiti concreti sono ancora ardui da riconoscere, nonostante le statuizioni di legge in merito. Benché se ne parli da anni, nulla si è ancora mosso, e più che un'iniziativa realistica e sensata, il trasferimento a livello locale dell'extragettito fisca-

le sembra prendere sempre più i contorni di una chimera. Anche per questo il Comitato Portuale ha spinto sull'acceleratore, approvando un ordine del giorno con cui chiede con forza a tutte le parti politiche e al Governo che in sede di elaborazione della Legge Finanziaria 2008 venga approvata la norma contenente l'attribuzione alle Regioni dell'extragettito fiscale, al fine di creare le condizioni per il rilancio della portualità e al servizio del sistema logistico nazionale, di cui Genova è parte integrante e protagonista.

**Longo di Fita Cna interviene sulla nomina del Presidente dell'AP**

## Non c'è tempo per gli esperimenti



Genova non può permettersi di aspettare, né tanto meno di sbagliare. Per la presidenza del suo porto è necessario un uomo che già conosca le

problematiche di questo scalo e che si renda perfettamente conto della necessità di superarne le contraddizioni, prima fra tutte la sfaldatura nei rapporti fra Autorità e imprenditori portuali.

Al di là degli identikit o delle scelte di campo per l'autotrasporto fa premio una considerazione di fondo: il porto di Genova è un patrimonio di tutti, specie del mondo delle imprese, ivi comprese quelle dell'autotrasporto, ma anche

di quelle industriali e produttive, che hanno bisogno di sapere che al vertice del più importante porto del paese c'è un uomo in grado di rilanciarlo e specialmente di compiere quelle scelte che per troppo tempo sono state rinviate.

L'autotrasporto ritiene quindi che non possano essere compiuti salti nel vuoto e neppure scelte di prospettiva ancorché prestigiose. Il porto di Genova ha bisogno subito di un riferimento forte e di

un presidente che sappia ritessere il legame con le imprese, rilanciando non la progettualità, ma la attualità delle opere.

In questo caso essere localisti non è segno di provincialismo. Genova ha bisogno di un profondo conoscitore dei suoi malesseri, ma anche delle sue enormi potenzialità.

Nel corso degli ultimi anni il porto ha subito due forti elementi di criticità che oggi pesano sulle sue prospettive. Da un

lato, la comunità portuale, che si era compattata nelle grandi battaglie per l'efficienza, si è disgregata in un clima non certo voluto di conflittualità con l'Autorità portuale.

Dall'altro il porto ha perso progressivamente potere e autorevolezza rispetto alla città, entrando in una spirale perversa (per il porto e per Genova) che ha provocato la perdita di importanti spazi operativi e il congelamento dei progetti di

sviluppo e ampliamento.

Per il futuro e proprio con l'idea condivisa dall'autotrasporto di dover puntare in alto, è necessaria una leadership forte che conosca a fondo (e non abbia quindi bisogno di un periodo di apprendistato) i comportamenti e le relazioni portuali così come si sono sviluppate negli ultimi anni e che sia in grado di far ritornare sui moli e nel Palazzo un giusto clima di fiducia e di collaborazione.

### PIOMBINO

## L'apprezzamento di Confindustria per i contenuti tecnici e i risvolti industriali dell'accordo sui fanghi

**Si prevedono impatti economici, sociali ed occupazionali di importantissimo rilievo**

Confindustria Livorno esprime apprezzamento per l'ormai prossima conclusione delle procedure che dovrebbero portare alla firma dell'accordo di programma quadro per gli interventi di bonifica negli ambiti costieri dei Siti di Interesse Nazionale di Piombino e Napoli / Bagnoli – Coroglio.

I contenuti tecnici ed i risvolti industriali dell'accordo sono stati illustrati dal Sindaco Anselmi in

un incontro con le categorie economiche, tenutosi presso gli uffici comunali. Erano presenti, in rappresentanza del Consorzio della Confindustria di Piombino, Luigi Giuliano ed Emanuele Bravin. Nell'ambito delle attività di messa in sicurezza dei siti di Piombino e Bagnoli, sono previsti una serie di interventi strutturali destinati ad avere un impatto decisivo per lo sviluppo industriale del territorio

piombinese. Pregio di questa ultima versione dell'accordo è l'aver rimosso le criticità che erano apparse nelle prime versioni. Saranno accolti a Piombino soltanto fanghi per i quali potrà essere trovata una immediata collocazione nelle vasche di colmata del Porto di Piombino. E' stata quindi eliminata tutta la parte relativa al trattamento a terra dei fanghi, evitando così le problematiche le-

gate alla logistica e stoccaggio di rifiuti pericolosi. Un rigoroso sistema di controlli analitici dovrebbe assicurare la perfetta compatibilità della qualità dei fanghi con il loro immediato utilizzo. Gli interventi strutturali pianificati prevedono, tra l'altro, il prolungamento della S.S. 398 che assicurerà una penetrazione non invasiva fino al Porto, che in funzione del miglioramento della viabilità potrà accrescere

la propria funzionalità sia per il traffico merci che per quello passeggeri.

Ma l'aspetto che sembra essere maggiormente rilevante è la previsione di una prossima sigla di un successivo accordo di programma che vedrà, tra i firmatari, i grandi complessi industriali del territorio a fianco degli EE PP (tra cui il Ministero dello Sviluppo Economico) per la messa in opera di un Piano Industriale volto a

cambiare radicalmente il volto della città. Con questo ultimo accordo, secondo quanto anticipato dal Sindaco Anselmi, dovrebbero trovare compimento, oltre alla completa bonifica degli ambiti retrocostieri, opere infrastrutturali ed industriali di grandissimo interesse, sia dal punto di vista del miglioramento ambientale complessivo sia per gli impatti economici, sociali ed occupazionali che si prefigurano.