

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
3,4 e 5 Marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Porti, il ministero consegna le pagelle ai Presidenti...**
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Venezia:

"...La sicurezza negli scali del nord dell'adriatico..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Noi, marittimi dimenticati e costretti all'astensione..." (Il Secolo XIX)

"...Tir, tre giorni di sciopero nel porto di Genova..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Riparte la gara con la conferma delle offerte..." (La Gazzetta Marittima)

"...Il Tar da torto alla Cilp..." (Il Tirreno)

"...Incarico all'ex portavoce di Brunetta..." (Il Tirreno)

"...Prevenzione della corruzione: istituita una direzione ad hoc..."
(La Gazzetta Marittima)

"...Via ai lavori per riscoprire le gallerie sotterranee..."
(Il Tirreno, Corriere Marittimo)

Civitavecchia:

"...Anche i porti di Roma ora aderiscono al ALIS..." (La Gazzetta Marittima)

"...Il futuro dei moli al centro del Forum a Civitavecchia..."
(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Royal Bus, la Cpc offre un contributo economico..." (Civonline)

Napoli:

"...Lng e Zes, opportunità per rilanciare Napoli..." (The Medi Telegraph)

"...Ad aprile workshop sul waterfront..." (Informazioni Marittime)

Salerno:

"...Presentazione e-book su Zone Economiche Speciali..."
(L'Informatore Navale)

Bari:

"...AdSP Adriatico meridionale partecipa al Seatrade..."
(Messaggero Marittimo)

"...Imbarco eccezionale nel porto di Bari..." (Messaggero Marittimo)

"...Regione di nuovo bocciata sul porto turistico di Bari..."
(La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Nella Zes Adriatica 500 ettari per il Salento..." (Quotidiano di Puglia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
3, 4 e 5 marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Gioia Tauro:

"...Russo: Zes su Gioia non si discute..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Messina e Milazzo devono rientrare nella Zes..."

(Gazzetta del Sud, Stretto Web)

"...Infrastrutture, ponte e porti: gli alibi finiti..." (Gazzetta del Sud)

"...Sdemanializzazione delle aree l'Authority accelera il percorso..."

(Gazzetta del Sud)

Altre notizie di porti italiani ed esteri

Porti, il ministero consegna le pagelle ai presidenti

Genova - Venezia, Bari e Taranto tra le Authority sotto osservazione. Stipendi ridotti a chi non supererà l'esame romano

Genova - Proprio come a scuola: ci sono bocciati, rimandati e promossi. Il ministero non ha però ancora pubblicato i quadri, ma qualcosa comincia a trapelare. Delle 15 Authority, secondo quanto ricostruito dal *Secolo XIX/TheMediTelegraph*, sono tre quelle che hanno ricevuto una brutta pagella: Venezia, Bari e Taranto. Poi c'è stato il caso-Trieste. Il ministero aveva in un primo momento giudicato insufficiente anche Zeno D'Agostino, presidente dello scalo giuliano e numero uno di Assoport: la telefonata che annunciava l'invio della pagella negativa però sarebbe poi servita a produrre un documento che ha riportato, dalla zona rimandatura a quella promozione, il presidente del porto. Lo spazio per rimediare c'è però per tutti, poi il giudizio finale arriverà a fine mese. **Nel mezzo i "bocciati" dovranno produrre le controdeduzioni, una serie di motivazioni e giustificazioni da inviare a Roma per tornare tra i promossi. Così il presidente del porto di Taranto, Sergio Prete e quello di Bari, Ugo Patroni Griffi, entrambi docenti universitari, insieme con Pino Musolino (Venezia) dovranno prendere carta e penna e provare a convincere il ministero che le lacune evidenziate non ci sono.** Il neo direttore dei porti del ministero, Mauro Coletta, ha inviato nei giorni scorsi, la lettera con cui ai presidenti è stato comunicato il raggiungimento, totale o parziale, degli obiettivi prefissati per il 2017. È la pagella che il Mit ha compilato per tutti i numeri uno delle Authority italiane per l'operato durante l'anno che ha visto la nascita della riforma del ministro. Roma decide gli investimenti e monitora gli operati. E qualcuno non ha passato l'esame: *Il Secolo XIX/TheMediTelegraph* ha ricostruito le valutazioni negative di tre presidenti, ma non è detto che siano gli unici.

Meno soldi ai bocciati

Il meccanismo di valutazione è semplice. Nella lettera ci sono due tabelle: la prima il punteggio relativo agli obiettivi operativi. È quella che vale di più e può portare ad un massimo di 75 punti se si sono raggiunti tutti gli obiettivi. La seconda è di carattere amministrativo e ha per titolo "Punteggi per comportamenti organizzativi". Qui i punti sono 25 in totale, ma valgono molto di più dal punto di vista politico. Chi non è riuscito a nominare tutti gli organi di governo dell'Authority durante il primo anno di mandato, è rimasto scottato e non è riuscito a raggiungere i 100 punti che garantiscono la promozione. Musolino a Venezia è caduto, ad esempio, sull'organismo di valutazione indipendente. È un intoppo amministrativo, ma che rischia di costare una parte dello stipendio ai presidenti. Il numero uno di un porto italiano infatti guadagna 170 mila euro lordi all'anno. È prevista però una parte variabile della retribuzione, determinata dal raggiungimento degli obiettivi, quelli valutati nella lettera inviata dal ministero. Si tratta di 60 mila euro, non proprio spiccioli. **Per cercare di recuperare quei soldi ora i presidenti hanno qualche settimana per rispondere ai rilievi di Roma: ne va dell'onore. E del portafogli.**

IL NUOVO METODO DI VALUTAZIONE È STATO INTRODOTTO DOPO LA RIFORMA DEL RIO

Porti, il ministero consegna le pagelle ai presidenti

Venezia, Bari e Taranto tra le Authority sotto osservazione. Stipendi ridotti a chi non supererà l'esame romano

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Proprio come a scuola: ci sono bocciati, rimandati e promossi. Il ministero non ha però ancora pubblicato i quadri, ma qualcosa comincia a trapelare.

Delle 15 Authority, secondo quanto ricostruito dal *Secolo XIX/TheMediTelegraph*, sono tre quelle che hanno ricevuto una brutta pagella: Venezia, Bari e Taranto. Poi c'è stato il caso Trieste. Il ministero aveva in un primo momento giudicato insufficiente anche Zeno D'Agostino, presidente dello scalo giuliano e numero uno di Assoporti: la telefonata che annunciava l'invio della pagella negativa però sarebbe poi servita a produrre un documento che ha riportato, dalla zona rimandatura a quella promozione, il presidente del porto. Lo spazio per rimediare c'è però per tutti, poi il giudizio finale arriverà a fine mese. Nel mezzo i "bocciati" dovranno produrre le controdeduzioni, una serie di motivazioni e giustificazioni da inviare a Roma per tornare tra i promossi. Così il presidente del porto di Ta-

ranto, Sergio Prete e quello di Bari, Ugo Patroni Griffi, entrambi docenti universitari, insieme con Pino Musolino (Venezia) dovranno prendere carta e penna e provare a convincere il ministero che le lacune evidenziate non ci sono. Il neo direttore dei porti del ministero, Mauro Coletta, ha inviato nei giorni scorsi, la lettera con cui ai presidenti è stato comunicato il raggiungimento, totale o parziale, degli obiettivi prefissati per il 2017. È la pagella che il Mit ha compilato per tutti i numeri uno delle Authority italiane per l'operato durante l'anno che ha visto la nascita della riforma del ministro. Roma decide gli investimenti e monitora gli operati. E qualcuno non ha passato l'esame: *Il Secolo XIX/TheMediTelegraph* ha ricostruito le valutazioni negative di tre presidenti, ma non è detto che siano gli unici.

Meno soldi ai bocciati

Il meccanismo di valutazione è semplice. Nella lettera ci sono due tabelle: la prima il punteggio relativo agli obiettivi operativi. È quella che vale di più e può portare ad un massimo di

75 punti se si sono raggiunti tutti gli obiettivi. La seconda è di carattere amministrativo e ha per titolo "Punteggi per comportamenti organizzativi". Qui i punti sono 25 in totale, ma valgono molto di più dal punto di vista politico. Chi non è riuscito a nominare tutti gli organi di governo dell'Authority durante il primo anno di mandato, è rimasto scottato e non è riuscito a raggiungere i 100 punti che garantiscono la promozione. Musolino a Venezia è caduto, ad esempio, sull'organismo di valutazione indipendente. È un intoppo amministrativo, ma che rischia di costare una parte dello stipendio ai presidenti. Il numero uno di un porto italiano infatti guadagna 170 mila euro lordi all'anno. È prevista però una parte variabile della retribuzione, determinata dal raggiungimento degli obiettivi, quelli valutati nella lettera inviata dal ministero. Si tratta di 60 mila euro, non proprio spiccioli. Per cercare di recuperare quei soldi ora i presidenti hanno qualche settimana per rispondere ai rilievi di Roma: ne va dell'onore. E del portafogli.

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Pino Musolino



Sergio Prete

IN CORSO LA COOPERAZIONE TRA I PORTI DI VENEZIA, TRIESTE E CAPODISTRIA

La sicurezza negli scali del nord dell'adriatico

Un seminario transfrontaliero nel quadro del progetto europeo SECNE tra Italia e Slovenia



Nella foto: Due immagini del convegno di Venezia.

VENEZIA - Si è tenuto in porto il seminario transfrontaliero relativo alla security e cyber security parte del progetto europeo SECNE. Progetto come noto, avviato a Trieste lo scorso ottobre e che ha ricevuto un co-finanziamento pari a 1,3 milioni di euro (di cui 250 mila per il solo Porto di Venezia) nell'ambito del Programma Interreg Italia-Slovenia. Obiettivo del progetto è rafforzare la capacità istituzionale e la governance transfrontaliera nella security portuale puntando ad accrescere la competenza dei porti in questo specifico settore con l'ausilio di innovativi sistemi informatici e

formando competenze tecniche e specialistiche comuni a livello transfrontaliero.

Ai tre porti partner del progetto (Venezia, Trieste capofila e Capodistria) spetta il compito di avviare un piano d'azione congiunto per potenziare la difesa delle reti informatiche (cyber security) e la difesa delle aree portuali dall'accesso di soggetti non autorizzati, tramite l'implementazione di concrete azioni pilota.

Venezia, con l'organizzazione del seminario sulla security fisica e cibernetica (strutturato con la partecipazione di relatori tra i massimi esperti internazionali in materia)

anticipa di fatto un'esigenza dei responsabili della sicurezza dei porti nord adriatici: le misure aggiuntive e non coordinate di security si traducono spesso infatti in una più lenta movimentazione della merce e quindi in una minore competitività dei porti, a discapito dello sviluppo economico dei territori.

Ad aprire i lavori del seminario a Venezia il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Martino Conticelli, il quale, ripercorrendo lo sviluppo delle misure di sicurezza che ha visto il passaggio da sistemi di presidio e controllo fisico del territorio a tecnologie

sempre più avanzate ha sottolineato quanto il tema della cyber security rappresenti un aspetto cruciale in un campo a cui Venezia dedica attenzione da tempo; non è infatti un caso l'esito più che positivo dell'ispezione della Commissione Europea (dipartimento security) di qualche mese fa, tanto che i membri del gruppo ispettivo hanno assunto l'impegno di proporre a Bruxelles che alcune procedure già in uso

nei terminal del porto di Venezia vengano adottate come buone pratiche anche da altri scali europei. Conticelli ha infine confermato l'importanza della cooperazione tra i porti su questo fronte, necessaria per raggiungere standard migliori e più competitivi.

Il training transfrontaliero ha visto la presenza di oltre cinquanta funzionari per la sicurezza portuale provenienti dagli scali del Nord Adriatico, tra i quali anche il referente dello scalo di Chioggia. L'evento - articolato in 3 Sessioni tematiche - ha visto la partecipazione di illustri Accademici ed esperti di assoluta rilevanza.

LA SFIDA DI STELLA MARIS, SINDACATI E ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

«Noi, marittimi dimenticati e “costretti” all’astensione»

Da anni si parla di una riforma per creare seggi anche a bordo

IL CASO

BRUNO VIANI

PER L'ENNESIMA volta, migliaia di marittimi non hanno potuto votare e - per le statistiche - sono finiti nel mare magno dell'astensionismo. Confusi tra chi è andato a sciare e chi ha scelto - per ideologia - di disertare le urne.

«Si parla di disaffezione al voto e disimpegno - dice l'ex comandante dei Piloti del Porto di Genova Giovanni Lettich, oggi presidente nazionale del Collegio Capitani - e si sono fatti votare italiani all'estero da trent'anni, mentre non si è fatto nulla per consentire alla gente di mare di esercitare quello che è un diritto e un dovere ma - per la nostra categoria - esiste solo sulla carta e difficilmente si può realizzare. E si parla di almeno 35 mila persone in tutta Italia». Un appello condiviso anche dalla Società Capitani e macchinisti di Camogli e da mille voci in rappresentanza della gente di mare.

La Stella Maris in campo

A denunciare quello che considera un voto negato per migliaia di persone è, per prima, la Stella Maris, una realtà cattolica (per statuto "associazione privata di fedeli") che lavora accanto a chi vive sospeso tra la terra e il mare. In città le sue sedi sono in via Venezia e presso il porto commerciale Vte di Pra'.

Monsignor Giacomo Marti-

no è l'anima storica dell'associazione, presente in tutti i principali porti italiani. Nella sua vita ha navigato, è stato cappellano della Stella Maris e per dieci anni ha ricoperto l'incarico di direttore nazionale. Oggi denuncia una situazione «di diritti che esistono sulla carta ma di fatto sono negati, perché le regole che disciplinano il voto per chi è imbarcato lo rendono impossibile con una trafila di passaggi farraginosi».

Se si è in Italia, si parte dalla comunicazione - da fare con largo anticipo - al Comune dove il navigante si troverà, che dovrà interfacciarsi col Comune di residenza di chi intende votare. E poi lo stesso navigante dovrà esibire, oltre al documento di riconoscimento, alla tessera elettorale e al certificato rilasciato dal sindaco, anche un certificato rilasciato dal comandante del porto. All'estero, è necessario coinvolgere l'ambasciata o il consolato del porto di attracco.

«Formalmente nessuno nega il diritto al voto ai marittimi - chiosa Remo di Fiore, sindacalista Fit Cisl, membro dell'esecutivo Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti - ma per esercitarlo sono previste procedure tali che il risultato è lo stesso».

Se non bastasse, riprende monsignor Martino «i tempi di sosta delle imbarcazioni nei porti si sono ridotti al punto che sarebbe impensabile che più membri dell'equipaggio sbarcassero per votare, senza compromettere le operazioni di carico e scarico».

Dimenticati dalla politica

La gente di mare non conosce confini, da Milazzo risponde - all'appello di monsignor Martino - il delegato di Stella Maris Matteo Di Flavia: «La verità che per votare a bordo basta una semplice legge del governo e poco costosa, il comandante di bordo e un pubblico ufficiale e può benissimo fare il presidente del seggio e eleggere degli scrutatori tra l'equipaggio, una settimana prima del voto: poi invia online i risultati al viminale e il comandante, al primo porto dove c'è un'ambasciata o consolato italiano, consegna la cassetta con le schede da spedire a Roma».

Il voto è un diritto e un dovere. «E se prendiamo una nave passeggera con passeggeri a bordo, accanto all'equipaggio ci sono anche i passeggeri italiani che possono votare; e da alcune decine di migliaia di marittimi si passa a centinaia di migliaia di persone che il giorno delle elezioni si trovano in navigazione». Anche se in una situazione ben diversa: chi non vota perché è in crociera non è come chi non può votare perché lavora.

I marittimi si sentono trascurati «da una visione miope della politica che guarda solo al bacino di voto. Lo abbiamo toccato con mano più volte, non solo per il voto: pensiamo a quanti hanno viaggiato per anni su navi costruite in acciaio e amianto, senza che siano state riconosciute le nostre ragioni per pensionamenti e malattie professionali».

- segue

La lotta per i seggi a bordo

Ancora monsignor Martino: «Negli anni, ho incontrato parlamentari di tutti gli schieramenti politici, hanno fatto promesse, qualche interpellanza e tutto è finito. Ma le soluzioni non sono così complesse: il comandante di una nave è un ufficiale di Stato civile, può celebrare matrimoni e redigere certificati di morte, un seggio a bordo è una soluzione semplice». Nel futuro, forse: ieri i marittimi si sono sentiti - ancora una volta - italiani di serie B.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Marittimi sul ponte di una nave all'arrivo in porto

Tir, tre giorni di sciopero nel porto di Genova

GENOVA. I tir si fermeranno per tre giorni nel porto di Genova. Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno proclamato lo sciopero del settore autotrasporto container dall' 8 al 10 marzo nello scalo ligure. La protesta è esplosa con l' emergenza neve e gelo, ma il problema parte da più lontano. I sindacati sottolineano «il totale disinteressamento dimostrato dall' Autorità di sistema portuale di Genova nonostante la situazione sia stata denunciata più volte».

L'ANNUNCIO UFFICIALE DEL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA

Bacini Livorno: riparte la gara con la conferma delle offerte

Inviare le lettere agli interessati nell'ambito dell'Istituto del "soccorso istruttorio"

LIVORNO - Come avevamo preannunciato qualche giorno fa, sta ripartendo il procedimento di gara per la gestione dei due bacini di carenaggio, quello galleggiante "bloccato" da quasi un anno dal relitto della navetta oceanografica Urania, e il mega-bacino in

muratura, praticamente ridotto a un rudere, senza più nemmeno la barca-porta (affondata durante una libeccata e mai recuperata). La ripresa della gara è stata confermata dal presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini durante il convegno di mercoledì scorso organizzato

dal Pd e dedicato alla mobilità territoriale.

Nell'ambito dell'Istituto del "soccorso istruttorio", l'Autorità di Sistema Portuale ha infatti invitato i concorrenti che si erano già proposti - il gruppo Jepson e il cantiere Benetti - a fornire chiarimenti circa le manifestazioni di

interesse presentate a suo tempo. Una volta resi i chiarimenti, l'AdSP trasmetterà presto le lettere di invito per la presentazione delle offerte. Secondo quanto detto da Corsini, la gara dovrebbe essere ufficializzata entro marzo e si potrà subito procedere anche alla rimozione o alla demolizione (in bacino) del relitto dell'Urania.



PORTO » RICORSO RESPINTO

Paduletta, il Tar dà torto alla Cilp

Nogarín canta vittoria: ora possiamo salvare la Spil, l'hanno affondata tanti anni di mala gestione

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Il Tar ha respinto al mittente il ricorso presentato da Cilp: la società in cui la Compagnia portuale è socia al 50% con i big dell'imprenditoria privata Neri-Negri puntava all'annullamento della vendita dell'80% di "Spil 2", alla quale la Spil (controllata al 61,4% dal Comune di Livorno) vuol dare la proprietà di aree d'oro in porto come gli oltre 80mila metri quadri di Paduletta, fra la sponda est della Darsena Toscana e il viadotto della superstrada Fi-Pi-Li.

I giudici amministrativi non hanno ancora depositato le motivazioni ma, pur senza dichiarare inammissibile l'azione giuridica, l'hanno respinta

vagliandola nel merito.

Cosa c'entra la Cilp? È la società che ha in affitto fino al 2028 i terreni al centro dell'operazione (con un canone attorno a 1,2 milioni di euro all'anno). Il meccanismo di gara ha tagliato fuori la possibilità di partecipare tanto dell'Autonoma che dell'impresa affittuaria e la Cilp a fine estate si era rivolta alla giustizia amministrativa per stoppare la gara.

Nel frattempo, la gara per la vendita delle quote di "Spil 2" è andata avanti e all'inizio del novembre scorso è arrivata la formale aggiudicazione alla società Iss guidata da Andrea Palumbo, che ha vinto a mani basse contro la proposta di Aldo Spinelli - unico altro pretendente - nella valutazione di una commissione giudicatrice che ha conosciuto non poche

vicissitudini.

Il sindaco Filippo Nogarín coglie la palla al balzo per cantare vittoria via Facebook. In attesa di conoscere le motivazioni di questa sentenza, mette l'accento su una doppia rilesione.

La prima riguarda la società Spil: «Finalmente possiamo portarne a termine il salvataggio», e giù una stiletta alle precedenti giunte Pd accusate di esser responsabili di «anni di mala gestione». Da un lato, hanno «ridotto sul lastrico» l'«ennesima società partecipata»; dall'altro, la Spil «col tempo ha perso la sua vocazione di attrattore di imprese di qualità, per trasformarsi in un'immobile in costante perdita». Nogarín difende la strategia varata con la "Spil 2": «Riusciremo a valorizzare un'area, quel-

la della Paduletta, attualmente utilizzata praticamente come un posteggio di lusso, rendendola nuovamente produttiva, creando importanti posti di lavoro e generando un indotto di cui Livorno ha disperato bisogno».

L'altra sottolineatura prende di mira gli aspetti politici: «gli incapaci, gli sprovveduti e gli improvvisati hanno avuto ragione», dice ironizzando sulle accuse di inadeguatezza che gli avversari riservano alla giunta M5s. Ma non si ferma qui: è stato archiviato «definitivamente» questo «tentativo da parte della Compagnia Portuale di bloccare un rinnovamento che per troppo tempo nell'area del porto è rimasto tabù». Poi promette un'accelerazione del Spil. Come? «Presentando il piano industriale necessario alla ristrutturazione del debito».



I magazzini della Cilp nelle aree di Paduletta

Authority, incarico all'ex portavoce di Brunetta

Consulenza nel settore comunicazione. Il presidente Corsini: «Il mio portavoce? Sono io»

► LIVORNO

Il presidente della nuova Authority, Stefano Corsini ha affidato un incarico professionale a un professionista della comunicazione. L'ente ha già un proprio ufficio stampa e il professionista, per esplicita dichiarazione dello stesso Corsini, non è stato cercato fra gli esperti di portualità.

E allora, a cosa punta questo incarico? «Ad allargare i nostri orizzonti», dice Corsini. Tradotto: dare una visibilità nazionale al porto, soprattutto all'interno della comunicazione istituzionale e lavorando nella galassia politico-istituzionale in cui operano i decisori.

A chi gli chiede se si tratta di una collaborazione che punta a istituire un portavoce del presi-

dente dell'Autorità di sistema, il numero uno di Palazzo Rosciano risponde senza troppi diplomaticismi: «Il mio portavoce? Sono io».

Si tratta di un incarico «di pochi mesi», precisano fonti interne all'Authority, anche se non è chiaro per quanti mesi esattamente. E comunque Corsini giura che non ci saranno sovrapposizioni con strutture già esistenti all'interno dell'ente che ha in mano il governo del mondo portuale tanto nella nostra città che a Piombino e nei piccoli scali dell'Arcipelago Toscano. Arriva comunque a pochissimi giorni dalle elezioni più incerte della nostra storia recente.

Il nome la conferma arriva esplicitamente da Palazzo Rosciano alla domanda del Tirreno - è quello di Vittorio Pezzu-

to, genovese, classe 1966, che ha alle spalle un incarico di rilievo come quello di portavoce del ministro della pubblica amministrazione Renato Brunetta durante il quarto governo Berlusconi.

Non l'ha interpretato in maniera per niente burocratico-ministeriale se è vero che "Il giornale" gli attribuisce il merito di «aver inventato Brunetta» dal punto di vista comunicativo con una serie di campagne anti-fannulloni, che hanno avuto indubbia efficacia e, al tempo stesso, sono state al centro di polemiche.

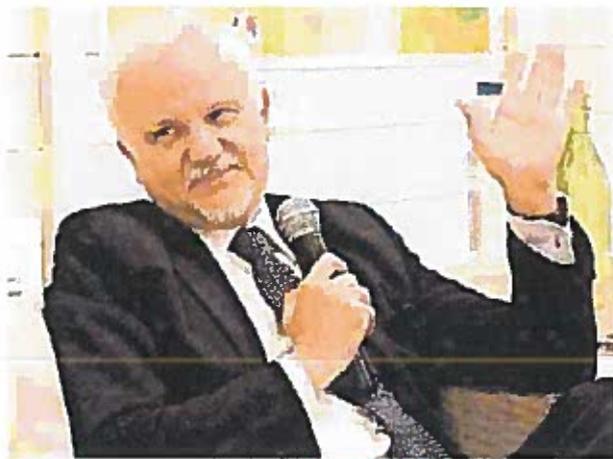
Del resto, Pezzuto non dev'esser tipo da starsene in un angolo a fare il compitino in modo grigio. Basti dire che ha un curriculum con un significativo profilo politico: in consiglio regionale per un quinquennio

per gli antiproibizionisti all'inizio degli anni '90 c, nello stesso periodo, in consiglio comunale sotto le insegne del Partito radicale. Poco più tardi gli viene affidata la guida come segretario nazionale della lista Pannella Riformatori, alla metà del decennio scorso resta in politica ma come responsabile della comunicazione della Rosa nel Pugno, altra gemmazione dell'arcipelago radicale.

Ma anche in campo giornalistico-editoriale non è passato inosservato: prima la battaglia sul caso Enzo Tortora, poi quella sulla morte di Marta Russo (con un libro di contro-inchiesta autopubblicato per smontare la tesi della colpevolezza di Giovanni Scattone e Salvatore Ferraro).

Mauro Zucchelli

LA MODALITÀ RISERVATA



L'ingegner Stefano Corsini, presidente dell'Authority



L'ingresso di Palazzo Rosciano, quartier generale dell'Authority

NELL'AUTORITÀ DI SISTEMA DEL TIRRENO SETTENTRIONALE

Prevenzione della corruzione: istituita una direzione ad hoc

Pronto il nuovo Piano Anti-Corruzione che sarà a breve portato all'attenzione del Comitato di Gestione

LIVORNO - Individuare le attività nell'ambito delle quali è più elevato il rischio di corruzione, intraprendere le relative misure di mitigazione e prevedere meccanismi di formazione, attuazione e controllo delle decisioni. Sono questi gli obiettivi principali che l'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno settentrionale vuole

raggiungere con il nuovo Piano Triennale per la Prevenzione della corruzione per il 2018-2020, adottato pochi giorni fa.

Il Piano, che sarà a breve portato all'attenzione del Comitato di Gestione, è già operativo, ma sarà soltanto nel corso dei prossimi mesi, ovvero una volta divenuta pienamente operativa la nuova

struttura dell'**Autorità**, che si potrà procedere a mappare realmente gli adempimenti rischiosi dal punto di vista dell'anti-corruzione e i relativi gradi di rischio. A farlo, in un percorso a tappe che ha come deadline il prossimo 31 agosto, sarà una direzione ad hoc dell'**Autorità** diretta da Claudio Capuano, già dirigente amministrativo dell'ex



Claudio Capuano

Autorità Portuale di Piombino, e voluta espressamente dal presidente dell'AdSP.

Antico Forte della Bocca, via ai lavori per riscoprire le gallerie sotterranee

Palazzo Rosciano sta recuperando una struttura lunga 500 metri (in zona Yacht Club) che è sconosciuta anche a tanti livornesi

► LIVORNO

È un altro pezzetto di Livorno che esce dal dimenticatoio e torna a far bella mostra di sé: stiamo parlando del Forte della Bocca, il cui decollo dei lavori di recupero è stato annunciato da Palazzo Rosciano, quartier generale della nuova Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino. L'equipe del presidente Stefano Corsini ne dà notizia spiegando che in questo modo «un tesoro sotterraneo sarà presto restituito alla cittadinanza».

Stiamo parlando di un fabbricato che non molti conoscono, anche fra gli stessi livornesi: è al Molo Mediceo, nei pressi dello Yacht Club.

Dall'Authority lo descrivono come «un manufatto di rara bellezza incastonato nel Porto Me-

diceo» e ricordano che è stato costruito «fra 1609 ed il 1621 a difesa del porto sul Molo Cosimo». La particolarità è che è «disposto su due livelli: le gallerie ospitava-

no i fucilieri, al piano superiore, la piattaforma, era utilizzata per i cannoni. Il Forte della Bocca non è molto noto neppure in città anche perché – come ammette la stessa Istituzione portuale – è «da tempo per il piano a quota banchina in uno stato di abbandono».

Cosa vuol fare l'Authority? «Ripartire agli originari splendori questo capolavoro di ingegneria militare». Come? Con i lavori per la messa in sicurezza del complesso fortificato («partiti da poco») e l'obiettivo di fare un rilievo della struttura che possa permettere la stesura di un progetto di sistemazione delle gallerie

sotterranee.

I sotterranei – viene ribadito – sono stati riempiti con le macerie degli edifici e delle superfetazioni novecentesche abbattute durante i bombardamenti della seconda guerra mondiale. Va detto che queste gallerie «ospitano cavità, cunicoli, archi, volte, logge, pozzi e si snodano lungo un camminamento sotterraneo di circa cinquecento metri di sviluppo lineare». Un tesoro che l'Authority vuol rendere di nuovo accessibile al pubblico. Quando? I tecnici dell'Authority parlando, per questa prima fase di messa in sicurezza, «di due mesi circa».

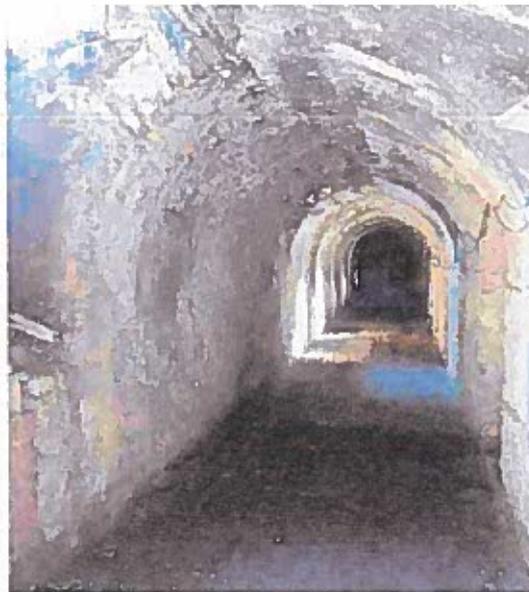
Una volta terminati i lavori (ad opera della ditta F.lli Colloca), l'area potrebbe per esempio utilizzata per ospitare mostre o iniziative culturali, o potrebbero essere promossi tour under-

ground che permettano di esplorare questo intrico urbanistico capace di rivelare molto sulla dinastia dei Medici. È un percorso di valorizzazione che andrebbe ad impattare su tutta la infrastruttura: nella parte superiore la struttura ora ospita le sedi dello Yachting Club Livorno (dal 1968) e dei Piloti.

«Non è la prima volta che ci preoccupiamo di recuperare alla città nuovi spazi di waterfront», dicono da Palazzo Rosciano: «L'abbiamo fatto con la Fortezza Vecchia. – viene segnalato – che è stata presa in gestione nel 2013 quando versava in uno stato di completo abbandono, e restituita al grande pubblico per iniziative di spessore culturale. Lo sta facendo col recupero della Torre del Marzocco, che si trova in porto e che potrebbe diventare meta di percorsi turistici».



Il sopralluogo dell'architetto Francesca Picchi



La galleria all'interno del Forte della Bocca nella zona del Molo Mediceo

Corriere Marittimo

Forte della Bocca: al via i lavori di recupero Un tesoro sotterraneo sarà presto restituito alla cittadinanza.

LIVORNO - Un manufatto di rara bellezza incastonato nel Porto Mediceo. Costruito fra 1609 ed il 1621 a difesa del porto sul Molo Cosimo, e disposto su due livelli (le gallerie che ospitavano i fucilieri, e uno superiore, la piattaforma, per i cannoni), il Forte della Bocca versa da tempo per il piano a quota banchina in uno stato di abbandono.

Ora l'**Autorità di Sistema sta lavorando per riportare agli originari splendori questo capolavoro di ingegneria militare**: sono infatti da poco partiti i lavori per la messa in sicurezza del complesso fortificato, con l'obiettivo di fare un rilievo della struttura che possa permettere la stesura di un progetto di risistemazione delle gallerie sotterranee.

Riempitesi delle macerie degli edifici e delle superfetazioni novecentesche abbattute durante i bombardamenti della seconda Guerra Mondiale, le gallerie ospitano cavità, cunicoli, archi, volte, logge, pozzi, che si snodano lungo un camminamento sotterraneo di circa cinquecento metri di sviluppo lineare. L'obiettivo è quello di renderle pienamente accessibili al pubblico. Il tempo che i tecnici dell'Authority si sono dati per questa prima fase di messa in sicurezza è di due mesi circa.

Una volta terminati i lavori (a eseguirli, la ditta F.lli Colloca), l'area potrebbe per esempio utilizzata per ospitare mostre o iniziative culturali, o potrebbero essere promossi tour underground che permettano di esplorare questo intrico urbanistico capace di rivelare molto sulla dinastia dei Medici. Si tratta di un percorso di valorizzazione che andrebbe ad impattare su tutta la infrastruttura. Che, peraltro, a livello superiore, ospita due edifici, oggi sedi rispettivamente dello Yachting Club Livorno (dal 1968) e dei Piloti.

Non è la prima volta che l'Authority si preoccupa di recuperare alla città nuovi spazi di waterfront, lo ha fatto con la Fortezza Vecchia, presa in gestione nel 2013 quando versava in uno stato di completo abbandono, e restituita al grande pubblico per iniziative di spessore culturale, e lo sta facendo con il recupero della Torre del Marzocco, che si trova in porto e che potrebbe diventare meta di percorsi turistici.

CON LA QUALIFICA DI SOCIO ONORARIO

Anche i porti di Roma ora aderiscono ad ALIS

Il ruolo centrale del sistema di Civitavecchia sottolineato dal presidente Grimaldi - Le sinergie tra pubblico e privato per la crescita



Guido Grimaldi

ROMA - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale aderisce ad A.L.I.S. - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile in qualità di socio onorario, segnando così
(segue in ultima pagina)

Anche i porti di Roma

l'ingresso ufficiale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nel variegato mondo dei trasporti.

"Con grande orgoglio accogliamo nella nostra associazione l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale - ha dichiarato il presidente di A.L.I.S. Guido Grimaldi - Grazie al ruolo centrale di Civitavecchia nel sistema portuale italiano, siamo certi che questo nuovo socio onorario potrà fornire un'autorevole e irrinunciabile contributo istituzionale alla promozione e allo sviluppo dell'intermodalità. Riteniamo infatti che l'entusiasta adesione alla nostra Associazione di questi enti così strettamente collegati al territorio di cui sono espressione, sia un'opportunità importante per migliorare la competitività del Sistema Paese".

Oltre all'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale, a poco più di un anno dalla sua nascita A.L.I.S. annovera al suo interno anche le Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale (Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di

Stabia), del Mar di Sicilia Orientale (Porti di Catania ed Augusta), del Mar di Sicilia Occidentale (Porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese), del Mar Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia), del Mar Ionio (Porto di Taranto), l'Autorità Portuale di Messina, l'Autorità Portuale di Barcellona e l'Autorità Portuale di Valencia.

La possibilità di sviluppare forti sinergie nell'ottica di un incremento esponenziale di traffici negli scali nazionali, basando ogni attività sul concetto di vicinanza tra pubblico e privato, ha spinto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ad aderire ad ALIS: l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile che conta oggi oltre 1.300 aziende associate, per un totale di oltre 140.000 unità di forza lavoro, un parco veicolare di oltre 93.000 mezzi, 2.700 collegamenti marittimi settimanali e 120 linee di Autostrade del Mare.

Il Secolo XIX

Il futuro dei moli al centro del Forum a Civitavecchia

GENOVA. "Shaping the port of the Future. The social, economic and management challenges": è questo il titolo del secondo Forum organizzato da The MediTelegraph e On The Mos Way, ospitato quest' anno dall' Autorità di sistema portuale di Civitavecchia. L' evento si svolgerà il 10 aprile prossimo e radunerà nella città laziale i principali protagonisti europei del trasporto marittimo, con un focus particolare su industria crocieristica, sostenibilità, digitalizzazione e politiche comunitarie del trasporto a corto raggio. L' edizione 2017 era stata ospitata da Trieste.

I lavori, a Civitavecchia, si apriranno alle 9.30 con gli interventi del presidente Francesco Maria di Majo e del coordinatore Ue per le Autostrade del mare, Brian Simpson. Fra i relatori che si alterneranno nel corso della giornata (che si concluderà alle 17) figurano Wojciech Sopinski (Unione europea), Carles Rua (porto di Barcellona), Paul Kyprianou (Grimaldi Group), Pino Musolino (presidente porto di Venezia), Agneta Nillson (porto di Trelleborg), Masa Certalic (porto di Koper), Valeria Mangiarotti (MedCruise), Jill Slinger (università di Delft), Isabelle Ryckbost (segretario generale Espo), Davide Maresca (avvocato).

Per informazioni e iscrizioni (gratuite) al convegno: forum.themeditelegraph.com.

Informazioni telefoniche ai numeri 3479838233 e 0105388243. L' offerta di eventi del MediTelegraph proseguirà a giugno con la terza edizione, a Genova, del Forum Shipowners & Shipbuilding: il titolo di quest' anno sarà "Towards Autonomous Ships".

“Shaping the port of the Future”: ecco come iscriversi al Forum del 10 aprile

Genova - “Shaping the port of the Future. The social, economic and management challenges”: è questo il titolo del secondo Forum organizzato da The MediTelegraph e On The Mos

Way, **ospitato quest’anno dall’Autorità di sistema portuale di Civitavecchia.**

Genova - “Shaping the port of the Future. The social, economic and management challenges”: è questo il titolo del secondo Forum organizzato da The MediTelegraph e On The Mos Way, **ospitato quest’anno dall’Autorità di sistema portuale di Civitavecchia.** L’evento si svolgerà il 10 aprile prossimo e radunerà nella città laziale i principali protagonisti europei del trasporto marittimo, con un focus particolare su industria crocieristica, sostenibilità, digitalizzazione e politiche comunitarie del trasporto a corto raggio. L’edizione 2017 era stata ospitata da Trieste.

I lavori, a Civitavecchia, si apriranno alle 9.30 con gli interventi del **presidente Francesco Maria di Majo e del coordinatore Ue per le Autostrade del mare, Brian Simpson.** Fra i relatori che si alterneranno nel corso della giornata (che si concluderà alle 17) figurano Wojciech Sopinski (Unione europea), Carles Rúa (porto di Barcellona), Paul Kyprianou (Grimaldi Group), Pino Musolino (presidente porto di Venezia), Agneta Nilsson (porto di Trelleborg), Masa Certalic (porto di Koper), Valeria Mangiarotti (MedCruise), Jill Slinger (università di Delft), Isabelle Ryckbost (segretario generale Espo), Davide Maresca (avvocato).

Per informazioni e iscrizioni (gratuite) al convegno: forum.themeditelegraph.com. Informazioni telefoniche ai numeri 3479838233 e 0105388243. L’offerta di eventi del MediTelegraph proseguirà a giugno con la terza edizione, a Genova, del Forum Shipowners & Shipbuilding: il titolo di quest’anno sarà “Towards Autonomous Ships”.

Royal Bus, la Cpc offre un contributo economico

Visita presso il sindacato degli autisti licenziati di una rappresentanza guidata dal vice presidente Scilipoti per offrire un aiuto e solidarietà

CIVITAVECCHIA - Sono passati circa quindici giorni dalle ultime notizie dal fronte Royal Bus ma i lavoratori sono ancora senza stipendi.

Ieri una delegazione della compagnia portuale di Civitavecchia, guidata dal vice presidente Patrizio Scilipoti è andata a portare la sua solidarietà agli autisti licenziati, presso la sede del loro sindacato, l'Usb. «Siamo qui per dire alla città che non va bene quello che sta succedendo, o quello che è successo in passato - ha detto il consigliere comunale di minoranza Scilipoti - e speriamo di far di tutto perché non succeda più che ci siano lavoratori che rimangono disoccupati». A metà settembre si era aperto uno spiraglio nella complicata vicenda con il presidente del cda della Royal Bus Massimiliano Passalacqua che annunciava l'imminente vendita di 4 bus ad un'azienda di Roma. Il saldo avrebbe permesso la liquidazione delle mensilità pendenti.

Scioperi, sit in prima davanti la sede dell'azienda e poi davanti l'Adsp a Molo Vespucci per chiedere un intervento dell'ente per fare chiarezza sulla vicenda. Ma il 16 febbraio la nota di Passalacqua che annuncia «Vendita saltata» e punta il dito contro la Usb colpevole, secondo il presidente della Royal Bus, di aver contattato telefonicamente il compratore chiedendo «di pagare direttamente gli stipendi ai lavoratori».

Il giorno dopo la replica dei lavoratori: «Non crediamo che i sindacati siano nelle condizioni di poter inficiare una trattativa di questo tipo» parlando di un vincolo sulla cessione dei pullman, in base al quale il compratore avrebbe direttamente pagato i loro stipendi. Passalacqua mantiene la linea e poi il silenzio, preoccupante. Ieri la visita di Scilipoti che accende nuovamente l'attenzione sulla vicenda. «Anche sapere semplicemente - ha sottolineato Scilipoti - che ci siano lavoratori che non hanno una mensilità dà fastidio. Questa è una città che ha un'economia che dire negativa è poco». Il vice presidente della Cpc ha sottolineato come invece le potenzialità di Civitavecchia dovrebbero portarla in alto. Il porto ha vissuto momenti critici negli ultimi mesi, dopo la vertenza Royal Bus era arrivato il sequestro delle gru operative della Gtc. Attimi di lavoro frenetico per risolvere qualcosa che poteva paralizzare l'intero scalo.

Ma, come lo stesso Scilipoti sottolinea «se usciamo dal porto la questione peggiora ancora di più - ha detto - parlando di imprese, Enel, commercio, edilizia insomma siamo in una situazione di difficoltà. Noi siamo uniti - ha concluso Scilipoti - abbiamo portato solidarietà e restiamo a disposizione dei lavoratori ex Royal Bus perché vogliamo stare al loro fianco, stare al fianco dei lavoratori e delle famiglie di Civitavecchia in modo che siano stipendiati correttamente».

Ma dalla Cpc non sono arrivate soltanto parole. Infatti, come racconta uno degli autisti, la Compagnia portuale di Civitavecchia ha portato un contributo economico di circa 2mila euro.

«Lng e Zes, opportunità per rilanciare Napoli» / INTERVISTA

Napoli - Le novità di questi ultimi giorni giunte a Piazzale Pisacane nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno ci spingono a rivolgere alcune domande al presidente Pietro Spirito per fare il punto della situazione e offrirvi una panoramica sulle prospettive della portualità campana

Napoli - Le novità di questi ultimi giorni giunte a Piazzale Pisacane nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno ci spingono a rivolgere alcune domande al presidente Pietro Spirito per fare il punto della situazione e offrirvi una panoramica sulle prospettive della portualità campana.

Deposito per il gas naturale, approvazione del decreto per l'istituzione della Zona economica speciale: due eventi di questi ultimi giorni che dovrebbero far ripartire Napoli e dare nuove prospettive.

«Il sistema portuale della Campania è già ripartito - dice Spirito -. I risultati del 2017 sono largamente positivi, se si esclude un ripiegamento del traffico crocieristico già largamente previsto, che sarà superato a Napoli già nel 2018. Ora ci attendono nuove sfide che saranno cruciali per consolidare lo sviluppo. La manifestazione di interesse per il deposito di gas naturale liquefatto ha registrato un successo al di là delle nostre stesse aspettative: 17 raggruppamenti che hanno risposto testimoniano che il mercato è pronto ad investire. Sceglieremo il progetto migliore, per consolidare un polo energetico che consolida una delle caratteristiche multifunzionali del porto di Napoli. La partenza della zona economica speciale centrata sui porti di Napoli e Salerno sarà un'altra sfida essenziale. Nelle prossime settimane la Regione Campania dovrà approvare il piano strategico per la Zes, sottoponendolo al governo, che poi dovrà formulare il decreto di istituzione di questo nuovo strumento di politica industriale e logistica nel nostro territorio. Attrarre investimenti produttivi sarà la sfida dei prossimi anni: i porti sono cerniera tra manifattura e mercati: cresceremo nella misura in cui inspessiremo il nostro apparato produttivo. Gli investimenti nei porti della Campania stanno già ripartendo. A Napoli è stata deliberata dal Comitato di gestione una concessione per installare un nuovo bacino galleggiante per le riparazioni navali, frutto di una alleanza tra Nuova meccanica navale e il gruppo Palumbo. A Salerno, Sct continua ad investire per migliorare l'attrezzaggio del terminal container».

-segue

Quali gli ostacoli che ancora si frappongono per la loro concreta realizzazione?

«Con il lavoro si supereranno tutti gli ostacoli. Noi siamo teste dure. Non molliamo mai la presa. Dovremo continuare a mettere a disposizione tutte le nostre energie, contando sulla sinergia e sulla collaborazione di tutte le istituzioni, e delle forze economiche e sociali».

Poi c'è la nuova stazione al Beverello, tutti bellissimi progetti, ma quando li vedremo concretamente?

«In un anno abbiamo completato un percorso di guerra: predisposizione del progetto definitivo, conferenza dei servizi di approvazione, approntamento del progetto esecutivo, analisi di costi-benefici, valutazione da parte della struttura tecnica di missione del ministero dei Trasporti, via libera al finanziamento pubblico, Cta favorevole da parte del Provveditorato. Ora è in corso la verifica prevista dal nuovo codice degli appalti e poi procederemo alla gara per i lavori. Queste sono le regole del nostro Paese e le rispettiamo tutte».

Quest'anno, dopo un 2017 in forte calo, ripartono anche le crociere: quali le previsioni? «Nel 2018 Napoli registrerà, secondo le analisi di Risposte turismo, un incremento in termini di passeggeri superiore al 10%. Dovremo lavorare per consolidare questa ripresa anche nei prossimi anni. Dobbiamo poi cominciare a delineare una strategia per Salerno: la realizzazione dei dragaggi, prevista tra il 2019 ed il 2020, renderà finalmente operativa la stazione marittima, che metteremo a gara. Alle compagnie dovremo dare certezza sui tempi di operatività».

Riparazioni navali: grazie alla società Drydocks, un'alleanza tra il gruppo Palumbo e la Nuova meccanica navale, Napoli avrà un nuovo bacino galleggiante: quanto questo risultato è dovuto alla sua opera di Intermediazione e che impulso darà al settore cantieristico?

«Questo risultato è dovuto ad una convergenza imprenditoriale auspicata dalla Autorità: dai litigi, l'ho detto sin dal mio insediamento, dobbiamo passare alle alleanze ed agli investimenti per lo sviluppo dei nostri porti, e delle attività economiche correlate. Questo accordo è un bel segnale in questa direzione».

-segue

Collegamento ferroviario tra porto ed interporto: lo vedremo in un futuro quanto prossimo?

«Stiamo lavorando in una ottica duale. Intanto dobbiamo attivare flussi di collegamenti intermodali a infrastrutture esistenti: la disponibilità del gruppo Msc a riattivare servizi ferroviari dal porto di Napoli è una sfida per gli operatori ferroviari. Vedremo quale sarà la risposta. Poi, assieme ad Rete ferroviaria italiana stiamo lavorando per progettare la nuova infrastruttura ferroviaria nel porto di Napoli, con binari da 750 metri di lunghezza e con una collocazione coerente con la strategia di espansione a levante del porto di Napoli».

Fondali: a che punto siamo?

«A Napoli i lavori sono cominciati, dopo un quarto di secolo di difficoltà e ritardi. Gradualmente renderemo disponibili condizioni di operatività adeguate ai potenziali flussi di traffico. Intanto ci stiamo battendo per creare le condizioni di operatività futura anche a Salerno: abbiamo effettuato uno spianamento che ha risolto problemi immediatamente contingenti. nei prossimi mesi dovremo ottenere l'autorizzazione del Ministero dell'Ambiente per avviare i lavori strutturali di dragaggio».

Il correttivo alla legge sui porti stabilisce che del comitato di gestione delle nuove Autorità di sistema non possano far parte persone che in passato abbiano ricoperto cariche pubbliche. Questo cosa comporta per l'autorità da lei presieduta dove, se non sbaglio, si dovrebbero sostituire due membri?

«Abbiamo chiesto, come Assoporti, un'interpretazione della norma al ministero. Abbiamo bene lavorato assieme nella attuale configurazione del comitato. Mi auguro proprio che si possa continuare questo percorso collegiale di squadra».

Informazioni Marittime

Napoli, ad aprile workshop sul waterfront

Si terrà a Napoli dal 16 al 21 aprile la IV edizione di "City from the sea", il workshop interdisciplinare urbanistico organizzato da CNR-IRISS, ANIAI Campania e il dipartimento Studi Umanistici dell'Università Federico II. Come per le precedenti edizioni, l'evento mette insieme le esperienze urbanistiche con quelle degli psicologi di comunità, degli architetti, ingegneri, storici ed economisti.

Il bando

L'argomento progettuale è il waterfront del porto di Napoli, in cui già nelle precedenti edizioni sono state sviluppate diverse idee. È rivolto a laureati e laureandi (architetti, ingegneri, pianificatori, psicologi, ecc.). Nel corso dei cinque giorni, gli studenti si confronteranno con pianificatori, politici, imprenditori, associazioni, giornalisti e professori.

La *call for application* scade il 9 marzo.

Le proposte progettuali saranno pubblicate su una rivista internazionale e saranno esposte in una mostra durante la Naples Shipping Week (24-29 settembre 2018).

SALERNO: Presentazione e-book su Zone Economiche Speciali

Salerno, 5 marzo 2018 – Il contributo alla ripresa economica dell'Italia che può arrivare dall'istituzione delle ZES (Zone Economiche Speciali) può essere rilevante come dimostrato da innumerevoli esempi a livello europeo e internazionale. Le ZES, infatti, per la maggiore capacità di catalizzare investimenti diretti esteri, grazie alla concessione di agevolazioni fiscali, finanziarie, amministrative ed infrastrutturali, si sono rivelate un efficace strumento di accelerazione economica, rispetto al modello classico di zona franca doganale, risultando più attraenti per la business community. Se ne discuterà venerdì 9 marzo 2018 alle ore 15.30 alla Lega Navale di Salerno, alla presentazione, organizzata dal Propeller Club di Salerno, dell'e-book "Le Zone Economiche Speciali. Una straordinaria opportunità per il rilancio dell'economia in Italia" di Maurizio D'Amico, avvocato, esperto in diritto dell'Unione Europea, Segretario Generale dell'Advisory Board della federazione mondiale delle Zone Franche e delle Zone Economiche Speciali (FEMOZA).

L'approccio al concetto di ZES proposto dall'autore tiene conto, in particolare, di un nuovo modo di concepire lo sviluppo economico ed il rapporto dei soggetti produttivi con la società: alle ZES è attribuito l'inedito ruolo di "laboratorio istituzionale" ("laboratorio territoriale sperimentale"), per la verifica dell'eventuale impiego a tutto il territorio nazionale delle politiche adottate al loro interno nei settori commerciali, finanziario ed imprenditoriale. "L'introduzione di questi formidabili strumenti di accelerazione economica in Italia, cambierebbe il ruolo del Paese nel Mediterraneo: non più solo "porta dell'Europa" ma fulcro e volano dell'economia euro-mediterranea".

Il programma:

Fabrizio Marotta – Presidente LNI Salerno

Alfonso Mignone – Presidente Propeller Club Port of Salerno

Mauro Menicucci – Professore Aggregato Diritto della Navigazione Università di Salerno

Marco Esposito – Avvocato esperto in Diritto Doganale

Sarà presente L'Autore

Alla partecipazione saranno conferiti 3 crediti formativi per gli avvocati.

AdSp Adriatico meridionale partecipa al Seatrade

Patroni Griffi: «Vogliamo puntare sempre più sullo sviluppo del mercato crocieristico»

BARI – Una delegazione dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, guidata dal presidente Ugo Patroni Griffi, partecipa all'edizione 2018 del Seatrade Cruise Global che si svolge dal 5 all'8 Marzo al Convention Center di Fort Lauderdale, in Florida, nell'ambito della collettiva dei porti italiani – organizzata da Assoport – "Cruise Italy, one country many destinations".

L'Ente portuale ha già pianificato una serie di incontri business-to-business con i principali stakeholders del settore, armatori e responsabili delle compagnie di navigazione, nonché conferenze ed eventi finalizzati a promuovere i porti dell'Adriatico meridionale quale snodo strategico per la rete crocieristica internazionale.

L'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale partecipa al prestigioso evento fieristico, per la prima volta dalla sua istituzione, presentando i propri cinque porti in un'unica offerta, rafforzata da una sinergica collaborazione con PugliaPromozione. In collaborazione con PugliaPromozione e Apulia Film Commission, infatti, è stato realizzato un video che sarà presentato nel corso di un evento di promozione dedicato alla Puglia e ai principali porti pugliesi.

«Vogliamo puntare sempre più sullo sviluppo del mercato crocieristico – commenta il presidente Patroni Griffi – per i numerosi effetti positivi che riverbera sull'economia dell'intero territorio. Presentiamo al Seatrade i nostri cinque porti, ricchi di un'efficiente infrastrutturazione e qualificati servizi di accoglienza. Vogliamo rappresentare agli stakeholders che attraverso i nostri scali i turisti possono accedere a un territorio vasto e ricco di interesse storico, architettonico, enogastronomico e anche religioso. Da Manfredonia, porto dal quale si può facilmente raggiungere il santuario di San Giovanni Rotondo (nella stagione crocieristica 2018 sono già stati programmati due approdi), ai porti di Bari e di Brindisi che consentono di raggiungere, in breve tempo le bellezze di Valle d'Itria, Murgia e Salento».

Secondo l'assessore all'Industria turistica e culturale della Regione, Loredana Capone, «l'accordo siglato con PugliaPromozione per una programmazione più strutturata dell'accoglienza che comprende tutti i porti pugliesi rappresenta un primo passo importante per lo sviluppo del mercato crocieristico in Puglia. Il passo successivo è rappresentato dalla integrazione dei diversi tipi di trasporto e ovviamente dalla corretta informazione e segnaletica multilingue. Hub multimodali ben integrati (aeroporti, terminal crociere, stazioni ecc) e strumenti come la biglietteria integrata, smart card e applicazioni di telefo-

Imbarco eccezionale nel porto di Bari

Fortune, Spamat e Marimed hanno spedito 120 cassoni per un volume di 3mila metri cubi

BARI – Imbarco eccezionale nel porto di Bari: 120 cassoni per un volume totale di 3.000 metri cubi sono stati posizionati sulla banchina dello scalo pugliese con speciali camion ribassati, in tempi brevissimi (tre giorni solo per completare l'intera consegna dalla fabbrica al porto).

Durante il fine settimana la nave "HR Endeavour", noleggiata espressamente per la movimentazione di questo lotto di carico, è arrivata ed è stata ormeggiata.

E' quindi iniziato l'imbarco: le casse sono state sistemate all'interno della stiva della nave come in un grande gioco "Tetris"!

È stato infatti preparato un perfetto piano di stivaggio: una ad una le casse, a partire dalle più pesanti, sono state imbarcate.

Non è mancata neppure la neve che da anni non cadeva su capoluogo pugliese. Ma i fiocchi hanno contribuito a formare un ambiente diverso nel porto di Bari.

Un carrello elevatore ad alta portata è stato posizionato all'interno della stiva per manovrare le casse così da occupare tutto lo spazio.

Per completare l'imbarco sono stati necessari due giorni. Al termine la stiva della nave era completata "a tappo" e la "HR Endeavour" ha tolto gli ormeggi senza ritardi.

La gestione del lavoro è stata affidata alla Fortune International Transport di Milano che ha nominato la Spamat di Bari per coordinare le operazioni in porto.

La supervisione dell'imbarco è stata garantita dalla Marimed di Napoli. Un trio di professionisti per dimostrare come la collaborazione tra diverse esperienze e capacità lavorative sia sempre vincente!

IL CASO

UN'OPERA BLOCCATA DAL 2006

Regione di nuovo bocciata sul porto turistico di Bari

Annulato per la terza volta dal Tar il no al progetto Barivela «Spetta al Comune organizzare la conferenza di servizi»

● **BARI.** Spetta al Comune di Bari, e non alla Regione, il compito di convocare la conferenza di servizi per esaminare il progetto preliminare del porto turistico tra San Cataldo e la rotonda del lungomare. Dopo cinque anni, il Tar di Bari torna nuovamente a esprimersi sul restyling del Porto vecchio del capoluogo, bocciando per la terza volta la gestione dell'iter sulla proposta presentata dalla società Barivela (che fa capo alla famiglia Degennaro, ramo Casamassima) per ottenere la concessione demaniale trentennale sullo specchio d'acqua e realizzare così 478 posti barca e un edificio poli-

funzionale.

Una proposta che risale al 2006, e che prevedeva (all'epoca) un investimento da 14 milioni in project financing. Nel 2011, il Tar era intervenuto per la prima volta affermando il diritto al rilascio della concessione demaniale pur in mancanza del piano regolatore portuale. Nel 2016, i giudici amministrativi hanno poi annullato il «no» della Regione al rilascio della concessione, sostenendo che la decisione spettava a una conferenza di servizi.

L'ultima sentenza (2/3/2018, Seconda sezione) depositata la scorsa settimana dice che è di nuovo tutto

megliato. Non solo perché al progetto Barivela non è applicabile il regime transitorio previsto dalla legge regionale (e dunque la convocazione della conferenza spetta al Comune), ma soprattutto perché il «no» sotto il profilo urbanistico espresso dalla Regione non sarebbe motivato. Il parere degli uffici rispetto alle Norme tecniche di attuazione del piano regolatore è che «il progetto non appare ammissibile». «Pur volendo prescindere dalla formula dubitativa con la quale il parere è stato espresso, in sé indicativa di un contraddittorio quanto meno perplesso della Regione, inidoneo a fondare un



DALL'ALTO L'area dove dovrebbe sorgere il porticciolo è quella sullo sfondo

giudizio inammissibile», scrive il giudice amministrativo, che prescinde da Barivela è un progetto preliminare, che dunque non contiene i dettagli su cui fondare il potere di compatibilità. Allo stesso tempo, è stato annullato anche il «no» sul fronte della compatibilità demaniale: la mancanza del piano regolatore portuale, osservano i giudici amministrativi, non può essere un ostacolo in questo senso. «Se è possibile approvare con accordo di programma progetti la difformità dagli strumenti di pianificazione è scritto in sentenza», a maggior ragione non può ritenersi che vi sia

ostacolo la mancanza. A Bari è stata affermata più volte la necessità di realizzare un porto turistico per incentivare un settore finora molto trascurato: nel capoluogo i posti barca sono pochi rispetto alle necessità, hanno costi proibitivi e non incentivano il turismo di alto livello. Di recente, un accordo firmato tra la Capitaneria e l'Autorità portuale ha sbloccato un altro progetto, quello per l'area di San Cataldo (vicino la Fiera del Levante). Prevede la realizzazione dell'area per l'ormeggio di tre pattugliatori, ma anche lo spazio per l'approdo di 345 imbarcazioni da diporto. *Ins.*

LA SENTENZA L'INDAGINE ERA NATA DA UN ESPOSTO DELL'EX COMANDANTE SU DUE FUORIBORDO YAMAHA ABBANDONATI IN MARE

Monopoli, in Capitaneria assolti in sei «Non truccarono le vendite dei motori»

● **BARI.** Non hanno truccato le procedure per la vendita di due motori abbandonati in mare e poi acquistati, a un prezzo ritenuto troppo più basso del valore di mercato, dalla stessa persona che li aveva ritrovati. La prima sezione del Tribunale di Bari (presidente Cristiano, relatore Guerra) ha assolto dall'accusa di abuso d'ufficio e falso ideologico, «perché il fatto non sussiste, nel personale tra ufficiali e impiegati civili della marina in servizio presso la Capitaneria di porto di Monopoli».

In base all'accusa, retta dal per Giuseppe Dentonaro sulla base di una denuncia presentata dal comandante della Capitaneria, due fuoribordo Yamaha abbandonati in mare sarebbero stati acquistati per 300 euro (a fronte di un valore di mercato di 1.400) dalla stessa persona che li aveva ritrovati grazie al fatto che non sarebbe stata data pubblicità all'avviso di vendita. Vendita in un caso sospesa



TUTTI ASSOLTI Una immagine del vecchio porto di Monopoli

dallo stesso comandante, dopo aver rilevato che «in nessun caso di allertare la pubblicazione degli avvisi in realtà mai avvenuta e che, nel caso specifico, la commissione formata per procedere alla stima del valore del motore non era nemmeno riunita».

Chi trova in mare un natante abbandonato deve avvisare la Ca-

pitania, che deve pubblicare un avviso di ritrovamento se necessario chiede la restituzione, si prevede alla distruzione oppure alla vendita previa stima del valore. Il processo si è sviluppato pagina su pagina di questa procedura. Secondo il Tribunale, che sul punto ha ascoltato il successore del comandante autore della

denuncia, non sarebbero stati commessi reati. «Gli esposti, nonché l'ipotesi accusatorie secondo le motivazioni della sentenza» si basano su di una lettura errata del codice della navigazione», che entrambe le procedure incriminate si legge ancora, erano stati correttamente formati gli avvisi di ritrovamento e quelli di vendita, nonché il cosiddetto verbale di stima. A ciò si aggiunge che l'ispezione ministeriale espletata nei mesi immediatamente successivi alle procedure incriminate non ha evidenziato alcuna irregolarità. L'assoluzione riguarda i 55 anni di Puzo di Greco (avvocato Rosario Cristini), 55 anni di Monopoli (avvocato Filippo Angelini De Morsillo), 47 anni di Monopoli (avvocato Antonio La Scala), 48 anni di Putignano, 44 anni di Formia (avvocato Umberto Sforza) e 53 anni di Monopoli (avvocati Alberto e Giuseppe Sardanà). *Ins.*

L'ECONOMIA

«Nella Zes adriatica 500 ettari per il Salento E c'è anche Casarano»

Mazzarano assicura e spiega: privilegiate le aree pubbliche

di Oronzo MARTUCCI

C'è posto per tutte le aree produttive del Salento, o quasi, nella perimetrazione della Zes adriatica in fase di definizione da parte della Regione che ne presenterà la candidatura al ministero del Mezzogiorno nei prossimi giorni sulla scorta del lavoro di verifica dei requisiti effettuato da una Task force coordinata dal professore Aldo Berlinguer: è quanto assicura l'assessore regionale allo Sviluppo economico Michele Mazzarano in risposta alle "polemiche elettorali" alimentate da voci secondo le quali le aree produttive del Sud Salento comprese tra Casarano Tricase e il Capo di Leuca non erano state inserite tra quelle destinate a ospitare nuovi investimenti pronti a cogliere i benefici delle Zone economiche, cioè fiscalità di vantaggio e burocrazia zero. Nella Zes

adriatica, ha evidenziato Mazzarano saranno perimetrali, «non meno di 500 ettari di aree salentine, le quali esprimono circa il 30% di superfici libere da insediamenti, sono infrastrutturate e non soggette a vincoli di qualsiasi natura». Nel processo di selezione, ha aggiunto, «sono state privilegiate le aree pubbliche rispetto a quelle private per evitare logiche speculative».

Le aree produttive della provincia di Lecce considerate idonee all'inserimento nella Zes Adriatica, ha ancora spiegato l'assessore allo Sviluppo economico, sono le seguenti: Area Asi Lecce - Surbo; area Asi Galatina- Soleto; area Asi Nardò - Galatone; area Asi Maglie - Melpignano; area Asi Tricase - Specchia - Migliano; aree produttive di Casarano. Per Mazzarano «il Salento gioca sicuramente un ruolo di rilievo nella Zes adriatica, grazie al "nesso funzionale"

60%

La quota prevista per Bari-Brindisi



Le aree destinate alla Puglia sono 4.408 ettari da dividere tra la Zona economica speciale "Adriatica" e la Zes "Ionica". Secondo le indicazioni dell'assessore Michele Mazzarano il 60 per cento di quelle aree sarà destinato alla Zes "Adriatica".

206 mln

Le risorse destinate al credito d'imposta



Al nuovi investitori, insieme al credito di imposta di 206 milioni di euro concesso a tutte le Zes del Mezzogiorno con la legge di istituzione delle Zone economiche speciali, dovrà essere garantita anche l'esenzione da alcuni tributi locali.



che collega molte delle sue aree produttive al porto di Brindisi e alla vivacità di alcune produzioni ivi ospitate, soprattutto nei comparti della meccanica agricola, dell'agroalimentare e del Tac e alle potenzialità di sviluppo di nuovi settori ad alto contenuto di conoscenza quali le biotecnologie e le nanotecnologie».

La selezione delle aree è arrivata a conclusione di un lungo e difficoltoso percorso di ascolto e di raccolta dati, con gli Enti Locali e le Associazioni. In ogni caso «il lavoro di perimetrazione e di limitatura dei piani strategici delle Zes pugliesi non è del tutto terminato».

Mazzarano ha voluto tuttavia precisare qual è lo stato del lavoro della Task Force

«per sottrarre un percorso tanto importante per la Puglia alle semplificazioni strumentali della contesa elettorale». In provincia di Lecce sono molti i Comuni, con il sostegno dei politici e degli amministratori di riferimento, che sono convinti di avere aree da mettere a disposizione delle Zes. Anche quando si tratta di aree non infrastrutturate e dotate dei requisiti previsti dalla legge e dal decreto attuativo di istituzione delle Zes.

Confindustria Lecce ha espresso soddisfazione in merito all'individuazione delle aree produttive indicate da Mazzarano come le più idonee all'inserimento nella Zes Adriatica. Il presidente di Confindustria Lecce Giancarlo Negro ha ringraziato l'assessore «per aver

INFRASTRUTTURE

LA VIABILITÀ

COSTO TOTALE: 217 MILIONI

Dal Cipe altri 7 milioni in aggiunta ai 170 già accantonati. Dal Patto di sviluppo 32 milioni. Sei dal bilancio della Città metropolitana

DA NORD A SUD

Previsto un nuovo casello autostradale (tra Bari nord e Bitonto) e l'attraversamento della zona industriale fino a lungomare



Camionale avanti tutta

L'asse viario che collegherà il porto all'autostrada A14

GIORGIO PERCHIAZZI

La Città Metropolitana incassa altri soldi per realizzare la strada camionale di Bari. Sono 7,1 milioni di euro, gli ultimi in ordine di tempo, stanziati dal Cipe, in aggiunta ai precedenti 170 milioni (sempre di fonte Cipe) ed ai 32 milioni messi a disposizione dall'Ente per effetto del Patto di sviluppo siglato dal Governo nel 2016. La gara potrà essere bandita non appena sarà approvato il bilancio metropolitano.

L'ex Provincia dispone quindi di 210 milioni (ai quali ne vanno aggiunti altri 7 dal bilancio dell'ente) al fine di predisporre il bando ai fini di avviare i lavori dell'importante arteria destinata a collegare il porto del capoluogo all'autostrada A14, passando per aeroporto, Interporto, tangenziale e zona industriale di Bari-Modugno.

TOCCASANA - L'opera permetterà di creare un prezioso asse logistico tra il futuro nuovo casello dell'Autostrada (subito dopo l'attuale uscita di Bitonto) e l'ansa di Marisabella, la cui area portuale verrà liberata dai mezzi pesanti in virtù della realizzazione di un maxi parcheggio per tir e camion alla testata della camionak strada. L'arteria dovrebbe rivelarsi un toccasana per traffico e viabilità cittadina (da poco migliorata dall'asse Nord sud, completato sul ponte delle meraviglie), liberando via Napoli, viale di Maratona e tutte le zone limitrofe allo stadio della Vittoria dal carico inquinante dei numerosi mezzi pesanti.

È costato 3 milioni il progetto definitivo dell'intervento che riguarda il

Lunga 11 chilometri, lavori divisi in 4 stralci La strada dedicata ai mezzi pesanti

Sono quattro gli stralci funzionali (indipendenti uno dall'altro), in cui è stato suddiviso l'attuale progetto della camionale che, se i tempi saranno rispettati, sarà realizzata entro il 2022.

In particolare, nello sviluppare il percorso viario da Nord a Sud, il primo tratto prevede la creazione di un nuovo svincolo autostradale a nord del casello Bari-Nord (previsto prima dello svincolo di Bitonto) che si collegherà con la rete viaria della zona industriale grazie alle rotonde poste davanti agli uffici della Motorizzazione.

Il secondo tratto. Da qui il collegamento con la cosiddetta poligonale (attualmente in via di completamento) ovvero la strada che si ricongiunge con l'aeroporto e, attraverso via De Blasio, con la tangenziale (Statale 16) all'altezza della Metro.

Il terzo tratto comprende lo scavalcamento della stessa tangenziale in virtù della costruzione di un sovrappasso (al momento è questa l'idea), con successiva prosecuzione fino all'attuale Stanic, dove verrà creato un'area parcheggio e con ogni probabilità il varco doganale del porto.

Infine il quarto ed ultimo tratto che prevede la realizzazione di una strada in trincea fino alla colmata di Marisabella, riservata ai soli mezzi pesanti. Da un certo punto in poi si utilizzerà il vecchio percorso dei binari riservato al trasporto delle merci, che attraverserà via Napoli o il lungomare Vittorio Veneto (il piano strada sarà interrato per un metro e mezzo) quasi all'altezza dell'incrocio con via Brigata Bari. Non sono previste interferenze col traffico cittadino, grazie alla suddetta realizzazione di una strada in trincea (a un livello più basso del sodime stradale), che, lambrà il perimetro dell'attuale Cittadella della cultura (l'ex Mace) per riemergere all'altezza dell'ansa di Marisabella.

caso pulsante della rete viaria nel capoluogo, con tredici chilometri di strada - i soggetti coinvolti nell'intervento sono Comune, Anas, porto ed Eni - del nuovo asse viario che per metà sfrutterà la viabilità già esistente e per un'altra metà ne creerà una nuova. In particolare, il primo tratto della strada sarà fruibile a tutti gli automezzi, mentre il secondo, il

terzo e il quarto, sono destinati ai mezzi pesanti. L'infrastruttura stradale si sviluppa inizialmente da Sud a Nord) con una soluzione detta tecnicamente in trincea - al di sotto del livello stradale - necessaria per superare il lungomare Vittorio Veneto, via Napoli ed il fascio ferroviario di Bari Parco Nord, proseguendo poi con un'intersezione a raso con viale Europa e con l'attraversamento del suolo ex Stanic sino ad incrociare la tangenziale (strada Statale 16). La superficie d'asfalto a quattro corsie attraverserà quindi le esistenti viabilità del Consorzio per l'Area Industriale di Bari (Asi) con via De Blasio e via delle Magnolie e infine raccorderà con l'autostrada A14 dove, come detto, è prevista la realizzazione di un nuovo casello.

IL SINDACO

Soddisfatto il sindaco Antonio Decaro che ha convenuto il ministero delle Infrastrutture ad inserire (e finanziare in gran parte) l'opera in una lista comprendente alcune priorità nazionali in tema di infrastrutture, in virtù dell'evidente valenza strategica sia dal punto di vista dello sviluppo del territorio nell'ambito del Piano Infrastrutture e Reti 2014-2020. «È un'opera di valenza straordinaria dal punto di vista della crescita e dello sviluppo economico

affermò il sindaco Antonio Decaro che ha convenuto il ministero delle Infrastrutture ad inserire (e finanziare in gran parte) l'opera in una lista comprendente alcune priorità nazionali in tema di infrastrutture, in virtù dell'evidente valenza strategica sia dal punto di vista dello sviluppo del territorio nell'ambito del Piano Infrastrutture e Reti 2014-2020. «È un'opera di valenza straordinaria dal punto di vista della crescita e dello sviluppo economico

affermò il sindaco Antonio Decaro che ha convenuto il ministero delle Infrastrutture ad inserire (e finanziare in gran parte) l'opera in una lista comprendente alcune priorità nazionali in tema di infrastrutture, in virtù dell'evidente valenza strategica sia dal punto di vista dello sviluppo del territorio nell'ambito del Piano Infrastrutture e Reti 2014-2020. «È un'opera di valenza straordinaria dal punto di vista della crescita e dello sviluppo economico



MARISABELLA La splinata all'interno del porto

tenzamento dei corridoi logistici ovvero le reti di trasporto trans europee (individuali della Ue, con l'obiettivo di integrare la rete di trasporti barresi con le reti viarie dell'Europa dell'Est Anatolia).

«Nel complesso l'asse viario porterà benefici a tutta la circolazione cittadina e al traffico della tangenziale (dalla scorsa Decaro). In tal modo libereremo via Napoli e le zone limitrofe da traffico, rumore e smog senza intaccare il lungomare.

Conferenza stampa nella città del porto dell' assessore regionale alla Logistica

Russo: Zes, su Gioia non si discute

La replica a Falcomatà: «Il capoluogo ha la Zfu, la norma è scritta così»

Domenico Latino GIOIA TAURO «Siamo disposti a discutere su tutto tranne che su Gioia Tauro, qualunque azione che possa tendere a lederne la centralità mi vedrà fiero oppositore. Non intendo trattare su questo, chi dovesse rallentare i processi si prenderà le proprie responsabilità. Gioia è prima. Punto. Poi esiste un secondo livello».

Sono le parole dell' assessore regionale al Sistema porti e Logistica, Francesco Russo, ieri mattina nella città del porto per una conferenza stampa sulla Zes, provvedimento che dopo la firma del DPCM comincia ad essere una realtà.

Insieme a Russo, al tavolo di sala Fallara il segretario organizzativo Giovanni Puccio e i candidati "dem" alla Camera e al Senato. In platea, tra gli altri, il vicepresidente del Consiglio regionale Francesco D' Agostino, il capogruppo Pd alla Regione, Sebi Romeo e il sindaco di Taurianova, Fabio Scionti.

Sull' opportunità di convocare un incontro con i giornalisti per parlare della Zes alla vigilia delle elezioni, lo stesso Puccio - che ha introdotto i lavori - ha precisato: «Non abbiamo bisogno di spot, per noi parlano i risultati. Lo sviluppo e la crescita si raggiunge con un' azione di governo che riesce ad avere una visione strategica d' insieme».

Concetti ribaditi anche da Russo che sulle recenti proteste del sindaco Falcomatà per l' esclusione del capoluogo risponde: «Reggi gode già di un provvedimento molto forte che non hanno altri: la Zona franca urbana. Le aree residenziali resteranno necessariamente escluse dalla Zes, lo dice il decreto. Il piano strategico non è ancora definito, definito è invece il Comitato d' indirizzo che è un organo che a tutti gli effetti fa capo allo Stato, presieduto dal presidente dell' **Autorità portuale** e con al suo interno un rappresentante della Regione: personalmente lo avrei fatto in altro modo, ma la norma è scritta così».

Ma per l' assessore Russo, il cuore della questione è guardare al quadro complessivo e non ai singoli pezzi. «La Zes - spiega - non è da sola un elemento conclusivo e rientra in un sistema più ampio per il rilancio di tutta l' attività economica della Calabria che ha un sistema produttivo proprio, fatto di grandi imprese come la Hitachi o MCT ma anche uno straordinario patrimonio di PMI. Nessuno rimarrà indietro».

Il 28 febbraio 2018? Russo non ha dubbi: una data storica.

- segue -

«Dietro la Zes c'è anche una lettura ideale da battaglia impossibile - evidenza - e il risultato è ancora più straordinario proprio perché nessuno ci credeva.

Viceversa, la proposta della Regione Calabria si è posta addirittura al centro del dibattito nazionale».

Dopo un lungo excursus sul complicato iter per la costituzione delle Zes, l'assessore conclude: «Siamo di fronte a una grandissima autostrada che ci porta avanti ma è lo strumento, non la soluzione che darà la possibilità alla grande industria di ritornare sul territorio. Anche l'Agenzia è una risorsa fortissima come la Zes, è stata un punto di svolta.

Adesso dobbiamo avere la capacità di generare reindustrializzazione. In queste ore stiamo lavorando per costruire un passaggio dall'Agenzia al sistema lavoro. Ci sono due strade: aprire il famoso retroporto e supportare i processi formativi».

Il coordinamento di LaborMetro spiega il perché con la nuova perimetrazione delle **Zone** economiche speciali non ci siano più dubbi

Messina e Milazzo devono rientrare nella Zes

Dopo l' ampliamento delle superfici concesse alla Sicilia tocca a Musumeci inserire i nostri territori

Lucio D' Amico Ora tocca a Musumeci. Lo hanno detto in molti e, in effetti, dopo la pubblicazione del decreto firmato dal presidente del Consiglio dei ministri, la palla passa nelle mani del governatore siciliano. A Roma hanno fatto quello che dovevano, fissando sulla Gazzetta ufficiale i criteri generali previsti dal Regolamento per l' istituzione delle **Zone** economiche speciali, recependo le proposte presentate nel corso della Conferenza unificata Stato-Regioni del 16 dicembre 2017 e pubblicando la tabella tabella delle superfici attribuite alle Zes per ogni regione.

È da qui che parte la riflessione di "Labormetro", il soggetto che riunisce sindacati come la Cisl, tecnici, esperti e ordini professionali, il cui coordinamento è affidato all' ex assessore provinciale Michele Bisignano. «I nuovi parametri incrementano ulteriormente le superfici assegnate ed alla Sicilia spettano 5580 ettari di aree da destinare a Zes. I numeri sono derivati da parametri che tengono conto della densità demografica e della superficie dell' intera regione, quindi anche della provincia di Messina che con il suo territorio contribuisce in maniera rilevante alla determinazione delle

superfici assegnate». Per LaborMetro risulta pertanto «evidente che nella proposta che il Governo regionale dovrà formulare al Governo nazionale deve essere tenuto in considerazione il peso del nostro territorio, che si caratterizza anche per il suo stato di Città metropolitana».

Labormetro ha quindi elaborato una proposta concreta, articolata e sostenibile che individua le aree sulle quali insediare le Zes che hanno i caratteri e i requisiti richiesti dal regolamento attuativo, rilevandosi efficacemente contestualizzate e infrastrutturate. «Si tratta di una proposta che trova anche il sostegno degli strumenti di pianificazione d' area vasta e di programmazione, come il Piano territoriale provinciale, il Pist ed altri atti di programmazione. Attraverso questa proposta sono state individuate le aree a vocazione produttiva connesse con i sistemi **portuali**, come richiesto dal regolamento attuativo, dell' ex Asi di Giammoro-Milazzo, dell' ex Asi di Villafranca, delle aree **portuali** della **Zona falcata** di Messina a vocazione produttiva, dell' area ex Asi di Larderìa e della piastra logistica di Tremestieri. Complessivamente una superficie complessiva di circa 560 ettari che riteniamo possa configurarsi come una proposta credibile che sottoporremo all' attenzione dei soggetti decisori, ponendoli di fronte alle proprie responsabilità».

Non è un favore ma il diritto riconosciuto alle tre grandi realtà portuali della "Trinacria"

Più aree alla nostra Isola che alla Campania

La Sicilia, dunque, ha avuto concessi 5.580 ettari di superficie da destinare a Zone economiche speciali. L' ampliamento è stato reso possibile tenendo conto dell' estensione di tutte le Città metropolitane, compresa ovviamente Messina. E, quindi, non può valere in ogni caso la tesi secondo la quale le due Zes previste nell' Isola spettino soltanto a Palermo e a Catania-Augusta, perché sedi di Autorità portuali, a loro volta dotate di porti "core".

La nostra è la regione con maggiore quantità di "superfici Zes". Segue la Campania con 5.467 ettari; la Puglia, con 4.408; la Sardegna, con 2.770; la Calabria, con 2.476; l' Abruzzo con 1.702; la Basilicata, con 1.061 e infine il Molise con 516. Si è tenuto conto ovviamente della superficie in chilometri quadrati, della popolazione delle regioni interessate e della densità di abitanti. La Sicilia ha una popolazione di più di 5 milioni di persone, meno della Campania, che supera i 5 milioni 800mila abitanti, però l' Isola può contare su tre grandi realtà portuali, quelle di Messina-Milazzo, Catania-Augusta e Palermo-Termini Imerese, mentre la Campania ha solo i porti di Napoli e Salerno.

Zes: la proposta di Labormetro per l'individuazione delle aree sul territorio di Messina [FOTO]

Labormetro elabora una proposta concreta, articolata e sostenibile che individua le aree sulle quali insediare le Zes a Messina che hanno i caratteri e i requisiti richiesti dal regolamento attuativo

Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sul regolamento per l'istituzione di zone economiche Speciali, recependo le proposte presentate nel corso della conferenza unificata dello scorso 16 dicembre, contiene una nuova tabella delle superfici attribuite alle ZES per ogni regione. I nuovi parametri incrementano ulteriormente le superfici assegnate ed alla Sicilia spettano 5580 ettari di aree da destinare a ZES. I numeri sono derivati da parametri che tengono conto della densità demografica e della superficie dell'intera regione, quindi anche della provincia di Messina che con il suo territorio contribuisce in maniera rilevante alla determinazione delle superfici assegnate. Per LaborMetro risulta pertanto "evidente che nella proposta che il Governo regionale dovrà formulare al Governo nazionale deve essere tenuto in considerazione il peso del nostro territorio, che si caratterizza anche per il suo stato di Città Metropolitana". Labormetro ha quindi elaborato una proposta concreta, articolata e sostenibile che individua le aree sulle quali insediare le ZES che hanno i caratteri e i requisiti richiesti dal regolamento attuativo, rilevandosi efficacemente contestualizzate e infrastrutturate. "Si tratta di una proposta che trova anche il sostegno degli strumenti di pianificazione d'area vasta e di programmazione, come il Piano Territoriale Provinciale, il Pist ed altri atti di programmazione. Attraverso questa proposta sono state individuate le aree a vocazione produttiva connesse con i sistemi portuali, come richiesto dal regolamento attuativo, dell'ex ASI di Giammoro-Milazzo, dell'ex ASI di Villafranca, delle aree portuali della zona falcata di Messina a vocazione produttiva, dell'area ex ASI di Lardereria e piastra logistica di Tremestieri. Complessivamente una superficie complessiva di circa 560 ettari che riteniamo possa configurarsi come una proposta credibile che sottoporremo all'attenzione dei soggetti decisori, ponendoli di fronte alle proprie responsabilità".

I temi strategici per il futuro dell' area dello Stretto e dell' intera Sicilia devono diventare priorità nell' agenda politica nazionale

Infrastrutture, Ponte e porti: gli alibi finiti

La deputazione che verrà eletta dovrà assumersi impegni precisi e dare conto e ragione ai cittadini

Lucio D' Amico **messina** L' astensionismo è una scelta legittima in democrazia, è però anche una resa, è alzare bandiera bianca, lanciando un segnale di sofferenza e di protesta silenziosa ma, di fatto, disinteressandosi delle sorti future dei nostri territori. Perché questo è uno dei punti cruciali: si va a votare per il rinnovo del Parlamento e si scelgono quei deputati che, pur all' interno di una visione generale, sono chiamati a battersi per difendere diritti ed esigenze delle tante comunità che fanno parte del Sud, della Sicilia, dell' area dello Stretto, di questa nostra derelitta terra.

La deputazione nazionale ha un ruolo fondamentale, anche se spesso svilito e umiliato per troppa inconsistenza o sudditanza dei nostri rappresentanti parlamentari. Messina, ma anche tante altre città dell' Isola, ha pagato le conseguenze della scarsa incisività della classe politica eletta alla Camera e al Senato negli ultimi decenni.

La città dello Stretto, infatti, ha perso nell' ordine: il Ponte e tutti i fondi che erano stati stanziati per le opere connesse, o anche indipendenti dal manufatto stabile di collegamento tra le due sponde; l' **Autorità portuale** (anche se ancora è tutto in ballo)

declassata e teoricamente accorpata a Gioia Tauro; il beneficio delle Zone economiche speciali all' interno delle quali ufficialmente i porti di Messina e di Milazzo, almeno finora, non rientrano.

E questi sono solo alcuni dei temi sui quali, nel momento in cui si mandano rappresentanti a Roma, si vorrebbero riscontrare i risultati dell' impegno, "all' arma bianca", dei nostri deputati, qualunque sia lo schieramento e la collocazione partitica. I miliardi di euro annunciati nei vari Patti. per il Sud, per la Sicilia, per Messina e per le altre aree della nostra regione, devono tradursi in atti concreti. E la funzione dei parlamentari è indispensabile, tocca a loro fare pressing sui Governi, come facevano Oriali o Gattuso, i vecchi mediani d' un tempo. E non il pressing isolato di un singolo, ma una vera alleanza trasversale che si riconosca almeno su quei punti essenziali dove l' interesse generale non è in discussione.

Le infrastrutture strategiche per collegare la Sicilia al resto dell' Italia e dell' Europa; il riconoscimento

- segue -

del ruolo dello Stretto come baricentro del Mediterraneo; l' autonomia del sistema portuale di Messina-Milazzo, tra i principali del Paese sia per numero di passeggeri sia per ricavi dal traffico di merci e per contributo fornito allo Stato in termini di tasse pagate all' erario; gli investimenti sulla rete ferroviari; l' intervento sulle condizioni vergognose dell' autostrada che collega Messina a Catania, ancor più che a Palermo; la necessità di porre fine all' equivoco tutto siciliano del doppio gestore di strade, il Consorzio autostradale e l' Anas: sono alcuni dei punti di un' agenda politica che non ha "colore", ma che dovrebbe trovare solo gente disposta a battersi per eliminare l' insopportabile gap tra Isola e Continente, tra Sud e Nord.

Non tutto, di questa campagna elettorale in sordina, che difficilmente verrà ricordata, è stato negativo. C' è chi ha risposto agli appelli rivolti in queste settimane dalla Gazzetta e dalle forze vive della società civile, chi si è assunto l' impegno di portare avanti, se eletto, le istanze dell' area dello Stretto e della Sicilia. Ma quando si dice che gli alibi sono finiti, è una frase che non riguarda solo la classe politica: coinvolge anche tutti noi, a cominciare da chi è chiamato alle urne e può e deve fare la propria scelta, pensando bene a chi dovrà affidare quel peso di responsabilità, in quota parte, di cui il parlamentare dovrà, poi dare conto, durante il suo mandato.

Ecco, il tempo degli alibi è finito, come è finito il tempo delle opere "solo sulla carta".

Si respira un clima di sfiducia e di rassegnazione, si ha quasi la certezza che tutto cambierà per non cambiare nulla, nella migliore tradizione gattopardesca. Ma il lusso di disertare, così come quello di dare deleghe in bianco, non ce lo possiamo più permettere, perché poi saremo noi che dovremo dare conto e ragioni alle generazioni di messinesi e di siciliani alle quali non stiamo più dando futuro.

Milazzo, martedì 13 incontro con gli enti locali

Sdemanializzazione delle aree L' Authority accelera il percorso

Dragaggio del porto: lavori per sei milioni, il traguardo è più vicino

Milazzo L' Autorità portuale insiste nel proprio progetto di ottenere la sdemanializzazione delle aree di propria pertinenza e in tale ottica il commissario De Simone ha convocato un incontro giorno 13 del mese corrente con tutte le istituzioni interessate, compresi i comuni di Milazzo, San Filippo e Pace del Mela per definire l' iter. Del resto, da tempo è in stato avanzato il dialogo con l' assessorato Territorio e ambiente per il verbale di consegne di tali aree.

La questione non dovrebbe essere complessa anche se c' è sempre quell' accordo del 2000 stipulato tra ministero dei Trasporti e Regione che prevedeva che l' Authority avrebbe dovuto versare una parte dei canoni demaniali alla Regione la quale, a sua volta, avrebbe coperto le spese di manutenzione. In realtà l' accordo non è mai stato rispettato da entrambe le parti e l' Autorità portuale ha effettuato spese di manutenzione ritenute dalla stessa superiori rispetto ai canoni introitati. Già lo scorso anno comunque - ad aprile - era stato compiuto un importante passo avanti e ora l' incontro di giorno 13 può definire ogni cosa di questo tortuoso percorso.

Situazione diversa per le aree invece in cui insistono Raffineria e Centrale termoelettrica che pure rientravano del Demanio marittimo statale. In questo caso il passaggio definitivo delle aree è stato regolarizzato e reso definitivo.

È importante chiarire che i canoni demaniali e il gettito di Iva provenienti dalle due industrie sarebbero stati versati allo Stato, mentre l' ampliamento della circoscrizione all' Autorità portuale ha consentito che tali cospicui introiti venissero reinvestiti direttamente dall' Autorità portuale a favore del territorio.

Novità in arrivo anche per quanto riguarda il dragaggio dell' imboccatura del porto di Milazzo condizionata dalla dichiarazione Sin ma anche dalla necessità di risparmiare gli elevati costi di smaltimento in discarica del materiale.

I vertici dell' Autorità portuale hanno dichiarato che sono state completate le analisi prescritte dal ministero dell' Ambiente ed è in corso il perfezionamento dell' incarico all' Università di Reggio Calabria per la granulometria e lo studio dello spostamento per effetto delle correnti. Quando tutte le analisi saranno complete verranno inviate a Roma e finalmente si potrà procedere con i lavori che dureranno 365 giorni per un costo di poco inferiore ai 6 milioni di euro.(r.m.)

COMPLETAMENTO. L' assegnazione del subappalto sblocca finalmente la vicenda

Porto di Sant' Agata, via ai lavori

O OO L' assegnazione conclamata del subappalto di 6 milioni di euro, di una grande opera marittima di oltre 42 milioni di euro, rende tutto pronto per il pieno avvio dei lavori di completamento del porto di Sant'Agata di Militello. L' ingegnere Basilio Ridolfo, Responsabile unico del procedimento, con la determina adottata ieri pomeriggio ha di fatto superato l' ultimo ostacolo del complesso iter per la realizzazione dell' opera portuale di contrada «Piana», quando sembrava che non ci fossero più possibilità di realizzare la più importante e strategica infrastruttura marittima dei Nebrodi, avviata, negli anni settanta, ed il finanziamento di completamento inserito il 2002 nell' accordo quadro Stato- Regione Sicilia. Accantonati numerosi contenziosi amministrativi, cause civili e procedimenti penali, per dare motivato risalto alla realizzazione della strategica struttura portuale, venerdì 9 marzo il presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci e l' assessore alle Infrastrutture, Marco Falcone, saranno presenti a Sant' Agata all'inaugurazione ufficiale dell' inizio dei lavori. La determina del Rup, Basilio Ridolfo, di autorizzazione al subappalto di una quota pari a circa il 25% dei lavori, nei confronti del Consorzio Stabile Infra.Tech scrl.

Sant' Agata Militello: fervono già i lavori nel cantiere della grande opera

Porto dei Nebrodi, si rimuovono relitti e rifiuti speciali

Mario Romeo Sant' Agata Militello Procedono a ritmo sostenuto i lavori per l' allestimento dell' area di cantiere per il completamento del porto dei Nebrodi di Sant' Agata Militello a cura dell' impresa appaltatrice, la Cogip di Tremestieri Etneo. Dopo lo sgombero di parte della banchina di riva, che era impegnata da grosse imbarcazioni in disarmo, che negli anni erano state tirate a secco, quella zona portuale è stata riservata e occupata da container per gli uffici e per ospitare il personale impegnato nel cantiere.

I lavori dovrebbero concludersi in due anni con un margine di circa 12 mesi rispetto alla data di completamento fissata per il mese di dicembre del 2020.

Numerosi i mezzi d' opera: cingolati, escavatori, gru, che sono stati posteggiati in quell' area, pronti per entrare in azione. Gli operai stanno provvedendo intanto a recintare con paletti in ferro e rete metallica tutta l' area di cantiere. Degli interventi di livellamento sono stati effettuati sull' arenile, in prosecuzione alla banchina di riva che dovrà collegare il molo di sopraflutto a quello di sottoflutto, essendo stato insabbiato. Rimangono ancora al loro posto, invece, gli acropodi che una decina di anni fa erano stati

costruiti nel cantiere in quel tempo operativo da destinare al porto di Malfa nelle isole Eolie.

Il responsabile dell' area Grandi opere e responsabile del procedimento per il porto, ing.

Basilio Ridolfo, considerato che nelle aree interessate dai lavori sono stati riscontrati innumerevoli cumuli di detriti e materiali, provenienti da discariche abusive e da parti di relitti di natanti ormai in disarmo, ha ritenuto necessario provvedere alla pulizia di quegli spazi, al fine di prevenire l' insorgere di eventuali rischi per i lavoratori e soprattutto per l' interferenza che i detriti possono causare alla conduzione dei lavori. A tale fine ha affidato l' incarico di caratterizzazione dei rifiuti, frantumazione, trasporto in discarica per lo smaltimento in impianti autorizzati al trattamento dei rifiuti speciali, alla ditta Pippo Pizzo di Montagnareale per un importo di 17.964,50, I.V.A. compresa.

Vi si farà fronte con le somme previste nel quadro economico del progetto esecutivo. E l' ing.

Ridolfo ha pubblicato l' atto di interpello per la costituzione della commissione per il collaudo tecnico - amministrativo e statico in corso d' opera, dei lavori di completamento del porto. Della commissione faranno parte 3 componenti, in possesso di laurea, ingegneria, architettura e geologia, dipendenti di altre amministrazioni. La scadenza per la presentazione delle istanze è stata fissata per le ore 12 del prossimo 15 marzo.

Due nuove gru ship-to-shore a Charleston

Destinate al Wando Welch Terminal per lavorare su navi neo-Panamax

CHARLESTON – Questo mese segna l'avvio di una nuova fase di sviluppo del porto di Charleston. Infatti, il primo Marzo, proprio il giorno prima dell'inaugurazione da parte della South Carolina Ports Authority dei lavori previsti dal Charleston Harbor Deepening Project, sono arrivate due nuove gru ship-to-shore al Wando Welch Terminal per migliorare ulteriormente la movimentazione di navi neo-Panamax.

«È giusto dare il benvenuto all'arrivo di due nuove gru mentre iniziamo i lavori per aumentare i fondali come previsto dal Charleston Harbor Deepening Project», ha dichiarato Jim Newsome, presidente e amministratore delegato di "Scpa". «Le gru sono parte integrante dei piani del porto per modernizzare i terminal, allo scopo di gestire in modo più efficiente le grandi navi. Insieme al progetto per potenziare il Wando Terminal, gru più grandi consentiranno di continuare a soddisfare le esigenze dei nostri clienti e fornire l'affidabilità operativa e la produttività di cui siamo noti nel settore portuale degli Stati Uniti», ha concluso il presidente dell'Authority.

Prodotte dalla Shanghai Zhenhua Heavy Industry Co., Ltd. (Zpmc) in Cina, le nuove gru possono sollevare i container fino a 155 piedi di altezza. Il Wando Welch Terminal ha ricevuto le prime due gru neo-Panamax nell'Agosto 2016 ed un'altra già ordinata, sarà consegnata nell'Agosto 2019.

L'arrivo delle gru segna la fase finale di un progetto da 48,4 milioni di dollari per migliorare la dotazione del Wando Terminal e le infrastrutture necessarie per la gestione di navi più grandi. Dopo l'entrata in servizio delle nuove gru nel mese di Giugno, il Wando tornerà ad operare su tre ormeggi.

Oltre alle nuove gru, Sspa sta provvedendo ad aumentare l'altezza di sollevamento di altre quattro già in dotazione, da 115 a 155 piedi. Entro la fine del 2019, il Wando Terminal potrà contare su 13 gru, di cui 9 neo-Panamax.

Attualmente, Scpa gestisce 20 dei 27 scali settimanali di navi che erano troppo grandi per transitare nel Canale di Panama prima della sua espansione. A partire da Aprile, due servizi settimanali saranno effettuati con navi da 13.000 teu e oltre. Nel 2020, al completamento del progetto di approfondimento del porto, Charleston sarà dotato di canali con una profondità di 52 piedi nel bacino interno e 54 piedi nel canale di accesso.

La South Carolina Ports Authority, costituita nel 1942, è proprietaria e gestisce quattro porti pubblici: Charleston, Dillon, Georgetown e Greer. La sua attività dà occupazione a più di 187 mila lavoratori e produce un giro d'affari di quasi 53 miliardi di dollari l'anno.