



INDICE



Primo Piano:

- **Transport Logistic di Monaco** (Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo)

Dai Porti:

Genova:

- "...Un assessore al porto nel programma di Crivello..." (La Rep. GE)
- "...Svolta a San Giorgio..." (La Rep. GE)
- "...Confitarma, spunta il nome di Rosina..." (The Medi Telegraph)
- "...Da Genova verso il sud Europa via treno..." (Corriere Marittimo)
- "...Bene le concessioni, ma adesso basta litigi..." (Il Secolo XIX, La Rep., Messaggero Marittimo)
- "...Collegamento Marittimo Genova Libia..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

- "...Di Sarcina Segretario..." (Messaggero Marittimo)

Livorno:

- "...Provinciali sui futuri assetti dell'ente..." (La Nazione LI)
- "...vertenza a Livorno sulla gara dei bacini..." (Messaggero Marittimo)
- "...Presentata la Giornata Europea del Mare..." (Messaggero Marittimo)

Napoli:

- "...Appalti segnalati dall'anticorruzione..." (Il Mattino)

Bari:

- "...Dragaggio dei porti..." (La Gazz. del Mezzogiorno)

Messina:

- "...Quel contenzioso sul Molo Marullo..." (Gazzetta del Sud)

Inizia oggi a Monaco la rassegna mondiale «Transport - Logistic» In Baviera i più importanti scali Ue, Amburgo in testa Nello stand allestito da Assoportri le «AdSp» italiane

MONACO - Non poteva mancare alla "Transport Logistic 2017" di Monaco di Baviera, la più importante rassegna mondiale del settore trasporti e logistica, il più grande porto tedesco. Amburgo si presenta ai visitatori che da oggi a venerdì prossimo affolleranno la Fiera di Monaco con uno spazio espositivo intitolato "Gateway Hamburg" organizzato dal settore marketing dell'Autorità portuale. Il padiglione, il 209/310, si trova al centro della sala "B3" e copre circa 950 metri quadrati ospitando al suo interno oltre alla Port Authority, ognuno con una propria area, anche il gruppo terminalistico Hamburger (continua in ultima pagina)



Lo stand dell'Autorità portuale di Amburgo a Transport Logistic

In Baviera i più importanti

Hafen und Logistik (Hhla), il Brunsbüttel Ports e Cosco Shipping Europe. Il padiglione punta ad evidenziare l'ampia offerta di servizi che è in grado di fornire lo scalo tedesco, oggi uno dei primi in Europa per flessibilità e prestazioni. Ad Amburgo è possibile avvalersi di una alta velocità e qualità nelle operazioni di movimentazione dei carichi. Inoltre sono disponibili efficienti collegamenti interni in grado di esaltare la vocazione logistica, la capacità di dare opportune risposte al commercio import - export di tutte le più svariate tipologie.

Alla Fiera di Monaco di Baviera, sono presenti anche 60 aziende provenienti dalla regione di Amburgo operanti sia in ambito portuale che nel settore trasporti e logistica. La varietà degli espositori riflette l'ampia diversità di servizi che è in grado di offrire Amburgo come porto polifunzionale e come centro logistico: terminal container, carichi bulk, project, merci pericolose. Ad Amburgo hanno sede e svolgono la loro attività compagnie di navigazione, agenti di linea, operatori ferroviari, fornitori di servizi di autotrasporto, operatori ro-ro, società specializzate per carichi pericolosi, aziende del settore petrolchimico, del riciclaggio e smaltimento, istituti di formazione e molti altri soggetti.

Nel 2016 il porto tedesco ha movimentato 138,2 milioni di tonnellate di merci. Con 8,9 milioni di teu trafficati, sempre nello scorso anno, Amburgo è anche il terzo porto container più grande d'Europa e si trova al 18esimo posto nella classifi-

ca mondiale di settore.

Senza naturalmente voler togliere qualcosa all'importanza di Amburgo, sono presenti anche "glorie" nazionali. È stato allestito, come consuetudine, uno stand da Assoportri che ospita al suo interno tutte le Autorità di Sistema portuale italiane. Si affiancano ad Assoportri stand allestiti dal Gruppo Grimaldi, Rete Autostrade Mediterranee, il Quadrante Europa Consorzio Zai, la Fiera di Padova che lancerà il "Green Logistic Expo" in programma dal 7 al 9 Marzo 2018, la Contship e la svizzera Hupac.

Inoltre, anche "Il Messaggero

Marittimo" sarà presente nella capitale della Baviera e con la sua edizione quotidiana www.messaggeromarittimo.it, seguirà l'intera manifestazione aggiornando lettori e abbonati con servizi redazionali, fotografici e interviste in audio video ai più importanti operatori presenti alla manifestazione.

Corriere Marittimo

Transport Logistic, RAM presenta il Corridoio Adriatico-Ionico

MONACO- Il Corridoio Adriatico-Ionico è stamani al centro della discussione in occasione del **Transport Logistic** (Monaco di Baviera, 9-12 maggio), fiera di richiamo internazionale dedicata al trasporto ed alla logistica, durante un Forum organizzato da **Rete Autostrade Mediterranee (RAM)**, società *in house* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidata dal Presidente e Amministratore Delegato Antonio **Cancian**. **La conferenza di stamani prende avvio con il dibattito: “Adriatic Ionian Logistic Corridor”** sullo sviluppo dei collegamenti e dei servizi di Autostrade del Mare nel contesto del mediterraneo orientale, obiettivo del progetto **Adri Up** di cui **RAM** è partner. **La conferenza “Adriatic Ionian Logistic Corridor”**: Sarà l’interconnessione il *fil rouge* degli interventi previsti durante la conferenza **“Adriatic Ionian Logistic Corridor”**, in agenda per stamani alla Fiera Transport Logistic (ore 9, Messe Munchen – Conference Room B22 – Hall B2). Un’interconnessione che si attua a diversi livelli – fra modalità di trasporto, fra piani e progetti in ottica di integrazione, fra operatori pubblici e privati – come sarà descritto dai relatori nazionali e internazionali che prenderanno parte alla discussione. Punto di partenza e modello di riferimento per la discussione sarà la *best practice* di **Adri Up (Adriatic MoS Upgraded Services)**, progetto cofinanziato dal programma europeo CEF, che si pone l’obiettivo di sviluppare le Autostrade del Mare lungo l’asse Italia-Grecia attraverso interventi infrastrutturali nei porti di Ancona e Trieste, nell’Interporto di Trieste e nel retroporto di Igoumentisa, in Grecia. La prima sessione della Conferenza, di carattere istituzionale, verterà sulla presentazione delle politiche europee in materia di trasporto marittimo da parte della Commissione Europea, per poi concentrarsi sul contributo che la strategia macro regionale adriatico-ionica EUSAIR è in grado di apportare agli operatori pubblici e privati del settore marittimo e intermodale.

-segue

Successivamente verranno presentati i risultati e le opportunità, anche finanziarie, del programma di cofinanziamento europeo CEF e, nello specifico, della priorità Autostrade del Mare. A seguire, Konstantinos **Grinias**, Direttore per lo sviluppo dell'Autorità Portuale di Igoumenitsa e Coordinatore di Adri Up, descriverà le azioni previste nell'ambito del progetto.

Una tavola rotonda coinvolgerà in seguito le strutture logistiche partner di Adri Up e gli operatori del mercato interessati dalle azioni chiave previste dal progetto, che saranno chiamati a delineare le proprie prospettive. Interverranno Andrea **Ntais**, Presidente dell'Autorità Portuale di Igoumenitsa; Rodolfo **Giampieri**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale; Zeno **D'Agostino**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale; un rappresentante dell'Interporto di Trieste e degli operatori Grimaldi Lines, Alternative Transport, Kombiverkehr e Superfast Ferries. Il direttore operativo di RAM, Francesco **Benevolo**, chiuderà i lavori della mattinata, che mirerà a essere un momento operativo di dialogo e confronto volto a integrare le politiche europee e territoriali con le prospettive di mercato, per lo sviluppo del corridoio Adriatico-Ionico e del sistema portuale e logistico nel suo complesso.

Il progetto Adri Up sarà al centro della presenza al Transport Logistic Fair di RAM, che per l'intera durata della manifestazione presso lo **stand B4-411** proporrà momenti individuali di approfondimento sul progetto.

Il progetto Adri Up e il Corridoio Adriatico-Ionico: prevede la progettazione per l'upgrading delle infrastrutture ferroviarie interne al porto e per la realizzazione del nuovo terminal Ro-Pax nel porto di Ancona; la ristrutturazione funzionale e tecnica del Molo VI nel porto di Trieste; l'elettrificazione e il miglioramento del punto di accesso dei collegamenti ferroviari e l'estensione ricettiva del retroporto di Ferneti; la costruzione e lo sviluppo delle connessioni stradali del retroporto di Igoumenitsa.

-segue

Tali interventi renderanno più efficienti le connessioni tra porti e hinterland, aumenteranno la capacità negli scali portuali e la sostenibilità delle rotte marittime che interessano i nodi logistici dell'Adriatico-Ionio, mettendo in connessione 4 corridoi centrali della rete transeuropea dei trasporti: lo Scan-Med, il Bac, il Med e l'Orient-East Med.

Il corridoio intermodale adriatico-ionico è tra i più utilizzati per il traffico merci all'interno dell'area del Mediterraneo Orientale: il miglioramento delle infrastrutture portuali e retroportuali previsto dal progetto Adri Up consentirà la concentrazione dei flussi di traffico, con un conseguente aumento della capacità portuale, dell'integrazione logistica e della rimozione dei colli di bottiglia. Il progetto favorirà inoltre la cooperazione tra i porti, essenziale per la creazione di un collegamento efficiente, sostenibile e integrato.

IL PORTO VIA LIBERA DAL COMITATO DI GESTIONE ALLA PROROGA PER SECH, SPINELLI E SAN GIORGIO. SANGUINERI SEGRETARIO GENERALE

Concessioni e Salone, svolta a San Giorgio

A PROROGAZIONE dell'estensione della durata delle concessioni del Sech al 2045, Spinelli al 2054, San Giorgio al 2030 che garantiranno investimenti per 350 milioni e via libera agli indirizzi per la futura concessione di Calata Bettolo dal 2020 per 55 anni. Sono i due principali provvedimenti licenziati dal comitato di gestione dell'authority Genova-Savona. «Il messaggio di fondo — afferma il presidente Paolo Signorini — è che con le proroghe abbiamo sbloccato finalmente gli investimenti dei privati mentre su Calata Bettolo mettiamo a valore un grande investimento pubblico per un realtà che vedrà in futuro ulteriori investimenti privati». L'investimento pubblico per Bettolo nel piano triennale allegato al bilancio preventivo già approvato ammonta a 71,8 milioni che si aggiungono ai 230 milioni già investiti. «Tutto per fare sì che il concessionario già individuato che è il Bettolo possa spendere altri 138 milioni previsti dal piano di impresa», sottolinea Signorini. Per garantire che la tempistica degli investimenti da parte dei privati venga rispettata, nella seduta è stato anche determinato un nuovo modello concessorio. «Prevediamo



IL PRESIDENTE
Paolo Signorini, presidente dell'authority del Mar Ligure Occidentale, in questa immagine d'archivio insieme al sindaco di Genova Marco Doria che è membro del comitato di gestione

adempimenti e oneri per il concessionario che ci garantiranno di avere maggiori informazioni e possibilità di un monitoraggio più efficace. Ogni mutamento negli assetti di controllo di un terminalista dovrà essere valutato dall'authority di sistema». Non su bianco anche la nomina di Marco Sanguineri, attuale direttore della pianificazione dell'ente, a segretario generale dal 15 maggio al posto di Sandra Carena in pensione da agosto. Infine, è stata anche negata la proroga oltre il 2020 per il Terminal Rinfuso «in considerazione dello stato di precaria salute gestionale-finanziaria», conclude Signorini. Prossimi dossier sul tavolo il tema dei bacini, nuova pianta organica dell'ente rafforzamento manageriale dell'aeroporto. Infine la "nuova darsena". Resterà fino a fine anno in concessione ai Saloni Nautici, dopo che l'ente ha rigettato le cinque istanze per la valorizzazione degli spazi Aree a disposizione, dunque, anche per la kermesse del 2017. Tuttavia «i bacini dell'authority sono sotto-utilizzati lungo tutto l'anno se non si arriva a risultati conclusivi, dovremo procedere con percorsi di valorizzazione autonomi».

ANSA/AGENZIA STAMPA

The Medi Tepegraph

Confitarma, spunta il nome di Rosina per il dopo-Grimaldi

Genova - Oltre la rottamazione, c'è Confitarma. Per superare la fase di crisi "politica" dell'associazione, gli armatori italiani stanno pensando di affidarsi all'esperienza della classe di ferro 1933, la data in cui è nato Ezio Alcide Rosina.

L'armatore genovese a 84 anni potrebbe essere chiamato a succedere a Manuel Grimaldi e sedere così, per la seconda volta, nella plancia di comando dell'associazione. «Non lo nego: non mi spiacerrebbe» spiega al Secolo XIX/TheMeditegraph. L'esperienza di Rosina è diventata decisiva per chi cercava la terza via, l'equidistanza riassunta nella formula "né con Grimaldi né con Aponte", pure essendo il sorrentino fuori dalla Confederazione.

Rosina nel 1965 era già amministratore delegato della Navigazione Alta Italia. Poi ha guidato la flotta pubblica di Fimmare che ha ristrutturato e privatizzato sotto la guida di Romano Prodi ai tempi dell'Iri. Infine l'avventura di Premuda che però recentemente è stata ceduta ad un fondo, Pillarstone, perché la compagnia ormai non riusciva più a sostenere la crisi di settore.

La battaglia tra le diverse componenti dell'armamento italiano rischia di lacerare l'associazione, e i saggi che sondano il terreno in vista dell'assemblea stanno faticando molto a trovare la quadra. Poi la settimana scorsa l'illuminazione: perché non scegliere uno dei saggi? «Il mio nome è in effetti un'ipotesi che circola - spiega - Prima vediamo se c'è qualcuno che ha i requisiti e la voglia per poter fare il presidente: sarebbe la condizione migliore. Se proprio non c'è nessuno, io sono disponibile».

All'orizzonte al momento non ci sarebbe proprio nessuno. Perché la candidatura più forte, quella di Stefano Messina, è venuta progressivamente meno. L'armatore genovese avrebbe preferito infatti dedicarsi all'azienda nella quale sta per entrare, con una quota di minoranza, Gianluigi Aponte. Così il presidente di Premuda avrebbe cominciato a raccogliere consensi. Comunque l'esperto armatore genovese, ha già in mente il programma: primo punto il ruolo dell'associazione che «è indispensabile a tutti gli armatori, pensi solo al Registro Internazionale. Confitarma è la controparte giusta per il governo». Secondo punto: riunire i duellanti perché «senza Confitarma l'armamento italiano rischia di sparire da tutto il mondo. L'associazione va preservata, riappacificata forse. È indispensabile».

Rosina sul trono degli armatori c'è stato e sa che questa garanzia è un punto di forza: «Io mi auguro che i saggi trovino una soluzione. Se non si trova e fosse necessario, io comunque il presidente l'ho già fatto una volta». Rosina è pronto e - sempre che da qui al 26 giugno, giorno in cui uscirà il nome del presidente, non si presenti qualche nuovo ostacolo - siederà di nuovo su quella poltrona. «E poi sono giovane e molto forte» scherza l'armatore che, se dovesse essere nominato presidente, terminerà il mandato a 88 anni: per gli associati il mare in tempesta è meglio affrontarlo con un bel carico di esperienza.

Porta: Da Genova verso il sud Europa via treno / INTERVISTA

GENOVA - A fine marzo scorso Fuori Muro Servizi Portuali e Ferroviari, la società che si occupa della manovra ferroviaria nel porto di Genova, viene acquistata dal gruppo Ferrovie Nord Milano (Regione Lombardia 57,5%, Ferrovie dello Stato 14,7%, Gavio 3,7%, flottante 23,9%). L'obiettivo è di dare *“un incisivo impulso ai traffici ferroviari legati ai porti liguri”*, precisava in una nota l'azienda, *“integrando l'attività di manovra con la trazione sulla linea RFI e si inserisce nell'accordo istituzionale e strategico tra le Regioni del Nord Ovest (Liguria, Lombardia e Piemonte) a cui ha aderito anche il MIT nell'ambito della così detta cura del ferro”*. Il presidente di Fuori Muro, l'ingegner **Guido Porta**, da noi incontrato definisce i contorni dell'operazione ed evidenzia gli elementi di criticità del settore: [\(VIDEO\)](#)

*“Il 29 marzo c'è stato l'accordo con Ferrovie Nord Milano, la holding di Ferrovie che si occupa del trasporto e della rete a nord di Milano. Questo prevede l'ingresso da parte loro all'interno della società Fuori Muro al 49% e la costituzione di una società che si chiama **Locolitalia** per la gestione del materiale rotabile e la proposizione del nuovo materiale rotabile al mercato ferroviario. **Questo pensiamo che possa sviluppare molto il traffico merci in una logica porto e aeroporto e il rilancio per le destinazioni nella fascia Svizzera, bassa Germania, Austria, con l'obiettivo di andare ad ampliare il raggio di azione dei collegamenti ferroviari del porto dal nord Italia, nord ovest e nord est, fino a quella fascia di destinazione”**.*

Il costo ferroviario rimane un fattore criticità per lo sviluppo del traffico ferroviario dal porto di Genova? quali sono gli obiettivi che vi ponete? [\(VIDEO\)](#)

“Il costo ferroviario da un porto non può prescindere dalla logica infrastrutturale, perché sia all'interno di un porto che all'esterno del porto è il problema maggiore che dobbiamo affrontare noi operatori.

-segue

All'interno del porto la nostra società svolge l'attività di manovra e sappiamo tutti costi che abbiamo e che sono generati dal livello infrastrutturale abbiamo binari corti la necessità di gestire dei servizi a gruppi di carico e in partenza dal porto il convoglio dovrà essere ridotto a 450 mt massimo 500 mt lo sviluppo dovrà prevedere una infrastrutturazione più accurata nell'ambito portuale. Lo stesso lo prevediamo sulla rete, noi oggi trazioniamo treni relativamente corti 500 mt perché non si superano i 500 mt, L'obiettivo è di arrivare a 750 mt e 200 mila tonnellate di capacità di trazione, come i porti del nord Europa, questo comporterà la riduzione dei nostri costi e ci permetterà di essere più competitivi rispetto ad altre modalità di trasporto del 15% - 20%.

“One belt one road” la nuova via della seta fa paura al traffico marittimo? [\(VIDEO\)](#)

“Penso che sia un'alternativa per quelle merci che non sono sufficientemente ricche per utilizzare la via aerea ma non hanno la possibilità di attendere i tempi del trasporto marittimo e possono usufruire di questo collegamento ferroviario dalla Cina al nord e centro Europa. Non lo vedo come una alternativa in termini di volume rispetto alla nave proprio per queste dimensioni che oggi hanno i traffici sul mare. Qui se si riesce ad essere efficienti per fare alcuni treni al giorno che non un volume tale per... la vedo una soluzione per alcuni tipi di merce che possano collocarsi in maniera importante mezzo tra l'aereo e la nave”.

Il Secolo XIX

«Bene le concessioni, ma adesso basta litigi»

Toti: «Con Signorini inversione di tendenza. L' Hennebique deve diventare il Palazzo del Mare»

GENOVA. Al piano terra il mercato del pesce «stile Barcellona», quelli superiori dedicati invece agli uffici «dell' **Autorità portuale** e dell' assessorato ai porti e logistica della Regione e, se dovesse vincere Bucci, anche del Comune».

Giovanni Toti ridisegna il waterfront genovese: prende una penna e su un foglio di carta bianco traccia la linea: «Partiamo da Levante: entro giugno, con il presidente Signorini, vogliamo definire la privatizzazione di Ente Bacini». Poi Toti prosegue seguendo il pro filo del porto antico e arriva al silos Hennebique: «Qui sorgerà il "Palazzo del Mare": gli uffici pubblici del nostro territorio dedicati alla blue economy potrebbero trovare casa dentro quella struttura che oggi cade a pezzi».

Ma i soldi chi li mette?

«Possiamo farlo noi, insieme con gli altri due enti interessati: l' **Autorità portuale** e il Comune. Nell' ambito di una riqualificazione complessiva del waterfront di Genova, i mutui per incentivare i privati a investire nel progetto si trovano».



E il progetto complessivo quale sarebbe?

«Con Bucci (candidato sindaco di centro destra, ndr) siamo già d' accordo: creare una società pubblica in cui radunare gli immobili che si affacciano sul mare: quelli di Tursi, della Fiera, del Porto Antico e dell' **Autorità portuale**, così da valorizzarli. E poi ho un' altra idea...

» Quale?

«Vorrei spostare gli uffici della Regione da via Fieschi agli Erzelli: è un' operazione virtuosa, perché riqualificherebbero la zona come è successo a Milano con Porta Nuova. Contemporaneamente vorrei dare una mano anche alla banca della città, Carige, molto esposta nel progetto di Erzelli».

Torniamo al mare. Il 22 maggio a Genova verrà anche il ministro Delrio per la cabina di regia sulle infrastrutture...

«Sì, e spero che porti anche i finanziamenti per realizzare la nuova diga».

Signorini intanto ha sbloccato le concessioni ai terminali...

«Genova era in un limbo e c' erano più di 200 milioni di euro dei privati pronti per essere investiti. Signorini ha mostrato che anche l' **Autorità portuale** sta cambiando. In meglio».

-segue

Per fare di più servirebbe una legge speciale per Genova.

«Certo, siamo il porto d' Italia. Ma stiamo già lavorando parallelamente: sul lavoro siamo pronti con soldi europei ad aprire un bando che l' assessore Cavo sta realizzando, per creare un polo di formazione per la Culmv. Con o senza legge nazionale, risolveremo i problemi dei camalli. La Regione è poi pronta a far fronte agli investimenti straordinari di cui il porto ha bisogno e per questo abbiamo offerto al governo di dedicare allo scalo tutti i fondi di coesione europei che toccano alla Liguria: Parliamo di più di 100 milioni che presto potrebbero essere disponibili».

Signorini ha chiesto che la stagione dei ricorsi in porto finisca.

«Giusto: basta combattersi.

Noi facciamo la nostra parte, ora anche la comunità portuale dimostri di saper fare sistema».

SIMONE GALLOTTI

Signorini: "Con l'ok alle concessioni il porto si rilancerà"

MASSIMO MINELLA

STA per partire per una missione estera il cui denominatore comune è il ruolo centrale che il porto di Genova, alleato a quello di Savona, dovrà avere nello scacchiere internazionale della logistica. Prima tappa, per il presidente dell'authority Paolo Signorini, Monaco di Baviera, bacino che il Terzo Valico si candida a servire. Poi l'Indonesia, Giacarta, per verificare la portata della sfida asiatica e ancor più la capacità degli scali italiani di intercettarla. Poi di nuovo a Genova, per il "Patto del Mar Ligure" con la collega di Spezia e Marina di Carrara Carla Roncallo, i tre governatori del Nord Ovest (Toti, Chiamparino e Maroni) e il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Ma prima di partire e di rientrare, Signorini non poteva negarsi il primo sigillo al "new deal" di Palazzo San Giorgio che si prepara ad accogliere il nuovo segretario generale (l'attuale direttore Marco Sanguineri) e intanto sblocca dopo tre anni le richieste di proroga delle concessioni di Sech, Spinelli e San Giorgio. Ma anche la paletta rossa che il capostazione dei moli alza a più riprese ha un forte valore strategico: no alle cinque istanze di gestione della darsena nautica, no alla proroga della concessione al Terminal Rinfuse.

Presidente Signorini, partiamo proprio dalla darsena nautica. Aveva cinque istanze, alcune

delle quali anche con forti investimenti, ma alla fine ha prorogato fino a fine anno la concessione al Saloni Nautici. Perché?

«Già quand'ero in Regione (segretario generale n.d.r.) seguivo questo confronto fra istituzioni, privati e società partecipate che aveva l'obiettivo di arrivare a una scelta condivisa. Ma registro che a oggi non si è trovato ancora un assetto stabile. In questa situazione di incertezza ho deciso di respingere le istanze e di allungare la concessione ai Saloni Nautici fino al 31 dicembre 2017».

Era la soluzione migliore?

«L'ho presa a malincuore, un po' da funzionario pubblico, se mi passa il termine, perché alcune istanze puntavano realmente alla valorizzazione degli spazi. Ma non mi sono fermato qui. Nella delibera ho spiegato che da su-

bito l'authority cercherà con gli enti pubblici e i soggetti economici di definire un assetto stabile che porti alla valorizzazione degli spazi a terra e a mare. Non è pensabile che quell'area viva per un mese durante il Salone e resti ferma per gli altri undici».

Lo stop al Blueprint è un problema?

«No, assolutamente, anche perché il lavoro sul Blueprint non si è mai interrotto. Per questo dobbiamo continuare senza soste, sfruttando al meglio anche questa proroga. Se entro questo periodo non si sarà trovato un assetto stabile, allora procederemo noi».

In che senso?

«Nel senso che sarà l'authority, che si muove su invito specifico del collegio dei revisori per perseguire il proprio scopo istituzionale, ad avviare i procedimen-

ti idonei a valorizzare i beni demaniali. Non posso tenere fermo un bene come la darsena, andrò a sollecitare manifestazioni d'interesse».

Nell'area commerciale avete invece dato l'ok alle proroghe di Soche, Spinelli e San Giorgio e detto no al Terminal Rinfuse...

«Le proroghe alle concessioni esistenti è mettere benzina in una macchina che stava andando in riserva. Ci sono 350 milioni di investimenti privati e noi faremo i nostri, anche sulle grandi opere, come la diga. Il quadro sulle Rinfuse non era tale da consentire una lunga proroga. L'abbiamo negata anche perché abbiamo accolto l'istanza del consorzio Bettolo che chiede di allargarsi su una porzione di ponte Rubattino per un miglioramento del layout del suo progetto».

Sbloccata nel porto di Genova la questione sulle concessioni

GENOVA - Al termine della riunione del Comitato di gestione, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini, ha annunciato lo sblocco del «dossier sulle concessioni che da lungo tempo aspettava una soluzione». E' stata infatti approvata l'estensione delle concessioni dei terminal Sech (fino al 2045), Spinelli (2054) e San Giorgio (2030) e anche le linee guida per l'assegnazione al Consorzio Bettolo (65% Msc e 35% Gip) della concessione per il terminal di Calata Bettolo che sarà pronto nel 2019 per 33 anni. L'unico "no" è arrivato per il Terminal Rinfuse, che chiedeva una proroga a partire dal 2020. «Abbiamo negato la proroga a causa del precario stato di salute gestionale finanziaria del terminal e di un parziale utilizzo di queste aree» ha sottolineato Signorini. L'80% della società Terminal Rinfuse Genova che gestisce il terminal è appena stato ceduto da Italiana Coke per l'80% a Spinelli e Msc, ma l'Autorità di Sistema portuale non è stata informata in anticipo e anche per evitare che avvengano simili episodi in futuro, nel nuovo regolamento concessorio approvato dal Comitato di gestione nella seduta, «si prevede che ogni mutamento negli assetti di controllo di un terminalista debba essere autorizzato dall'Autorità di Sistema portuale» ha precisato il presidente Signorini, mentre finora l'ente è stato «spettatore». Ufficializzata anche la nomina a segretario generale di Marco Sanguineri, 55 anni, attuale direttore pianificazione dell'Ente, che dal 15 Maggio prenderà il posto di Sandro Carena. Tornando ai rinnovi che hanno ottenuto il via libera, «il messaggio di fondo è sbloccare celermente gli investimenti dei privati con le proroghe e mettere a valore un grosso investimento pubblico su Calata Bettolo, dove poi ci saranno gli investimenti dei privati» ha detto ancora Signorini. In tutto gli investimenti privati ammontano a 350 milioni di euro, di cui 121 milioni Sech, 182 milioni Spinelli, 29 milioni Terminal San Giorgio, investimenti in infrastrutture, gru, armamento piazzali, impianti fissi. Per realizzare Bettolo, l'Autorità di Sistema ha già investito 230 milioni, compresi i dragaggi, inoltre ci sono altri 71 milioni di euro previsti per la messa in funzione. Nel corso della riunione, poi, l'Authority ha respinto le cinque proposte presentate per la gestione della Darsena nautica dell'ex Fiera di Genova. Il Comitato di gestione ha deciso di congelare la situazione prorogando la concessione a Saloni nautici fino a fine anno, in modo che possa organizzare l'edizione 2017 del Salone nautico, ma non oltre. E intanto l'Autorità di Sistema portuale continua a cercare una soluzione per valorizzare gli spazi tutto l'anno. «Ad oggi non siamo riusciti ad avere fra i soggetti istituzionali responsabili del compendio, cioè noi per gli spazi a mare, il Comune per quelli a terra e la Regione come ente finanziatore del salone, e i soggetti dell'imprenditorialità un'intesa soddisfacente per utilizzare l'area per tutto l'anno e non solo per i venti giorni del salone nautico. È l'evento più importante a Genova, ma il compendio va valorizzato tutto l'anno» ha detto Paolo Emilio Signorini, spiegando la decisione. «In questi mesi continueremo a cercare un'intesa, ma in mancanza di accordi soddisfacenti, procederemo con nostri provvedimenti a valorizzare le aree demaniali marittime. Non possiamo continuare a sottoutilizzare i beni dell'Autorità». Le istanze erano state presentate da Saloni nautici, Fiera, Marina Fiera, Amico, Campanella.

Il Secolo XIX

NEL NOVEMBRE scorso a Genova aveva fatto discutere l' idea di alcuni armatori di far nascere ...

NEL NOVEMBRE scorso a Genova aveva fatto discutere l' idea di alcuni armatori di far nascere un collegamento marittimo diretto da Genova alla Libia. Un transito misto passeggeri -merci su cui il comitato per l' ordine pubblico e la sicurezza aveva immediatamente messo il veto proprio a causa dell' alto rischio di infiltrazioni del terrorismo islamico. Per questo ancora prima di far scattare le partenze il progetto proprio per ragioni di sicurezza era stato bloccato e accantonato.

Di Sarcina segretario della «AdSp» Mar Ligure

LA SPEZIA - Nominato all'unanimità dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale, su proposta del presidente Carla Roncallo, il nuovo segretario generale dell'Ente, l'ing. Francesco Di Sarcina. «Si tratta di una figura di alto profilo tecnico, sulla quale ha prevalso una valutazione strettamente legata alle competenze e capacità senza alcun condizionamento politico» ha dichiarato la presidente. «Sono arrivata a ricoprire questo incarico in un momento molto complicato e penso che la scelta di Francesco Di Sarcina sia la più opportuna. Chiedo a tutti di lasciarci lavorare e giudicarci dai fatti. Il nostro obiettivo è rendere il sistema portuale di La Spezia e Carrara più forte e competitivo» ha aggiunto. «Entrambi saremo sempre disponibili all'ascolto di chiunque lavori in questa grande comunità del nostro sistema portuale, la cui economia, anche grazie alle nuove opportunità che la riforma offre, non potrà che crescere nei prossimi anni» ha infine concluso Carla Roncallo. Francesco Di Sarcina ha ricoperto il ruolo di dirigente tecnico all'Autorità portuale di Messina per diversi anni e nell'ultimo quadriennio è stato segretario generale della stessa Authority. Dal Marzo 2013 è inoltre membro della Commissione Intermodalità e Logistica di Espo (European Sea Port Organization), in rappresentanza di Assoport, l'organizzazione italiana dei porti. Dottore in Ingegneria civile e specializzazione in ingegneria strutturale, geotecnica, infrastrutturale, Francesco Di Sarcina rimarrà in carica come segretario generale per quattro anni. Vanta una significativa esperienza maturata nei settori, strategici per l'attività dell'Ente, dell'economia dei trasporti e della pianificazione portuale e pertanto ha senz'altro le necessarie competenze per rivestire al meglio il ruolo che gli è stato attribuito.

IL DIBATTITO SUL PORTO

«E' bene rimanere spettatori del dialogo tra Nogarin e Corsini...»

Il segretario dell'Authority Provinciali sui futuri assetti dell'ente

-LIVORNO-

LA RIFORMA portuale in corso di applicazione, ritardata in particolare nel nostro ambito livornese-piombinese (ma non siamo tra gli ultimi della classe) è al momento in stand-by in attesa della costituzione del comitato di gestione, per legge ridotto dai plenari comunali portuali a cinque soli membri: il presidente dell'AdSP, il comandante del porto, i due sindaci delle città del sistema e il rappresentante della Regione. Fase successiva poi - e ne valremo delle belle - la riorganizzazione funzionale tra le due **Authority** fuse, con l'accorpamento di direzioni generali uniche, promozioni e affari. Per adesso è stato, e rimane argomento del discutere, se i sindaci e il governatore Regione possono entrare nel comitato in diretta (come avvenuto a Genova, Trieste e Civitavecchia) o devono esservi rappresentati. Sul tema, come abbiamo scritto di recente, è in corso un approfondito dibattito non solo a Livorno e Roma ma anche a Bruxelles e prossimamente - martedì 16 - a Genova con la partecipazione dei più importanti presidenti di AdSP e il sindaco di Livorno come presidente delle città portuali italiane. Che l'argo-



IL SEGRETARIO Massimo Provinciali segretario generale dell'Authority

mento sia importante e attualissimo lo conferma anche l'attenzione dedicata ai nostri articoli da parte del segretario generale **Massimo Provinciali** di Livorno dottor Massimo Provinciali. Attenzione di cui gli siamo grati e che volentieri ispiriamo, essendo l'espressione di un impegno e di una competenza che conosciamo da lunga data, anche in simpatici "duelli" a penna incrociate. Ecco la sua ultima nota.

«**DOTTOR FULVI**, la lettera dell'Authority di sistema portuale relativa al Suo articolo di sabato

su *La Nazione* (e che non è ancora, provenendo appunto dall'Ente), non vuole sobillare polemiche ma portare, come sempre, un piccolo contributo di chiarezza. Il tema da noi affrontato non era la posizione del Sindaco di Livorno in merito al Comitato di gestione; su questo è in corso un dialogo tra il Sindaco e il presidente Corsini rispetto al quale Lei ed io, per quanto interessati, è bene che rimaniamo spettatori. Il tema è la completezza delle informazioni date, posto che le parole hanno un senso ed un peso che Lei conosce bene, essendo le parole i Suoi

"ferri del mestiere". Il fatto è che quando lei scrive che il Sindaco ha dalla sua parte la normativa europea, fa intendere, per converso, che l'Authority violerebbe tale normativa e quindi commetterebbe una illegittimità. Abbiamo chiesto quale sarebbe la normativa violata, solo ed esclusivamente per completezza di informazione. Se invece come ha fatto domenica, richiama la legittima pretesa del Sindaco di un maggior ruolo per le municipalità, allora fa una corretta fotografia della situazione attuale a proposito della quale non le sarà sfuggito che la Riforma Delrio, nel caso di Livorno/Piombino, porta il peso degli enti locali nell'Organo di amministrazione dal 4,5% (1/22 del vecchio Comitato portuale), al 20,25% (a seconda che voti il rappresentante dell'Authority marittima). Un bel passo avanti, non Le pare?»

ECCOME se ci pare! E' l'abbiamo sottolineato, come con correttezza ci riconosce lo stesso dottor



Intcontro a Genova
Martedì 16 maggio a Genova incontro con presidenti di AdSP e il sindaco di Livorno

Provinciali. Per quello che ci riguarda, vogliamo invece tranquillizzarlo - in un periodo in cui immaginiamo sia preso da ben altre e più importanti inquietudini - su una presunta nostra ingerenza di illegittimità. **Massimo Provinciali** negli atti relativi alla "governance". L'abbiamo spiegato domenica e Provinciali - che è uomo d'onore, come ricordò Antonio di Brunone prende correttamente atto. Niente di illegittimo: solo controverse interpretazioni di norme che in Italia e in Europa si applicano in un modo e nel suo esatto contrario. Diventiamo invece senza peraltro debba considerarsi, caro dottor Provinciali lesa maestà - sull'invito a rimanere e fuori dal "dialogo" in corso tra Corsini e Nogarin: un dialogo che riguarda assetti fondamentali della prossima gestione del porto ma anche della città, di cui ci sentiamo - non solo interessati ma corresponsabili. Lasciamo ad altri le chiacchiere fatte di soli comunicati ufficiali. E un po' malignamente sentiamo potremmo far nostra la celebre massima di Mao Tse Tung "grande è la confusione sotto il cielo, dunque la situazione è eccellente". Buon lavoro e ovviamente, porte sempre aperte.
Antonio Fulvi

Vertenza Livorno sulla gara dei bacini

LIVORNO - «Sulla questione del lavoro e del reddito di sostegno ai disoccupati e loro famiglie, "Vertenza Livorno" ha sempre sostenuto posizioni necessarie e realistiche, non impossibili. Ma a due anni dalla firma – si legge in una nota dell'associazione inviata da Sergio Landi - l'accordo di programma non ha prodotto nulla, l'area di crisi è sempre più complessa e sul reddito di sostegno / inclusione la Regione (risposta di Rossi a Vertenza del 28 Marzo) rinfaccia al Governo di non aver compiuto fatti concreti. Perciò abbiamo sostenuto che sul compendio bacini si dovesse riprendere il filo della gara e giungere al termine senza titubanze né riaprire giochi che favorirebbero lo *status quo* invece di nuove opportunità di occupazione. Nei numerosi incontri, gli unici soggetti, pur politicamente "non responsabili" che abbiamo sentito sinceri e vicini sono stati il Vescovo e il Procuratore Capo della Repubblica ».

«Dissequestrato il bacino galleggiante danneggiato è tempo di agire affinché entro la fine del 2017 esso sia restituito integro alla Autorità portuale e nei sei mesi successivi la gara sia conclusa. Il nuovo presidente della AdSp - continua la nota di "Vertenza Livorno" - lo deve pretendere in quanto "proprietario" e garante dell'interesse pubblico affinché gli azzecagarbugli delle liti temerarie non usino il diritto per ottenere il suo rovescio, ovvero bloccare la gara e perpetuare una situazione di monopolio in un contesto opaco e giunto ai limiti della legalità. Attori e comparse giocano parti spesso strane e ondivaghe, ma ai registi (AdSp, Regione e Comune) si chiede un copione chiaro senza equivoci. Il contesto è quello definito dai partiti in modo unitario nel consiglio regionale del 16 Gennaio scorso (mozione 634). Sul piano tecnico è quello definito dal quadro di gara che i concorrenti stessi partecipando hanno ritenuto accettabile ed accettato».

«Per quanto ci riguarda – termina la nota di "Vertenza Livorno" - riteniamo che esistano sul piano oggettivo condizioni perché i concorrenti alla gara si garantiscano reciprocamente spazi di agibilità che non sono in conflitto ed offrano impegno concreto di reimpiego dei disoccupati livornesi come dice la delibera della Giunta Regionale Toscana numero 132 del 2016». A "Vertenza Livorno" va senz'altro riconosciuto l'indiscutibile merito di mantenere desta l'attenzione su un tema che molti vorrebbero, invece, soffocare, ma va anche detto che sulla storia infinita della gara per l'assegnazione dei bacini di carenaggio, mostra, ancora una volta, di optare per la strada più lunga che, trattandosi di strada metaforica, non è, come quella preferita dagli alpini, tanto più che si tratta di questione tutt'altro che di montagna. In verità avremmo preferito che "Vertenza Livorno" eccepisse ponendo in discussione la tempistica da noi illustrata riguardo alla predisposizione di un nuovo bando o di un bando modificato per ridare vita alla questione e andare avanti senza dover attendere la funzionalità del bacino "Mediterraneo". Una confutazione dei tempi da noi particolareggiatamente (e scientificamente) descritta avrebbe sicuramente contribuito a far comprendere il perché (se pure esiste) della scelta di insistere nel cercar di portare a conclusione la gara attuale che, nata male e vissuta peggio, non è chiara, né lo è mai stato, dove potrà portare. Tant'è. Del resto *est unusquisque faber suae ipsae fortunae*, sempre con il presupposto della *bona fides*, che, se non fosse indiscutibilmente garantita dalla qualità dei responsabili di "Vertenza Livorno", potrebbe dar luogo, quanto meno, a qualche riflessione.

A Palazzo Rosciano presentata la Giornata Europea del Mare

LIVORNO - «Un'esperienza da portare avanti e da allargare al nuovo orizzonte che ora comprende Piombino, i porti elbani, Capraia e il territorio». Così il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, in occasione della conferenza stampa di presentazione delle iniziative che gravitano attorno alla Giornata Europea del Mare, evento clou istituito nel 2007 dall'Unione europea per mettere in luce il ruolo fondamentale dei mari e dei porti nell'ecosistema globale. I festeggiamenti per la Giornata Europea del Mare cadono in concomitanza con la celebrazione del decimo anno di vita di Porto Aperto, il progetto di apertura del porto alla città promosso dall'Authority in collaborazione con la Regione Toscana e molti altri enti istituzionali e associazioni. «In dieci anni abbiamo portato oltre 30 mila studenti a visitare il porto di Livorno e intendiamo sviluppare il progetto perché a partire dal prossimo anno vengano ricompresi tutti i porti dell'Autorità di Sistema», ha dichiarato il dirigente promozione e studi Gabriele Gargiulo, che ha aggiunto: «Oggi ricorre anche un altro anniversario, quello del primo anno di vita del Port Center, il moderno e tecnologico centro didattico dedicato al porto labronico, alla sua storia, ai suoi mestieri e ai suoi traffici, grazie alle sue tecnologie studenti e cittadini hanno potuto conoscere da vicino il Porto e i suoi mestieri. Riteniamo che l'orientamento alle figure professionali nel porto sia uno dei compiti fondamentali dell'Authority». Durante la conferenza, cui hanno preso parte tutti i partner di Porto Aperto, sono state elencate e spiegate tutte le iniziative previste per l'European Maritime Day, che andranno a coprire un arco di tempo piuttosto lungo, dal 15 al 24 Maggio, con visite guidate in porto, concorsi letterari, mostre fotografiche, spettacoli teatrali, laboratori ludicodidattici. È l'intenso il programma della kermesse che l'AdSp, assieme al Comune, alla Provincia di Livorno, ad altri enti e associazioni, e con il patrocinio della Regione Toscana, ha voluto dedicare alla Giornata Europea del Mare.

Questo, in dettaglio, il programma: Lunedì 15 Maggio, alle 17.00, nella suggestiva Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, verrà presentata l'ultima fatica del Sergio Bologna, "Tempesta perfetta sui mari". Il 16 e 17 Maggio: "Navi di Maggio" permetterà a centinaia di studenti di visitare diverse imbarcazioni dotate delle più moderne strumentazioni tecnologiche. L'iniziativa, giunta ormai alla sua sesta edizione, è organizzata dalla Fondazione Livorno Euro Mediterranea in collaborazione con la Capitaneria di Porto, l'Arpat, il C. N. R., il Centro Interuniversitario di Biologia Marina, Area Marina Protetta Secche della Meloria, il Consorzio "Lamma", le società "Neri rimorchiatori", "Labromare", l'IIS "Buontalenti Cappellini Orlando", ed altre associazioni attive nel settore della salvaguardia dell'ambiente marino. Le imbarcazioni saranno ormeggiate in prossimità della zona della capitaneria di porto e messe a disposizione da enti e ditte specializzate nella salvaguardia del nostro mare e delle nostre coste. Le visite saranno possibili dalle 8.30 alle 13.00. Martedì 16 sarà possibile visitare alcune delle imbarcazioni dalle ore 15.30 alle ore 17.30 da parte della cittadinanza. Navi di Maggio, anche quest'anno prevede l'allestimento di laboratori didattici presso la Fondazione Livorno Euro Mediterranea. Inoltre sarà allestita una mostra, in collaborazione del CNR-Ibimet di Firenze e Sassari dal titolo "Breve storia della strumentazione meteorologica nella cultura occidentale", con foto e descrizione di strumenti, che consentono una meteorologia su più scale anche da piattaforme satellitarie. Dalle 15.30 alle 17.30 sono inoltre previste visite gratuite in porto e sarà possibile visitare il Port Center di Livorno e il Magazzino delle imbarcazioni storiche. Il 19 Maggio, dalle 9.30 alle 12.30 la Fortezza Vecchia farà da sfondo alla premiazione del concorso "Racconta il tuo porto 2017", aperto a tutte le scuole che nell'anno in corso hanno partecipato alle visite guidate in porto. La competizione prevede la predisposizione di materiale (foto, video, presentazioni in power point, racconti, ecc.). Un'apposita commissione, composta dai partner del progetto, valuterà i migliori elaborati dividendoli per scuole (materne, elementari, medie e superiori). Le classi che si classificheranno per prime e per seconde, in ogni ordine e grado, riceveranno un premio con il quale potranno effettuare acquisti di materiale didattico e

- segue

sportivo. Poste Italiane in collaborazione con l'Autorità portuale ha attivato un servizio filatelico dedicato per la Giornata Europea del Mare. Dalle 15.00 alle 21.00, in Fortezza Vecchia verranno offerte ai visitatori cartoline con immagini del porto e della Fortezza Vecchia. Alle 18.30 verrà inaugurato "Progetto Container". Un container da venti piedi, installato nel cuore della Fortezza Vecchia, si trasforma in un tentativo di risposta all'urgenza di un luogo metaforico-fisico, un porto franco dove l'arte si possa esprimere senza le costrizioni di una società che la imprigiona. Quasi al pari di un migrante, di un profugo dell'anima, l'artista è obbligato a ricrearsi un personale contenitore mobile della propria espressività. Il progetto è a cura di Cesare Inzerillo e di Scenica Frammenti. Nell'ambito del Festival Sanctae Iuliae, Porto Aperto propone per la sera del 19, a partire dalle 21, un importante appuntamento musicale per festeggiare la Giornata Europea del Mare: in Fortezza Vecchia, artisti di livello ripercorreranno le vicende d'amore tra Didone, Regina di Cartagine, e l'eroe troiano Enea, destinato a fondare Roma, cui si è ispirato Henry Purcell nella sua operetta Dido and Aeneas. Anche quest'anno l'Acquario di Livorno propone al largo pubblico l'"Open Day" dell'Acquario di Livorno giunto alla sua quinta edizione con un ricco programma di iniziative ed attività che si terranno dal 20 al 24 maggio 2017 presso la struttura. Nelle cinque giornate, saranno disponibili Laboratori ludico- didattici gratuiti per bambini e ragazzi e una nuova rappresentazione teatrale dal titolo "Mozzo Martino e il singhiozzo malandrino", che verrà messa in scena nella Sala del Relitto dell'Acquario di Livorno il 20 (alle ore 15.00), il 21 e 22 (alle 14.30). I laboratori didattici, organizzati dall'Associazione "Il Porto dei piccoli" Onlus (su prenotazione) si terranno nella Sala Panoramica della struttura e saranno disponibili il 22 Maggio dalle 11.00 alle 13.00 e dalle 15.30 alle 17.30, mentre il 23 e 24 Maggio saranno allestiti dalle 10.00 alle 17.30. Il 20 Maggio, dalle 15 alle 19, su prenotazione sarà possibile visitare il Port Center. Infine, il 21 Maggio, il coro "la Grolla" organizza alle ore 18.00, nei locali della Fortezza Vecchia di Livorno – sala Canaviglia, la "VI Rassegna Corale Città di Livorno".

L'inchiesta sul porto

Appalti nel mirino dell'anticorruzione «I dirigenti non hanno collaborato»

> Del Gaudio e Pane a pag. 29

L'inchiesta

Porto, gli appalti segnalati dall'anticorruzione

Nella relazione 2014-2016 la denuncia del responsabile: «I dirigenti non collaborano»

Leandro Del Gaudio

Lo aveva scritto in tempi non sospetti, lo aveva chiarito forte e chiaro a tutti, al punto tale che la sua denuncia è stata completamente rimossa nel nuovo piano triennale dell'**autorità portuale**.

Un documento, quello firmato dall'avvocato Antonio Del Mese, che a ben vedere ti consente di capire in cosa consiste l'ultima indagine della Procura di Napoli sulla **autorità portuale**, ma anche cosa ha spinto i pm partenopei a dare un'accelerata, con la notifica di alcuni provvedimenti di sequestro a carico di funzionari e manager, di pubblici amministratori della **autorità portuale**, poi a carico di presunti faccendieri e imprenditori dal volto pulito.

Al centro dell'indagine finisce così la relazione di Del Mese, quella legata al periodo che si estende dal 2014 al 2016. Un documento in cui, nero su bianco, l'avvocato ha vibrato una denuncia ora finita al centro delle indagini: «Deve premettersi - si legge nel testo - che l'analisi compiuta risente dell'assenza di collaborazione

da parte della dirigenza che, sia pur richiesta e sollecitata, non è stata prestata».

Chiaro il concetto? A cosa faceva riferimento l'avvocato Antonio Del Mese? Stando al testo del penultimo piano triennale, il riferimento esplicito riguarda proprio la necessità di un monitoraggio costante degli appalti, all'opportunità di soppesare di volta in volta le segmentazioni, vale a dire di fare luce sull'eccessivo ricorso a quel sistema che consente di affidare appalti sotto soglia e a trattativa diretta.

Ecco il contenuto delle indagini condotte dai pm Antonella Fratello e Henry John Woodcock, sotto il coordinamento del procuratore aggiunto Filippo Betrico, che hanno di recente coinvolto ben dodici soggetti a vario titolo impegnati proprio nella storia degli appalti veicolati attraverso accordi ritenuti sospetti.

Capitolo somma urgenza, una questione su cui sono state condotte verifiche da parte del nucleo di polizia giudiziaria della guardia costiera e da parte degli uomini della squadra mobile. Accertamenti in corso, intercettazioni, finan-

ziamenti, che sono stati compiuti anche di notte, averificare eventuali intrusioni negli uffici chiave buoni a realizzare appalti spezzatino, di quelli da assegnare a trattativa diretta.

Ma torniamo alla storia dei piani triennali. È nel penultimo documento (quello che si chiude con la fine dello scorso anno) che il legale della **autorità portuale** indicava una sorta di bussola, per evitare maneggi o operazioni sospette che potrebbero avvantaggiare una cordata di imprenditori in particolare. Stando a uno dei documenti finiti al centro delle indagini, già nel 2014 segnalava la necessità di dotarsi di una sorta di task force in grado di assicurare uno screening costante. Scriveva così l'avvocato Del Mese, in un capitolo che faceva riferimento proprio alla questione della corruzione: «Verifica e monitoraggio anche economico degli affidamenti effettuati dall'area tecnica ufficio manutenzione».

Una segnalazione legata alle cosiddette «misure da adottare», un capitolo che sembra invece sparito nel nuovo vademecum del triennio in corso.

Stranezze, situazioni poco chiare, su cui la Procura ha intenzione di andare fino in fondo. Uno scenario che viene calato dalle accuse rese di recente da un collaboratore di giustizia, vale a dire dal pentito Alfonso Mazarella, che ha puntato l'indice proprio sui presunti legami tra alcuni imprenditori e un certo sistema criminale. Doverosa una precisazione. Sotto inchiesta per la storia degli appalti assegnati a trattativa diretta, i dodici soggetti coinvolti nelle indagini non rispondono di accuse legate a fatti di camorra. Facile immaginare che ci siano verifiche in corso, con uno screening su alcuni passaggi amministrativi, proprio a partire dalla «assenza di collaborazione da parte della dirigenza» segnalata dall'avvocato Del Mese. Un punto destinato ad essere approfondito, anche in riferimento a quanto verrà fuori dalle testimonianze che la Procura punta a raccogliere in queste ore. Si va dall'alto verso il basso. A partire dal ruolo di chi era stato messo a conoscenza di una criticità esposta nel vecchio piano triennale, un documento - ora più che mai - finito al centro di una indagine giunta alla svolta che conta.

PROGETTI ALLA REGIONE DA MANFREDONIA A BRINDISI

Dragaggio dei porti l'Autorità dell'Adriatico ha chiesto 30 milioni

◆ **BARI.** Vale 30 milioni di euro il pacchetto di progetti che l'Autorità portuale dell'Adriatico ha presentato alla Regione per finanziare interventi sugli scali di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Si tratta di opere, da finanziare attraverso i fondi Fesr 2014-2020, che mirano soprattutto al dragaggio dei fondali con l'obiettivo di migliorare l'offerta commerciale degli scali.

I progetti di potenziamento presentati dal presidente dell'Autorità, Ugo Patroni Griffi, riguardano infatti infrastrutture e delle attrezzature portuali, per l'adeguamento ai migliori standard ambientali e operativi delle banchine e dei fondali dei cinque porti. Alla base dei progetti, lo studio dei fondali e delle caratteristiche dei sedimenti condotta in collaborazione con Ispra, Arpa Puglia, Università e Politecnico di Bari, che hanno consentito di individuare modalità di intervento compatibili con la tutela dell'ambiente.

La presentazione dei progetti - è detto in una nota dell'Autorità - è il primo atto ufficiale della gestione «congiunta» degli scali dell'Adriatico meridionale, che vale complessivamente 3 milioni di passeggeri e 20 milioni di tonnellate di merci movimentate ogni anno. L'Autorità parla di «una prospettiva strategica di effettiva competitività dei cinque scali, in una visione d'insieme del territorio della circoscrizione portuale, che per la prima volta, risulta essere unitaria e sovrapponibile, in accordo con le linee guida della legge di riforma della governance portuale». L'obiettivo è sviluppare le attività logistiche di connessione fra l'Europa continentale e le arce dei Balcani, dell'Asia occidentale e dell'Europa sud-orientale. In questo quadro si inserisce anche la rinnovata rete di accordi strategici che l'Autorità guidata da Patroni Griffi sta tentando di definire con gli altri scali del Sud, anche in prospettiva dello sviluppo della rete ad alta capacità ferroviaria tra Bari e Napoli: una rete che, grazie all'infrastruttura esistente, consentirà poi il collegamento diretto con lo scalo di Brindisi.

Nel frattempo, la Regione Puglia ha provveduto a nominare il proprio rappresentante nel nuovo Comitato di gestione (che con la riforma sostituisce il Comitato portuale): si tratta dell'avvocato Francesco Mastro. Il Comune di Bari ha invece lanciato un avviso pubblico per individuare il proprio referente. *(red.reg.)*

Tra comune e ministero delle infrastrutture

Quel contenzioso sul Molo Marullo

Milazzo Quasi vent'anni di contenzioso, nessuna soluzione. E non parliamo di una controversia tra privati. La querelle infatti riguarda il Comune e il ministero delle Infrastrutture e l'oggetto del contendere gli immobili dislocati nella zona portuale. Nonostante pronunce anche discordanti non si è riusciti ad accertare la proprietà dei locali in atto occupati dalla Capitaneria di porto sul molo Marullo. Il procedimento è al vaglio della Corte d'appello. A rappresentare gli interessi del Comune è l'avv. Fulvio Cintioli di Messina che ha già depositato una articolata memoria contenente tutti gli elementi che attestano la «piena proprietà dei locali di molo Marullo», facendo riferimento addirittura ad una sentenza della Corte d'appello di Messina del dicembre 1896 che pur menzionando il termine «concessione» per indicare l'assenso del ministero alla realizzazione dei magazzini, riconobbe la proprietà al Comune.

Ciò nonostante tutto resta bloccato e da ben 30 anni il Comune attende di avere i canoni d'affitto. Ma il ministero ha sempre risposto picche. Senza una soluzione non potrà mai realizzarsi quella location destinata al diportismo (strutture finalizzate a garantire un'offerta turistica (ristorazione e altri servizi) che rappresenti un obiettivo dell'attuale Amministrazione.



Il Cittadino di Messina

Ha ricoperto lo stesso incarico presso l' Autorità Portuale di Messina

Il messinese Francesco Di Sarcina è stato nominato segretario generale dell' AdSP del Mar Ligure Orientale

Il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, su proposta del presidente Carla Roncallo, ha nominato all' unanimità Francesco Di Sarcina segretario generale dell' ente, che governa i porti di La Spezia e Marina di Carrara. «Si tratta - ha detto Roncallo - di una figura di alto profilo tecnico, sulla quale ha prevalso una valutazione strettamente legata alle competenze e capacità senza alcun condizionamento politico. Sono arrivato a ricoprire questo incarico in un momento molto complicato e penso che la scelta di Francesco Di Sarcina sia la più giusta . Di Sarcina, come si ricorderà, ha ricoperto il ruolo di dirigente tecnico all' Autorità Portuale di Messina per diversi anni e nell' ultimo quadriennio è stato segretario generale della stessa Autorità. Dal marzo 2013 è inoltre membro della Commissione Intermodalità e Logistica dell' European Sea Port Organization (ESPO), in rappresentanza dell' associazione italiana dei porti Assoport. Dottore in ingegneria civile e specializzazione in ingegneria strutturale, geotecnica, infrastrutturale, Di Sarcina rimarrà in carica come segretario generale per quattro anni.