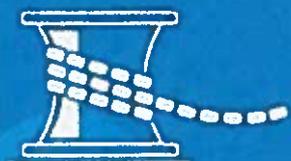


Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 29 30 e 31/7/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **La Cina investe nel Mediterraneo** (Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Genova:

"...Rinfuse, Spinelli all'attacco..." (The MediTelegraph)

La Spezia:

"...Spezia, la Corte dei Conti sblocca 39 mln..."

(Corriere Marittimo, Ansa, The MediTelegraph)

"...La Mercantile a La Spezia chiede la gara per i servizi..."

(La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Provinciali innesca soltanto una guerra..."(Il Tirreno)

"...Bacino di carenaggio e porto turistico..." (Il Telegrafo)

"...Accordo di programma per la Darsena Europa..." (Corriere Marittimo, Costaovest.info, Il Mattino)

"...Traghetto in manovra urta pilastro di cemento..."

(La Nazione, Il Tirreno)

"...Guerra dell'acqua per le crociere il Tar dà ragione all'Authority..."

(Il Telegrafo)

Piombino:

"...Port Security, via il Cda..." (Il Tirreno)

Ancona:

"...Giampieri a Ortona per l'efficienza del sistema porti..."

(La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...L'Assessore Villani convoca gli stati generali..." (Seareporte.it)

"...Incarichi esterni indagine Anac..." (Il Mattino)

Salerno:

"...STC: crescita record di traffico, +27%..."

(Ferpress, Ansa, Informazioni Marittime, Il Natilus)

Brindisi:

"...Zone economiche speciali contestata la perimetrazione..."

(La Gazzetta del Mezzogiorno)

Gioia Tauro:

"...Agenzia del lavoro di Gioia Tauro..." (La Gazzetta Marittima)

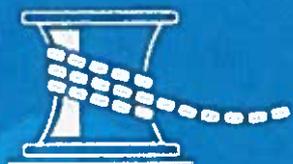
Cagliari:

"...Sui porti ora la regione fa sistema..." (Italia Oggi)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 29 30 e 31/7/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Augusta:

"...Accordo raggiunto il porto di Augusta ospiterà l'hotspot..."

(Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

Messina:

"...Ministro Delrio, le chiacchiere stanno a zero..." (Gazzetta del Sud, Tempo Stretto, Ilcittadinodimessina.it)

Palermo:

"...Monti (Autorità Portuale): "Via il traffico merci da Palermo"..."
(Rosalio, Palermo ManiaGiornale l'Ora)

"...Palermo:Orlando, bene nomina Autorità di Sistema Portuale..."
(Ferpress)

UN'ANALISI APPROFONDATA DELLE NUOVE FRONTIERE DELLO SHIPPING E DEL TERMINALISMO

La Cina "compra" porti nell'Ue investendo miliardi per la sua "Belt"

Almeno sette scali nel Mediterraneo già coinvolti nell'offensiva, con Vado Ligure e Trieste in primo piano per l'Italia - Le preoccupazioni del Nord Europa per le quote di traffico

GENOVA - Vado Ligure è ormai "cinese" per una forte percentuale d'azionariato. Trieste è l'altro grande porto italiano sul quale il mega-piano della "Via della seta" in corso d'opera dalla Cina punta con forza. Ma se Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema triestina, vede l'impegno cinese come una grande opportunità, Paolo Signorini, presidente dell'Autorità che fa capo a Genova, è invece molto prudente. Lo ha dichiarato a "Il Sole-24 Ore", il quotidiano della Confindustria, che due giorni fa ha dedicato alla BRI (Belt & Road Initiative) una intera pagina. Secondo Signorini, la BRI è nel mirino dell'Unione Europea ufficialmente perché non risponderebbe ai canoni della libera competizione nei trasporti e sulla sicurezza dei lavoratori; ma nella realtà perché punta a spostare il fulcro dei traffici tra Cina ed Europa sui porti del sud, Mediterraneo in particolare, togliendo a quelli del Nord Europa importanti componenti del "trade".

Che la tradizionale prevalenza dei porti del Nord Europa nelle rotte intercontinentali stia perdendo quote lo dimostra il raffronto tra le percentuali del 2008 e quelle del 2016. Nel primo dei casi il Nord Europa aveva il 47% del traffico contro il 35% del Mediterraneo. L'anno scorso il Nord Europa è calato al 41% e il Mediterraneo s'è aggiudicato il 40%.

La strategia della Cina dello shipping punta proprio sul "ventre molle" dell'Europa con la sua Belt & Road Initiative. Gli investimenti

A.F.

(segue in ultima pagina)

La Cina "compra"

milioni sul porto del Pireo sono stati il primo indicatore. Ma oggi i grandi network cinesi hanno messo il cappello anche su Haifa, Ashdod, Ambarli, Vado Ligure, Bilbao e Valencia e stanno puntando alla "free zone" di Trieste con grandi progetti di insediamento anche manifatturiero. Da qui il giudizio positivo di Zeno D'Agostino, pragmatico e intelligente, che ha visto una ulteriore possibilità per il suo sistema portuale.

Protagonisti dell'espansione cinese nei porti del Mediterraneo sono principalmente Cosco, Shanghai International Investments, China Harbours, China Marchants Holding. Ma altre importanti realtà economiche si stanno muovendo, forti di enormi capitali liquidi. E' il caso di China Railway International, che si è fatta viva a Livorno interessandosi al progetto della Darsena Europa. Siamo, in sostanza, all'inizio di una nuova epoca, che vede protagonisti non più solo i grandi gruppi armatoriali, ma anche la grande finanza, consapevole che il commercio mondiale sarà il business di domani, o forse, già di quello di oggi.

Rinfuse, Spinelli all'attacco: «Così rischiano i lavoratori»

Genova - L'Authority ha rinviato al prossimo comitato la richiesta del terminalista ad operare con i traghetti nel Terminal Rinfuse: «Se l'Authority vuole che questi spazi restino vuoti ne spiegherà il motivo»

Genova - Semaforo verde per l'assunzione di 82 nuovi camalli da parte della Culmv. Il comitato di gestione dell'Authority di Genova e Savona, come anticipato *dal Secolo XIX/The MediTelegraph*, ha dato il via libera all'aumento del numero di soci della Compagnia Unica. La decisione è stata presa ieri dal board di Palazzo San Giorgio, dopo che sul dossier si era già espresso positivamente il ministero dei Trasporti. Gli 82 nuovi arrivi sono in realtà portuali che da tempo lavorano assieme ai camalli della Compagnia, i cosiddetti "soci speciali", da sempre utilizzati in banchina per gestire carichi straordinari di lavoro.

I camalli, dopo il provvedimento approvato dall'Authority, passano da 888 a 970 unità, anche se i lavoratori che rappresentano la manodopera della Culmv sono 1.026: oltre ai soci, fanno parte dell'organico anche gli interinali (in tutto 56), che devono gestire "i picchi dei picchi", aiutare cioè quando nemmeno i soci bastano per sbarcare la merce nei terminal del porto. Se il capitolo relativo alla Compagnia è stato approvato senza intoppi dal comitato di gestione, così non è stato per le richieste inoltrate a Palazzo San Giorgio relative al terminal Rinfuse. Il board ha infatti risposto al mittente - almeno per ora - l'istanza a utilizzare una banchina del terminal per i traghetti ro-ro. La domanda è stata presentata dal gruppo Spinelli che con Gianluigi Aponte (Msc) è il nuovo azionista di maggioranza dell'area, dopo l'acquisto dal gruppo Ascheri dell'80% delle quote. La concessione delle banchine riguarda però la movimentazione delle rinfuse e approvare un cambio di destinazione d'uso - secondo quanto emerso durante la riunione del board - non è un passaggio così automatico. Il comitato ha così deciso di rinviare la pratica al tre agosto. «L'Autorità portuale non vuole farci operare nell'area? Lo dica, ma dovrà farsi carico dei lavoratori che noi ci siamo impegnati a tenere occupati», commenta il terminalista Aldo Spinelli. «Con le rinfuse - chiude - non c'è futuro. Se l'Authority vuole che questi spazi restino vuoti ne spiegherà il motivo. Da parte nostra, se non ci permetteranno di lavorare prenderemo altre strade. Il carbone ormai non arriva più, lo sa tutto il mondo: con gli introiti delle rinfuse non si copre neppure il canone di affitto».

Corriere Marittimo

Spezia, la Corte dei Conti sblocca 39 mln per la nuova stazione portuale

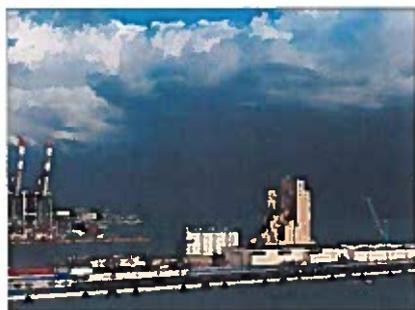
Nuovi Binari in porto, lavori per il potenziamento degli impianti di La Spezia Marittima. Sbloccata in questi giorni la delibera CIPE da parte della Corte dei Conti, disponibili subito i 39 milioni di Euro per la realizzazione dei binari.

LA SPEZIA -"Grazie allo Registrazione da parte della Corte dei Conti della delibera CIPE dell'agosto 2016, che assegnava 39 milioni di Euro all'Autorità di Sistema Portuale per la realizzazione dei lavori della nuova stazione portuale di La Spezia Marittima, potranno finalmente partire i lavori per il potenziamento di questa importante infrastruttura." Lo riferisce in un comunicato La presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo. "Determinante è stato il lavoro di approfondimento svolto dall'AdSP in collaborazione con la competente Direzione generale del ministero delle Infrastrutture, con il Gabinetto del Ministro e con il Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica (DIPE).La Corte dei Conti ha preso atto della documentazione prodotta e di quanto relazionato, riconoscendo, nel caso in esame, la possibilità di ricorso all'Appalto integrato, recentemente reintrodotta dal correttivo al Codice Appalti per alcune fattispecie di opere ad alto contenuto tecnologico, o innovativo.Ciò significa che gli approfondimenti svolti dagli uffici competenti dell'AdSP, hanno chiarito tutti gli aspetti necessari di tipo tecnologico, impiantistico, di segnalamento e di sicurezza, evidenziando l'opportunità del ricorso a tale tipo di appalto per questo lavoro.E' stato sottolineato anche il fatto che durante lo svolgimento dei lavori, da eseguire per fasi, non si verificherà alcuna interruzione del servizio dall'attuale stazione di La Spezia Marittima e alcuna riduzione significativa di efficienza e capacità.Sulla base della registrazione, verrà subito riattivata la gara per l'assegnazione dell'appalto: "Già per la prossima settimana è stata fissata la seduta pubblica per l'apertura delle offerte economiche, in modo da arrivare all'aggiudicazione e al conseguente avvio dei lavori, fondamentali per il nostro porto, quanto prima possibile" ha dichiarato"

il presidente della AdSP Carla Roncallo.

Porti: Spezia, sbloccati 39 mln per binari stazione marittima

Roncallo, fissata apertura offerte, lavori fondamentali per scalo



Dal 35 al 50% del trasporto merci su ferro del porto della Spezia: l'obiettivo si fa più vicino dopo che nei giorni scorsi è stata sbloccata la delibera Cipe da parte della Corte dei Conti che mette a disposizione 39 milioni di euro utili al potenziamento delle infrastrutture. I nuovi binari in porto, complessivamente 11 ciascuno di lunghezza pari o superiore ai 600 metri, sono un elemento chiave per la realizzazione della nuova stazione portuale della Spezia Marittima.

La Corte dei Conti, dopo gli approfondimenti tecnici forniti dall'authority, ha registrato la delibera del Cipe dell'agosto 2016 che assegna l'importante somma all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Riconosciuta la possibilità di ricorso all'appalto integrato possibile per opere ad alto contenuto tecnologico o innovativo. "Già per la prossima settimana è stata fissata la seduta pubblica per l'apertura delle offerte economiche relative alla gara di appalto - ha detto la presidente Carla Roncallo -, in modo da arrivare all'aggiudicazione e al conseguente avvio di lavori fondamentali per il nostro porto, quanto prima possibile". Durante i lavori è stato garantito il proseguimento di tutte le funzioni dell'attuale stazione marittima.

La Spezia, nuovi binari in porto

La Spezia - La Corte dei Conti registra la delibera di un anno fa: assegnati quasi 40 milioni di euro all'Authority per procedere con la realizzazione dell'infrastruttura.

La Spezia - Grazie alla registrazione da parte della Corte dei Conti della delibera CIPE dell'agosto 2016, che assegnava 39 milioni di Euro all'Autorità di Sistema Portuale per la realizzazione dei lavori della nuova stazione portuale di La Spezia Marittima, potranno finalmente partire i lavori per il potenziamento di questa importante infrastruttura.

«Durante lo svolgimento dei lavori, da eseguire per fasi, non si verificherà alcuna interruzione del servizio dall'attuale stazione di La Spezia Marittima e alcuna riduzione significativa di efficienza e capacità» rende noto l'Authority.

Sulla base della registrazione, verrà subito riattivata la gara per l'assegnazione dell'appalto: «Già per la prossima settimana è stata fissata la seduta pubblica per l'apertura delle offerte economiche, in modo da arrivare all'aggiudicazione e al conseguente avvio dei lavori, fondamentali per il nostro porto, quanto prima possibile» ha dichiarato il Presidente della AdSP Carla Roncallo.

LA QUERELLE CON L'AUTORITÀ DI SISTEMA PER LA GESTIONE DEI PASSEGGERI

La Mercantile a La Spezia chiede la gara per i servizi

Presentata una formale istanza dall'ATI delle imprese sul territorio - La liquidazione delle imprese partecipate dall'AdSP

LA SPEZIA - La Mercantile S.r.l., in persona della legale rappresentante Michela Taliercio, ha presentato istanza all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, affinché avvii il procedimento volto alla predisposizione di gara pubblica per l'affidamento dei servizi di gestione dell'imbarco e sbarco di passeggeri (oltre che quelli di supporto a tali servizi) nel porto di La Spezia, e conseguentemente la gara per la gestione delle aree demaniali funzionali per lo svolgimento di tali servizi (in particolare la stazione marittima).

Per la concreta esecuzione di tale progetto è stato stipulato un accordo per la costituzione di A.T.I. con imprese radicate nel territorio, con riserva di integrare e/o modificarne la composizione che al momento vede impegnate Autolinee Lorenzini S.r.l., Coop Elpea S.c., Consorzio Asterix, Rete di imprese Resett. Allo scopo, è stato conferito alla società La Mercantile S.r.l. il mandato di Capofila e, pertanto, di rappresentanza dell'ATI.

L'istanza muove dalla presa d'atto - dice una nota dell'ATI - che, allo stato attuale, non si riscontrano da parte della nuova Autorità azioni

di discontinuità rispetto al 2016. Infatti, nonostante già nel Comitato Portuale del 25/10/2016 sia stato ritirato il punto dell'ordine del giorno recante "Valutazioni finali e determinazioni sulla proposta di delibera relativa al bando di gara per la cessione delle quote di APLS investimenti S.r.l., ai sensi della delibera n. 17 del 13 dicembre 2015" adducendo a note pervenute sia dal M.I.T. sia dal comandante della Capitaneria, indicanti chiaramente la necessità di distinguere la gara di affidamento dei servizi da quella di realizzazione dell'infrastruttura di cessione delle quote APLS, pareri peraltro largamente condivisi dal Comitato stesso, ad oggi i servizi da affidare mediante gara pubblica ai sensi dell'art. 6 della L. 84/94 e s.m.i. continuano ad essere svolti da APLS Investimenti S.r.l., di cui l'Autorità di Sistema è socio unico, e da Discover La Spezia S.r.l. di cui l'Autorità detiene il 63%, attraverso proroghe delle rispettive autorizzazioni.

La predisposizione di un bando per la sola gestione dei servizi avrebbe consentito la regolarizzazione della fattispecie già per la stagione in corso.

Si chiede dunque di dare attuazione - continua la nota - alle previsioni di liquidazione delle società APLS Investimenti S.r.l. e Discover La Spezia S.r.l. ed all'affidamento mediante procedura pubblica della gestione dei servizi di cui all'art. 6 L. 84/94 e s.m.i.. Se consideriamo la posizione assunta dall'Amministrazione comunale concretizzata con l'approvazione del PUC nell'Aprile 2017 che ridisegna, tra l'altro, aspetti del waterfront in calata Paita senza prevedere la realizzazione del "jennello" destinato ad accostare navi da crociera e ad accogliere la stazione marittima e se inoltre consideriamo che non risultano ancora chiari gli effetti dell'accordo sostitutivo stipulato tra in data 5 marzo 2016 tra **Autosystem Portuale** della Spezia e LSCT S.p.A. in relazione all'applicabilità della clausola di salvaguardia che prevede sostanzialmente la rinuncia della stessa Società ad ogni diritto su Garibaldi ovest solo alla firma degli atti di sottomissione Garibaldi est per la realizzazione delle opere previste, diversamente il ritorno del molo nella disponibilità della stessa L.S.C.T., pare ovvio doverci attendere tempistiche non brevi.

LA REPLICA

Provinciali innesca soltanto una guerra tra poveri in porto

In risposta alle dichiarazioni rilasciate dal segretario generale del Massimo Provinciale in merito ad una possibile "terza via" sulla discussione nazionale che riguarda la riforma del lavoro portuale, come sezione del Partito Comunista Italiano porto di Livorno, formata da lavoratori portuali che operano in diversi settori, ed aziende del nostro scalo tra le quali anche quelle citate dal segretario provinciale ci sentiamo in dovere di intervenire in tale discussione vista la delicatezza del argomento trattato, ed i risvolti sociali che esso comprende ed ha compreso anche negli anni passati nel nostro scalo ed di tutta la portualità italiana.

Vogliamo sottolineare che ancora una volta in materia di lavoro portuale, come al suo insediamento (ricordiamo l'appalto 16 su 16), rimaniamo colpiti dalle novità espresse dal segretario Generale che anche allora come oggi tendono e hanno provocato la destabilizzazione del lavoro portuale, in-

scando quella che gli esperti chiamano, con un suono melodico, *price competition* ma che a noi piace chiamarla con quel nome dal suono un po' ruvido di guerra tra poveri.

Rimaniamo ancora di più sorpresi dal fatto che ad esprimere certi pensieri sia il presidente di ALP cioè del ex art 17, che in questi anni ha vissuto una forte crisi proprio grazie agli articolo 16 che per effetto della segmentazione degli appalti ed all'attuazione di lavoro a chiamata coprivano gli spazi circoscritti dalla legge 84/94 per art 17, tali esternazioni per noi sono inattese quanto improvvise se pensiamo che in questi anni Livorno è stata da esempio e modello a livello nazionale, per le scelte fatte in questo ambito (pensiamo all'ingresso con il 49% del AD-SP nella compagine societaria, o alla regolamentazione degli appalti in porto, all'ordinanza n 9) soprattutto se vengono da chi si è posto sul petto il gagliardetto di tali successi e che non può non conoscere l'effetto dirom-

penite che tali proposte possono avere sul tessuto sociale portuale e cittadino, quindi le recepiamo come pericolose e provocatorie in quanto estremamente in contrasto con le scelte che si stanno facendo su scala nazionale. Siamo però tuttavia consapevoli che la legge 84/94 così come concepita non ha mai avuto un andamento uniforme nel quadro nazionale ed è stata interpretata diversamente secondo le esigenze dello specifico porto, innescando una concorrenza al ribasso finanziario fra porti, e siamo consapevoli anche del fatto che i nuovi scenari internazionali nazionali e locali economici ne richiedono una riforma adeguata ai tempi, ma che tale riforma non può non tenere di conto degli interessi e delle esigenze dei lavoratori portuali, che coincidono con quelle di tenuta di un sistema che ad oggi si regge su equilibri precari e politicistici.

Partito Comunista Italiano
Federazione di Livorno-Sezione porto

PORTO

**Azimut Benetti
Il vertice
top secret
all'Authority**



FULVI ■ A pagina 5

MANOVRE TOP SECRET

L'INGRESSO ALLE 9 IN PUNTO

IERI mattina alle 9 in punto il presidente di Azimut-Benetti Paolo Vitelli e l'amministratore delegato della Benetti Vincenzo Poerio hanno varcato la soglia di palazzo Rosciano

Bacini di carenaggio e porto turistico Vitelli e Poerio rivelano il piano

Vertice mattiniero a Palazzo Rosciano. Le offerte di Azimut Benetti

di ANTONIO FULVI
DUE TEMI che riguardano in diretta la pianificazione del lavoro del cantiere Benetti, il primo al mondo per i superyacht di lusso: sono quelli che il presidente di Azimut-Benetti Paolo Vitelli e l'amministratore delegato della Benetti Vincenzo Poerio hanno affrontato ieri mattina a palazzo Rosciano, in un incontro riservato con i vertici dell'Authority portuale di sistema. Sia il bacino galleggiante "Mediterraneo" sia il porto turistico del Mediceo sono bloccati da tempo: il primo per la nota tragedia della navetta Urania, che l'ha affondato un anno e mezzo fa causando la morte di un operaio: il secondo già avviato a diventare realtà per quanto riguarda la concessione demaniale dell'Authority, ma ancora in attesa del completamento delle pratiche.

NESSUNA NOTA ufficiale è sta-

ta diramata dalle parti a margine dell'incontro. Dalla Benetti filtra un commento in chiave positiva, con la presa d'atto della disponibilità dell'Authority a collaborare per la soluzione di entrambi i problemi. In particolare per il bacino "Mediterraneo", che è stato rimesso in galleggiamento dai tecnici della Benetti con il supporto del RINa, è adesso urgente provvedere alla rimozione del relitto dell'Urania. A Palazzo Rosciano è stato presentato da Vitelli e Poerio un piano che prevede la rimozione del relitto tramite un carrello speciale multiruote, che verrà infilato sotto il relitto e lo trasporterà poi sul piazzale del cantiere. Qui l'armatore deciderà se ripararlo, demolirlo o trasferirlo altrove; ma intanto si potrà procedere alle riparazioni definitive del bacino e alla sua rimessa in servizio, urgente per i vari dei più grandi ya-

chts programmati dalla Benetti.

PER QUANTO riguarda il "marina" nel porto mediceo, pur avendo la concessione demaniale la società del gruppo Benetti è ancora alle prese con numerosi problemi: il trasferimento delle barche ormeggiate sui pontili galleggianti del "muro del pianto", dell'Andana degli Anelli e dall'area Yacht Club.

LA SOLUZIONE ufficiale è che dovranno progressivamente andare nella darsena tra le banchine 75 e 76, a fianco del superbacino: ma ci sono dubbi sulla reale capienza della darsena, sulla sua protezione dalle traversie e specialmente sulla parte a terra del "marina" di competenza del Comune. Che si è sempre mostrato molto freddo - se non addirittura ostile - al progetto del "marina" nel Mediceo. E anche di questo si sarebbe parlato nell'incontro di ieri.



Focus

In stand by

Il bacino galleggiante "Mediterraneo" e il «marina» del Mediceo sono bloccati da tempo, il primo per l'incidente di nave Urania, il secondo in attesa di completare le pratiche

Cauto ottimismo

Dalla Benetti al termine dell'incontro filtra un commento in chiave positiva, con la presa d'atto della disponibilità dell'Authority a collaborare per la soluzione di entrambi i problemi

Opera strategica

Il bacino grande necessita quanto prima di essere rimesso in funzione: è urgente per i vari dei più grandi yachts programmati dalla Benetti



IN MISSIONE

Il presidente di Azimut-Benetti Paolo Vitelli e l'ad di Benetti Vincenzo Poerio

GLI OSTACOLI AL «MARINA»

Il trasferimento delle barche ormeggiate al muro del pianto e le perplessità del Comune

Accordo di programma per la Darsena Europa

FIRENZE - Passi avanti su Darsena Europa e zona franca doganale come pure sui temi delle infrastrutture e del finanziamento alle imprese. Si è conclusa positivamente la riunione di oggi al Ministero dello sviluppo economico del Comitato esecutivo dell'Accordo di programma per Livorno, Rosignano e Collesalvetti alla quale hanno partecipato, per la Regione, il presidente Enrico Rossi, gli assessori Vincenzo Ceccarelli e Cristina Grieco e il consigliere del presidente Gianfranco Simoncini e, in rappresentanza della Commissione Costa, il consigliere Francesco Gazzetti. *"Nel corso dell'incontro – ha commentato il presidente Rossi – abbiamo fatto un ulteriore passo avanti nell'attuazione dei punti qualificanti dell'accordo, a cominciare dalla Piattaforma Europa che, dopo la recente revisione, può ora procedere più speditamente. Molto positivo anche l'aver rimesso in moto il percorso per arrivare in tempi ragionevoli ad un pronunciamento sulla Zona franca doganale, un altro punto chiave per il rilancio del porto".* Il comitato esecutivo ha preso atto della novità costituita dalla nuova riformulazione del progetto per la piattaforma Europa, per cui il presidente Rossi ha ribadito la richiesta di un impegno per la rapida pubblicazione del nuovo bando. L'incontro ha registrato anche la conclusione, entro agosto, del progetto di scavalco ferroviario per collegare il porto con l'interporto. A questo proposito si sta lavorando ad un protocollo d'intesa con Rfi per la gestione e anche per il collegamento Collesalvetti-Vada. Il presidente Rossi ha auspicato a questo proposito che si arrivi alla firma entro settembre. Particolarmente importante la ripresa del confronto per la zona franca doganale, fra Ministero dello sviluppo economico e agenzia della dogana e che dovrebbe portare in tempi brevi all'istanza, da parte dell'Autorità di sistema, per il riconoscimento con l'auspicio che possa diventare legge entro l'anno. Un ulteriore punto affrontato è stato quello del finanziamento per le imprese grazie alla legge 181: su questo punto sarà convocata a settembre una riunione per giungere alla definitiva assegnazione ed alla ripartizione degli eventuali residui.



Pd, valida scelta il progetto su Piattaforma Europa

Livorno, 28 luglio. Il Pd in un documento sottolinea il risultato positivo dell'incontro romano al ministero dello sviluppo, avvenuto nella giornata di ieri sull'aggiornamento dell'Accordo di Programma. (leggi www.costaovest.info) "Fra le questioni affrontate – si legge – la riconferma della bontà della scelta di riconfigurare il progetto della Piattaforma Europa nel quadro del vigente Piano Regolatore Portuale, per ottenere gli stessi risultati in termini di potenzialità, con pari capacità di gestione fino a 1,6 milioni di TEU, riducendo però costi e tempi di realizzazione. Entro la pausa estiva verrà approvato il nuovo bando".

La nota prosegue: "Entro fine agosto sarà conclusa la progettazione definitiva dello scavalco da parte di Regione Toscana. Regione che sta redigendo un accordo quadro con RFI per le opere ferroviarie strategiche. La rimodulazione delle risorse sulla Piattaforma Europa apre infatti a possibili implementazioni degli investimenti in ambito ferroviario: RFI ha quindi il mandato di inserire in questo accordo la risagomatura delle gallerie e nella tratta Prato-Bologna e, cosa che ci tocca da molto vicino, di definire il progetto preliminare per il collegamento dall'Interporto alla Pisa-Collesalvetti-Vada. Sulla Zona Franca Doganale, i percorsi di approfondimento che in primis il Comune di Collesalvetti ha fin qui portato avanti, con Interporto e Autorità di Sistema Portuale, saranno finalmente finalizzati in una proposta che l'Autorità di Sistema stessa indirizzerà al Ministero entro metà settembre".

"Infine l'assessore Cristina Grieco ha informato su la istituzione della cabina di regia sulla formazione, che si è svolta nei giorni scorsi a Firenze: tutti gli strumenti sono ormai approntati sia per le aziende che per gli interventi individuali. Con la possibilità dei 12 mesi in più di mobilità in deroga per chi termina nel 2017, l'Assessore Grieco ha anche ribadito la richiesta di sblocco immediato degli strumenti attuativi per l'utilizzo dei residui per le politiche attive e il relativo sostegno al reddito".

La conclusione: "Al tavolo erano seduti i rappresentanti principali di Comuni, Provincia e Regione. Da sottolineare la presenza del braccio destro del Ministro Delrio, Ivano Russo, segno che il territorio Livornese, ha ormai la connotazione di un'area d'interesse nazionale a pari di altri nodi logistici. Se questo sta avvenendo è perché finalmente da Roma a Livorno, c'è una forza politica che persegue per questo territorio un progetto chiaro e definito, così come dimostrava la composizione del tavolo, con autorevoli presenze tra gli altri di Silvia Velo, Cristina Grieco, Vincenzo Coccarelli, Francesco Cezzetti, Gianfranco Simioncini e Alessandro Franchi. La dimostrazione di quanto il PD creda in questo progetto, destinato a cambiare in meglio il futuro del nostro territorio".

Nel mirino dell'Anac un altro filone d'inchiesta Lavori in Darsena, bufera sul Porto

Antonino Pane

Il porto di Napoli di nuovo nella bufera. L'invio degli atti alla Procura della Repubblica da parte dell'Anticorruzione guidata da Raffaele Cantone per gli incarichi ad avvocati esterni riaccende i riflettori sull'Autorità Portuale di Napoli. Quella appena conclusa, comunque, è solo la prima istruttoria. In realtà, le indagini aperte dall'Anac sono



due: la prima sugli affidamenti di incarichi legali che si è conclusa il 28 giugno. La seconda riguarda la procedura di accordo bonario sul contratto stipulato per l'appalto di costruzione della darsena di levante, istruttoria avviata nell'ottobre 2016 e ancora aperta. Nel mirino i costi per le opere e la progettazione ingegneristica, i tempi di realizzazione non rispettati.

> A pag. 31



La sede
L'edificio
di via
S. Spirito
a Napoli

La replica
Subito dopo
l'incidente
Spirito inviò
una corposa
relazione
con nuove
argomentazioni

Le tesi
Nelle parole
del presidente
la difesa
dell'Avvocatura
interna
è un'accusa
di contenzioso

Il caso

Porto, nel mirino Anac anche i lavori per la Darsena

L'Authority di Cantone dovrà fare chiarezza sui maggiori costi per le opere e i progetti

Antonino Pane

Il porto di Napoli è di nuovo al centro di una bufera. L'invio degli atti alla Procura della Repubblica da parte dell'Anticorruzione conferma che il Mattino aveva visto giusto quando preannunciò che l'Autorità guidata da Raffaele Cantone aveva acceso i riflettori sull'Autorità Portuale. Quella appena conclusa, comunque, è solo la prima istruttoria. In realtà, le indagini aperte dall'Anac sono due: la prima sugli affidamenti di incarichi legali che si è conclusa quest'anno con la delibera del 28 giugno scorso; la seconda è quella che riguarda la procedura di accordo bonario sul contratto stipulato per l'appalto di costruzione della darsena di levante nel porto di Napoli, istruttoria avviata formalmente nell'ottobre 2016 e ancora aperta.

Sul sito dell'Anac la delibera «698» del 28 giugno censura pesantemente le procedure di affidamento di incarichi legali (difesa e patrocinio) e servizi assimilati ad avvocati del libero foro. I riflettori sull'operato dell'Autorità Portuale, oggi Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, si accesero formalmente il 14 gennaio 2016 con una nota inviata dall'Anac al responsabile della prevenzione e corruzione dell'Ente, che investigava su un periodo

di 12 mesi dal 28/10/2014. Sotto la lente di ingrandimento sono finite - nel periodo di riferimento - ben 24 delibere di affidamento, di cui 21 firmate dal commissario Kärner e 3 firmate dal commissario Basile. Ma dal sito istituzionale dell'Ente emerge che dopo il 28 ottobre 2015 sono state emesse altre 15 delibere di affidamento diretto di cui 12 a firma del commissario Basile e 3 a firma del Presidente Pietro Spirito.

Ma andiamo con ordine. Il 14 gennaio 2016 l'Anac chiede chiarimenti sugli affidamenti legali assegnati in via diretta ad avvocati del libero foro. Con due successive note corredate da documentazione ed inviate il 12 febbraio e il 13 giugno del 2016 dall'Anac venivano fornite notizie in ordine all'Ufficio legale interno (costituito da due avvocati iscritti all'Albo speciale ed altro personale di servizio). Veniva evidenziato che «agli incarichi di patrocinio non sarebbero applicabili le modalità e le procedure di affidamento dei contratti pubblici».

All'Anac sono finiti anche gli atti del Comitato Portuale del 31 maggio 2015 in cui venne trattato il tema in questione. Ma anche una nota del dirigente dell'Area Affari Giuridici e Contrattuali datata 19 giugno 2016 con la quale si evidenziava «una diversa e auto-

nomia irregolarità» da parte dell'Autorità Portuale di Napoli «consistente nell'aver affidato all'Avvocatura dello Stato incarichi in violazione di legge ed in assenza di presupposti legittimanti».

Dunque il dirigente dell'Area legale trova censurabile l'affidamento di incarichi all'Avvocatura dello Stato ma non ad avvocati del libero foro, peraltro proposti dalla sua stessa area. Queste argomentazioni, insieme ad altre tesi difensive, sono state fermamente respinte dall'ANAC che il 28 dicembre 2016, appena dopo l'insediamento del presidente Pietro Spirito, ha inoltrato all'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale la nota protocollo «191712» con la «comunicazione delle risultanze istruttorie». Un atto di forte censura sulle modalità di affidamento degli incarichi legali. Una comunicazione a cui l'Autorità di Sistema ha replicato con una corposa relazione a firma del presidente Spirito contestando l'impianto delle risultanze istruttorie e aggiungendo nuove argomentazioni.

Tra queste «criticità di ordine organizzativo» relative alla gestione dell'Ufficio Legale dell'Ente, caratterizzata da un «depotenziamento con ricadute sui carichi di lavoro» dichiarando anche che la

trattazione degli affari legali è da definirsi, nell'esperienza storica, «distorta e anomala», con riferimento alle modalità di gestione poste in essere dai precedenti organi di vertice e di controllo dell'Ente e non dal dirigente dell'Ufficio Legale». Dunque una difesa dell'Avvocatura interna e un'accusa all'operato dei presidenti e dei commissari che hanno guidato l'Ente prima dell'arrivo di Spirito. Per l'Anac le giustificazioni sono risultate inaccettabili.

L'altra questione è quella aperta con il ricorso del 5 agosto scorso da parte del Responsabile Anticorruzione, Ugo Vestri. Nel mirino l'accordo bonario sottoscritto con l'Attiappaltatrice Trevi - Consorzio Integrale (ex CCC) - Sled del cantiere della nuova Darsena di Levante. Un'indagine, questa che potrebbe accedere di nuovo i riflettori della Corte dei Conti sugli uffici di piazzale Pisacane. L'opera, infatti, è costata molto di più del previsto per una sequenza di fatti ritenuti straordinari. L'Autorità anticorruzione deve chiarire cosa è accaduto se nell'ottobre 2008 il progetto era stato dichiarato esecutivo ed eseguibile in soli 480 giorni, come si giustificano i maggiori costi per 30 milioni e per 12 milioni di ingegneria rispetto ai contratti originali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Livorno



PORTO
Il traghetto
'Cruise
Smeralda'
della
Grimaldi
Lines

Traghetto in manovra urta pilastro di cemento

DURANTE le manovre di attracco nel porto di Livorno, una nave della compagnia Grimaldi lines, ha urtato un pilastro di cemento. È accaduto ieri mattina alle 7. Non si registrano danni alle persone. Sono in corso verifiche per accertare l'entità dei danni allo scafo che hanno causato la cancellazione del viaggio. Il traghetto, da quanto si apprende, avrebbe dovuto prendere la rotta per Olbia.

PORTO » CAOS PER LE VACANZE

Traghetto ko, la partenza slitta a stamani

Il guasto ieri non era ancora stato riparato
Un altro giorno di passione per 900 persone

di **Alfredo Faetti**

► LIVORNO

È due. Il traghetto Cruise Smeralda della Grimaldi Lines, per la seconda mattina consecutiva, è rimasto fermo a banchina, con quasi mille passeggeri a bordo, senza poter prendere la via di Olbia come invece era in programma. La Capitaneria di Porto non ha dato il via libera alla compagnia dato che tutte le riparazioni necessarie dopo il guasto all'impianto elettrico del giorno prima non erano state effettuate. Disagi che hanno fatto saltare i nervi alle molte persone a bordo, gran parte delle quali in attesa di partire per le vacanze già da sabato. «È uno scandalo», tuonano i passeggeri, tra cui molti livornesi, pisani e altri toscani.

Tutto nasce all'alba di saba-

to, quando il traghetto, un'imbarcazione di quasi trenta tonnellate, registra un'avarìa all'impianto elettrico, facendo saltare alcune funzioni, «da cui sono escluse quelle di manovrabilità», spiega Grimaldi Lines. Ma la Capitaneria ha confermato anche l'urto contro un pilone prima di entrare in porto a Livorno. Il Cruise Smeralda viene dunque rimorchiato e condotto fino alla banchina del porto, dove i tecnici proveranno da subito a risolvere il problema. Sono le 10 di sabato e il traghetto non può prendere il largo, così la partenza viene rimandata al giorno successivo, cioè a ieri, sempre per le 10.

I tecnici della Grimaldi Lines infatti sono convinti di poter rimediare all'avarìa e ai va-

ri danni nel giro della giornata, ma non sarà così.

Il personale della Capitaneria, fatte tutte le dovute verifiche, si rende conto che le riparazioni non sono state fatte come necessario e che i criteri di sicurezza non possono essere considerati assolti. Così, per la seconda volta, i militari si trovano costretti a bloccare la partenza, mentre i passeggeri erano già a bordo. «Qui la situazione è molto tesa», fa sapere da bordo una livornese.

Speranzosa di poter salpare, infatti, la compagnia ha fatto imbarcare tutti i titolari di biglietto con le proprie auto, salvo poi farli scendere a metà pomeriggio, quando ormai arriva l'ufficialità che il Cruise Smeralda non è in grado di partire. All'interno la tensione sale e accanto al personale

Grimaldi si affianca quello della Capitaneria, così da offrire un supporto non solo tecnico ma anche informativo ai passeggeri, nel tentativo di tenere sotto controllo la tensione crescente per la vacanza che a questo punto viene slittata di un giorno. Tutto mentre i meccanici cercano di far fronte all'avarìa all'impianto elettrico, così da rimettere in sesto il traghetto per la nuova partenza, fissata per questa mattina, sempre alle 10.

Una volta tornati a terra, poi, ai turisti sono state offerte le solite tre opzioni: rimborso del biglietto, attendere le 21.30 per essere imbarcati su un'altra nave (senza costi aggiuntivi) oppure aspettare il giorno dopo (ossia oggi), nella speranza che questa volta sia quella buona e che la Smeralda possa prendere la rotta verso Olbia.

-segue

ORE 6 DI SABATO: L'URTO E L'AVARIA



Il Cruise Smeralda, di ritorno da Olbia, sta per attraccare nel porto di Livorno, quando registra un'avaria all'impianto elettrico che ne impedisce alcune funzioni essenziali

ORE 10 DI SABATO: RINVIATA LA PRIMA PARTENZA



I tecnici della Grimaldi Lines tentano di far fronte all'avaria e di risolvere il problema all'impianto elettrico per tutta la giornata, ma non riusciranno a risolverlo. Così la partenza viene rimandata

ORE 10 DI IERI: UN'ALTRA FALSA PARTENZA



La nuova partenza viene fissata per il giorno dopo alle 10, ma i tecnici non riescono a portare in fondo le riparazioni necessarie e la Capitaneria di porto blocca nuovamente la partenza del traghetto

L'imbarco della nave ieri mattina in porto (Repetti/Pentafoto)

» La Capitaneria ha bloccato la nave Grimaldi. Nel pomeriggio i passeggeri sono stati fatti scendere e hanno avuto la possibilità di imbarcarsi in serata con altre compagnie



I passeggeri di ieri appena fatti sbarcare (Marzi Pentafoto)



NEL PIAZZALE SOTTO IL SOLE
FAMIGLIE, ANCHE CON BIMBI PICCOLI E ANIMALI
AL SEGUITO, E ANZIANI SONO RIMASTI
SUL PIAZZALE ASSOLATO PER TUTTA LA GIORNATA

IL SERVIZIO-CORTESIA
ALLE PERSONE E' STATO DATO UN BUONO
PER UNA BOTTIGLIETTA D'ACQUA,
UNO SNACK E UN CAFFÈ

SUL WEB
Le notizie sempre
aggiornate della tua città
anche sull'edizione on line
www.iltelegrafonline.it

Guerra dell'acqua per le crociere Il Tar dà ragione all'Authority

Legittima la gestione ad Asa: respinto ricorso di Acquedotto portuale

RICORSO RESPINTO integralmente e condanna al pagamento delle spese processuali. Si è conclusa così, il 12 luglio scorso, davanti al Tribunale amministrativo di Firenze, la guerra dell'acqua che aveva portato la società Acquedotto portuale srl a contestare la decisione dell'allora sindaco di Livorno di affidare ad Asa spa il servizio di fornitura di acqua potabile alle navi. Acquedotto portuale srl (concessionaria del servizio in porto fino al 31 dicembre 2016), aveva lamentato il fatto che il nuovo af-



TELENOVELA
La contesa era andata avanti a carte bollate, esposti al Garante Anticorruzione

fidamento fosse stato effettuato senza indire una gara europea, contestando il modus operandi e chiedendo il pronunciamento del giudice amministrativo. Ma la vicenda, tra carte bollate e diffide, era stata oggetto anche i esposti della società esclusa al Garante per l'anticorruzione e alla Procura di Livorno.

IL TAR ha invece condiviso la posizione dell'Authority di Livorno che è avvalorata dalla posizione del Ministero delle Infra-

strutture e dei trasporti, secondo cui, ai sensi del codice dell'ambiente (d.lgs n.152 del 2006) prevale il principio dell'unicità della gestione del servizio idrico integrato negli Ambiti ottimali e che quindi l'azienda ad Asa spa, individuata dal Comune di Livorno quale gestore unico sino al 2026, competano anche le gestioni affidate in precedenza ad altri soggetti.

«ABBIAMO proficilmente travo-

rato per mesi su questa ipotesi con l'assessore ai lavori pubblici del Comune di Livorno, Alessandro Aurigi - ha commentato il segretario generale dell'ex Acquedotto portuale Massimo Provinciali (peraltro tuttora recentemente prorogato dal neopresidente Stefano Corsini) - e l'abbiamo consolidata in un protocollo d'intesa tra Acquedotto portuale Comune, AITO ed Asa solo quando siamo stati convinti di essere nel giusto. Peraltro,

l'eliminazione di intermediari tra Asa e gli utenti finali comporta ovviamente un risparmio in termini di tariffa per questi ultimi».

ALLA positiva notizia giudiziaria se ne aggiunge una operativa: nei prossimi giorni sarà completato da Asa l'impianto per assicurare la fornitura d'acqua potabile direttamente dalla banchina del Molo Italia lato Nord, dove stanno attaccando decine di navi da crociera l'anno.



Le contestazioni

Acquedotto portuale srl contestava la decisione dell'allora sindaco portuale di Livorno di affidare ad Asa spa il servizio di fornitura di acqua potabile alle navi. Affidamento avvenuto senza che fosse indetta una gara europea

La sentenza

Il Tar ha invece condiviso la posizione dell'Authority di Livorno che è avvalorata dalla posizione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti: prevale il principio dell'unicità della gestione del servizio idrico integrato negli Ambiti ottimali



Soddisfazione

Il segretario generale Massimo Provinciali: «Abbiamo lavorato con l'assessore Aurigi. Siamo nel giusto ed ora abbiamo anche un protocollo d'intesa tra Acquedotto portuale Comune, Aito ed Asa»

PORTO E GIUSTIZIA

Guerra dell'acqua, il Tar bocchia il ricorso

► LIVORNO

Ricorso respinto e condanna al pagamento delle spese. Si è conclusa così, davanti al Tribunale amministrativo di Firenze, la guerra dell'acqua che aveva portato la società Acquedotto portuale srl a contestare la decisione dell'allora **Autorità portuale** di Livorno di affidare all'ASA spa il servizio di fornitura di acqua

potabile alle navi. Prima che quest'ultima la appaltasse a una nave di Labromare Acquedotto portuale srl (concessionaria del servizio in porto fino al 31 dicembre 2016), aveva lamentato il fatto che il nuovo affidamento fosse stato effettuato senza indire una gara europea; il Tar ha invece condiviso la posizione dell'**Autorità** e avvalorata dal Ministero delle Infrastrutture, se-

condo cui, ai sensi del codice dell'ambiente prevale il principio dell'unicità della gestione del servizio idrico integrato negli Ambiti ottimali e che quindi ad ASA, individuata dal Comune di Livorno quale gestore unico sino al 2026, competano anche le gestioni affidate in precedenza ad altri soggetti. «Abbiamo proficuamente lavorato per mesi su questa ipotesi con l'assessore

Aurigi - ha commentato il segretario generale dell'ex **Autorità portuale** Massimo Provinciali - e l'abbiamo consolidata in un protocollo d'intesa tra **Autorità portuale** Comune, AITO ed ASA solo quando siamo stati convinti di essere nel giusto. Peraltro, l'eliminazione di intermediari tra ASA e gli utenti finali comporta ovviamente un risparmio in termini di tariffa per questi ultimi».

Nei prossimi giorni sarà completato da ASA l'impianto per assicurare la fornitura d'acqua potabile direttamente dalla banchina del Molo Italia lato Nord, dove stanno attaccando decine di navi da crociera l'anno.



Una veduta del porto di Livorno



La Port Security controlla e regola l'afflusso delle auto al porto, a destra il piazzale pieno di auto (foto di Paolo Barlettani)

di Guido Fiorini
di PCMB/NO

Primo vero assalto al porto, ieri, da parte dei turisti diretti all'Elba, in Sardegna e in Corsica.

Ma, a parte la zona vicina alle partenze, la situazione è stata assai più tranquilla rispetto alle previsioni. La Port Security era attrezzata per una giornata da bollino rosso ma, nonostante migliaia di auto, soprattutto in partenza, i disagi sono stati assai limitati. Merito, appunto, del lavoro degli uomini guidati da Stefano Bianco, che hanno filtrato le auto e anche fatto i necessari controlli.

Però, come tutte le cose che funzionano in Italia, e non sono moltissime, anche la Port Security adesso rischia di essere messa in difficoltà dalle nuove norme che stanno entrando in vigore.

In questo caso a creare problemi è il decreto Madia, in particolare per quanto riguarda la governance delle partecipate.

Il Testo unico sulle partecipate, infatti, all'articolo 11, comma 2, stabilisce in primo luogo che l'organo amministrativo di queste società "è costituito, di norma, da un amministratore unico".

Port Security, via il Cda arriva un amministratore

Il Testo unico sulle partecipate vieta ai dipendenti dell'Amministrazione controllante di ricoprire incarichi nella governance. Scelto il commercialista Martellucci

E il comma 8, invece, prevede che gli amministratori delle società in controllo pubblico non possano essere dipendenti dell'amministrazione titolare della partecipazione. Norma che, peral-

Bianco, Muccetti e Di Maggio sono già dirigenti della Autorità portuale

tro, è in contrasto con quanto previsto dalla "spending review" visto che l'amministratore unico esterno vorrà comunque un compenso, mentre i dipendenti interni

sarebbero chiamati a farlo a titolo gratuito. Ma l'Italia è questa.

Certo è che questa norma del Testo unico pare fatta apposta per la Port Security. Si legge infatti nel sito ufficiale: «La "Port Security Piombino Srl" è una società unipersonale il cui capitale è interamente detenuto da **Stefano Bianco**, **Paolo Di Maggio** di Piombino che ha la direzione e il controllo sulla società. La società nasce il 23 aprile 2010, essa costituisce un'articolazione organizzativa **Stefano Bianco** per l'espletamento dei servizi di vigilanza nei porti di rispettiva giurisdizione. Gli organi societari sono l'assemblea, l'organo amministrativo e il collegio sindaca-

le. La società è amministrata da un consiglio di amministrazione composto da quadri e dirigenti **Stefano Bianco** **Paolo Di Maggio**».

Infatti **Stefano Bianco**, amministratore delegato, e gli

leri primo grande assalto di turisti, ma non c'è stato il caos da bollino rosso

altri due membri del consiglio, **Sandra Muccetti** e **Nicola Di Maggio**, sono dipendenti dell'Ap. Il primo è responsabile dell'Ufficio sicurezza e ambiente **Stefano Bianco**

Paolo Di Maggio, la seconda è dirigente dell'Area tecnica e il terzo è responsabile dell'Ufficio personale e affari generali. Tutti e tre avevano l'incarico nella Port Security a titolo gratuito e, con domani, decadranno.

Al loro posto ci sarà un amministratore unico, che è stato individuato in **Gabriele Martellucci**, 48 anni, dottore commercialista e revisore contabile, dello studio Audit, di Turini e Pecchia, a Piombino, peraltro lo studio che tiene la contabilità alla società stessa. Sarà lui a portare avanti la società, anche se è possibile che **Stefano Bianco** possa avere un incarico operativo.

COORDINAMENTO GRAFICA

Giampieri a Ortona per l'efficienza del sistema porti



Rodolfo Giampieri

ORTONA - Lavorare in stretta collaborazione con tutte le istituzioni di riferimento e con la Capitaneria di porto a Ortona in un'ottica di efficientamento. Questo il compito e la filosofia dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale nel rapporto con i porti che rientrano nella propria competenza, espressa dal presidente Rodolfo Giampieri durante il primo incontro con il neo sindaco della città abruzzese, Leo Castiglione, e i rappresentanti territoriali. All'incontro hanno partecipato anche il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli, il consigliere regionale Camillo D'Alessandro, il comandante

(segue a pagina 10)

Giampieri a Ortona

del Porto, Giuseppe Marzano e il senatore Tommaso Coletti, componente del comitato di gestione dell'AdSP.

Nel confronto di Ortona, si è parlato dei temi più rilevanti per lo scalo, dal Piano regolatore portuale, su cui AdSP, Regione e Comune si sono impegnati per poter giungere al più presto alla conclusione dell'iter di approvazione, al tema del dragaggio, fondamentale per consentire alle imprese dello scalo di cogliere le opportunità commerciali di sviluppo dei traffici, creando nuova ricchezza ed occupazione. Affrontato anche il tema della stazione marittima, dove è stata condivisa la proposta del presidente Giampieri di integrare le funzioni di terminal passeggeri con spazi per i servizi a vantaggio delle imprese e degli operatori portuali.

Nella riunione, si è anche parlato delle Zone economiche speciali, previste con l'obiettivo di attirare gli investitori dal Decreto "Resto al Sud", che potranno definire un nuovo modello di sviluppo del territorio, tema che dovrà essere

affrontato dalle istituzioni locali, in primis Regione Abruzzo e Comuni coinvolti.

Infine, sullo specifico tema dell'apertura di uffici locali della AdSP nello scalo Ortonese, Giampieri ha specificato che nel modello organizzativo seguito non sono previste aperture di uffici locali, ritenuti attualmente poco efficaci ed efficienti rispetto agli investimenti necessari. Nel rapporto con gli operatori dello scalo sarà privilegiato invece il dialogo telematico per ridurre i tempi di risposta e semplificare gli iter procedurali, il ruolo di riferimento delle locali Capitanerie di Porto, mentre in base alle necessità sarà presente personale della AdSP.

«Sono molto soddisfatto e contento di questo incontro concreto - sottolinea il sindaco Leo Castiglione - fatto discutendo delle priorità per il porto di Ortona e trovando delle soluzioni condivise come quella che da domani ci vedrà tutti impegnati a riavviare l'iter del PRP. Ringrazio per questo l'AdSP con il presidente Giampieri, uomo di azione e che ha ben presente il polso della situazione, il segretario generale Paroli e il Comandante Marzano utili nei loro interventi tecnici per diminuire alcune perplessità ancora in campo.

L'incontro si è concluso con un briefing con gli operatori portuali che hanno così potuto direttamente confrontarsi con l'AdSP su alcuni aspetti inerenti lo sviluppo dei traffici commerciali.

L'assessore Villani convoca gli stati generali del mare 2017



Napoli – si è svolta nella sala giunta affollatissima la prima riunione degli “Stati Generali del Mare” che si svolgeranno nel prossimo mese di ottobre. All’incontro, coordinato dalla delegata al mare Daniela Villani, hanno preso parte il Sindaco Luigi de Magistris, le massime autorità e gli esponenti associativi ed economici impegnati nella risorsa mare.

Un primo incontro che testimonia l’importanza e l’attenzione della città per la risorsa mare che l’Amministrazione intende sviluppare, tutelare e aumentare, sottolineando i benefici del mare in termini sociali, occupazionali, turistici marittimi, sportivi acquatici, economia del mare, promozione, sensibilizzazione, valorizzazione, rigenerazione, tutela.

Densa e proficuo il dibattito ed ecco gli obiettivi condivisi: un Portale del Mare con info a disposizione dei cittadini e dei turisti, uno strumento essenziale che consentirà di disporre, in tempo reale gli interventi effettuati dal Servizio Tutela del mare del Comune. Si avrà un quadro di tutte le unità offerte dall’economia del mare. Attraverso il Portale, inoltre, sarà possibile monitorare, in aderenza al criterio di trasparenza, le attività di monitoraggio, di controllo e di pulizia degli arenili non in concessione ai privati.

Secondo ma fondamentale obiettivo è l’ottenimento della bandiera blu per il mare da Mergellina a Posillipo. Le migliorate condizioni del mare sono già una garanzia sufficiente ma verranno migliorate potenziando la differenziata e favorendo una migliore fruibilità delle spiagge attraverso un servizio di navetta.

Daniela Villani, a questo proposito ha anche rivolto un appello alla cittadinanza per la difesa del rispetto del mare: una cartellonistica adeguata ed omogenea sulla biodegradabilità dei rifiuti sversati a mare consentirà ai cittadini di sviluppare una sensibilità più consapevole.

Altri importanti risultati potranno essere raggiunti dalle iniziative di sicuro richiamo che verranno proposte: una maratona dal Virgiliano al Porto che si chiamerà “Correndo/Guardando il mare”, che supporterà la raccolta fondi della Fondazione Veronesi attraverso un incontro tra crocieristi e cittadinanza con tappe di ristoro durante il percorso e gustando le eccellenze napoletane. Altre proposte riguardano le passeggiate a mare sul modello di quanto è stato fatto per gli antichi sentieri pedamentine, le campagne per il “sacchetto salvamare” per il “posacenere da taschino” a cura di Marevivo. L’ultimo annuncio riguarda la riapertura della Consulta del mare per supportare e relazionare sui fondi europei e sui progetti “allo scopo di realizzare – ha concluso Daniela Villani – una progettualità condivisa che punti ad una più forte valorizzazione della incomparabile bellezza del Golfo di Napoli”.

Erano presenti tra gli altri l’Autorità di Sistema Portuale, la Marina militare, la Guardia costiera, la Capitaneria di Porto, Gesac Aeroporto di Napoli, le Istituzioni universitarie Federico II, Università Parthenope, l’Istituto Ambiente Marino Costiero, l’Istituto zooprofilattico, Alilauro Group, WWF, Federpesca, AssoCoral, Luise Group, Costa Crociere, AMP Parco Sommerso Gaiola, Friends of Molo San Vincenzo, Ormeggiatori e barcaioi del Porto di Napoli, Cargomar, Croce Rossa, Comando Base Penitenziaria Nisida, Inward, Accademia Belle Arti, Stazione Zoologica Anton Dohrn, Ordine dei Commercialisti, le Stazioni balneari cittadine, il mondo dell’imprenditoria, i circoli nautici, le associazioni sportive e di volontariato più importanti del settore.

Incarichi al Porto: è bufera Fascicolo Anac in Procura

>Barbuto a pag. 36

Il caso

Incarichi esterni indagine Anac bufera sul Porto

Troppe cause affidate allo stesso avvocato
Atti inviati a Procura e Corte dei Conti

Paolo Barbuto

Tante cause affidate allo stesso avvocato da parte dell'Autorità Portuale viene interpellata l'Anac che apre un procedimento, nel frattempo il nuovo presidente Pietro Spirito esamina i documenti e revoca tutti i mandati al legale. Intanto l'anticorruzione termina l'indagine e conclude che c'è qualcosa che non quadra, così Raffaele Cantone decide di inviare i documenti raccolti dall'Anac anche alla Procura della Repubblica e alla corte dei Conti.

Tutto inizia con una segnalazione all'organismo retto da Cantone: «Tra il 2014 e il 2015, l'Autorità Portuale ha esagerato con gli incarichi legali, nonostante esista un ufficio interno». L'Anac chiede chiarimenti, appura che in quei due anni all'avvocato napoletano Renato Spadaro sono state affidate 26 delle 34 cause non gestite dagli avvocati interni. L'Autorità Portuale invia una Comunicazione di risultanze istruttorie nella quale chiede controdeduzioni. Sul tavolo non c'è solo il numero di azioni legali affidate all'avvocato esterno ma anche le parcelle che all'Anac sembrano troppo elevate. Nelle relazioni che vengono restituite all'Anac si spiega che era stata esternalizzata l'attività di recupero crediti un po' per l'impossibilità «organica e funzionale» a gestire questa attività, un po' perché (testuale dalla delibera Anac) «... gli uffici non fornivano la documentazione

utile allo scopo, di fatto ostacolando l'attività».

Ci sono tanti dettagli che contribuiscono alla ricostruzione effettuata con la consueta puntualità dell'Anticorruzione, uno su tutti merita di essere citato: si tratta di una porzione della relazione presentata dall'Autorità Portuale che viene riportata in maniera testuale dall'Anticorruzione: «...l'ultimo commissario straordinario dell'Ente non sottoscriveva proposte di deliberazione di affidamenti di incarichi di patrocinio ad avvocati del libero foro se diversi dall'avvocato Spadaro».

Proprio questi due punti convincono il presidente Anac Raffaele Cantone, dopo aver confermato tutte le contestazioni dell'Autorità Portuale ad inviare le carte anche alla Procura della Repubblica: «Emergono profili di possibile rilevanza penale - scrive Cantone - relativamente alla asserita resistenza degli uffici a fornire al dirigente avvocato interno la documentazione... nonché al rifiuto di sottoscrizione di proposte di deliberazione da parte del Commissario straordinario ove contenenti incarichi di patrocinio di avvocati diversi da quello abitualmente incaricato della suddetta attività». Cantone stabilisce la conferma dei rilievi perché rinvia un uso «distorto e anomalo» degli avvocati esterni dell'Autorità Portuale.

Però negli uffici dell'Au-

torità la vicenda era già stata affrontata con vigore. In seguito alle prime indagini dell'Anac, a marzo il neoeletto presidente Spirito decide di revocare tutti i mandati all'avvocato Spadaro. Secondo il nuovo presidente, l'avvocato «ha più volte e inmotivatamente agito senza condividere la migliore strategia processuale con l'Ente» e Spirito sostiene che «la misura dei compensi professionali, per alcuni dei procedimenti, è apparsa sproporzionata ed eccessiva».

Scaturisce uno scambio di mail con l'avvocato che deve essere stato molto intenso se l'Autorità Portuale scrive, nel documento con il quale ingaggia un nuovo legale che «...da tempo le affermazioni e i toni utilizzati dall'avvocato Spadaro sono apparsi irraguardosi nei confronti degli Organi di vertice dell'Ente» e in quello stesso documento insiste spiegando che in una mail l'avvocato Spadaro «tra le innumerevoli espressioni sconvenienti e offensive suggerisce ancora una volta in modo irraguardoso, a questa Autorità, "di evitare inutili quanto vacui richiami al codice deontologico"».

Se esistono rilievi penali lo chiarirà la Procura; se ci sono dubbi sulle parcelle lo verificherà la Corte dei Conti. La certezza, per ora, è la censura dell'Anticorruzione, e non è poco.

Il caso

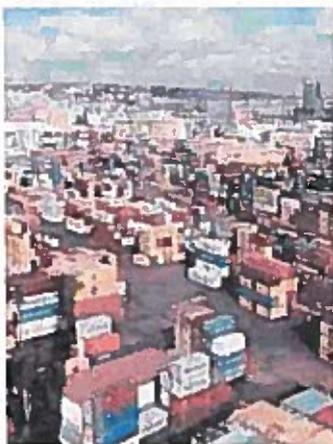


Il passato
Indagine riferita agli anni 2014 e 2015. Oggi quel legale è stato revocato

La relazione

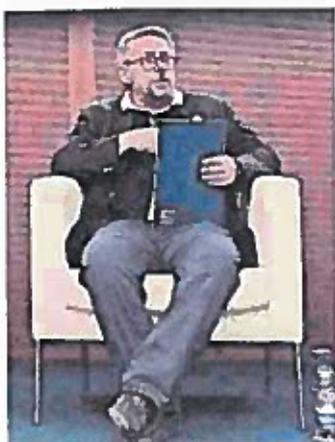
«Il vecchio Commissario non firmava delibere se non contenevano quel nome»

-segue



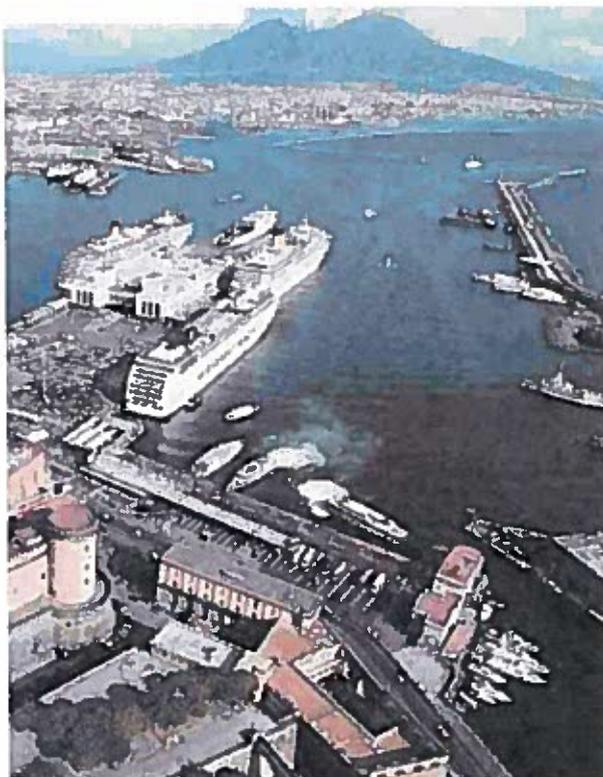
La segnalazione

All'Anac un documento: in due anni su 34 cause affidate a legali esterni all'autorità ben 26 sono andate allo stesso studio



La svolta

Dopo la richiesta di chiarimenti dell'Anac, lo scorso marzo il presidente Spirito ha revocato tutti gli incarichi



I guai Già due le inchieste in corso

Sul porto di Napoli attualmente indagano la Procura della Repubblica e quella della Corte dei Conti.

Nell'inchiesta per turbativa d'asta i pm Antonella Fratello e Henry John Woodcock, sotto il coordinamento del procuratore aggiunto Filippo Beatrice verificano sei gare di appalto che sarebbero state veicolate a imprenditori amici. La Corte dei Conti, invece, ha accusato i riflettori per quantificare i danni che l'Autorità

portuale avrebbe subito per i mancati incassi di canoni concessori o per il mancato aggiornamento degli interessi in caso di morosità: al setaccio 1.380 delibere tra il 2014 ed il 2017. Si tratta di atti firmati dal commissario Angrisano (157 per la precisione) al presidente Spirito (100), passando per i commissari Karrer (358) e Basile (606).

STC: crescita record di traffico, +27%. Acquisizione di 3 servizi internazionali

(FERPRESS) – Salerno, 28 LUG – Boom di traffico per il Salerno container terminal del gruppo Gallozzi; a fronte di una crescita che fra aprile e giugno è stata per il porto campano del 20% il solo SCT (che rappresenta l'80% del traffico di Salerno) ha incrementato i volumi del 27%.

A rendere possibile questa performance – spiega una nota di SCT – è stata in particolare l'acquisizione negli ultimi mesi di tre grandi servizi internazionali: Ocean Alliance (Cma- Cgm, Cosco, Evergreen e OOCL) da e per gli Stati Uniti; quindi di The Alliance (Hapag, Yang Ming, K Line, NYG e MOL) da e per gli USA e quello di Cosco per Gran Bretagna e Nord Europa.

Tutte linee queste che si sommano ai collegamenti già esistenti e che fanno di Salerno un importante base strategica di raccordo tra mondo della produzione e shipping.

Porti: Salerno; +20% traffico contenitori II semestre 2017

Gallozzi, decisiva spinta alla crescita da terminal Sct



(ANSA) - SALERNO, 28 LUG - Il Terminal Sct nel porto di Salerno vive una fase di forte crescita delle dinamiche di movimentazione delle merci. Il II trimestre 2017 si è rivelato particolarmente positivo in considerazione dell'avvio dei due servizi settimanali per gli USA attivati dai maggiori conglomerati di linee di navigazione al mondo (Ocean Alliance e The Alliance) entrambi in rapporti di collaborazione operativa con il Terminal del Gruppo Gallozzi. Ad essi si è aggiunto un altro gigante globale come Cosco che ha implementato le rotte da East Med per il Regno Unito ed il Nord Europa. In questo modo si sono registrati significativi volumi di traffico che hanno consentito al Terminal Sct di raggiungere la quota di circa 90mila teus tra aprile e giugno 2017 (+27%) rispetto all'analogo periodo del 2016 (70.255 teus). A queste dinamiche vanno sommate le performance molto positive di altri servizi che già scalavano il Terminal SCT. Il collegamento con il Sud America-West Coast di Hamburg Sud, Hapag Lloyd e CMA-CMA è passato a cadenza settimanale (questo servizio è, tra l'altro, impegnato nelle operazioni di imbarco a Salerno dei treni della metropolitana di Lima). Si è registrato l'incremento della capacità delle navi del servizio settimanale da East Med a UK/Nord Europa di Seago Line ed Hamburg Sud, con l'entrata sempre di CMA-CGM nell'Alleanza. Ed ancora Messina Line, che ha inserito lo scalo North Bound (in aggiunta allo scalo South Bound), mentre il colosso tedesco Hapag Lloyd ha concentrato in esclusiva a Salerno i propri scali nel Mezzogiorno d'Italia, con ben quattro servizi settimanali. Sono quattro anche gli approdi settimanali della Borchard Line, cui spetta il palmares dell'Armatore che scala in assoluto da più tempo il porto di Salerno, con le prime navi giunte alla fine degli anni cinquanta. Di fronte a questo scenario si può, quindi, affermare che la crescita del trend della movimentazione presso il Terminal Sct ha certamente avuto riflessi positivi sulle statistiche complessive del porto di Salerno. La stima dell'intero traffico del porto relativo al II trimestre 2017 risulta pari a 113.300 teus rispetto a 94.250 del 2016, con un incremento di circa il 20%. Se allarghiamo lo sguardo alle stime del I semestre 2017, è possibile dedurre che il porto di Salerno - nel suo insieme - ha aumentato i volumi di movimentazione di circa il 13 per cento, passando dai 190mila teus del I Semestre 2016 ai 215mila del I Semestre 2017 (dato che risulta composto per circa l' 80% dai flussi della Sct). Si tratta di proiezioni che, comunque, andranno ulteriormente affinate ed elaborate sulla base delle statistiche ufficiali della Autorità Portuale. "La scelta dei maggiori operatori mondiali presenti sul mercato dei traffici marittimi internazionali di puntare sul Terminal SCT e sul porto di Salerno - ha dichiarato

- segue

il Presidente di SCT SpA Agostino Gallozzi - conferma i livelli di affidabilità e di competitività dei servizi offerti, nell'ambito di una visione strategica che configura l'Italia prima di tutto come una grande piattaforma delle produzioni industriali export oriented resa competitiva da un'efficiente rete di regional port territoriali." "E' evidente - conclude Gallozzi - che è possibile raggiungere questi risultati solo quando c'è unità d'intenti e visione comune tra la componente pubblica e la componente privata. Va detto che l'Autorità di Sistema Portuale, presieduta da Pietro Spirito, ha saputo mettere in campo in questa fase iniziale della sua attività un'eccellente qualità delle relazioni con la comunità salernitana e che il processo di realizzazione del sistema portuale tirrenico centrale procede nel pieno rispetto delle singole vocazioni, con lo scopo condiviso di esaltarle e migliorarle. Di fronte a scenari di crescita così rilevanti resta, però, il serio problema della pesantezza burocratica, che penalizza fortemente lo sviluppo infrastrutturale del porto di Salerno: escavi prima di tutto, ma anche ampliamento dell'imboccatura e gallerie di accesso agli svincoli autostradali. Senza alcun dubbio il disallineamento temporale tra la componente pubblica e la componente privata rappresenta un elemento di forte e grave criticità rispetto allo sviluppo economico non solo della portualità, ma dell'intero sistema/Paese."

Informazioni Marittime

Salerno, è boom trimestrale dei container



di Paolo Bosso

I container del porto di Salerno crescono di poco più di un decimo nei primi sei dell'anno. Ma il dato ancora più consistente viene dall'ultimo trimestre, dove la crescita è del 20 per cento. I dati vengono dal Salerno Container Terminal (Sct), principale operatore che movimentata circa l'80 per cento del traffico di questo tipo e che ha effettuato anche una proiezione sul traffico complessivo. Per la precisione, tra gennaio e giugno il rialzo nei container movimentati dallo scalo campano è stato del 13 per cento, tra aprile e giugno del 20 per cento (+27% solo Sct). Riassumendo (tra parentesi i dati 2016):

• **I semestre 215.000 teu (190 mila | +13%)** • Il trimestre 2017 **113.300 teu (94.250 | +20%)**

Il traino viene da tre servizi in particolare attivati in questi ultimi mesi: **Ocean Alliance** (Cma Cgm, Cosco Shipping, Evergreen Line e OOCL) da e per gli Usa; **THE Alliance** (Hapag Lloyd, Yang Ming, K Line, Nyk e Mol) da e per Stati Uniti e infine quello dell'armatore **Cosco Shipping** dal Mediterraneo orientale verso Regno Unito e Nord Europa. A questi si aggiungono i collegamenti già esistenti di **Hamburg Sud, Hapag Lloyd e Cma Cgm** verso Sud America e Usa, passato a cadenza settimanale e che trasporta tra le altre cose anche i treni della metropolitana di Lima. **Seago Line e Hamburg Sud** che hanno incrementato la capacità del servizio settimanale verso East Med, Regno Unito e Nord Europa. Infine gli armatori **Ignazio Messina** e la tedesca **Hapag Lloyd**, quest'ultima che ha scelto Salerno come approdo esclusivo del Meridione (quattro servizi settimanali). Infine, i quattro approdi settimanali di **Borchard Line**, armatore che scala Salerno dagli anni '50.

La multiconnettivitàUna ricchezza di approdi significativa per il porto, dove tra alleanze armatoriali e singole compagnie sbarcano ben tredici armatori. «Io la definisco multiconnettività, la capacità di offrire un ampio parterre sia per i destinatari del nostro export che per le linee in concorrenza tra di loro», spiega Agostino Gallozzi, presidente del Salerno Container Terminal. Un porto salernitano che si pone mediatore delle istanze commerciali. «Il porto mette in connessione strutturale la domanda con l'offerta che potenzialmente hanno interessi opposti», continua Gallozzi. «Chi esporta vuole condizioni competitive, bassi costi, chi opera sulla linea vuole renumerazione, i noli più alti possibile. Gli interessi del Paese – continua - sono per l'esportazione, per fare questo c'è bisogno di multiconnettività: quante più linee possibili con quanti più armatori possibili».

Gallozzi: "Ottimi rapporti con l'Autorità di sistema"Plauso anche alla nuova governance portuale con toni distensivi dopo mesi di battaglie contro l'accorpamento. «Va detto che l'Autorità di sistema portuale – commenta Gallozzi - ha saputo mettere in campo in questa fase iniziale della sua attività un'eccellente qualità delle relazioni con la comunità salernitana e che il processo di realizzazione del sistema portuale tirrenico centrale procede nel pieno rispetto delle singole vocazioni». Di fronte a scenari di crescita così rilevanti restano, però, dei problemi da affrontare, quelli che Gallozzi sintetizza nella «pesantezza burocratica». «Escavi prima di tutto – spiega -, ma anche ampliamento dell'imboccatura e gallerie di accesso agli svincoli autostradali. Senza alcun dubbio il disallineamento temporale tra la componente pubblica e la componente privata rappresenta un elemento di forte e grave criticità rispetto allo sviluppo economico non solo della portualità, ma dell'intero sistema/Paese».

Il Nautilus

Porto di Salerno: +20% traffico contenitori nel secondo semestre 2017



SALERNO – Il Terminal Sct nel porto di Salerno vive una fase di forte crescita delle dinamiche di movimentazione delle merci. Il II trimestre 2017 si è rivelato particolarmente positivo in considerazione dell'avvio dei due servizi settimanali per gli USA attivati dai maggiori conglomerati di linee di navigazione al mondo (Ocean Alliance e The Alliance) entrambi in rapporti di collaborazione operativa con il Terminal del Gruppo Gallozzi.

Ad essi si è aggiunto un altro gigante globale come Cosco che ha implementato le rotte da East Med per il Regno Unito ed il Nord Europa. In questo modo si sono registrati significativi volumi di traffico che hanno consentito al Terminal Sct di raggiungere la quota di circa 90mila teus tra aprile e giugno 2017 (+27%) rispetto all'analogo periodo del 2016 (70.255 teus).

A queste dinamiche vanno sommate le performance molto positive di altri servizi che già scalavano il Terminal Sct. Il collegamento con il Sud America-West Coast di Hamburg Sud, Hapag Lloyd e CMA-CMA è passato a cadenza settimanale (questo servizio è, tra l'altro, impegnato nelle operazioni di imbarco a Salerno dei treni della metropolitana di Lima). Si è registrato l'incremento della capacità delle navi del servizio settimanale da East Med a UK/Nord Europa di Seago Line ed Hamburg Sud, con l'entrata sempre di CMA-CGM nell'Alleanza. Ed ancora Messina Line, che ha inserito lo scalo North Bound (in aggiunta allo scalo South Bound), mentre il colosso tedesco Hapag Lloyd ha concentrato in esclusiva a Salerno i propri scali nel Mezzogiorno d'Italia, con ben quattro servizi settimanali.

Sono quattro anche gli approdi settimanali della Borchard Line, cui spetta il palmares dell'Armatore che scala in assoluto da più tempo il porto di Salerno, con le prime navi giunte alla fine degli anni cinquanta. Di fronte a questo scenario si può, quindi, affermare che la crescita del trend della movimentazione presso il Terminal Sct ha certamente avuto riflessi positivi sulle statistiche complessive del porto di Salerno. La stima dell'intero traffico del porto relativo al II trimestre 2017 risulta pari a 113.300 teus rispetto a 94.250 del 2016, con un incremento di circa il 20%. Se allarghiamo lo sguardo alle stime del I semestre 2017, è possibile dedurre che il porto di Salerno – nel suo insieme – ha aumentato i volumi di movimentazione di circa il 13 per cento, passando dai 190mila teus del I Semestre 2016 ai 215mila del I Semestre 2017 (dato che risulta composto per circa l'80% dai flussi della Sct). Si tratta di proiezioni che, comunque, andranno ulteriormente affinate ed elaborate sulla base delle statistiche ufficiali della Autorità Portuale.

“La scelta dei maggiori operatori mondiali presenti sul mercato dei traffici marittimi internazionali di puntare sul Terminal Sct e sul porto di Salerno – ha dichiarato il Presidente di Sct SpA Agostino Gallozzi – conferma i livelli di affidabilità e di competitività dei servizi offerti, nell'ambito di una visione strategica che configura l'Italia prima di tutto come una grande piattaforma delle produzioni industriali export oriented resa competitiva da un'efficiente rete di regional port territoriali.” “E' evidente – conclude Gallozzi – che è possibile raggiungere questi risultati solo quando c'è unità d'intenti e visione comune tra la componente pubblica e la componente privata.

Va detto che l'Autorità di Sistema Portuale, presieduta da Pietro Spirito, ha saputo mettere in campo in questa fase iniziale della sua attività un'eccellente qualità delle relazioni con la comunità salernitana e che il processo di realizzazione del sistema portuale tirrenico centrale procede nel pieno rispetto delle singole vocazioni, con lo scopo condiviso di esaltarle e migliorarle.

Di fronte a scenari di crescita così rilevanti resta, però, il serio problema della pesantezza burocratica, che penalizza fortemente lo sviluppo infrastrutturale del porto di Salerno: escavi prima di tutto, ma anche ampliamento dell'imboccatura e gallerie di accesso agli svincoli autostradali. Senza alcun dubbio il disallineamento temporale tra la componente pubblica e la componente privata rappresenta un elemento di forte e grave criticità rispetto allo sviluppo economico non solo della portualità, ma dell'intero sistema/Paese.”

La Gazzetta del Mezzogiorno

IL DECRETO 206 MILIONI DI EURO AL SUD. MDP: SERVONO ANCHE AL BASSO SALENTO, SI CAMBI

Zone economiche speciali contestata la perimetrazione

«Col Piano nazionale della portualità il porto di Taranto era stato indicato dal ministro come sede dell'intero sistema pugliese che comprendeva anche Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Poi le pressioni del sindaco renziano di Bari hanno portato il ministro a optare per due Autorità portuali pugliesi: una sullo Jonio, l'altra sull'Adriatico.

Con il decreto Sud il gioco si sta ripetendo: si è partiti con una Zes per Regione, lasciando alle medesime Regioni il compito di compiere la scelta e di motivarla con un piano strategico. Le pressioni dei baresi hanno portato il governo a dare il via libera al Senato a un emendamento che permette alle Regioni di indicare due Zes».

Così Gianfranco Chiarelli (DiT) contesta il decreto Sud che ha approvato le Zes (Zone economiche speciali) per l'area tra Bari e Brindisi e per l'area di Taranto. «I soldi a disposizione per la fiscalità di vantaggio sono rimasti gli stessi: 206 milioni di euro. Davvero pochi per permettere lo sviluppo del Sud».

Il governo aveva previsto che dal 2018 al 2020 sarebbero state costituite 4 Zes nei porti collegati al Corridoio Scandinavo Mediterraneo (il decreto fa riferimento a Zone economiche

speciali che nascono in aree portuali e retroportuali di un porto collegato alla Rete europea dei trasporti Ten-T) che parte dal Nord Europa e arriva sino alla Valletta (Malta) toccando al Sud (l'area alla quale sono destinate le misure decreto legge in discussione) i porti di Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro e Palermo. Con un emendamento che permette di istituire anche due Zes per Regione, la Puglia ha optato per Taranto e per l'area portuale di Bari-Brindisi. «Ebbene i fondi del decreto legge per le Zes al Sud che in Puglia sarebbero dovuti essere destinati a Taranto - rimarca Chiarelli - sono a disposizione anche dei porti dell'Adriatico.

Ne prendiamo atto».

«Ci siamo battuti tutti per cogliere una straordinaria opportunità per la nostra terra, evitando inutili e dannose lotte di campanile. Perciò, non possiamo che esprimere grande soddisfazione per l'approvazione del decreto Mezzogiorno da parte del Senato: l'individuazione di due Zone Economiche

- segue

Speciali in Puglia», dice invece Luigi Vitali, coordinatore regionale di FI. Da Taranto all' area da Bari a Brindisi, «potremo finalmente correre su binari più veloci con benefici fiscali e semplificazione, accrescendo l' appeal economico del nostro territorio per tutti gli investitori e per le realtà industriali. Ci auguriamo - conclude Vitali - che non si tratti di fumo negli occhi ma che giungano presto fatti concreti: il Mezzogiorno e la Puglia non possono più aspettare». Da Adriana Poli Bortone, assessore alla Cultura di Matera, la proposta: «In perfetta linea con la volontà del Parlamento che pare sia indirizzata alla concentrazione sia delle risorse sia del numero delle Zone Economiche Speciali , sosteniamo fortemente la necessità di una Zes Integrata Taranto -Matera non solo nella prospettiva di Matera 2019, ma in vista di uno sviluppo più articolato e sostenibile di Puglia e Basilicata che, partendo dalle opportunità offerte da Matera 2019, possa disegnare per il futuro una economia più solidale». Una scelta del genere «consentirebbe, tra l' altro, la realizzazione di un progetto strategico Matera Mediterranea al quale stiamo lavorando in stretta sinergia con altre istituzioni del territorio».

«Andrei cauto con l' entusiasmo con il quale è stata accolta la notizia, perché bisogna vedere se oltre alla individuazione - dice Ernesto Abbaterusso (MdP) - il Governo sarà in grado di assicurare anche la relativa copertura finanziaria. Altrimenti parliamo di aria fritta e di ennesima presa in giro. Inoltre, mi sarei aspettato che la valutazione delle aree meritevoli di attenzione non si limitasse solo a quelle retrostanti i porti, che pure meritano di essere sostenute. Che si allargasse l' opportunità anche a tutte quelle realtà - e in Puglia ne abbiamo tante - che stanno affrontando da tempo una crisi economica senza precedenti e che meritano un' attenzione particolare per recuperare attrattività e competitività.

Per questo chiedo al Governo regionale e all' assessore Mazzarano di sostenere con forza l' allargamento delle Zone Economiche Speciali al Basso Salento e al triangolo Tricase-Casarano-Santa Maria, sede del distretto Tac che per anni ha trainato l' economia di un' intera regione salvo poi essere ridotta a un deserto. Penso anche ad altre aree del nord barese ed ai monti dauni anche loro colpiti da particolari situazioni di crisi. Solleciteremo nelle prossime ore anche i gruppi parlamentari di Articolo 1 affinché lavorino per inserire nel Decreto, così come prevede la direttiva europea, la possibilità di individuare anche aree nella quali non sono presenti autorità portuali».

APPROVATE DAL COMITATO PORTUALE GUIDATO DAL COMMISSARIO AGOSTINELLI

Agenzia del lavoro di Gioia Tauro nuove regole per le iscrizioni

La formazione dei lavoratori e le garanzie per quelli che sono stati messi da parte dai processi di banchina - La confluenza degli esuberanti e la razionalizzazione dei piani



GIOIA TAURO - Per dare una risposta concreta ad una situazione di forte crisi, che ha investito il principale terminalista, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha adottato, con delibera approvata all'unanimità dal Comitato portuale l'articolo 1 del regolamento dell'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro. La decisione - sottolinea una nota dell'Autorità - è stata presa al fine di fornire le informazioni necessarie ai lavoratori per procedere all'iscrizione a suddetta

Agenzia, subito dopo rogata in sede notarile. Nel corso della seduta, l'Autorità portuale ha accolto le richieste giunte dai rappresentanti sindacali di stralciare dal regolamento alcune parti meritevoli di maggiore approfondimento nelle sedi ministeriali.

Si è giunti a questo importante risultato - continua la nota dell'Autorità - dopo un intenso lavoro di studio, analisi e di continuo confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha definito l'adozione, da parte del Mit, dell'intesa formale alla costituenda Agenzia portuale ai sensi dell'art. 4 del Dl 243 del 2016

convertito in Legge 18/2017. Si tratta di un passaggio importante che ha garantito all'Autorità portuale di Gioia Tauro la possibilità di adottare tutti gli adempimenti necessari, conformi alle vigenti norme di settore e rispondenti a tutti i relativi passaggi istituzionali e legislativi.

L'Agenzia trova fondamento a Gioia Tauro in quanto l'infrastruttura portuale ha tutte le caratteristiche richieste dalla normativa vigente in materia. Nello specifico, l'Agenzia portuale risponde alla necessità di sostenere l'occupazione, accompagnata da processi di riconversione industriale, in una realtà portuale, come appunto quella di Gioia Tauro, dove l'80 per cento della movimentazione container è organizzata in modalità transhipment. L'obiettivo è quello di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza dello scalo che ha visto il maggiore terminalista operare, da almeno cinque anni, in stato di crisi. In essa confluiranno i lavoratori in esubero dalle imprese che operano ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, autorizzate alla movimentazione container, che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme di ammortizzatori sociali.

Denominata "Gioia Tauro Port

Agency" avrà sede a Gioia Tauro e una durata triennale. Il suo compito sarà quello di supportare la collocazione professionale dei lavoratori iscritti nel proprio elenco, anche attraverso la formazione professionale che sarà definita in funzione delle realtà economiche e degli sviluppi industriali che interesseranno l'area portuale di Gioia Tauro nei prossimi anni.

Con lo sguardo rivolto ai lavoratori che entreranno a far parte dell'Agenzia, e al fine di garantire loro la più ampia tutela nella piena osservanza della legge in materia, sono stati definiti alcuni aspetti di particolare rilievo, necessari a dare pieno avvio a questa nuova realtà in un contesto sociale ed economico di prospettiva e di positivo sviluppo futuro.

Nel complesso lavoro di costituzione e organizzazione della neo Agenzia, e per non lasciare nulla al caso sono stati altresì definiti i principi da porre alla base del "programma di avviamento e di chiamata" che dovrà rispettare parametri oggettivi in base a criteri di par conditio, imparzialità e trasparenza da osservare nella scelta di coloro i quali saranno avviati e messi a disposizione delle imprese utilizzatrici che ne faranno, di volta in volta, richiesta.

È questo l'obiettivo della nuova **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sardegna

Sui porti ora la regione fa sistema

Il neo presidente Massimo Deiana illustra la strategia

È un sistema **portuale** vasto e con grandi ambizioni quello del mare di Sardegna, la nuova **Autorità** da poco varata nell'isola a seguito della riforma dei porti italiani (legge 203 del 31/8/2016).

Sette scali, due dei quali (Cagliari e Olbia) già sedi di **Autorità portuale** (confluite nel nuovo soggetto), più altri cinque dalle caratteristiche e dalle potenzialità singolari: la sfida alla **portualità** centromediterranea, dove la Sardegna gode di un indubbio vantaggio strategico per la sua posizione, è lanciata. Con il **porto** di Olbia primo in Italia (con quasi 3 milioni di viaggiatori) e secondo d'Europa per movimento passeggeri (che diventano quasi 4,5 milioni, nel 2016, guardando al sistema nord di cui fanno parte anche Golfo Aranci e Porto Torres), lo scalo di Cagliari in crescita nel traffico crocieristico e in procinto di diventare «home-port» per alcune primarie compagnie (le stime Cemar lo indicano settimo in Italia con 395 mila passeggeri, in controtendenza rispetto agli altri approdi nazionali), e un Sistema che si integra col molo commerciale di Santa Teresa di Gallura, scendendo verso la costa occidentale con Oristano e **Portoscuso**, l'**Autorità** di sistema **portuale** del mare di Sardegna è fra le più estese d'Italia e fra quelle dotate di concrete potenzialità.

Per Massimo Deiana, di fresca nomina alla presidenza «entro fine 2017 va strutturato il sistema, quindi, subito dopo al lavoro per esaltare le fisionomie e le potenzialità di ciascuno scalo».

Cagliari ha da recuperare qualche criticità nel traffico container (lo scorso anno ha perso frazionalmente, da 686 mila a 671 mila Teu transitati - l'unità standard di volume usata per i traffici), determinate dal ciclo congiunturale, secondo Deiana. «Adesso il capoluogo deve far valere la sua rendita di posizione, quella che l'ha portato al terzo posto nel grand shipment italiano», spiega il presidente dell'**Autorità** di sistema, «posizione al centro dei possibili traffici sia provenienti da Gibilterra sia dal canale di Suez, con le grandi navi giramondo che poi qui trovano feederaggio (lo smistamento dei carichi fra le grandi portacontainer e le navi dirette alle destinazioni finali nazionali, ndr.) importante in tutto il bacino del Mediterraneo occidentale; siamo attivi in progetti piccoli, ma significativi come Optimed, iniziativa europea che prevede collegamenti dall'arco nord ovest del bacino mediterraneo all'arco sud est, quindi da Genova-Marsiglia-Tolone-Barcellona fino a Suez, Beirut, questo traffico avrà un

hub in Porto Torres, come punto di smistamento». Poi, scalo per scalo, valorizzare le peculiarità: la predisposizione di Oristano per i traffici di rinfuse secche (granaglie, laterizi) guardando al Nordafrica, a Gibilterra, alla Spagna; la solida, decaduta, ma da recuperare, tradizione industriale di **Portoscuso**; il ruolo chiave verso la Corsica di Santa Teresa; la vocazione di Porto Torres al ro-ro (trasporto di merci su mezzi con ruote) campi in cui negli ultimi anni ha recuperato parecchio, anche sul piano internazionale grazie ai collegamenti fissi con la Francia e con la Spagna. (riproduzione riservata)

In un incontro a Roma

Accordo raggiunto Il porto di Augusta ospiterà l' hotspot

Sebastiano Salemi AUGUSTA Via libera all' hotspot ad Augusta e il sindaco parla di «assoluto successo». I diversi tentativi dei due ministri che si sono succeduti al dicastero dell' Interno, Alfano e Minniti, di istituire un hotspot per l' immigrazione nel porto di Augusta, seppure con il nuovo acronimo di Cpsa (Centro di primo soccorso e accoglienza) hanno trovato epilogo positivo nella riunione tenutasi a Roma nei giorni scorsi al Dipartimento per le libertà civili e l' immigrazione coordinato da Gerarda Pantalone e a cui hanno partecipato anche il sindaco Cettina Di Pietro, il presidente dell' Adsp Augusta-Catania Andrea Annunziata, il prefetto di Siracusa Giuseppe Castaldo e il vicario del prefetto Filippo Romano.

Al di là delle mediazioni internazionali in atto pare che Augusta resterà il porto degli sbarchi assistiti di migranti ancora a lungo, «per la sua conformazione morfologica e per la profondità del fondale» in particolare, come si apprende dal documento redatto dal Dipartimento.

Nel documento si fa riferimento, infatti, all' allestimento di «un centro di primo soccorso, assistenza e identificazione dei migranti che sbarcano presso il porto di Augusta», ovvero le caratteristiche di ciò che già due anni fa la cosiddetta "Agenda per la migrazione" redatta della Commissione europea definiva tecnicamente "hotspot".

Così si legge nel documento: «Come concordato nel corso della riunione, l' area attrezzata sorgerà, temporaneamente, nell' ambito della zona portuale già individuata, sulla quale il prossimo martedì 1 agosto si terrà un nuovo sopralluogo, opererà per un periodo di due anni, rinnovabili per altri due. Inoltre, atteso che al momento viene utilizzata una banchina destinata anche all' attracco di navi commerciali, in previsione dell' ampliamento del porto, l' Autorità portuale valuterà la disponibilità di una nuova banchina per effettuare le operazioni di sbarco dei migranti.

Contestualmente la Prefettura e il Comune di Augusta si adopereranno per ricercare una nuova area, posta nelle immediate vicinanze del porto, ove trasferire il centro, smantellando quello in via di realizzazione».

Una soluzione, questa, che raggiungerebbe l' obiettivo di sostituire prima, e delocalizzare poi, la tendopoli con una struttura attrezzata e permanente, almeno due anni con opzione per altri due, in altra area sempre portuale (nei pressi del sito archeologico di Megara Hyblaea?). Ciò a dispetto delle istanze degli operatori portuali augustani (che chiedevano l' impiego di altro porto meno importante di quello megarese per gli sbarchi assistiti) e della mozione unitaria del Consiglio comunale di Augusta (dell' ottobre 2015, per la designazione del porto di Augusta quale sede dell' Autorità di sistema portuale e il diniego al rilascio di autorizzazione all' istituzione di un hotspot nel territorio di Augusta).

PREFETTURA. Raggiunta l'intesa con il Comune che prevede anche di individuare una sede definitiva fuori dallo scalo. La postazione attuale invece verrà smantellata

Migranti ad Augusta, nasce il centro di soccorso

La struttura sarà realizzata al porto commerciale ma in un'area diversa dalla tendopoli. Martedì previsto un sopralluogo

C'è l'intesa per realizzare ad Augusta il nuovo centro di primo soccorso per i migranti, previsto dal ministero dell'Interno in provincia di Siracusa.

La struttura sorgerà temporaneamente ancora al porto commerciale.

Cettina Saraceno O OO Sarà allestito temporaneamente dentro il porto commerciale, ma in un'area diversa da quella dove si trova attualmente la tendopoli di prima accoglienza per i migranti che verrà smantellata, il centro di primo soccorso, assistenza e identificazione per i migranti. In futuro la struttura verrà trasferita fuori dallo scalo commerciale, in un'area che dovrà essere individuata dalla Prefettura di Siracusa e dal Comune di Augusta.

È questo l'esito dell'incontro, che si è svolto due giorni fa al dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione del ministero dell'Interno, tra il capo del dipartimento Gerarda Pantalone, il prefetto di Siracusa Giuseppe Castaldo e il vicario Filippo Romano e il presidente dell'Autorità di sistema, Andrea Annunziata messo nero su bianco poi in una nota del direttore centrale del dipartimento Parisi notificata l'altro ieri al sindaco. Al centro della discussione la creazione del centro di primo soccorso, già annunciata nelle scorse settimane dal ministro dell'Interno Marco Minniti che aveva parlato più in generale della sua localizzazione a Siracusa, che dovrebbe avvenire entro l'anno, in considerazione del fatto che «Augusta rappresenta uno dei porti maggiormente interessati dall'arrivo delle navi che soccorrono migranti nel Mediterraneo, anche per la sua conformazione morfologica e per la profondità del fondale che consente l'attracco di navi di grandi dimensioni e - si legge nella nota per tali ragioni dovrà anche in futuro accogliere ulteriori sbarchi».

La struttura attrezzata sorgerà temporaneamente accanto alla palazzina dove ha sede l'Autorità di sistema portuale, nell'area in questione martedì prossimo è previsto un nuovo sopralluogo e sarà in funzione per un periodo di due anni, rinnovabili per altri due. Si realizza così quanto aveva già annunciato il presidente dell'Autorità di sistema, Andrea Annunziata che aveva chiesto alla Prefettura di delocalizzare in un'altra area più decentrata l'attuale tendopoli dove vengono trasferiti i migranti che

- segue

scendono dalle na vi, in modo da poter meglio garantire le operatività delle banchine.

Per questo l' **Autorità portuale** valuterà la disponibilità di una nuova banchina per le operazioni di sbarco, «contestualmente Prefettura e Comune si adopereranno per ricercare una nuova area, posta nelle immediate vicinanze del porto ove trasferire il centro smantellando quello in via di realizzazione».

Soddisfatto il sindaco Cettina Di Pietro che ha sottolineato come «finalmente il ministero si impegna a realizzare un centro di primo soccorso fuori dal porto commerciale di Augusta -ha commentato -. Al ministero dell' Interno sono state accettate le richieste dell' amministrazione che si è da subito battuta affinché il dovere di accoglienza non mortificasse lo sviluppo economico del nostro porto commerciale. Questo è un assoluto successo perchè fino ad oggi non c' è stata nessuna interlocuzione con l' amministrazione locale, le scelte sono state calate dall' alto e l' altro ieri, grazie anche alla prefettura di Siracusa e all' **Autorità portuale**, al ministero abbiamo avuto la possibilità di dire la nostra e concertare il modo migliore per affrontare questo fenomeno». A breve, inoltre, verrà anche sottoscritto con la Prefettura un protocollo che solleverà Augusta da tutte le incombenze per l' accoglienza dentro il porto.

Anche il deputato Enzo Garofalo, vicepresidente della Commissione trasporti, chiede garanzie certe per la nostra **Autorità portuale**

Ministro Delrio, le chiacchiere stanno a zero

«Gioia Tauro, Messina e Milazzo si completano ma senza norme chiare la riforma fallirà»

Lucio D' Amico «Le **Autorità portuali** di **Messina** e Gioia Tauro devono avere una rappresentanza territoriale negli organi decisionali della nuova **Autorità** di sistema che sia proporzionale alle rispettive dimensioni, valutate sia in termini di bilancio che di effettive capacità e potenzialità economiche.

A distanza di mesi dalla riforma mancano norme di riferimento certe in questa direzione e, comprensibilmente, cresce la diffidenza verso la riforma. Il ministro deve porre rimedio in tempi brevi se non vuole che si finisca in un insuperabile stallo».

Finora non aveva usato parole così nette, il deputato **messinese** Enzo Garofalo. Lui alla riforma ci ha creduto fin dall' inizio, dai tempi del ministro Maurizio Lupi (di cui Garofalo è stato il più stretto consulente), ma i patti con il Governo nazionale evidentemente erano ben diversi. E il fatto che finora né Renzi né Gentiloni abbiano mai dato risposte certe alle istanze delle comunità di **Messina** e di Milazzo, non può non far puntare il dito su Graziano Delrio, il ministro della "continuità", colui che aveva la delega sotto il governo Renzi e l' ha mantenuta con Gentiloni. Garofalo, che è vicepresidente della Commissione trasporti della Camera, ha presentato una

interrogazione parlamentare diretta a Delrio. «Tra le ipotesi di accorpamento ho ritenuto e ritengo quella di **Messina** con Gioia Tauro - afferma il deputato di Alternativa Popolare - la più sensata e conforme alla filosofia della riforma che è quella di mettere insieme **Autorità portuali** tra loro complementari in termini di competenze ed eccellenze, ma occorrono garanzie che rassicurino sulla possibilità reale e non solo ipotetica di ciascuna **Autorità** di continuare a sviluppare il proprio "core business", sebbene in una logica sinergica. Gioia Tauro è il primo porto italiano per container mentre il "core business" di **Messina** e Milazzo è rappresentato da crociere, traghetti trasporto passeggeri a corto raggio, autostrade del mare e cantieristica.

Messina ha, inoltre, un polo nel settore della costruzione e manutenzione e Milazzo un polo petrolchimico. **Messina**, Milazzo e Gioia Tauro completano il quadro delle competenze che ogni sistema **portuale** interregionale dovrebbe avere e, cosa di non poco conto, creano una forte realtà di sistema nel

- segue

Centro-Sud capace di affiancarsi alle realtà già esistenti a Nord-Est e a Nord-Ovest e, dunque, di completare ed equilibrare l' offerta del nostro Paese. Ma pur essendo sulla carta una riforma a mio avviso auspicabile non può lasciare al caso le modalità della sua concreta attuazione. Regole quali le modalità di scelta del presidente e del segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale**, ad esempio, o il numero dei componenti del Comitato di gestione per ciascuna regione, non possono essere declassate a questioni di mero interesse locale perché sono fondamentali per le scelte strategiche future. Solo se avremo garanzie in merito al ruolo che **Messina** avrà in ogni organo decisionale della nuova **Autorità di sistema** si potrà sbloccare lo stallo delle nomine.

Senza regole certe che garantiscano un leale bilanciamento degli interessi delle parti in gioco la riforma fallirà il suo intento, ovvero di essere uno strumento concreto di rilancio dell' economia della **portualità italiana**». Garofalo chiede, infine, notizie sulla proroga mai ufficialmente concessa all' **Authority di Messina-Milazzo**.

Ministro Delrio, le chiacchiere stanno a zero

«Gioia Tauro, Messina e Milazzo si completano ma senza norme chiare la riforma fallirà». Anche il deputato Enzo Garofalo, vicepresidente della commissione trasporti, chiede garanzie certe per la nostra autorità portuale

«Le Autorità portuali di Messina e Gioia Tauro devono avere una rappresentanza territoriale negli organi decisionali della nuova Autorità di sistema che sia proporzionale alle rispettive dimensioni, valutate sia in termini di bilancio che di effettive capacità e potenzialità economiche. A distanza di mesi dalla riforma mancano norme di riferimento certe in questa direzione e, comprensibilmente, cresce la diffidenza verso la riforma. Il ministro deve porre rimedio in tempi brevi se non vuole che si finisca in un insuperabile stallo». Finora non aveva usato parole così nette, il deputato messinese Enzo Garofalo. Lui alla riforma ci ha creduto fin dall' inizio, dai tempi del ministro Maurizio Lupi (di cui Garofalo è stato il più stretto consulente), ma i patti con il Governo nazionale evidentemente erano ben diversi. E il fatto che finora né Renzi né Gentiloni abbiano mai dato risposte certe alle istanze delle comunità di Messina e di Milazzo, non può non far puntare il dito su Graziano Delrio, il ministro della "continuità", colui che aveva la delega sotto il governo Renzi e l' ha mantenuta con Gentiloni. Garofalo, che è vicepresidente della Commissione trasporti della Camera, ha presentato una interrogazione parlamentare diretta a Delrio. «Tra le ipotesi di accorpamento ho ritenuto e ritengo quella di Messina con Gioia Tauro - afferma il deputato di Alternativa Popolare - la più sensata e conforme alla filosofia della riforma che è quella di mettere insieme Autorità portuali tra loro complementari in termini di competenze ed eccellenze, ma occorrono garanzie che rassicurino sulla possibilità reale e non solo ipotetica di ciascuna Autorità di continuare a sviluppare il proprio "core business", sebbene in una logica sinergica. Gioia Tauro è il primo porto italiano per container mentre il "core business" di Messina e Milazzo è rappresentato da crociere, traghetti trasporto passeggeri a corto raggio, autostrade del mare e cantieristica. Messina ha, inoltre, un polo nel settore della costruzione e manutenzione e Milazzo un polo petrolchimico. Messina, Milazzo e Gioia Tauro completano il quadro delle competenze che ogni sistema portuale interregionale dovrebbe avere e, cosa di non poco conto, creano una forte realtà di sistema nel Centro-Sud capace di affiancarsi alle realtà già esistenti a Nord-Est e a Nord-Ovest e, dunque, di completare ed equilibrare l' offerta del nostro Paese. Ma pur essendo sulla carta una riforma a mio avviso auspicabile non può lasciare al caso le modalità della sua concreta attuazione. Regole quali le modalità di scelta del presidente e del segretario generale dell' Autorità di sistema portuale, ad esempio, o il numero dei componenti del Comitato di gestione per ciascuna regione, non possono essere declassate a questioni di mero interesse locale perché sono fondamentali per le scelte strategiche future. Solo se avremo garanzie in merito al ruolo che Messina avrà in ogni organo decisionale della nuova Autorità di sistema si potrà sbloccare lo stallo delle nomine. Senza regole certe che garantiscano un leale bilanciamento degli interessi delle parti in gioco la riforma fallirà il suo intento, ovvero di essere uno strumento concreto di rilancio dell' economia della portualità italiana». Garofalo chiede, infine, notizie sulla proroga mai ufficialmente concessa all' Authority di Messina-Milazzo.

I progetti e il temuto accorpamento

Forza Italia pressa l' **Autorità portuale**

Milazzo «Da oltre tre mesi è stata chiesta all' **Autorità portuale** la documentazione relativa ai verbali dei Comitati **portuali** degli ultimi cinque anni, nonché i progetti nuovi per la nostra città. Da **Messina** nessun riscontro a conferma che questo ente snobba le forze politiche. E questo non è accettabile».

È ancora una volta Forza Italia ad entrare "a gamba tesa" contro l' **Authority**, rea di «non tenere in alcun conto le esigenze della città». Gli esponenti azzurri fanno anche riferimento alla protesta annunciata dai **portuali** per la mancanza di lavoro e sottolineano che «tale situazione sarà amplificata quando Milazzo dipenderà da Gioia Tauro».

Abbiamo appreso che il sindaco è stato a Palermo in Commissione Ars. Qualcuno ha chiesto che riferisca all' Aula consiliare. Noi invece diciamo che non basta il resoconto ma occorre agire e l' unico strumento a disposizione è il ricorso al Tar. Facciamolo».

Anche il consigliere Antonio Foti rivendica «il diritto delle comunità locali siciliane, in questo caso **Messina-Milazzo**, di vedere investiti sui propri territori, almeno in parte, i canoni e i proventi frutto di concessioni e di attività che incidono profondamente sulla qualità della vita del nostro comprensorio».

Insomma l' accorpamento del Sistema **portuale** di **Messina** e Milazzo con il porto di Gioia Tauro, in un unico ente guidato dal porto calabrese, per tutti non risponde a logiche di buon senso, gestionali, di efficienza ed efficacia. Al contrario sembra una decisione figlia di giochi politici al ribasso, di una difesa miope degli interessi locali, incapace di maturare un sguardo ampio e di prospettiva. Una fusione che appare innaturale dal punto di vista geografico e sconveniente dal punto di vista economico, viste le difficoltà registrate di recente dallo scalo. Il modello del grande hub per lo smistamento delle merci su cui si fonda è entrato in crisi già da un po' di anni. Nel concreto si è però ancora fermi all' atto di indirizzo del consiglio comunale. Troppo poco per rappresentare una barriera alle scelte assunte lontano da Milazzo.(r.m.)

Nella città del Capo niente rassegnazione

Il Comitato Grande Porto continua a dare battaglia

«L'esperienza maturata dopo tanti anni di adesione all' **Autorità portuale di Messina** e il passaggio quasi certo di un prossimo ingresso dentro l' **Autorità portuale di Gioia Tauro** dovrebbe indurre il nostro sindaco unico rappresentante di un porto importante quale è Milazzo, a compiere le procedure necessarie per uscire da qualsiasi aggregazione e potere operare in piena autonomia e libertà.

Chiaramente percorso analogo dovrebbe essere fatto da **Messina**. Solo insieme si riuscirà a evitare un clamoroso declassamento che significherebbe la fine di ogni speranza di sviluppo della nostra **portualità**». Il Comitato "Grande porto" non molla la presa e, pure in una fase apparentemente di stasi, torna a sollecitare l'amministrazione comunale ad assumere un ruolo attivo per dare allo scalo mamertino un futuro diverso, meno subalterno e più da protagonista. «Milazzo - si legge nella nota a firma del comandante Mario Sciotto - è infatti in una situazione invidiabile perché si trova al centro dei traffici marittimi del Mediterraneo protetta da una baia ampia e sicura, geograficamente il porto più vicino al continente e alle Isole Eolie. Non avendo, chi di competenza, portato avanti la richiesta in passato di diventare porto regionale, nel caso

quasi certo di un nostro accorpamento nell' **Authority** di Gioia Tauro, facciamo appello al nostro futuro rappresentante nel consiglio di amministrazione dell'Ente di far presente che il nostro porto merita una particolare attenzione in quanto proprio da esso derivano i maggiori introiti per l' **Authority**. Inoltre, consigliamo di avere piena autonomia, rifiutando qualsiasi proposta di intesa con altri porti».

Considerazioni, quelle del Comitato, che da tempo sono oggetto di una battaglia da parte del consigliere Antonio Foti che rivendica «il diritto delle comunità locali siciliane, in questo caso **Messina-Milazzo**, di vedere investiti sui propri territori, almeno in parte, i canoni e i proventi frutto di concessioni e di attività che incidono profondamente sulla qualità della vita del nostro comprensorio».

«L' **Authority** di Milazzo e **Messina** - aggiunge - ha fruttato Iva per quasi un miliardo l'anno.

Per essere precisi nel 2014 ha fruttato allo Stato la bellezza di 959.375.000 euro, conseguendo il sesto posto assoluto in Italia. L'asse **Milazzo-Messina**, con Milazzo, assoluto protagonista, grazie alla Raffineria, è preceduto in questa graduatoria fiscale solo da colossi delle merci quali i porti di Genova (23,69%), Augusta (15,57%), Livorno (9,15%), Venezia (8%). Ecco perché occorre proseguire la battaglia e non arrendersi».(r.m.)

politica

Autorità Portuale. Anche la IV Commissione dell' Ars sollecita Crocetta

Anche la Commissione Territorio e Ambiente dell' Ars sollecita, con una lettera della presidente Mariella Maggio, l' impegno del governo regionale a sostegno del sistema portuale messinese. L' iniziativa scaturisce dall' audizione richiesta dal deputato Filippo Panarello e svoltasi nei giorni scorsi, per affrontare le criticità determinatesi a seguito della decisione di accorpare Messina con Gioia Tauro. Il dibattito, (hanno partecipato il capo di gabinetto dell' Assessore alle infrastrutture, il deputato Giuseppe Laccoto, i rappresentanti dei Comuni di Messina e Milazzo, dei sindacati confederali e di Assindustria), ha evidenziato l' unanime preoccupazione, nell' attuale situazione, per il futuro della portualità della nostra provincia. Conseguentemente è stato richiesto un immediato intervento del presidente della Regione sul ministro Delrio per definire, con atti concreti, gli strumenti (governance ed autonomia finanziaria) in grado di salvaguardare gli interessi dei porti messinesi. "L' iniziativa della Commissione - sostiene Panarello - è molto importante, perché ribadisce l' attenzione del Parlamento siciliano per il territorio messinese e consente di non considerare chiusa, in termini negativi per Messina, la partita dell' accorpamento. Auspico, conclude l' esponente del PD, che il governo regionale, con tempestività e determinazione, attivi il confronto con il governo nazionale, per impedire una ingiustificabile penalizzazione dei porti di Messina e Milazzo e determinare le condizioni necessarie per sviluppare il sistema portuale messinese e favorire crescita economica ed occupazionale".

Le autorità portuali di Messina e Gioia Tauro devono avere una rappresentanza territoriale proporzionale

Nota Garofalo su interrogazione Autorità Portuale

"Le autorità portuali di Messina e Gioia Tauro devono avere una rappresentanza territoriale negli organi decisionali della nuova autorità di sistema che sia proporzionale alle rispettive dimensioni, valutate sia in termini di bilancio che di effettive capacità e potenzialità economiche. A distanza di mesi dalla riforma mancano norme di riferimento certe in questa direzione e, comprensibilmente, cresce la diffidenza verso la riforma. Il Ministro deve porre rimedio in tempi brevi se non vuole che si finisca in un insuperabile stallo". Così il vicepresidente della Commissione trasporti della Camera dei deputati, Vincenzo Garofalo che ha presentato oggi una interrogazione parlamentare al ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio. "Tra le ipotesi di accorpamento ho ritenuto e ritengo quello di Messina con Gioia Tauro il più sensato e conforme alla filosofia della riforma che è quella di mettere insieme autorità portuali tra loro complementari in termini di competenze ed eccellenze, ma occorrono garanzie che rassicurino sulla possibilità reale e non solo ipotetica di ciascuna autorità di continuare a sviluppare il proprio core business, sebbene in una logica sinergica. Gioia Tauro è il primo porto italiano per container mentre il core business di Messina e Milazzo è rappresentato da crociere, traghetti trasporto passeggeri a corto raggio, autostrade del mare e cantieristica. Messina ha, inoltre, un polo nel settore della costruzione e manutenzione e Milazzo un polo petrolchimico. Messina, Milazzo e Gioia Tauro, completano il quadro delle competenze che ogni sistema portuale interregionale dovrebbe avere e, cosa di non poco conto, creano una forte realtà di sistema nel centro sud capace di affiancarsi alle realtà già esistenti a nord est e a nord ovest e, dunque, di completare ed equilibrare l'offerta del nostro Paese. Ma pur essendo sulla carta una riforma a mio avviso auspicabile non può lasciare al caso le modalità della sua concreta attuazione. Regole quali le modalità di scelta del presidente e del segretario generale dell'Autorità di sistema portuale, ad esempio, o il numero dei componenti del comitato di gestione per ciascuna regione, non possono essere declassate a questioni di mero interesse locale perché sono fondamentali per le scelte strategiche future. Solo se avremo garanzie in merito al ruolo che Messina avrà in ogni organo decisionale della nuova autorità di sistema si potrà sbloccare lo stallo delle nomine. Senza regole certe che garantiscano un leale bilanciamento degli interessi delle parti in gioco la riforma fallirà

il suo intento, ovvero di essere uno strumento concreto di rilancio dell'economia della portualità italiana". Nella interrogazione Garofalo ha chiesto inoltre al ministro di dare notizie in merito alla ventilata ma mai confermata proroga dell'autonomia dell'AP di Messina fino al 31 dicembre prossimo che era stata chiesta per consentire di verificare le reali condizioni economiche dell'AP di Gioia Tauro.

Monti (Autorità portuale): "Via il traffico merci da Palermo"

Il neo presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale (porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle) Pasqualino Monti ha annunciato ieri la volontà di spostare il traffico merci da Palermo verso Termini Imerese. Ciò permetterebbe, tra l' altro, di decongestionare la zona del porto dal traffico di mezzi pesanti. Entro l' inizio dell' autunno dovrebbero concludersi i lavori al molo Vittorio Veneto e le grandi navi da crociera attraccheranno nella zona Sud del porto di Palermo, più vicino a via E. Amari.

Palermo Mania

DALLA SICILIA

Termini Imerese, il sindaco Giunta: "Abbiamo chiesto con forza di essere parte attiva nelle scelte che riguarderanno il porto"

*Il sindaco Francesco Giunta alla presentazione dell' **Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale**: "Abbiamo chiesto con forza di essere parte attiva nelle scelte che riguarderanno il porto".*

Il sindaco Francesco Giunta e il vice sindaco Licia Fullone alla presentazione dell' **Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale-Porti di Palermo**, Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle. Il primo cittadino : "Abbiamo chiesto con forza di essere parte attiva nelle scelte che riguarderanno il porto ". Il neo presidente **Pasqualino Monti** ha presentato l' **Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - Porti di Palermo**, Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle, istituita con DL 169/2016. Nel corso della conferenza stampa il sindaco Francesco Giunta ha colto l' occasione per precisare che " Termini Imerese intende ricoprire un ruolo attivo e decisionale all' interno della nuova **Autorità Portuale di Sistema**, partecipando al tavolo nel quale verranno prese le decisioni sugli investimenti da fare, sul traffico mercantile, commerciale e crocieristico ". "Abbiamo chiesto che il porto sia dotato delle necessarie infrastrutture per l' approdo e la ricettività di traffico passeggeri, turistico ed anche crocieristico ritenuto che in questi ultimi anni la struttura **portuale** ha comportato per la città solo problematiche di natura ambientale, perdita di lunghi tratti di costa, inquinamento acustico senza alcuna ricaduta occupazionale - ha aggiunto il primo cittadino - . Ho apprezzato le dichiarazioni del neo presidente **Monti** e del sindaco di **Palermo** Orlando (presidente della Città Metropolitana), che hanno sin da subito manifestato la piena disponibilità ad accogliere le richieste da noi avanzate ed a rivalutare la posizione della città di Termini Imerese in prospettiva turistica e passeggeri ". Il sindaco Francesco Giunta , infine, ha invitato il presidente **Pasqualino Monti** a Termini Imerese il giorno 2 agosto, per visitare il porto, verificare di persona le criticità e per discutere sulle tematiche connesse alla gestione dell' area **portuale** di Termini Imerese.

Il consigliere comunale di Termini Imerese: Giuseppe Di Blasi, scrive al neo presidente dell' Autorità Portuale di Palermo, Pasqualino Monti

Il consigliere comunale di Termini Imerese, capo gruppo di Fratelli d' Italia, Giuseppe Di Blasi, scrive al neo presidente dell' Autorità Portuale di Palermo, Pasqualino Monti, per chiedere interventi idrici al porto di Termini Imerese. Con una lettera, indirizzata per conoscenza anche al sindaco Francesco Giunta e al vice sindaco Licia Fullone, il consigliere Di Blasi chiede un "piccolo ma significativo gesto di collaborazione alla marineria termitana. Il porto di Termini è dotato di un sistema idrico al quale i nostri pescatori non possono accedere - ha spiegato Giuseppe Di Blasi -. Da ormai tantissimi anni il comparto della pesca lamenta la mancanza d' acqua dolce all' interno delle banchine dove vengono ormeggiati i pescherecci. Sarbbe per la città di Termini Imerese un segnale di buon auspicio e collaborazione positiva riuscire ad attivare il servizio di erogazione dell' acqua - ha aggiunto il consigliere leader di Fratelli d' Italia a Termini Imerese -. Auguro buon lavoro al neo presidente che saremo lieti di incontrare in città il prossimo 2 agosto per visitare insieme l' area portuale imerese". Com. Stam.

Palermo: Orlando, bene nomina Autorità di Sistema portuale. In sintonia con nostre esigenze

(FERPRESS) – Palermo, 28 LUG -“La riforma del sistema portuale e la contemporanea nomina del nuovo Presidente danno finalmente alla città e all’area metropolitana di Palermo un interlocutore in sintonia con l’esigenza di affrontare in termini di sistema – e non come somma conflittuale di localismi – il tema della mobilità nella Sicilia Occidentale”.

Lo ha dichiarato- secondo quanto si apprende da una nota stampa – il Sindaco di Palermo Leoluca Orlando, intervenendo stamani alla presentazione della nuova Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, che comprende i Porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle.

“Al nuovo presidente – conclude Orlando – esprimo vive congratulazioni per il prestigioso incarico ed i migliori auguri di buon lavoro” .

A LIVORNO L'APPOGGIO DELL'ADSP ALLE INIZIATIVE DELLA BELLA FESTA

Effetto Venezia e l'Authority con l'arte in Fortezza Vecchia

Una serie di appuntamenti già in atto insieme all'apertura straordinaria del Port Center

LIVORNO - Anche quest'anno **Authority** supporterà Effetto Venezia, la kermesse estiva che ogni anno popola il quartiere della Venezia con giochi, esibizioni canore e bancarelle: oltre a sostenere l'iniziativa con un contributo, l'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno metterà a disposizione della cittadinanza la storica Fortezza Vecchia, che gestisce fino al 2020 e che per tutta la durata dell'evento non smetterà di calamitare l'attenzione di giovani e meno giovani. In cinque giorni, dal 26 al 30 luglio, il complesso mediceo ospita al suo interno di verse iniziative promosse dal comune, tra cui il prestigioso Premio Rotonda, quest'anno trasferito dalla sede tradizionale per i lavori in corso alla Rotonda di Ardenza, le pièces teatrali della compagnia livornese Mayor Von Frinzius; la produzione artistica di Dario Ballantini e "le stanze", iniziativa organizzata nei sotterranei del manufatto e dedicata a personaggi livornesi che hanno lasciato una traccia profonda nella storia della nostra città. Il monumento cittadino che si trova all'interno del porto passeggeri diventa il luogo ideale di incontro con l'arte e i propri autori, anche attraverso un ciclo di incontri a tema sulla crescita del dibattito culturale per la città di Livorno, cui



saranno invitati operatori, esperti, amministratori, rappresentanti di associazioni e liberi cittadini, organizzati dall'associazione Ro-Art, che organizza il Premio Rotonda. In particolare, lunedì 31 luglio si svolgerà un dibattito sul tema delle città d'acqua.

Durante la kermesse, la Fortezza Vecchia rimane aperta al pubblico ed è inoltre visitabile in via straordinaria il Port Center, il moderno spazio didattico-espositivo inaugurato a fine 2015 nella Palazzina del Capitano, al primo piano del Complesso Mediceo, che racconta ai visitatori il porto e le sue attività attraverso un allestimento tecnologico di ultima generazione. Il Port Center, il secondo del genere in Italia dopo quello di Genova, è

aperto per tutta la durata di Effetto Venezia, da mercoledì 26 a domenica 30, dalle ore 20 alle ore 24. Negli stessi orari, è visitabile l'installazione artistica Conurgenza-Ali sull'acqua, dedicata all'impresa sportiva degli Scarronzoni livornesi che conquistarono la medaglia d'argento per il canottaggio alle Olimpiadi berlinesi del 1936. La mostra container, collocata nel piazzale antistante il complesso mediceo, è stata realizzata da Scenica Frammenti in collaborazione con AdSP per festeggiare il decennale di Porto Aperto, il progetto ormai storico di integrazione porto-città, che dal 2007 apre a studenti e cittadini "le porte del porto". Info per Port Center e mostra container: 0586 249598 e 335 7473264.

LA QUERELLE CON L'AUTORITÀ DI SISTEMA PER LA GESTIONE DEI PASSEGGERI

La Mercantile a La Spezia chiede la gara per i servizi

Presentata una formale istanza dall'ATI delle imprese sul territorio - La liquidazione delle imprese partecipate dall'AdSP

LA SPEZIA - La Mercantile S.r.l., in persona della legale rappresentante Michela Taliercio, ha presentato istanza all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, affinché avvii il procedimento volto alla predisposizione di gara pubblica per l'affidamento dei servizi di gestione dell'imbarco e sbarco di passeggeri (oltre che quelli di supporto a tali servizi) nel porto di La Spezia; e conseguentemente la gara per la gestione delle aree demaniali funzionali per lo svolgimento di tali servizi (in particolare la stazione marittima).

Per la concreta esecuzione di tale progetto è stato stipulato un accordo per la costituzione di ATI con imprese radicate nel territorio, con riserva di integrare e/o modificare la composizione che al momento vede impegnate Autolinee Lorenzini S.r.l., Coop Elpea S.c., Consorzio Asterix, Rete di imprese Reset. Allo scopo, è stato conferito alla società La Mercantile S.r.l. il mandato di Capofila e, pertanto, di rappresentanza dell'ATI.

L'istanza muove dalla presa d'atto - dice una nota dell'ATI - che, allo stato attuale, non si riscontrano da parte della nuova Autorità azioni di discontinuità rispetto al 2016. Infatti, nonostante già nel Comitato Portuale del 25/10/2016 sia stato ritirato il punto dell'ordine del giorno recante "Valutazioni finali e determinazioni sulla proposta di delibera relativa al bando di gara per la cessione delle quote di APLS investimenti S.r.l., ai sensi della delibera n. 17 del 3 dicembre 2015" adducendo a note pervenute sia dal M.I.T. sia dal comandante della Capitaneria, indicanti chiaramente la necessità di distinguere la gara di affidamento dei servizi da quella di realizzazione dell'infrastruttura e di cessione delle quote APLS, pareri peraltro largamente condivisi dal Comitato stesso, ad oggi i servizi da affidare mediante gara pubblica ai sensi dell'art. 6 della L. 84/94 e s.m.i. continuano ad essere svolti da APLS Investimenti S.r.l., di cui l'Autorità di Sistema è socio unico, e da Discover La Spezia S.r.l. attraverso proroghe delle rispettive autorizzazioni.

La predisposizione di un bando per la sola gestione dei servizi avrebbe consentito la regolarizzazione della fattispecie già per la

stagione in corso.

Si chiede dunque di dare attuazione - continua la nota - alle previsioni di liquidazione delle società APLS Investimenti S.r.l. e Discover La Spezia S.r.l. ed all'affidamento mediante procedura pubblica della gestione dei servizi di cui all'art. 6 L. 84/94 e s.m.i.. Se consideriamo la posizione assunta dall'Amministrazione comunale concretizzata con l'approvazione del PUC nell'Aprile 2017 che ridisegna, tra l'altro, aspetti del waterfront in calata Paita senza prevedere la realizzazione del "pennello" destinato ad accostare navi da crociera e ad accogliere la stazione marittima e se inoltre consideriamo che non risultano ancora chiari gli effetti dell'accordo sostitutivo stipulato tra in data 5 marzo 2016 tra **Autorità Portuale** della Spezia e LSCT S.p.A. in relazione all'applicabilità della clausola di salvaguardia che prevede sostanzialmente la rinuncia della stessa Società ad ogni diritto su Garibaldi ovest solo alla firma degli atti di autotomissione Garibaldi est per la realizzazione delle opere previste, diversamente il ritorno del nolo nella disponibilità della stessa L.S.C.T., pare ovvio doverci attendere tempistiche non brevi.

Resta quindi preoccupazione - continua il documento - da notizie apparse sugli organi di stampa, l'intenzione dell'Autorità di procedere, a fronte di istanza di parte non ancora pubblicata sugli organi istituzionali, di avviare una gara unica per l'affidamento dei servizi e la realizzazione delle opere infrastrutturali. Infatti, nell'attuarsi di tale previsione, continuerebbero ad operare, senza soluzione di continuità, APLS Investimenti S.r.l. e Discover La Spezia S.r.l..

Si chiede quindi all'Autorità di non adottare ulteriori proroghe e procedere a gara per l'affidamento dei servizi già dalla prossima stagione. Nel frattempo potranno realizzarsi le condizioni che consentano, previa intesa con l'Amministrazione comunale, la più ampia partecipazione di soggetti interessati alla realizzazione delle opere previste per lo sviluppo del settore crocieristico e del waterfront cittadino assicurando la migliore utilizzazione del bene pubblico.

La Mercantile non ha partecipato alla gara di acquisizione delle quote societarie di Discover La Spezia de-

tenute dall'Autorità, peraltro andata deserta - afferma ancora il documento - perché i servizi esercitati dalla società rientrano tra quelli il cui affidamento è da disporre mediante gara pubblica e l'autorizzazione di cui gode la stessa scade quest'anno. Non si comprende per quale motivo si sarebbero dovute acquistare quote di una società destinata a chiudere. E comunque abbiamo richiesto informazioni sul piano di impresa della società, risultato inesistente, e su altre condizioni aziendali quali organici, investimenti, ecc. ma tali richieste, a parere dell'Autorità, risultavano inconferenti con l'oggetto della gara.

La Mercantile è assolutamente interessata e disponibile all'implementazione di una proposta progettuale per gli interventi infrastrutturali e di organizzazione dell'area in concessione, nonché al finanziamento per la realizzazione delle opere previste, in funzione degli strumenti di pianificazione portuale e urbanistica adottati. Sono infatti in corso trattative con Compagnie leader nel settore crocieristico e soggetti di assoluta consistenza finanziaria per la predisposizione di un progetto rivolto alla realizzazione della stazione marittima sulla base del bando di gara che l'Autorità intendeva adottare. Ma è un'altra cosa rispetto alla gestione dei servizi.

TRAFFICO. Stasera dalle 20 a mezzanotte non sarà possibile percorrere la carreggiata centrale di via Libertà per il concerto davanti al Politeama. Domani divieti a Valdesi

Commemorazioni ed eventi estivi Chiusure al transito in centro e a Mondello

Dal primo agosto nuovo varco al porto per i viaggiatori

Stamattina in via Pipitone Federico alle 9 si svolgerà la cerimonia dell' anniversario della strage in cui perse la vita Rocco Chinnici.

Fino alle 14 sarà vietato posteggiare in via Pipitone Federico.

Giuseppe Cadili OOO Stamattina divieti di sosta in occasione della commemorazione del giudice Rocco Chinnici, stasera chiusure al transito per il consueto concerto all' aperto davanti al Politeama. Domani mattina divieti di sosta in un tratto di piazza Valdesi a Mondello per una manifestazione ecologico -culturale.

E dal primo agosto e per tutta l' estate sarà aperto un nuovo varco per i viaggiatori in entrata e uscita dal porto.

Stamattina dunque in via Pipitone Federico alle 9 si svolgerà la cerimonia in occasione del trentaquattresimo anniversario della strage di mafia in cui morirono il giudice Rocco Chinnici, il maresciallo Mario Trapassi, l' appuntato Salvatore Bartolotta e il portiere dello stabile, Stefano Li Sacchi. E sino alle 14 sarà vietato posteggiare in via Pipitone Federico fra via Pirandello e via Leopardi e in un tratto di via Villa Sperlinga.

E stasera via al concerto all' aperto davanti al Politeama e a partire dalle 20 e sino a mezzanotte saranno chiuse le seguenti strade:

la carreggiata centrale di via Libertà fra piazza Croci e piazza Castelnuovo, piazza Ruggero Settimo, via Emerico Amari (fra piazza Ruggero Settimo e via Isidoro La Lumia, via Turati (fra via Isidoro La Lumia e piazza Ruggero Settimo) e via Daita (fra via Gallo e piazza Ruggero Settimo).

Vietato il posteggio in via Emerico Amari, piazza Ruggero Settimo, sul lato destro della carreggiata laterale lato monte di via Libertà, via Turati.

Il programma dell' Orchestra sinfonica siciliana diretta da Nicola Marasco eseguirà musiche di SaintSaëns: Danse macabre; Wagnein: Rapsodia per sax e orchestra; Offenbach: Le Papillon.

Domani in piazza Valdesi è prevista la manifestazione «Ecologia in movimento» e dalle 10 sino alle 19 sarà chiuso al transito e non si potrà più posteggiare nel tratto compreso fra viale Regina Elena e viale Principe di Scalea, nei pressi dell' ex Snai.

-segue

E, come dicevamo, dal primo agosto e sino a domenica 17 settembre scatteranno maggiore controlli per fluidificare il traffico in entrata e in uscita dal porto e velocizzare i controlli di sicurezza. Il piano è stato messo a punto dal comando della polizia municipale d' intesa con l' **Autorità portuale** in vista del con sueto aumento del traffico marittimo. In questo periodo, in corrispondenza degli orari di partenza delle navi, sarà aperto un nuovo punto di accesso per il traffico passeggeri, si tratta del varco «Sammuzzo» che si trova di fronte alla via Mariano Stabile. Inoltre in tutti i varchi esistenti verrà migliorata la segnaletica di indicazione, rendendoli subito evidenti a chi si dovrà imbarcare e data la mancanza di spazi di sosta dentro il porto, il personale incaricato dell' **Autorità**, stazionerà davanti agli ingressi per meglio indirizzare e ripartire i veicoli in entrata nella fascia oraria 17.30-20.30 in cui si riscontra il maggior flusso di veicoli.

Nelle fasce orarie più critiche la polizia municipale intensificherà il servizio di viabilità in via Crispi.

Per quanto riguarda il traffico merci, continueranno le attuali modalità di accesso riservare a mezzi pesanti da via Patti, dal varco Santa Lucia e da via dell' Arsenale, così da separare l' accesso dei mezzi pesanti da quello delle auto col minor impatto possibile sulla viabilità della zona. Martedì, infine, il varco di via Patti sarà chiuso a partire dalle ore 17 in occasione dello spettacolo «Teatro del Fuoco», che si terrà nell' area del Castello a Mare e il traffico merci sarà indirizzato al porto attraverso il varco Santa Lucia.

Il progetto del prof. Gambino illustrato ai club Kiwanis

Un grande Acquario nella Zona falcata per far rinascere il waterfront di Messina

Serena Sframeli Saponara Messina città di Mare. Il Kiwanis Club Peloro, unitamente al Kiwanis club Rometta "Antonello da Messina", torna a discutere di Messina e del mare, grande risorsa non valorizzata. Nell'incantevole location di Villa Pepo, il professore José Gambino, ordinario di geografia sociale e umana all'Università di Messina ha intrattenuto i presenti discutendo sulla realizzazione di poli e di assi strategici d'eccellenza per un vero waterfront, e al progetto del grande Acquario dello Stretto. La cerimonia del Kiwanis ha avuto inizio con i saluti del cerimoniere.

Dopo la lettura delle finalità del Kiwanis International e la presentazione degli ospiti, la presidente del Kiwanis club Peloro, Agata Rinciari, si è congratulata con il gruppo per la capacità di portare avanti progetti e propositi.

Quindi il presidente del Kiwanis Rometta, Giuseppe Previti, ha ricordato gli incontri fatti dal club di recente costituzione, ricordando la proficua collaborazione con il Kiwanis Peloro. E il chairman del convegno, dott. Tonino Brancato, ha spiegato che "il Kiwanis Peloro torna sull'argomento Messina città di mare «in quanto quest'ultimo ne costituisce la storia, tradizione e risorsa»; subito dopo Brancato ha

introdotto il prof. Gambino che ha relazionato su poli e assi strategici d'eccellenza il waterfront. «Messina - spiega il docente - è sull'orlo del baratro economico e sociale e perde importante capitale umano; i problemi della città derivano dal mancato sfruttamento delle sue risorse più importanti e dall'assenza di un'attenta pianificazione strategica di grandi progetti».

Secondo Gambino, Messina è una città senza mare perché non ha un lungomare adeguato, non ha un museo del mare, non ha una piazza sul mare come ad esempio Trieste; a Messina manca una struttura importante sul mare nonostante una grande peculiarità: essere città di due mari, Tirreno e Ionio, con un fronte costiero lungo circa 50 km e, attraverso la Falce, la potenzialità di essere al centro dello Stretto.

Gambino progetta quindi una "città armonia" con un polmone verde, rappresentato dai Peloritani, e un cuore blu, con il waterfront. Rispetto ad altre città, su quest'aspetto Messina è in ritardo per cui ci si deve attivare e lavorare su tre tipi di pianificazione: waterfront, aree collinari e corsi d'acqua, sempre più spesso discariche a cielo aperto. Partire quindi dalla zona falcata e dalla sua riqualificazione, dando

- segue

così forza allo Stretto, cuore del mondo. Il professore Gambino pensa a dei poli d' eccellenza: il museo dei miti e civiltà mediterranee e il grande acquario dello Stretto. «Un atto dovuto per Gambino quello dell' acquario considerando che lo Stretto, dal punto di vista della vegetazione under sea, costituisce un unicum, ed è stato considerato un "lembo d' Atlantico" al centro del Mediterraneo. Lo Stretto ha una delle aree marine più importanti al mondo considerando le rotte dei pesci in transito, la fauna abissale e i tesori di biodiversità, con i numerosi relitti di navi. Il parco blu delle sirene progettato da Gambino propone un polo turistico-scientifico-culturale, in grado di attrarre milioni di visitatori, ma anche esperti e scienziati del mondo della biologia marina.

Naturalmente l' acquario non resterebbe una struttura a sé stante ma tramite il collegamento con l' Università, l' Istituto talassografico e il Cnr, avrebbe un grande supporto, senza poi dimenticare gli enti locali e la città metropolitana. In questo senso, anche i comuni della provincia verrebbero coinvolti creando una grande rete con il parco dei Nebrodi, quello dell' Alcantara e i borghi più belli d' Italia. Messina quindi capace di rinascere e creare turismo e lavoro, proprio come fece Genova con l' acquario. L' acquario verrebbe sviluppato in sezioni: i giganti del mare, le meraviglie della natura, le sezioni territoriali con le grandi sfere di ghiaccio, le acque profonde e le vegetazioni e praterie sottomarine, senza dimenticare le barriere coralline, il tunnel dei pesci spada e i delfini, che verrebbero impiegati anche con la pet therapy. Previsto anche il centro per la messinesità, con importanti riferimenti al territorio, province comprese. Insomma un cambio di rotta per l' intera città e il territorio, che potrebbe puntare su diverse forme di turismo e ridare alla città l' importanza che merita.

La crisi nascosta dello shipping tedesco

FONDI finanziarie del settore ritengono che l'industria marittima, che gestisce il 90% delle merci trasportate in tutto il mondo compresi greggio, generi alimentari e materie prime destinate all'industria come carbone e minerale di ferro, chiuderà il 2017 con un deficit da 30 miliardi di dollari.

LA compagnia di navigazione olandese Vroon sta trattando con le banche, **per provare a uscire dalla grande crisi che ha coinvolto il settore**. Il problema è che non sono tempi facili nemmeno per chi presta denaro.

Vroon, che come molti gruppi armatoriali ha ancora una gestione sostanzialmente familiare nonostante 127 anni di storia e una flotta di 200 navi tra unità per il trasporto di animali vivi, greggio e altre materie prime, oggi vuole estendere le proprie linee di credito e rivedere il calendario dei propri pagamenti. Tuttavia, le banche europee, che solo 10 anni fa pompavano enormi somme di denaro nel settore marittimo, sono rimaste scottate dalla crisi finanziaria del 2008-2009, **che ha avuto nel comparto il suo picco nel 2010**. Così, banche e compagnie di navigazione sono da allora in un circolo vizioso, che sta frenando - benché questo non sia l'unico motivo - **la ripresa dell'industria marittima globale**.