

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
19 GENNAIO 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



Rassegna stampa

## INDICE



### Primo Piano:

"...Porti, interporti e infrastrutture ferroviarie, le prospettive..." (Ravenna 24 Ore)

### Dai Porti:

#### Ravenna:

"...Convegno a Ravenna in Autorità Portuale..." (Ravenna Notizie, Il Resto del Carlino)

#### La Spezia:

"...Guerra tra Msc e Contship..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

#### Marina di Carrara:

"...Nave bandita da porti del Memorandum di Parigi..." (Messaggero Marittimo)

#### Livorno:

"...Nogarin ora nomini un esperto..." (Il Telegrafo)

"...Banchina 75, quanti problemi..." (Il Tirreno)

#### Civitavecchia:

"...Boom di rotabili nei porti..." (Milano Finanza)

#### Bari:

"...Al terminal crociere convegno sullo sviluppo del porto..." (Messaggero Marittimo, Puglia Live)

#### Brindisi:

"...Senza il nuovo piano regolatore il porto sarà sempre soffocato..." (Brindisi Report)

"...Chiazza oleosa e odore di benzina nel porto..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Porti poco competitivi..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

#### Gioia Tauro:

"...A febbraio le prime Zes..." (Italia Oggi)

#### Palermo:

"...Via al concorso di idee per nuovi terminal..." (Informazioni Marittime)

#### Catania:

"...Waterfront, pronto bando internazionale di idee..." (Sicilia News)

#### Augusta:

"...Miceli torni ai domiciliari..." (La Sicilia, Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
19 GENNAIO 2017

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



# Rassegna stampa



## INDICE

---



**Notizie da altri porti italiani ed esteri**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

## Porti, interporti e infrastrutture ferroviarie: le prospettive

*Un convegno promosso da Federmanager*

' Porto - Interporti. Quali prospettive per l' infrastruttura ferroviaria? ' è il tema del convegno promosso da Federmanager Bologna - Ravenna in programma venerdì 19 gennaio 2018, dalle ore 16, nella Sala Conferenze dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro - Settentrionale, in Via Antico Squero 31, a Ravenna. "Il tema dello sviluppo della rete ferroviaria al servizio del trasporto merci" - commenta Fabrizio Lorenzetti , componente della Commissione Trasporti e Logistica di Federmanager nazionale - "è oggi in primo piano. Il forum di Pietrarsa dell' autunno scorso ha messo in evidenza come l' obiettivo delle autorità di Governo e degli operatori della logistica sia spostare il 30% del trasporto delle merci dalla gomma al ferro. Nel triennio 2014/2016 il trasporto ferroviario delle merci è cresciuto del 9%, tre volte la crescita del Prodotto Interno Lordo. E nel Mezzogiorno il balzo è stato anche più sostenuto: 12,6%". I tanti interventi decisi dal Governo, come i 100 miliardi per le cento opere prioritarie e come il Ferrobonus, stanno dando frutti molto incoraggianti. Ravenna, a sua volta, ha siglato accordi con RFI per la realizzazione di due scali merci, in destra e sinistra Candiano, con un investimento che sfiora i 30 milioni di euro. Di tutto questo si parlerà a partire dalle 16,00 con: ANDREA MOLZA Presidente Federmanager Bologna - Ravenna DANIELE ROSSI Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale MARCO SPINEDI Presidente Interporto Bologna NICOLA BOARETTI Direttore Interporto Quadrante Europa MILENA FICO Direttore Terminal Containers Ravenna MARCO MIGLIORELLI Componente Giunta **Confetra** ENRICO PUJA Direttore Settore Ferrovie Ministero dei Trasporti (in attesa di conferma) GUIDO OTTOLENGHI Presidente Commissione Confindustria per la logistica, i trasporti e l' economia del mare EUGENIO FUSIGNANI Vice Sindaco e Assessore al Porto del Comune di Ravenna Coordinerà i lavori: FABRIZIO LORENZETTI Componente della Commissione Trasporti e Logistica di Federmanager Informazioni e iscrizioni: [ravenna@federmanager.it](mailto:ravenna@federmanager.it) - [sara.tirelli@federmanagerbo.it](mailto:sara.tirelli@federmanagerbo.it).

# Ravenna Notizie

## Porto, interporti e infrastrutture ferroviarie: un convegno a Ravenna in Autorità Portuale

*Domani, venerdì 19 gennaio dalle 16 nella sala conferenze della sede di via Antico Squero*

Si intitola ' Porto - Interporti. Quali prospettive per l' infrastruttura ferroviaria? ' il convegno promosso da Federmanager Bologna - Ravenna in programma venerdì 19 gennaio dalle 16 , nella Sala Conferenze dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro - Settentrionale, in Via Antico Squero 31, a R a v e n n a . R a v e n n a - PageDetail728x90\_320x50-1 "Il tema dello sviluppo della rete ferroviaria al servizio del trasporto merci - commenta Fabrizio Lorenzetti, componente della Commissione Trasporti e Logistica di Federmanager nazionale - è oggi in primo piano. Il forum di Pietrarsa dell' autunno scorso ha messo in evidenza come l' obiettivo delle autorità di Governo e degli operatori della logistica sia spostare il 30% del trasporto delle merci dalla gomma al ferro. Nel triennio 2014/2016 il trasporto ferroviario delle merci è cresciuto del 9%, tre volte la crescita del Prodotto Interno Lordo. E nel Mezzogiorno il balzo è stato anche più sostenuto: 12,6%". "I tanti interventi decisi dal Governo - dicono da Ravenna -, come i 100 miliardi per le cento opere prioritarie e come il Ferrobonus, stanno dando frutti molto incoraggianti. Ravenna, a sua volta, ha siglato accordi con RFI per la realizzazione di due scali merci, in destra e sinistra Candiano, con un investimento che sfiora i 30 milioni di euro". Di tutto questo si parlerà a partire dalle 16 con: ANDREA MOLZA Presidente Federmanager Bologna - Ravenna DANIELE ROSSI Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale MARCO SPINEDI Presidente Interporto Bologna NICOLA BOARETTI Direttore Interporto Quadrante Europa MILENA FICO Direttore Terminal Containers Ravenna MARCO MIGLIORELLI Componente Giunta Confetra ENRICO PUJA Direttore Settore Ferrovie Ministero dei Trasporti (in attesa di conferma) GUIDO OTTOLENGHI Presidente Commissione Confindustria per la logistica, i trasporti e l' economia del mare EUGENIO FUSIGNANI Vice Sindaco e Assessore al Porto del Comune di Ravenna Coordinerà i lavori: FABRIZIO LORENZETTI Componente della Commissione Trasporti e Logistica di Federmanager Informazioni e iscrizioni : [ravenna@federmanager.it](mailto:ravenna@federmanager.it) - [sara.tirelli@federmanagerbo.it](mailto:sara.tirelli@federmanagerbo.it).

## Il resto del Carlino

---

### Porti e interporti, quali prospettive? Se ne parla oggi in Autorità portuale

SI INTITOLA 'Porto - Interporti. Quali prospettive per l'infrastruttura ferroviaria?' il convegno promosso da Federmanager Bologna - Ravenna in programma oggi, dalle 16, presso l'Autorità di sistema portuale ravennate. Ne parleranno Andrea Molza (presidente Federmanager Bologna - Ravenna), Daniele Rossi (presidente Autorità di Sistema Portuale ravennate), Marco Spinedi (presidente Interporto Bologna) Nicola Boaretti (direttore Interporto Quadrante Europa), Milena Fico (direttore TCR), Marco Migliorelli (Confetra), Enrico Puja (MIT), Guido Ottolenghi (Confindustria), Eugenio Fusignani (vice sindaco), Fabrizio Lorenzetti (Federmanager).

# Guerra tra Msc e Contship, La Spezia rischia / IL CASO

Genova - Il gruppo di Aponte pronto a spostare traffico su Genova. Roncallo: «Siamo preoccupati». Clima teso tra operatori e Authority ligure: nel mirino anche crociere e società partecipate.

Genova - **Una bomba ha provato a disinnescarla convocando in Authority gli operatori che da qualche settimana avevano manifestato inquietezza e perplessità: «Li ho rassicurati su tutto».** Poi c'è l'altro ordigno pronto a scoppiare: Carla Roncallo, presidente dei porti della Spezia e Massa Carrara, rischia di finire in mezzo alla guerra scoppiata tra il terminalista Contship e la compagnia Msc. I primi effetti si sono visti a Gioia Tauro dove i sindacati sono temono per la sorte dei 400 portuali. A La Spezia «siamo abbastanza preoccupati, quando litigano due operatori come questi potrebbero esserci delle conseguenze» spiega la presidente.

All'orizzonte c'è la possibilità che il colosso di Aponte, stufo del rapporto di tensione con il terminalista con cui peraltro è socio nel terminal Lsc, decida di spostare a Genova una parte consistente di traffico. Diverse fonti di settore quantificano il "trasloco" in oltre 100 mila teu. «Il grosso delle loro diatribe è più su Gioia Tauro: La Spezia rischia di essere la conseguenza, non la causa. Spero riescano a trovare una quadra: non so se ci riusciranno su Gioia Tauro, ma mi auguro lo facciano per il nostro porto». E ancora: «Togliere delle navi? Sono ottimista. Spero che non sia così, spero siano falsi allarmi. Stiamo monitorando e facendo di tutto perchè non succeda».

### Pioggia di gare

Gli operatori hanno chiesto recentemente di capire se la realizzazione del terzo bacino e l'ampliamento rimanga una priorità: «Il terminalista sta portando avanti il progetto di allargamento del molo Garibaldi e il riempimento della marina Canaletto - spiega la presidente - Il primo è attualmente al Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Appena sarà approvato e sarà finito il progetto esecutivo, potranno partire gli appalti per i lavori e prevediamo nei prossimi mesi. Il Consiglio poi - continua Roncallo - dovrebbe approvare il 26 il riempimento di Fossamastra per il terminal di Tarros, Arkas e Cosulich. Questo potrebbe partire subito, magari con una gara già la prossima settimana».

## -segue

---

### C r o c i e r e   a   g a r a   f r a   u n   m e s e

Con l'addio alle due società dedicate (Apls e Discovery) e in attesa dell'arrivo di Msc e Royal Caribbean, si è creato un vuoto nei servizi alle crociere: «Abbiamo previsto una gara ponte - dice Roncallo - limitata a 6 mesi, poi estendibile di altri 4 e comunque inferiore ad un anno, perchè in questo tempo contiamo di portare a compimento il *project financing* della proposta delle due compagnie. Al termine di questo percorso potremmo uscire col bando di gara: entro fine febbraio. È una gara complessa, ma vogliamo chiudere anche questa partita». La ritirata delle quote della Adsp è suonata anche per Infoporto: «È vero, ma non pregiudica l'operatività. Siamo già coperti».

CLIMA TESO TRA OPERATORI E **AUTHORITY** LIGURE: NEL MIRINO ANCHE CROCIERE E SOCIETÀ PARTECIPATE

## Guerra tra Msc e Contship, La Spezia rischia

Il gruppo di Aponte pronto a spostare traffico su Genova. Roncallo: «Siamo preoccupati»

### IL CASO

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Una bomba ha provato a disinnescarla convocando in **Authority** gli operatori che da qualche settimana avevano manifestato irrequietezza e perplessità: «Li ho rassicurati su tutto».

Poi c'è l'altro ordigno pronto a scoppiare: Carla Roncallo, presidente dei porti della Spezia e Massa Carrara, rischia di finire in mezzo alla guerra scoppiata tra il terminalista Contship e la compagnia Msc. I primi effetti si sono visti a Gioia Tauro dove i sindacati sono temono per la sorte dei 400 portuali. A La Spezia «siamo abbastanza preoccupati, quando litigano due operatori come questi potrebbero esserci delle conseguenze» spiega la presidente.

All'orizzonte c'è la possibilità che il colosso di Aponte, stufo del rapporto di tensione con il terminalista con cui peraltro è socio nel terminal I.sc,

decida di spostare a Genova una parte consistente di traffico. Diverse fonti di settore quantificano il "trasloco" in oltre 100 mila teu. «Il grosso delle lorde di tribù è più su Gioia Tauro: La Spezia rischia di essere la conseguenza, non la causa. Spero riescano a trovare una quadra: non so se ci riusciranno su Gioia Tauro, ma mi auguro lo facciano per il nostro porto». E ancora: «Togliere delle navi? Sono ottimista. Spero che non sia così, spero siano falsi allarmi. Stiamo monitorando e facendo di tutto perchè non succeda».

#### Pioggia di gare

Gli operatori hanno chiesto recentemente di capire se la realizzazione del terzo bacino e l'ampliamento rimanga una priorità: «Il terminalista sta portando avanti il progetto di allargamento del molo Garibaldi e il riempimento della marina Canaletto - spiega la presidente - Il primo è attualmente al Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Appena sarà approvato e sarà finito il progetto esecutivo, potranno partire gli appalti per i lavori e

prevediamo nei prossimi mesi. Il Consiglio poi - continua Roncallo - dovrebbe approvare il 26 il riempimento di Fossumastra per il terminal di Tarros, Arkas e Cosulich. Questo potrebbe partire subito, magari con una gara già la prossima settimana».

#### Crociere a gara tra un mese

Con l'addio alle due società dedicate (Apls e Discovery) e in attesa dell'arrivo di Msc e Royal Caribbean, si è creato un vuoto nei servizi alle crociere: «Abbiamo previsto una gara ponte - dice Roncallo - limitata a 6 mesi, poi estendibile di altri 4 e comunque inferiore ad un anno, perchè in questo tempo contiamo di portare a compimento il *project financing* della proposta delle due compagnie. Al termine di questo percorso potremmo uscire col bando di gara: entro fine febbraio. È una gara complessa, ma vogliamo chiudere anche questa partita». La ritirata delle quote della Adsp è suonata anche per Infoport: «È vero, ma non pregiudica l'operatività. Siamo già coperti».

[www.them.diteleggra.it](http://www.them.diteleggra.it)

## Nave bandita da porti del Memorandum di Parigi

Controlli effettuati a seguito dell'inquinamento delle acque portuali

MARINA DI CARRARA – Una nave, una cosiddetta "carretta del mare" è stata sottoposta a fermo nel porto di Marina di Carrara. Durante una ispezione di controllo, effettuata dalla Capitaneria di porto, sono state riscontrate ben 17 irregolarità a bordo di un mercantile battente bandiera della Sierra Leone. Per effetto delle irregolarità contestate, l'unità general cargo "Jaohar Livia" è stata bandita dalla Capitaneria da tutti i Paesi aderenti al Memorandum di Parigi (Unione europea più Russia e Canada). La nave è stata sottoposta a fermo perché non rispondeva ai requisiti minimi imposti dalle convenzioni internazionali sulla sicurezza della navigazione, di condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi imbarcati e di protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti. La visita a bordo, basata su controlli tecnici, operativi e documentali, si è svolta a seguito dell'attività investigativa, svolta dal personale della Capitaneria di porto, a seguito dell'inquinamento delle acque portuali del 9 Gennaio. Al termine dell'approfondita ispezione, la nave è stata fermata a causa di 17 irregolarità riscontrate, relativi a integrità strutturale antincendio dei sistemi attivi e passivi di prevenzione degli incendi a bordo, gestione della security, il sistema di gestione di sicurezza di bordo (safety management system), il livello di addestramento dell'equipaggio assolutamente insufficiente, nonché in materia di tutela ambientale. L'unità era giunta a Marina di Carrara per imbarcare blocchi di marmo.

## «Nogarini ora nomini un esperto»

# Authority-Comune, rapporti difficili

Ricadute della riforma portuale, l'analisi del presidente Corsini

«IL DECRETO attuativo con i correttivi della riforma portuale ridisegna per le Autorità di sistema ambiti e compiti che vanno molto oltre le precedenti attribuzioni. E anche se ci assegnano un ruolo assai più impegnativo, mi auguro ci consentano una collaborazione istituzionale codificata». Così il presidente dell'AdsP Stefano Corsini, il giorno dopo l'uscita delle 12 pagine di testo del decreto firmato dal presidente della Repubblica e di prossima pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

**D'accorda, presidente: ma rimane quell'obbligo di concertazione con le istituzioni locali che possono rallentare i processi decisionali...**

«La concertazione è alla legittima base di ogni scelta per il territorio. Ma la nuova legge fornisce anche i termini temporali entro cui i Comuni e la Regione devono rispondere. E sono tempi sufficientemente stretti».

**E' sancita l'esclusione dai politici dai comitati di gestione, anche se il sindaco Nogarini ha già fatto sapere che ricorrerà in ogni grado di giudizio...**

«Non la considero una vittoria, perché ho sempre cercato la collaborazione tra istituzioni più che lo scontro. Mi auguro che per quanto riguarda il nostro comitato l'amico sindaco Nogarini voglia nominare per il Comune un esperto in grado di aiutarci a fare il meglio anche per la città».

**Presidente, novità della legge a parte, lei ha ereditato una serie di problemi irrisolti: i bacini, il Marina nel Mediceo, la nuova gara per la Darsena Europa, aree e banchi-**



ESPERTO Il presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini

**LA REAZIONE**  
Nogarini: «Ricorrerò in ogni grado di giudizio contro questa decisione»

**ne per i ro/ro, l'integrazione del sistema con Piombino...**

«E lei sta citando solo alcuni dei temi. Ma posso dire che gli uffici sono alla frusta proprio per varare soluzioni in tempi accettabili»

**Per esempio, presidente?**

«Sui bacini di carenaggio stiamo facendo partire la gara, senza modificare, come qualcuno chiedeva, i

termini già stabiliti, ma con l'impegno di arrivare prima possibile alla gestione. Sul 'marina' nel Mediceo riteniamo che si possa ottenere una riqualificazione importante anche ai fini della valorizzazione turistica e abbiamo la piena volontà di non fare imposizioni, ma di aiutare le barche del livornese a trovare soluzioni accettabili. Sull'integrazione con Piombino...».

**Alti un attimo, presidente, torniamo ai bacini: il galleggiante è sempre bloccato dal relitto dell'Urania.**

«Abbiamo cercato di risolvere la cosa sollecitando l'armatore senza



Focus

### Piombino

Su Piombino c'è già la linea della pianta organica unificata, stiamo lavorando per l'approdo turistico e per ipotesi di decentramento di traffici

### Dialogo

La concertazione è alla base di ogni scelta per il territorio. La legge fornisce anche i termini temporali entro cui i Comuni e la Regione devono rispondere

successo. A questo punto ci siamo rivolti alla magistratura, e abbiamo anche l'intenzione di chiedere i danni per tutto il tempo in cui il bacino è rimasto bloccato, facendoci perdere introiti e facendo perdere lavoro alla città».

**Andiamo avanti: Darsena Europa, ro/ro, integrazione con Piombino...**

«Come ho detto gli uffici stanno lavorando. Claudio Vanni sta completando il testo che aprirà, spero entro il mese o poco avanti, la competizione per la gara. Chiudo con un invito: cerchiamo di lavorare tutti insieme, i contenziosi non aiutano».

NEL MIRINO IL TRASFERIMENTO DELLA PICCOLA NAUTICA

## Banchina 75, quanti problemi Lega all'attacco dell'Authority

Il bacino galleggiante da tempo al centro delle polemiche

► LIVORNO



La destra torna alla carica sulla questione dei bacini: lo fa con una lettera aperta che **Costanza Vaccaro**, esponente della sezione comunale della Lega Nord, ha messo nero su bianco indirizzandola al presidente della nuova **Authority** di sistema Livorno-Piombino, **Stefano Corsini**. Obiettivo: dare uno scossone e marcare l'attenzione su una delle questioni locali spinose sul fronte del lavoro.

«Alla fine dello scorso anno **l'Authority** ha informato i circoli nautici del porto Mediceo di aver "programmato la cessazione" delle autorizzazioni ad occupare temporaneamente le aree marittime assentite e di voler allestire la banchina 75 per un trasferimento temporaneo delle imbarcazioni per consentire così ad Azimut, di realizzare il marina».

Vaccaro dice di non essere contraria alla nascita di un approdo turistico, ma se la prende con «l'inarrestabile strapotere che un privato, Azimut, potrà esercitare su un bene pubblico fino ad oggi adibito a scopi prevalentemente sociali proprio da quei circoli in predicato di sfratto».

Per l'esponente leghista bisogna «anzitutto sapere come si intende rendere sicuri i presunti ormeggi alla 75, oggi esposti alle mareggiate»: è ancora in vigore - afferma - un accordo del 2007 in base al quale **l'Authority** si impegna non solo ad allestire la banchina per ospitare le imbarcazioni, ma anche a dotare quello specchio d'acqua, di apposite protezioni».

Ma Vaccaro rileva che «dal 2009 la banchina 75 è destinata ad ormeggio crocieristico» e dunque chiede: «Quali garanzie avranno i circoli nautici di

non essere sfrattati anche di là, con ulteriori costi e disagi, magari solo dopo pochi mesi, visto che suddetta banchina rimarrà utilizzata per le crociere? La sistemazione temporanea alla 75, potrà protrarsi per tutto il tempo necessario alla realizzazione del porticciolo alla Bellana?».

Vaccaro vuol sapere anche se «sarà possibile l'approdo di navi da crociera alla 75 in presenza delle barriere che verranno realizzate». Non solo: «l'ormeggio di imbarcazioni da diporto alla banchina 75, di fronte al malridotto bacino grande, non diventerà un pretesto per impedire il ripristino di questa infrastruttura che garantirebbe alla città, almeno 400 posti di lavoro?». Dal fronte leghista si punta il dito contro «le lungaggini e le negligenze più o meno volute e i rimpalli di responsabilità che hanno massacrato il comparto bacini».

I volumi trasportati dai camion battono quelli via container

## Boom di rotabili nei porti

*Livorno e Genova dominano un mercato aiutato anche da incentivi. Per molti questi andrebbero rivisti, premiando chi investe nel rinnovo delle navi*

Si parla spesso della crescente movimentazione dei container nei porti ma, in realtà, in Italia a crescere più rapidamente in termini di volumi sono soprattutto i carichi rotabili (camion e semirimorchi imbarcati). Lo ha rivelato a Civitavecchia, in occasione del convegno intitolato «Le Autostrade del Mare per connettere l'Italia al nuovo Marebonus per una **logistica** sostenibile», l'amministratore unico di Ram Logistica, infrastrutture e trasporti, Ennio Cascetta, secondo il quale in Italia le cosiddette autostrade del mare hanno quasi raggiunto i container: 119 milioni di tonnellate per questi ultimi e 101 per i rotabili nel 2017. «Ma i ritmi di crescita sono tutti a favore delle autostrade del mare, che negli ultimi tre anni sono cresciute del 21% contro il 9% del traffico container», ha aggiunto Cascetta, sottolineando che questa crescita è «la più alta fra i trasporti marittimi-terrestri». Insomma se il business è in rampa di lancio lo si deve soprattutto alle compagnie di navigazione italiane che controllano l'80% di un mercato che in totale vale oltre 2 milioni di metri lineari di stiva ogni settimana. Sempre secondo Ram sono oltre 770 i collegamenti effettuati con navi ro-ro e ro-pax dai porti italiani e, di questi, 216 sono garantiti da armatori stranieri.

A livello di infrastrutture in Italia esistono 303 accosti dedicati alle navi ro-ro, 18,7 milioni di metri quadrati di aree di sosta e stoccaggio, 1.375 mezzi di carico e scarico. Il primo porto per traffici movimentati è Livorno (14,3 milioni di tonnellate stimate a fine 2017), seguito da Genova (9,4 milioni), Trieste (8,8 milioni), Catania (8,1 milioni) e Salerno (8,6 milioni).

Sul totale dei volumi di merci trasportate a bordo di rotabili, il 65% viaggia su linee di cabotaggio nazionale, mentre il 35% su rotte internazionali (mercati rispettivamente in crescita del 20,7% e del 7,3% nel triennio 2014-2017).

Per incentivare l'utilizzo di trasporti intermodali su nave e su treno il Governo ha stanziato per il biennio 2018-2019 358 milioni di euro di fondi, nei quali rientrano misure di stimolo come Marebonus, Ferrobonus, sconto pedaggi sulle tracce ferroviarie e incentivi per i terminalisti portuali che conferiscono merce su treno o utilizzano terminal ferroviari.

## -segue

---

In occasione del convegno di Civitavecchia, Cascetta ha anche evidenziato il programma di investimenti infrastrutturali nei porti: di 54 milioni di euro, di cui 10,7 riservati a interventi per le autostrade del mare.

Nella stessa occasione il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha detto che «le autostrade del mare rappresentano una grande risorsa e una strategia necessaria per garantire una crescita sostenibile non solo dell' Italia, ma anche dell' Europa». Ha poi aggiunto che si è aperta una nuova fase di negoziazione a livello europeo per garantire il riconoscimento degli incentivi solo ai Paesi che contribuiscono a una reale diminuzione dell' inquinamento e della congestione sulle strade.

A questo proposito Emanuele Grimaldi, vertice dell' omonimo gruppo armatoriale, ritiene ci sia da rivedere qualcosa nell' applicazione dell' incentivo Marebonus perché in Italia operano compagnie che negli ultimi anni hanno investito in navi nuove ed ecologiche, mentre altre hanno in dotazione traghetti vecchi di oltre 40 anni. Due modelli di business che secondo Grimaldi non possono essere messi sullo stesso piano di fronte all' erogazione dei contributi.

Anche Matteo Catani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, nonché consigliere della neonata associazione Assarmatori, ha accolto positivamente l' apertura del ministro a istituire un incentivo destinato al mondo armatoriale: dovrà permettere un rinnovo tecnologico delle flotte volto a garantire una sempre maggiore sostenibilità ambientale, in linea con le normative europee e internazionali. «Concordiamo sul fatto che sia giunto il momento per una riflessione allargata sulle funzioni e gli incentivi alle autostrade del mare puntando in particolare su due elementi innovativi», ha spiegato Catani: «Da un lato, l' estensione del Marebonus anche alle linee di collegamento da e per il Mediterraneo. Dall' altro, servono quadri normativi e meccanismi incentivanti per favorire l' evoluzione tecnologica delle navi impegnate nelle autostrade del mare, anche in funzione della sostenibilità ambientale dell' intero sistema **logistico** che fa perno su questi servizi marittimi». (riproduzione riservata)

## Al terminal crociere di Bari convegno sullo sviluppo del porto

Sindacati e AdSp per parlare insieme dello sviluppo dello scalo

BARI – Lunedì prossimo 22 Gennaio, alle 13.30 nella sala conferenze del terminal crociere di Bari, si terrà un convegno dal titolo: “Dal porto all’Autorità di Sistema portuale. Lo sviluppo del porto tra territorio e globalizzazione”. L’iniziativa, organizzata dalla Filt Cgil, con le sezioni pugliese e campana, e dall’Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale mira a rappresentare un significativo momento di confronto e di dibattito tra il mondo del sindacato e quello delle nuove amministrazioni dei porti dal quale far emergere le linee guida di sviluppo per l'immediato futuro.

Dopo i saluti del presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, il programma prevede la relazione introduttiva dei segretari generali della Filt Cgil Puglia e Campania, rispettivamente Maria Teresa De Benedictis e Natale Colombo. Il presidente dell’AdSp del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, parlerà del ruolo dei porti dell’Adriatico meridionale tra nuovo sviluppo e integrazione logistica. Previsti, altresì, gli interventi del presidente dell’AdSp del mar Ionio, Sergio Prete, che relazionerà sulla formazione e la riqualificazione quale nuova prospettiva al lavoro; e del presidente dell’AdSp del mar Tirreno centrale, Pietro Spirito, che discuterà sui porti del Sud e sulla nuova via della Seta.

Quindi Ivano Russo, dirigente della struttura tecnica del Mit, parlerà della riforma dei porti, di governance, di imprese e di lavoro.

A chiudere il dibattito Maurizio Colombai, Filt Cgil nazionale, che interverrà sul ruolo del sindacato tra riforma, contrattazione e nuova organizzazione del lavoro.

## Puglia Live

---

### **Bari - FILT CGIL e AdSP MAM insieme per parlare di sviluppo del porto**

Convegno lunedì 22 gennaio alle 13.30 nella sala conferenze del terminal crociere di Bari

Lunedì 22 gennaio, alle 13.30 nella sala conferenze del terminal crociere di Bari, si terrà un convegno dal titolo: “Dal porto all’Autorità di sistema portuale. Lo sviluppo del porto tra territorio e globalizzazione.”

L’iniziativa, organizzata dalla FILT CGIL , con le sezioni pugliese e campana, e dall’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale mira a rappresentare un significativo momento di confronto e di dibattito tra il mondo del sindacato e quello delle nuove amministrazioni dei porti dal quale far emergere le linee guida di sviluppo per l’immediato futuro.

Dopo i saluti del presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, si terrà la relazione introduttiva dei segretari generali della FILT CGIL Puglia e Campania, rispettivamente Maria Teresa De Benedictis e Natale Colombo. Il presidente dell’AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, parlerà del ruolo dei porti dell’Adriatico meridionale tra nuovo sviluppo e integrazione logistica. Previsti, altresì, gli interventi del presidente dell’AdSP del mar Ionio, Sergio Prete, che relazionerà sulla formazione e la riqualificazione quale nuova prospettiva al lavoro; e del presidente dell’AdSP del mar Tirreno centrale, Pietro Spirito, che discuterà sui porti del Sud e sulla nuova via della Seta. Presente al dibattito Ivano Russo, dirigente della struttura tecnica del MIT, che parlerà della riforma dei porti, di governance, di imprese e di lavoro.

A chiudere il dibattito Maurizio Colombai, FILT CGIL nazionale, che interverrà sul ruolo del sindacato tra riforma, contrattazione e nuova organizzazione del lavoro.

# Brindisi Report

---

**"Senza il nuovo piano regolatore il porto sarà sempre soffocato"**

I politici locali, in particolare quelli non eletti ma nominati, hanno sempre volutamente trascurato quelli che sono i maggiori problemi della nostra comunità; tuttalpiù, come certi medici, hanno suggerito come terapia acqua, zucchero e nei casi peggiori un po' di bicarbonato.

Hanno inoltre meticolosamente emarginato coloro che erano in grado di focalizzare e trovare giuste soluzioni, perché hanno sempre temuto di perdere il potere acquisito; per le stesse ragioni, per le posizioni chiave, hanno individuato figure senza adeguate conoscenze e competenze, come è successo ad esempio fino ad oggi nel caso dell'Autorità Portuale, con i risultati a tutti noti.

Così facendo hanno trascinato quella che poteva essere una delle più ricche città d'Italia nella miseria peggiore, ed in tutti i settori della vita cittadina. Le condizioni di Brindisi sono storicamente legate a quelle del suo porto; quando i traffici sono stati fiorenti, la città è stata ricca e fiorente; quando non vi sono stati traffici la città si è ridotta ad un villaggio preistorico.

Con le note seguenti intendo comunicare ai miei colleghi, agli amici, ma anche ai concittadini che volutamente non sono informati, (come se ciò che concerne il porto sia coperto da segreto riservato a pochi adepti), informazioni nel modo più semplice e chiaro su quelle che sono le caratteristiche e prospettive del nostro porto.

Le authority e il Piano regolatore del porto

Al fine di chiarire la situazione, descrivendo le caratteristiche e le prospettive del porto di Brindisi, con i conseguenti e urgenti interventi da adottare, è necessario conoscere alcuni concetti ed alcune nozioni di base, di seguito riportate. Tutti i porti e tutte le coste sono ritenuti di importanza strategica prioritaria dello stato italiano, e, quindi, sono proprietà (aree demaniali) e direttamente gestiti dello stesso - fino al 1994 esclusivamente tramite le Capitanerie di Porto.

L'1 gennaio 1995, a seguito della legge 84/94, nei porti principali (24) furono istituite le Autorità Portuali, alle quali, tramite decreto legge, furono assegnate le aree di competenza esclusiva; con il disegno di legge 169 del 4 agosto 2016 sono state introdotte le Autorità di Sistema Portuale (Adsp).

L'Autorità portuale (ora Adsp) risponde direttamente al ministro ed è controllata direttamente dal Ministero dei Trasporti: tuttavia, poiché Brindisi era di importanza marginale rispetto a diversi altri porti, e aveva sempre bilanci fortemente positivi grazie al solo carbone, (contributi anche irrisori per tonnellata, viste le quantità, costituivano entrate finanziarie notevoli), il controllo da parte del ministero non è mai di fatto avvenuto. Di conseguenza i presidenti hanno fatto il bello e cattivo tempo, spendendo somme importanti anche in progettazioni di opere poi non realizzate (per le ragioni che saranno dopo chiarite).

All'Autorità Portuale di Brindisi fu assegnata l'area con inizio a Bocche di Puglia e fine a Punta Cavallo (incluse l'isola di Sant'Andrea ed il Castello Alfonsino). Con la stessa legge 84/94 venne confermata la validità del Piano regolatore in vigore di ciascun porto e vennero definite con chiarezza le procedure per l'entrata in vigore di nuovi piani regolatori o di varianti dei piani regolatori. Venne introdotto anche l'Adeguamento tecnico funzionale (Atf), uno strumento più semplice e rapido, ma utilizzato solo in circostanze e condizioni molto particolari.

## -segue

---

La procedura prevede che la proposta di Piano regolatore, o di variante, venga presentata dall'Autorità portuale (o marittima), d'intesa con il Comune, al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici (Cslp), - massimo organo tecnico dello stato, fondato nel 1859 -, che lo esamina, introducendo limiti, condizioni, variazioni, prescrizioni, per poi trasmetterlo al ministero dell'ambiente per la Valutazione ambientale strategica; viene quindi trasmessa alla Regione per la pubblicazione ufficiale, con cui entra in vigore.

Il tempo minimo per l'approvazione di un piano regolatore o di una variante da parte del Cslp (la 3<sup>a</sup> sezione) è stato finora di 4 anni; anche i progetti (di massima, definitivi ed esecutivi), ad eccezione di quelli poco rilevanti - affidati al Provveditorato regionale delle Opere Pubbliche, diretta emanazione del Cslp -, devono essere approvati dal Cslp.

La situazione attuale delle opere

Il Piano regolatore in vigore nel porto di Brindisi è stato approvato nel 1972, con una variante del 1975; nel 2002 è stata presentata al Cslp la variante per i nuovi accosti di Sant'Apollinare; all'inizio era previsto anche un pennello per lo scarico esclusivo del carbone, a carico Enel, cancellato durante l'istruttoria; la variante fu approvata nel 2006.

Fino al 2010, pur avendo disponibili le risorse finanziarie necessarie, nessun progetto per la realizzazione dei nuovi accosti è stato presentato dall'Autorità portuale al Cslp; nel 2010, sotto la presidenza di Giuseppe Giurgola è stato presentato ed approvato un Atf, che in realtà era finalizzato solo al tentativo di rendere legittima la realizzazione del terminal "Le vele", di cui era stata già assegnata la gara di appalto, pur essendo a mio avviso tale opera, finché rimane in vigore l'attuale Piano regolatore, ubicata in un sito inappropriato perché destinato a parcheggio, e non a stazione marittima dallo strumento urbanistico vigente, e il porto medio destinato solo al traffico commerciale.

Le conseguenze sono che tutte le buone intenzioni per l'isola di Sant'Andrea ed il Castello Alfonsino possono essere, al momento solo tali; quando sono stati realizzati i progetti di restauro con i fondi Por ed i fondi ex lotto dalla Provincia, dal 1999 al 2004, - sotto la supervisione della Sovrintendenza- tali beni sono stati solo provvisoriamente affidati alla Provincia fino alla fine dei lavori.

La cosiddetta " falegnameria " a Punta delle Terrare, quella specie di stazione marittima, è stata realizzata solo perché aveva e, conserva tuttora, solo il carattere di provvisorietà, come il traffico passeggeri nel porto medio (non a caso l'imbarco avviene a circa 50 metri di distanza dallo scarico del Gpl).

Tutte le infrastrutture che il piano regolatore in vigore prevedeva, sono state realizzate, ad eccezione della stazione marittima, che non può più essere realizzata perché la zona ove era prevista (a cavallo tra Sant'Apollinare e Costa Morena, in modo da servire traffico passeggeri - porto interno- e traffico commerciale - porto medio) è stata sottoposta a vincolo archeologico.

In definitiva, dal punto di vista strutturale, il porto è ingessato dal piano regolatore in vigore: le ingenti risorse finora spese sono servite solo per "maquillage" o per opere inutili, o ancor peggio, che sarebbero state del tutto abusive (vedasi il terminal "Le Vele").

Di conseguenza tutte le opere di volta in volta previste dal piano operativo triennale dell'Autorità portuale (ora Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale) possono essere, tutt'al più manutenzioni (ordinarie o straordinarie); anche i dragaggi devono essere sottoposti al parere del Cslp, ed hanno un iter molto particolare (non a caso nel 2010 è stato bocciato il progetto (indecente) di dragaggio dei fondali davanti al Bar Betty, da 7,5 a 11,5 mt, presentato dall'Autorità portuale, ed è toccato a me scrivere la relazione in base alla quale è stato adottato tale procedimento).

## -segue

---

Insomma, appare assolutamente urgente e prioritario mettere mano al nuovo piano regolatore, che deve porre rimedio ad una serie di anomalie in vigore (Costa Morena interdotta ai passeggeri, l'intera area limitrofa al Castello Alfonsino è zona bianca, movimentazione combustibili, etc.) e mettere il porto in condizione di cogliere le opportunità che si prospettano (necessita un adeguato terminal delle autostrade del mare e un terminal logistico, etc.), collegandosi con il nuovo Pug.

Perché non c'è il nuovo strumento urbanistico

Perché l'Autorità portuale di Brindisi non ha mai preso in considerazione l'idea di presentare il nuovo piano regolatore?

Quando Taranto ha presentato la proposta di nuovo piano regolatore al Cslp (sotto il commissariamento dell'ammiraglio Giuffrè), il Cipe ha subito assegnato e vincolato 600 milioni di euro: ero anche io presente all'adunata della terza sezione del Cslp nella quale da due dighe si è deciso di passare ad una sola nuova diga, con tutte le conseguenze del caso.

Anche Bari, quando ha presentato la proposta di nuovo piano regolatore al Cslp (proposta poi letteralmente dimenticata dalla stessa Autorità portuale) il Cipe ha subito assegnato e vincolato 300 milioni di euro. Inoltre, non a caso i due porti sono stati classificati porti core, mentre il vero porto core, ossia Brindisi, è stato escluso.

Il problema è che la semplice presentazione della proposta di nuovo piano regolatore avrebbe portato a Brindisi nuovi traffici, che avrebbero dato fastidio alle carboniere. Non a caso un segretario generale andando via da Brindisi, dichiarò e scrisse che il traffico passeggeri dava solo fastidio.

Oltre allo spreco di risorse per proposte progettuali puramente fantasiose e irrealizzabili (ma localmente molto ascoltate e su cui i politici locali confidavano molto), si manifestò la desertificazione delle banchine. Il 7 dicembre 2010 fu un giorno emblematico: mentre tutte le banchine di Bari erano occupate, con molte navi alla fonda, nel porto di Brindisi vi furono solo ed esclusivamente due carboniere (eppure il porto di Bari ha sempre dovuto fare i salti mortali per chiudere i bilanci in pareggio, restando peraltro pericoloso con venti appena di poco superiori alle brezze).

Oggi bisogna considerare che la situazione è cambiata perché è molto probabile che nel giro solo di qualche anno la centrale Enel di Cerano venga dismessa (ed appare anche antieconomico che venga riconvertita).

Le prospettive

Ai fini dello sviluppo industriale, economico ed occupazionale, ecosostenibile, dell'intera Regione Puglia, riveste un ruolo cruciale la funzionalità e l'efficienza del nodo logistico di Brindisi, che offrirebbe nuove e decisive opportunità oltre all'intero Salento, anche ai porti di Bari e Taranto.

Se il porto di Brindisi fosse funzionante ed efficiente, fulcro del nodo dei trasporti e del sistema logistico, con adeguati collegamenti (hard e soft) tra le varie modalità del trasporto che insistono su Brindisi, con l'utilizzo delle grandi aree limitrofe disponibili, si otterrebbe una sorta di innesco per un'esplosione in termini economici e occupazionali dell'intera macro area, con ricadute anche per tutti i porti vicini, con il rilancio e lo sviluppo di tutti i settori produttivi (produzioni agricole ed industriali, turismo, etc.).

## -segue

---

Pertanto è necessario che prima possibile venga presentata al Cslp la proposta di piano regolatore del porto di Brindisi che, oltre agli aspetti green e smart, dovrà prevedere il nuovo porto fulcro del grande interporto (del centro Europa da e verso il Medio Oriente) di cui, caso raro nel mondo, esistono a distanza ravvicinata tutte le infrastrutture (porto, aeroporto, strade, ferrovia, oltre che tutti i servizi - acqua, fognatura, energia elettrica, reti, etc.).

Ampi spazi per le attività connesse e derivanti, ma di fatto senza le condizioni per cogliere le opportunità offerte dal potenziale sviluppo della logistica, mancando i collegamenti adeguati tra le predette infrastrutture (e pensare che erano state reperite anche le risorse previste dallo stato e dal Por Puglia 94-99, ma grazie all'intervento di alcuni politici della provincia, si riuscì a fare in modo che tutte le risorse fossero dirottate sull'intermodale di Lamasinata - con la gioia dei baresi - che è un'autentica cattedrale nel deserto, fuori dalle grandi linee di traffico e lontano da porti e aeroporti).

Né si può tralasciare che il nuovo Pug di Brindisi, senza il nuovo piano regolatore del porto in vigore, sarà come un edificio senza fondamenta, o meglio, dovrà essere almeno in parte ridefinito in base alle caratteristiche del nuovo piano regolatore (ad esempio dovranno essere previsti i collegamenti alla rete stradale e ferroviaria per le uscite del terminal delle Autostrade del Mare, etc.).

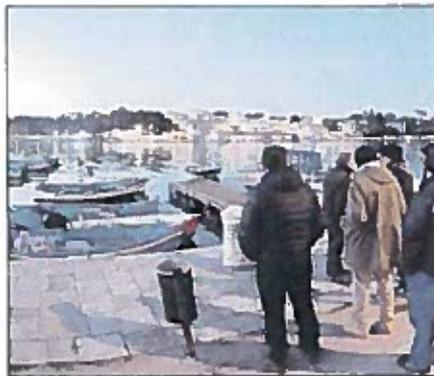
### Conclusioni

Posso ancora raccontare molte vicende del porto, alcune vissute da me in prima persona; basti considerare che ho scritto io il decreto istitutivo dell'Autorità Portuale di Brindisi l'1 gennaio 1995, firmato dall'allora commissario della provvisoria Organizzazione Portuale, atto originale che è rimasto in mio possesso, e la cui diffusione mi costò parecchio in termini economici - all'epoca ero ufficialmente l'unico collaboratore- e senza mai alcun rimborso, a seguito delle dimissioni avvenute a marzo 1995 del predetto commissario a causa di pesanti minacce ricevute da esponenti locali.

Ma il concetto principale che voglio far comprendere è che se si vuole realmente innescare lo sviluppo del porto di Brindisi, e, quindi dell'intero Salento, si deve far pervenire all'Adsp un adeguato sollecito a presentare in tempi brevissimi al Comune la proposta del nuovo piano regolatore portuale; si dovrebbe tentare (impresa ardua ma non impossibile), di far staccare il porto di Brindisi dall'Adsp del Mar Adriatico Meridionale, costituendo l'Adsp del Salento (porti di Brindisi, Otranto e Gallipoli).

## Una chiazza oleosa e l'odore di benzina. È mistero nel porto

Capitaneria, polizia e tecnici dell'Arpa sul posto. Prelevati campioni della sostanza finita in mare



Ieri pomeriggio i pescatori hanno segnalato la presenza di una misteriosa chiaz-

di Maria Chiara CRISCUOLO

Una sostanza oleosa e un forte odore di benzina, e sulla banchina del lungomare Regina Margherita scatta l'allarme. È bastato questo ieri pomeriggio per far intervenire prontamente una motovedetta della Capitaneria di porto di Brindisi e gli agenti della sezione volanti, oltre ai tecnici dell'Arpa per i rilievi del caso.

La segnalazione è partita da un gruppo di pescatori di ritorno dal lavoro. Sulla banchina, nel tratto meglio conosciuto come la zona delle Sciabiche, in particolare nella zona di via Thaon De Revel, si è creato in poco tempo un capannello di curiosi. Un odore acre nell'aria, simile alla benzina o alla nafta, ha fatto subito temere il peggio.

«Non riusciamo a respirare. Correte. Mai abbiamo avvertito - spiega il signor Tommasi, uno dei primi a lanciare la richiesta di soccorso alle forze dell'ordine - un odore così forte nel

porto di Brindisi. Conosciamo bene la zona, abbiamo le nostre piccole imbarcazioni proprio in questo tratto della banchina, ma mai avevamo visto nulla di simile». La paura di tutti è presente è stata subito che lo sversamento di carburante potesse procurare irreparabili danni ambientali. I pescatori hanno continuato a scrutare il mare fino all'arrivo dei funzionari dell'Arpa nella speranza di avere subito informazioni riguardo all'accaduto.



Un momento del prelievo

«Un errore umano - si chiede Tommasi - o di un dispositivo difettoso? Sta di fatto che il mistero si infittisce». Le ipotesi per ora non hanno trovato riscontro nelle indagini portate avanti dalla guardia costiera.

Seconda una prima e sommaria relazione sull'accaduto, non si tratterebbe di una grande quantità di prodotto petrolifero ma soltanto di qualche traccia.

«Non è neanche il caso di parlare - fanno sapere dalla Capitaneria di porto -

di uno sversamento nel senso proprio del termine. Possiamo dire però che siamo subito intervenuti cercando di limitare il danno con le barriere di galleggiamento. Ora vedremo cosa emergerà dalle analisi sui campioni prelevati dal personale dell'Arpa».

L'episodio in ogni caso non è stato assolutamente trascurato dagli uomini della guardia costiera. L'intervento per tamponare l'emergenza, infatti, è stato monitorato fino a sera dagli uomini della Capitaneria di porto e dai tecnici dell'Arpa.

Adesso bisognerà capire cosa è realmente accaduto ieri pomeriggio a due passi dalle banchine del porto interno. Gli uomini della Capitaneria di porto una volta ottenuti i risultati dei campioni saranno in grado di determinare anche di quale sostanza si parla. Lo sversamento potrebbe essere avvenuto durante le operazioni di rifornimento di un mezzo navale, o magari potrebbero essere state le correnti a trascinare fino alla banchina la chiazza oleosa.



Il reparto di oncologia del Perrino

### L'APPUNTAMENTO

#### Eccellenze del territorio con il Rotary Conferenza sull'Oncologia del Perrino

● Martedì 23 gennaio presso l'Hotel Palazzo Virgilio, alle ore 19, è prevista una conferenza organizzata dal Rotary Club sul tema: "Eccellenze nel territorio brindisino: il reparto di Oncologia Medica dell'ospedale A. Perrino di Brindisi". Interverrà il dottor professor Saverio Cinieri, direttore dell'Unità Operativa Complessa di Oncologia Medica e Responsabile Breast Unit del nostro Presidio Ospedaliero che tratterà i temi della prevenzione, dell'innovazione terapeutica e dei progressi della ricerca in campo oncologico.

### LA SENTENZA

Il professionista aveva raccontato di essere stato vittima delle richieste di denaro da parte del gruppo

## Cinque condanne per l'estorsione all'avvocato: pene fino a 8 anni

● Condannati per l'estorsione all'avvocato civilista. Il gup di Brindisi, Stefania De Angelis, ha inflitto pene fino a 8 anni a cinque persone al termine di un processo con rito abbreviato.

La sentenza è stata emessa ieri: la pena più alta è toccata a Dionisio Livera, (8 anni). Le altre sono le seguenti: quattro anni e 8 mesi per Dario Guadalupi; 4 anni per Andrea Trincherà; tre anni e quattro mesi a Luciano Giglio e Antonio Montanaro. Quattro dei cinque imputati furono arrestati dai

carabinieri tra Brindisi e Bordighera, dove risiede Giglio. L'avvocato civilista aveva raccontato di essere stato vittima delle richieste di denaro del gruppo e di aver subito quattro episodi distinti di estorsione.

Gli era stato sottratto lo scooter, un Piaggio Liberty e una somma complessiva di 5mila euro. Gli indagati, sottoposti tutti a misura cautelare, resero interrogatorio per chiarire la propria posizione al fianco degli avvocati Giuseppe Guastella e Mauro Masiello. Spiegarono

di aver riscosso un debito maturato con il legale.

Subito dopo l'interrogatorio di garanzia, rigettate le istanze di scarcerazione, i difensori formularono ricorso al Riesame che ne dispose la remissione in libertà per la mancanza dei gravi indizi di colpevolezza. Era il 6 marzo del 2015.

Andata avanti l'inchiesta, giunti al punto della richiesta di rinvio a giudizio, i legali hanno optato per il rito che prevede lo sconto di un terzo della pena in caso di condanna. Gli imputati sono

quindi stati giudicati allo stato degli atti, salvo che per la testimonianza di un collega della presunta vittima.

L'impianto accusatorio e anche le argomentazioni difensive hanno ruotato attorno a un presunto debito contratto dalla vittima, debito di circa 4mila euro.

Secondo gli imputati i contatti con il legale sarebbero stati finalizzati proprio a riscuotere il credito. Da qui i dubbi sulla qualificazione giuridica, che hanno trovato parziale accoglimento in sede di Riesame.

Il processo si è celebrato comunque per estorsione. Al termine della camera di consiglio il giudice dell'udienza preliminare ha fatto il dispositivo: tutti condannati.

I difensori hanno già annunciato di voler impugnare la sentenza di primo grado. Bisognerà attendere che vengano depositate le motivazioni della sentenza, che saranno disponibili entro un termine di novanta giorni. L'accusa a processo è stata sostenuta dal pm Luca Micelelli che firmò il secondo avviso di conclusione delle indagini preliminari. Il primo era stato emesso dal pm Francesco Carluccio. Secondo l'accusa Livera, Montanaro e Giglio avrebbero rivendicato un credito "non azionabile giuridicamente perché derivante da una causa illecita" sostenendo tra l'altro che il legale dovesse "finanziare la malavita". Il civilista vittima di estorsione si è costituito parte civile al fianco dell'avvocato Riccardo Mele.

R.Gra.



di Michele  
MONTEMURRO

## «Porti poco competitivi: arretratezze da colmare»

*L'assessore allo Sviluppo economico Mazzarano «Investimenti per 2, 2 miliardi con risorse Fesr»*



Michele Mazzarano, assessore allo Sviluppo economico della Regione Puglia, quali sono le misure più importanti che nel 2018 metterete a disposizione delle imprese?

«Nell'epoca di Industria 4.0 abbiamo avviato strategie innovative prima di altre regioni del Mezzogiorno e abbiamo fatto crescere, con il sistema delle agevolazioni pubbliche, una maggiore premialità per chi investe in innovazione e ricerca. Nella nuova programmazione gli investimenti in ricerca e sviluppo hanno già raggiunto un valore di 560 milioni di euro a due anni dall'avvio degli incentivi. Esiste un ecosistema pugliese dell'innovazione».

Alcuni sindacati nei mesi scorsi hanno lamentato la qualità della spesa dei fondi comunitari con particolare riferimento al rapporto tra aiuti pubblici e nuova occupazione. Qual è la situazione e che previsioni avete per il 2018?

«I sindacati fanno bene ad incalzare o a pretendere che gli investimenti producano posti di lavoro. La sfida della rivoluzione digitale apre due questioni altamente problematiche: lo scarso effetto delle misure sul sistema delle medie e piccole imprese del manifatturiero nel Mezzogiorno e le scarse ricadute occupazionali. La Puglia nel manifatturiero è la settima regione in Italia per presenza di unità locali e la nona per numero di occupati, oltre 20mila imprese sono microimprese, solo lo 0,06% sono grandi imprese. C'è un problema di crescita dimensionale, inoltre la digitalizzazione rischia di lasciare risorse pubbliche ma di non creare lavoro per i giovani. Le nostre esperienze nel settore dell'aerospazio e della ICT ci dicono che invece si può creare lavoro specializzato con alti livelli di formazione e riqualificazione».

Quali sono le linee guida che intendete adottare per la blue economy e soprattutto come possono le imprese supportare questo percorso?

«La blue economy è la nuova frontiera dell'economia che combina crescita e sostenibilità ambientale. È stata codificata da tre direttive dell'Unione europea, si pone l'obiettivo di raggiungere lo "stato ambientale buono". La Puglia ha scelto, passando per le battaglie contro le trivelle, per la decarbonizzazione e l'Ilva ha deciso di fare della blue economy un settore strategico regionale».

Ritiene sufficienti i 106 milioni stanziati dal governo per le Zes fino al 2020? E il Salento può operare per un ampliamento?

«Crediamo nella opportunità delle Zes che possono rispondere a due arretratezze meridionali: la scarsa competitività dei porti del Sud nel bacino del Mediterraneo e la desertificazione industriale di alcune aree. La fiscalità di vantaggio che ha prodotto buoni risultati in aree svantaggiate d'Europa negli anni passati, può essere lo strumento per rendere il Sud area più appetibile per gli insediamenti industriali legati alla operatività dei Porti Core e mettere il nostro sistema portuale più in grado di vincere la concorrenza dei principali porti del Mediterraneo, che è uno snodo fondamentale nella crescita di una regione come la Puglia. Riteniamo

che tutti i territori pugliesi potranno trarre vantaggio da questa opportunità. Il problema non sarà esserci. Il problema sarà come approfittarne di questa occasione. Fino perché stiamo lavorando a piani strategici delle due Zes che creino condizioni reali di sviluppo».

Sul Patto per la Puglia la Regione è in ritardo come sostiene il governo?

«Il Pato ha messo a disposizione 5,7 miliardi di euro, 2 dei quali dovranno essere spesi da stazioni appaltanti quali Ansa e RFI che sono di pertinenza statale. Per la restante parte della somma sono partite le progettazioni preliminari e al-

cune di queste sono in via di definizione. Stiamo monitorando tutti i progetti che hanno impatto strategico sullo sviluppo del territorio nel rispetto del funzionamento del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 stabiliti dal Cipe per l'attuazione del Pato. Anche se qualche ministro della Repubblica omette volutamente di ricordarlo, la Regione Puglia ha migliore quantità e qualità della spesa. È presto sarà necessario attingere ulteriormente al Fondo e accadrà prima del 31 dicembre 2019. Dei 2.206 milioni di dotazione FESR dell'assessorato di mia competenza, la previsione di spesa al 31 dicembre 2018 lascia intendere che le

risorse termineranno prima della fine di questo ciclo della programmazione».

Quali sono i settori maggiormente sofferenti e come intendete sostenere le imprese?

«Persiste una congiuntura negativa segnata dall'acuirsi della crisi della grande industria, dalla caduta degli investimenti industriali privati, dalla perdita occupazionale industriale diretta nei settori meccanici e metallurgici, dalla flessione dell'occupazione industriale indiretta (gestione mensa, pulizie, telefonia, contact center etc.). A questo si aggiunge l'impatto delle vertenze di Taranto che rappresentano il 50% delle crisi aziendali regionali per numero di vertenze. La crisi dell'industria incidono pesantemente su questa situazione».

Commercio online, export, internazionalizzazione: come volete accompagnare le aziende in questo percorso?

«Le nostre imprese si sono imposte nei mercati internazionali anche negli anni bui della lunga crisi, innovando e diversificando. Il nostro export è cresciuto in quegli anni grazie ai settori innovativi: aerospazio, biotecnologie, agritalentare, green economy, industria creativa, meccanica e mecatronica; anche se negli ultimi anni riprendendo a crescere l'export dei settori più tradizionali come il legno/streco e il tessile. In ogni caso la performance pugliese nel 2017 registra un aumento del valore delle esportazioni del 5,4%, il dato più alto del Mezzogiorno. Abbiamo nuove frontiere da esplorare come il nuovo mercato dei Paesi Arabi a maggio organizzeremo una Borsa internazionale in Puglia».

Su Ilva quale sarebbe il piano B se il Governo non dovesse assallare la vostra proposta?

«Se caci fuori dalla provincia di Taranto e penvi a spiegare che nei giorni di vento i bambini del Tamburi non possono andare a scuola per colpa di una fabbrica, non vinci compresso. È un concetto talmente tanto lontano dalla modernità e dalla civiltà, che risulta incomprensibile. Noi abbiamo il dovere di difendere il territorio e far valere le nostre prerogative in materia ambientale e sanitaria. L'Ilva non è extra territoriale. La bozza di Accordo di Programma contiene le richieste di Comune e Regione, chiarisce il problema dei tempi di realizzazione delle prescrizioni ambientali e di copertura dei parchi minerali, lega il futuro della più grande fabbrica siderurgica d'Europa al territorio e agli operai che ci lavorano e ai cittadini che ci vivono. Noi non possiamo commettere gli stessi errori che i sindacati e istituzioni del territorio fecero all'avvento dei Riva negli anni Novanta».

### LE COSE FATTE...

**Nella ricerca investiti 560 mln**

● Nella nuova programmazione gli investimenti in ricerca e sviluppo hanno già raggiunto un valore di 560 mln a due anni dall'avvio degli incentivi. C'è un ecosistema pugliese dell'innovazione

**La task force sul lavoro**

● I lavoratori a rischio ormai in carico dalla Task force regionale sono 1.831 di cui 1.245 del settore industriale in senso stretto, 421 ai servizi produttivi, 164 ai comparto alimentare e servizi alle persone.

**Esportazioni: balzo del 5,4%**

● La performance pugliese nel 2017 registra un aumento del valore delle esportazioni del 5,4%, il dato più alto al Sud. L'export è cresciuto nei settori innovativi ma anche più tradizionali (legno, stredo, tessile).

**Ilva, accordo sull'ambiente**

● La bozza di Accordo di Programma su Ilva contiene le richieste di Comune e Regione e detta i tempi di realizzazione delle prescrizioni ambientali e di copertura dei parchi minerali.



**L'innovazione: 386 start up**

● In Puglia operano 386 start up, 6 distretti tecnologici e 5 poli pubblico-privati per la ricerca. Il robot Curiosity, realizzato dalla Nasa nel 2012, funziona con il microchip di una ditta di Modugno.

### ...E QUELLE DA FARE

**Blue economy all'orizzonte**

● La blue economy è la nuova frontiera dell'economia che combina crescita e sostenibilità ambientale. È stata codificata da tre direttive Ue. Obiettivo: raggiungere lo "stato ambientale buono".

**Piano del mare per le imprese**

● La Regione contestualmente alla blue economy è impegnata anche nella definizione del Piano strategico del Mare che potrà consentire alle imprese pugliesi di cogliere nuove opportunità.

**La prospettiva delle Zes**

● Le Zes possono essere lo strumento per rendere il Sud area più appetibile per gli insediamenti industriali e per rendere il sistema portuale pugliese più competitivo rispetto ai porti del Mediterraneo.

**La previsione di spesa**

● La previsione di spesa al 31 dicembre 2018 del 2.206 mln di dotazione Fesr dell'assessorato allo Sviluppo lascia intendere che la risorse termineranno entro la fine di questo ciclo di programmazione.



**La Borsa internazionale**

● La Puglia punta a nuovi mercati esteri. Con la Camera di cooperazione Italo-Araba, la Regione organizzerà una Borsa che porti a maggio in Puglia le migliori imprese di questi Paesi.

## A febbraio le prime Zes

Entro fine febbraio arrivano le prime «zone economiche speciali».

Due, al momento, i progetti già definiti per la creazione di zone economiche speciali.

La Campania ha candidato il sistema portuale di Napoli e Salerno (con le aree retroportuali e l'interporto di Nola), mentre la Calabria punta sul porto di Gioia Tauro (e relativo distretto logistico-produttivo). Questo è risultato a ItaliaOggi in merito all'istituzione delle prime Zes. In contemporanea, dopo il via libera del consiglio di stato (si veda ItaliaOggi 10 gennaio 2018), è alla firma del presidente del consiglio il dpcm sui principi criteri per l'istituzione delle Zes (si veda ItaliaOggi 8 dicembre 2017). Le due regioni del Sud hanno identificato nelle aree portuali lo snodo logistico indispensabile per potenziare, anche attraverso nuovi insediamenti produttivi, i rispettivi sistemi economico-industriali. Ricordiamo che, in anticipo rispetto ai tempi, Campania e Calabria hanno approvato con le delibere di giunta (Campania dgr 13/12/2016, dgr 4/07/2017 n. 405 e Calabria dgr 11/08/2015 n. 294) i criteri e le modalità per la costituzione delle Zes.

# Informazioni Marittime

---

## Porto di Palermo, via al concorso di idee per nuovi terminal

L'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale **ha bandito** un *"Concorso internazionale di idee per la progettazione dei nuovi terminal crociere e terminal passeggeri e ro-ro e delle relative aree di interfaccia città-porto, nell'ambito delle previsioni del Piano regolatore portuale del di Palermo"*. Il bando è stato inoltrato alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e il **20 aprile** scadrà il termine ultimo per ricevere gli elaborati.

E' previsto un premio di 77 mila euro per il vincitore del concorso, mentre al concorrente risultato secondo sarà riconosciuto un rimborso spese di euro 21 mila. L'Adsp si riserva la facoltà di affidare al vincitore le successive fasi di progettazione, per un presunto importo complessivo di 3.274.825 euro. Il costo complessivo delle opere ammonta a circa 70 milioni.

Per liberare il fronte portuale e istituire nuove relazioni visive e funzionali in grado di integrare la città e il porto, il layout prevede la costruzione di due nuovi terminal che seguono parallelamente la giacitura dei moli e che, insieme all'attuale stazione marittima e a un sistema di collegamenti pedonali in quota, sono considerati un unico sistema misto in grado di rispondere sia alle più attuali, e in crescita, esigenze funzionali portuali sia ad accogliere nuove funzioni miste rivolte ai cittadini e ai turisti.

## Waterfront Catania, pronto un bando internazionale di idee

Waterfront Catania. Il Comune di Catania e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale hanno condiviso la necessità di dotarsi di uno strumento che identifichi le principali componenti urbanistiche, paesaggistiche, architettoniche e funzionali dell'area che va da Piazza Europa sino alla zona sud del faro Biscari, passando per piazza dei martiri e la Cimiteria. Il sindaco Bianco: "Questa è una delle iniziative più significative della nostra città, un'occasione di soddisfazione". Il presidente dell'Autorità Portuale, Andrea Annunziata: "Siamo arrivati al punto da poter lanciare l'idea di un waterfront moderna, sicura, al passo con i tempi". L'assessore Di Salvo: "Un'attenzione particolare a zone strategiche della città che, in funzione della vicinanza del Porto e del mare, diventano oggetto di un'importante azione di recupero".

Waterfront Catania, l'iniziativa "Questa è una delle iniziative più significative della nostra città, un'occasione di soddisfazione". Così il sindaco di Catania Enzo Bianco ha presentato il bando di concorso internazionale di idee per un masterplan-rifacimento del waterfront e delle zone di interazione della città con il porto e la ferrovia. Presenti, tra gli altri, l'assessore all'Urbanistica Salvo Di Salvo, il presidente dell'Autorità Portuale, Andrea Annunziata, il Comandante della Capitaneria di Porto, l'ammiraglio Gaetano Martinez, i rappresentanti degli ordini professionali e delle forze produttive e sociali. "La sollecitazione - ha detto ancora il sindaco Bianco - ci è giunta dagli ordini professionali che ci hanno ricordato come a Catania fosse ormai tanto tempo che non si facevano più concorsi di idee. Credo, inoltre, che bandi di questa importanza e di questo livello siano mai stati fatti nella nostra realtà. Abbiamo parlato con il Presidente dell'Autorità Portuale e con la Capitaneria di Porto, con i quali il progetto va condiviso, ed oggi presentiamo l'idea di un concorso internazionale per la realizzazione del nuovo waterfront di Catania con il massimo di pubblicità possibile. Un'opera che avrà un valore storico per Catania".

Due annunci importanti Il sindaco Bianco poi ha fatto due importanti annunci: il primo ha riguardato il rifacimento della "mantellata" a difesa contro l'erosione del mare, il secondo è l'abbattimento di un altro pezzo del muro che separa il Porto dalla città. "L'amministrazione comunale e l'Autorità Portuale - ha aggiunto l'assessore di Salvo - hanno avviato un dialogo intenso dal punto di vista urbanistico per quel che riguarda le aree attinenti al porto e quelle limitrofe. Un'attenzione particolare a queste zone strategiche della città che, in funzione della vicinanza del Porto e del mare,

## -segue

---

diventano oggetto di un' importante azione di recupero". Un waterfront moderno e sicuro "Siamo arrivati al punto da poter lanciare l' idea di un waterfront moderna, sicura, al passo con i tempi - ha detto a sua volta Annunziata - di una delle più belle marine d' Italia. Con l' intervento sulla 'mantellata' non solo mettiamo in sicurezza il porto ma consentiremo a catanesi e visitatori la possibilità di usufruire di una passeggiata a mare di circa un chilometro e mezzo che poche città al mondo posso vantare. Nel contempo creeremo un molo adeguato all' ormeggio dei mega yacht in modo da potere dare accoglienza ad un turismo dalle alte possibilità economiche". "Consideriamo positivamente il bando - ha dichiarato il segretario della Cisl catanese, Maurizio Attanasio - e apprezziamo lo sforzo dell' amministrazione comunale, sindaco e assessori in testa, per rimodellare una delle più importanti città metropolitane del sud con nuove infrastrutture che siano efficienti ma che, soprattutto, siano motivo di forte coesione territoriale e sociale". Uno dei waterfront più belli della Sicilia "Riteniamo molto importante - dicono Giacomo Rota, Giovanni Pistorio e Alessandro Grasso di Cgil, Fillea e Filt - che ci sia questo tipo di approccio da parte dell' amministrazione comunale che di fatto lancia un invito a livello internazionale di occuparsi del nostro waterfront, uno dei più belli della Sicilia, finora poco valorizzato. Complimenti al sindaco Bianco e all' assessore Di Salvo anche per avere sempre messo in atto un' adeguata concertazione". Le componenti urbanistiche Il Comune di Catania e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale** hanno dunque condiviso la necessità di dotarsi di uno strumento di pianificazione di massima, a livello di masterplan, che identifichi le principali componenti urbanistiche, paesaggistiche, architettoniche e funzionali dell' area che va da Piazza Europa sino alla zona sud del faro Biscari, passando per piazza dei martiri e la Cementeria. In tale ampia fascia, infatti, ricadono i principali nodi e punti di contatto fra la rete ferroviaria esistente ed il Porto con la città. Nodi con problematiche stratificatesi nel tempo che, nell' inesorabile palinsesto storico, oggi rappresentano alcune delle criticità più importanti della città in ordine al sistema della viabilità, dei luoghi centrali e della residenza. La disciplina pianificatoria L' area di integrazione porto/città, costituita dalla zona fra piazza dei Martiri sino al faro Biscari/Cementeria, rappresenta un "disordine" urbano discontinuo. Aree industriali dismesse, aree residenziali degradate, vuoti pubblici, infrastrutture ferrate di tipo territoriale, ingressi della città metropolitana, area di testata ai luoghi della villeggiatura e del "mare", aree con grandi contenitori pubblici vuoti, hanno la necessità di essere coerentemente "messe a sistema" con i criteri di una disciplina pianificatoria che non sia rivolta soltanto alla esigenza strettamente urbana, bensì alla dimensione metropolitana e di grande scala.

## "Port utility" la Cassazione «Miceli torni ai domiciliari»

La seconda sezione della Corte di Cassazione ha di nuovo annullato con rinvio la decisione con cui il tribunale del riesame di Catania aveva annullato la misura degli arresti domiciliari disposta dal gip del tribunale aretuseo Giuseppe Tripi, nei confronti dell'ingegnere Gaetano Nunzio Miceli, il 57enne siracusano, coinvolto a febbraio dello scorso anno nell'ambito dell'operazione "Port utility" per concorso in corruzione per atti contrari ed era stato posto agli arresti domiciliari per un appalto espletato dall' **autorità portuale** di Augusta.

Si tratta della seconda volta in cui, nella stessa vicenda processuale, la suprema Corte ha cassato le decisioni del tribunale della libertà di Catania, accogliendo i ricorsi del procuratore capo Francesco Paolo Giordano.

Già un primo annullamento da parte del Riesame infatti era stato impugnato di fronte alla suprema corte, che nel mese di giugno aveva disposto l'annullamento con rinvio. All'esito di quel rinvio il Riesame ha di nuovo annullato la misura ma anche questa decisione è stata cassata con la sentenza emessa mercoledì dalla Cassazione.

Le indagini della Guardia di finanza sono iniziate nei primi mesi del 2015 e si sono svolte attraverso perquisizioni e accertamenti bancari nei confronti di oltre 25 fra società e persone fisiche, culminata con l'individuazione dei presunti capitali illeciti. Il giudice Tripi ha anche disposto il sequestro preventivo della sede della società di ingegneria Tecnass srl di contrada Targia per sottrazione fraudolenta al pagamento delle imposte.

In sede di interrogatorio di garanzia, Miceli, che è assistito dagli avvocati Bruno e Antonino Leone, ha rigettato ogni addebito spiegando che non era possibile scegliere di sua volontà uno dei commissari per l'aggiudicazione dell'appalto bandito dall' **autorità portuale** di Augusta per i servizi di ingegneria per la redazione della valutazione ambientale strategica (VAS) a corredo del piano regolatore. L'indagato ha sempre rigettato anche le accuse di avere mai corrotto il commissario, coinvolto nell'inchiesta, per ottenere quell'appalto, ma di avere avuto successivamente con lui dei normali rapporti professionali. Secondo l'accusa, invece, Miceli si sarebbe adoperato per remunerare il commissario corrotto, il quale avrebbe ammesso in parte di aver preso il denaro, attraverso una consulenza di 330 mila euro nell'ambito di un altro appalto e con denaro che sarebbe stato appoggiato poi in società che operano nell'isola di Malta.

F. N.

## Arrestato e liberato, nuovo stop in Cassazione

AUGUSTA Sul caso di corruzione nell' ambito degli appalti dell' **Autorità Portuale** di Augusta è battaglia aperta tra Procura di e difesa. La seconda sezione della Corte di Cassazione ha nuovamente annullato con rinvio la decisione con cui il Tribunale del Riesame aveva annullato la misura degli arresti domiciliari disposta dal gip di nei confronti dell' ing. Nunzio Miceli.

L' arresto di Miceli risale al 10 febbraio dello scorso anno. Il 13 marzo gli avv.

Antonino e Bruno Leone avevano ottenuto dal Tribunale del riesame di Catania l' annullamento dell' ordinanza del gip. A giugno, dopo il ricorso della Procura, la Cassazione annulla con rinvio. Ma il 10 settembre il Tribunale del Riesame annulla per la seconda volta l' ordinanza. Mercoledì scorso la decisione della Cassazione. Gaetano Nunzio Miceli era stato arrestato con l' accusa di concorso in corruzione per atti contrari.

Secondo la Procura, l' imprenditore avrebbe corrotto un componente della commissione gara dell' **Autorità portuale** di Augusta per vincere un appalto relativo ad un progetto di valutazione ambientale di oltre 1 milione e 800 mila euro ottenuto poi, a parere degli inquirenti, con un ribasso di 751 mila euro. (a.r.)

Il completamento delle banchine portuali: registrato il decreto

## Via libera dalla Corte dei conti

*I lavori potranno riprendere a breve. Giovedì si riunisce il Comitato*

Milazzo Anche la Corte dei conti dà il via libera alla ripresa dei lavori di completamento delle banchine all'interno del porto di Milazzo.

E poiché a novembre si disse che questo era l'ultimo ostacolo, stavolta nulla dovrebbe più fermare la ripresa definitiva dei lavori.

Il fatto nuovo è comunicato direttamente dal commissario straordinario dell'Autorità portuale, Antonino De Simone al sindaco di Milazzo, alla Capitaneria di porto, al presidente della commissione di collaudo e al Provveditorato opere marittime di Sicilia.

«Con riferimento alle opere in questione - scrive De Simone - si rappresenta che il decreto del dirigente generale dell'assessorato alle Infrastrutture della Regione, con cui è stata approvata la perizia di variante e suppletiva per le opere, è stato registrato presso la Corte dei conti-ufficio di legittimità sugli atti. Al fine di procedere con la definitiva approvazione della citata perizia è stato convocato giorno 25 gennaio (giovedì prossimo, ndr) il Comitato portuale. Nei successivi giorni si potrà pertanto procedere con la ripresa definitiva dei lavori».

Insomma è tutto scritto, compresa la data di riapertura del cantiere, che non dovrebbe superare il mese di febbraio una volta che il

Comitato - dove è presente di diritto il sindaco di Milazzo - dovrà in buona sostanza prendere atto delle modifiche introdotte con la perizia determinata dalla necessità di minimizzare i volumi di escavo considerato che la soluzione originaria dei cassoni comportava l'imbasamento degli stessi. Pertanto il passaggio alle palancole avrebbe permesso di minimizzare tali quantità. Fra l'altro - ha più volte spiegato la stessa Autorità portuale - la discarica originariamente individuata (Valdina) in progetto, era stata nel frattempo chiusa e per conferire il materiale scavato ad altra discarica in possesso delle necessarie autorizzazioni, i costi sarebbero lievitati tantissimo».

La perizia ha riguardato solo le caratteristiche costruttive della banchina lasciando invariato tutto il resto. È chiaro che ha dovuto subire l'iter di approvazione anche da parte del ministero delle Infrastrutture e di quello dell'Ambiente».

L'intervento sulle banchine eseguito dalla ditta "Scuttari" di Chioggia, ha impegnato sino ad ora 10 milioni di euro. La banchina una volta completata creerà infatti anche altri accosti di poppa o di prora per le navi traghetto e per qualche nave da carico. In più il fondale permetterà di far accostare navi con un pescaggio sino a 9 metri.(r.m.)