



Primo Piano:

- **CCNL Porti**
(Civonline)
- **Riforma dei porti**
(The Medi Telegraph, Il SecoloXIX, Il Blog di A.Ma.Re-Gaeta, il Potere)

Dai Porti:

Trieste:

- "...Trieste primo scalo italiano per tonnellaggio complessivo..." (Ansa)
- "...al via collegamento merci Trieste-Novara..."
(Ferpress, L'informatore Navale)
- "...Una nave di Crystal Cruises stida i passaggi a Nord Ovest..." (The Medi Telegraph)
- "...il 1° maggio la crociera inaugurale da Trieste..." (Il Piccolo)
- "...Merci in crescita del 9% Trieste rafforza il Primato..." (Il Piccolo)
- "...il governo investirà in Porto vecchio..." (Il Piccolo)

Venezia:

- "...Venezia, l'associazione degli agenti marittimi festeggia dieci anni di attività..." (The Medi Telegraph)

Genova:

- "...Porto, Dello Strologo commissario dopo Pettorino..."
(The Medi Telegraph)

Livorno:

- "...piccini finisce davanti alla corte dei conti..." (Il Tirreno)

Piombino:

- "...Prezzi low cost e sconti Blu Navy riprende la rotta..."
(La Nazione Livorno)

Ancona:

- "...AP Ancona tra enti pubblici più virtuosi d'Italia..." (Ansa)

Napoli:

- "...II edizione di Naples Shipping Week..." (Ansa, L'Informatore Navale)

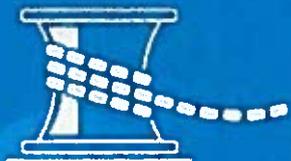
Taranto:

- "...Occupazione a Taranto, ancora appello al governo..."
(The Medi Telegraph)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 15/4/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



"..taranto, varate le nuove regole per la zona franca..."

(Il Sole 24 Ore, Il Nautilus, Corriere di Taranto, Informatore Marittimo, Nuovo Quotidiano di Taranto, La Gazzetta di Taranto, Inchiostro Verde, Ansa)

Olbia:

"...+31% passeggeri nel Nord Sardegna rispetto al 2015..." (

Ansa, L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph, Unione Sarda)

Messina:

"...Tremesieri, sarà l'Authority la nuova stazione appaltante..."

(Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Tra "corvi" e petrolio, De Giorgi prepara la sua difesa..."

(The Medi Telegraph)

"..Le lettere di Gemelli alla Marina Militare per l'affare del porto..."

(Il Fatto Quotidiano, Gazzetta del sud)

Gioia Tauro:

"..Porto e area industriale in Consiglio..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Ugl: "Firmato il contratto nazionale dei porti"

Attig soddisfatta. "La nostra sigla sindacale è in crescita"



CIVITAVECCHIA - Firmato il contratto nazionale dei porti. Lo rende noto la sindacalista dell'Ugl, Fabiana Attig, spiegando che l'accordo è stato raggiunto a seguito dei diversi incontri in Assoport, con il Presidente Pasqualino Monti, e i rappresentanti delle associazioni datoriali Assiterminal, Assologica e Fise-Uniport".

«L'Ugl – si legge nella nota - anche a fronte della sua sempre più estesa rappresentanza in tutte le Autorità portuali nazionali in particolare in quelle del Porto di Civitavecchia, dopo aver già sottoscritto con Confitarma – Assorimorchiatori e Federimorchiatori, ha siglato anche il nuovo Contratto nazionale dei porti.

Ci siamo confrontati con i vertici di Assoport– spiega Fabiana Attig – insieme al vice segretario Confederale Ugl Giancarlo Favoccia e al segretario nazionale di categoria Pasquale Mennella su temi importanti, quali l'accordo sottoscritto che vede la nostra sigla sindacale in crescita, alla luce degli importanti sviluppi sul piano nazionale e internazionale che la riforma del sistema portuale, parte integrante dei decreti attuativi della riforma della Pubblica amministrazione, produrrà in termini di crescita economica per l'intero Paese, non trascurando però aspetti altrettanto importanti dal nostro punto di vista quali la salute e la sicurezza dei lavoratori».

«Nel sistema portuale – sottolinea Attig – gravitano molte categorie e professionalità, che hanno bisogno di essere rappresentate e formate anche in vista di importanti sfide.

Come ha dichiarato il presidente Pasqualino Monti, i porti italiani, molti dei quali di caratura internazionale, sono l'asset fondamentale di un sistema logistico che solo oggi la politica inizia a comprendere nella sua strategicità per il Paese.

L'Ugl – conclude la sindacalista - intende dare il proprio fattivo contributo allo sviluppo del sistema portuale, per le opportunità occupazionali e di sviluppo che può produrre, nell'interesse di tutti i lavoratori in esso coinvolti e che potranno prendervi parte».

The Medi Telegraph

L'insostenibile conflitto di interessi dei commissari-ammiragli / ANALISI

Genova - Tra i simboli fallimentari e più arroganti della portualità consociativa e clientelare, esaltata dal recente patto di mutuo soccorso sancito tra il Pd renziano e il centrodestra di Toti, spiccano le Authority militarizzate.



Genova - Tra i simboli fallimentari e più arroganti della portualità consociativa e clientelare, esaltata dal recente patto di mutuo soccorso sancito tra il Pd renziano e il centrodestra di Toti, spiccano le Authority militarizzate. **Già il commissariamento dei porti è un sistema fin troppo abusato da Delrio e dai suoi impalpabili predecessori, per sottomettere i porti all'amministrazione centrale e impedire che, da soli, vincano o perdano sui mercati.** Sopravvivendo o scomparendo per conto loro, senza controproducenti tentativi di riforma. Il fatto che siano poi gli ammiragli a governare oggi banchine e shipping nel segno dell'immobilismo più assoluto, è grottesco. E non solo per la pessima aria che tira dalle parti dello stato maggiore del corpo. Oggi i commissari di Autorità portuali che ricoprono contemporaneamente la carica di Comandanti di porto sono sette: a Genova, Napoli, Gioia Tauro, Cagliari, Olbia, Brindisi e Ravenna. Sommano (non integralmente) stipendio di ufficiali di Capitaneria ed emolumento da commissario. Incassano in un mese poco meno di quel che un portuale guadagna mediamente in un anno. Scandaloso.

Ma il particolare più grave è il conflitto di interesse. La legge 84 del 94, quella fortunatamente ancora in vigore, definisce i compiti delle Autorità portuali e delle Autorità marittime. Si tratta di mansioni differenti, distinte, chiamate quasi sempre a confrontarsi. E' evidente che la stessa persona che svolge contemporaneamente i due compiti, impedisce il corretto funzionamento delle attività portuali. Qualche esempio. L'Autorità marittima rilascia le autorizzazioni relative ai servizi tecnico nautici, previa intesa con l'Autorità portuale.

- segue

Che succede nei porti commissariati? Il comandante del porto raggiunge l'intesa con se stesso? La legge 84, inoltre, stabilisce che il vice presidente del Comitato portuale sia il comandante del porto. **Nei porti dove si l'ammiraglio governa come commissario, non esiste più la figura prevista del vice presidente. Siamo fuori dalla legge?**

Altro elemento comprensibile ma certo inquietante, è rappresentato dal fatto che il "Commissario-Comandante Ammiraglio" è umanamente preoccupato della sua carriera militare. E quindi propenso sempre al compromesso e al rinvio piuttosto che al rischio della contrapposizione e di una scelta nella sua veste di capo dell'Autorità portuale. **Genova non può sopportare oltre questa parodia di governance, che produce solo paralisi.**

Chi e che cosa impediscono al ministro Delrio e al governatore Toti di trovare immediatamente un'intesa su un nome (credibile) di Commissario, destinato poi a trasformarsi in prossimo presidente dell'Autorità portuale? E soprattutto: esiste davvero la reale volontà politica di scalfire il muro di gomma di chi siede nella "situation room" delle banchine italiane, a cominciare dagli inespugnabili capi-burocrati del ministero, dai consiglieri e dai parlamentari lobbisti di Camera e Senato?

Il Secolo XIX

■ L'ANALISI

L'INSOSTENIBILE CONFLITTO DEGLI AMMIRAGLI COMMISSARI

GIORGIO CAROZZI

Tra i simboli fallimentari e più arroganti della portualità consociativa e clientelare, esaltata dal recente patto di mutuo soccorso sancito tra il Pd renziano e il centrodestra di Toti, spiccano le [redacted] militarizzate. Già il commissariamento dei porti è un sistema fin troppo abusato, per sottomettere i porti all'amministrazione centrale e impedire che, da soli, vincano o perdano sui mercati. Sopravvivendo o scomparendo per conto loro, senza controproducenti tentativi di riforma. Il fatto che siano poi gli ammiragli a governare oggi banchine e shipping nel segno dell'immobilismo più assoluto, è grottesco. È non solo per la pessima aria che tira dalle parti dello stato maggiore del corpo. Oggi i commissari di Autorità portuali che ricoprono contemporaneamente la carica di Comandanti di porto sono sette: a Genova,

Napoli, Gioia Tauro, Cagliari, Olbia, Brindisi e Ravenna. Sommano (non integralmente) stipendio di ufficiali di Capitaneria ed emolumento da commissario. Incassano in un mese poco meno di quel che un portuale guadagna mediamente in un anno. Scandaloso. Ma il particolare più grave è il conflitto di interesse. La legge 84 del 94, fortunatamente ancora in vigore, definisce i compiti delle Autorità portuali e delle Autorità marittime. Si tratta di mansioni differenti, distinte, chiamate quasi sempre a confrontarsi. È evidente che la stessa persona che svolge contemporaneamente i due compiti, impedisce il corretto funzionamento delle attività portuali. Qualche esempio. L'Autorità marittima rilascia le autorizzazioni relative ai servizi tecnico nautici, previa intesa con [redacted]. Che succede nei porti commissariati? Il coman-

date del porto raggiunge l'intesa con se stesso? La legge 84, inoltre, stabilisce che il vice presidente del Comitato portuale sia il comandante del porto. Nei porti dove l'ammiraglio governa come commissario, non esiste più la figura prevista del vice presidente. Siamo fuori dalla legge? Altro elemento comprensibile ma certo inquietante, è rappresentato dal fatto che il "Commissario-Comandante Ammiraglio" è umanamente preoccupato della sua carriera militare. E quindi propenso sempre al compromesso. Genova non può sopportare oltre questa parodia di governance, che produce solo paralisi. Chi e che cosa impediscono al ministro Delrio e al governatore Toti di trovare immediatamente un'intesa su un nome (credibile) di Commissario, destinato poi a trasformarsi in prossimo presidente [redacted]

www.themediatelegraph.it

«La riforma portuale europea? Non è adatta al Mediterraneo»

Cambra: «Preoccupa l'autonomia impositiva»

L'INTERVISTA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Sixte Cambra, da poco riconfermato presidente del porto di Barcellona, è preoccupato dal nuovo regolamento europeo sui porti. Una norma che in Italia - complice il dibattito sulla riforma della governance portuale - sta passando sotto silenzio, e che pure potrebbe avere grossi effetti sulla gestione delle banchine, dice il numero uno **del porto catalano**, ieri a Genova per il consiglio di amministrazione della Escola europea de Short Sea Shipping, la scuola di logistica di cui sono partner le **compagnie di Genova, Civitavecchia, Barcellona e le compagnie Grandi Navi Veloci e Grimaldi.**

Per molti la riforma europea sembra più forma che sostanza...

«Non è così. Per la Spagna, l'aspetto che mi preoccupa di più riguarda la possibilità da parte delle **autorità** di gestire in autonomia i diritti d'uso del-

l'infrastruttura, insomma le tasse portuali. Esiste poi un secondo punto controverso, che è quello legato all'istituzione di un comitato utenti, che tecnicamente dovrebbe essere indipendente e slegato dal go-

verno, a sorvegliare l'autonomia degli scali. Un sistema che francamente faccio fatica a comprendere su strutture come quelle dei porti spagnoli, dipendenti dall'organismo centrale Puertos del Estado, ma con presidenti nominati dalla Comunità autonoma, così come i porti italiani, anche loro fortemente legati allo Stato».

La riforma italiana prevede i comitati utenti, ma di fatto centralizza ulteriormente il nostro sistema.

«In effetti, del 35% degli euro-parlamentari che a marzo hanno votato contro il regolamento, la maggior parte erano italiani, insieme a una parte di spagnoli, estrema destra francese e inglese, ma questi ultimi paradossalmente per ragioni opposte. A mio parere, se un governo sta portando avanti una riforma, dovrebbe comunque tenere conto delle linee date dall'Europa. Tanto più che

questo è un regolamento, non una direttiva, benché atipico. In ogni caso si sarebbe potuto insistere di più sulla differenziazione dei porti: in Spagna abbiamo 28 **porti**, ma Barcellona e Tarragona realizzano il 24% degli utili di tutti gli scali spagnoli. Non mi sembra giusto che questo non possa essere riconosciuto».

Il porto di Barcellona è an-

che casa di molte imprese italiane. Prospettive di investimento per il futuro?

«Il nostro è uno scalo molto diversificato, ma oltre alla presenza delle linee di Grandi Na-

vi Veloci, della Grimaldi Napoli con terminal e linee, voglio ricordare l'apertura a breve del quinto terminal crociera, che sarà operato da Carnival, ma nei fatti da Costa, e gli investimenti che faremo proprio su questo settore».

Le novità che avete discusso oggi con la Escola?

«Abbiamo avviato corsi specifici per allievi italiani. Ora dobbiamo decidere dove si terranno, se Genova o Civitavecchia, le due nostre **partner in Italia.**

Quarati il secolo XIX

© BY NC ND ALLUM DIRITTI RISERVATI

OCCASIONE PERDUTA

In Spagna siamo 28 porti con la stessa organizzazione, ma noi generiamo il 24% degli utili. Era lì che bisognava cambiare

SIXTE CAMBRA
presidente del porto di Barcellona

Il Blog di A.Ma.Re—Gaeta

Le mani dei partiti sui porti italiani

La legge richiede “comprovata esperienza” ma la politica ha spesso messo a capo delle Autorità amici e colleghi rimasti senza poltrona o privi di competenze. Un centro di potere milionario, fra appalti, clientele e stipendi da favola. Agitato dalla imminente riforma, come mostrano le intercettazioni dell’inchiesta della Procura di Potenza

DI PAOLO FANTAUZZI

Non c’era solo il petrolio in Basilicata nelle mire della lobby del greggio scoperta dall’inchiesta della Procura di Potenza. Sognava in grande, il “quartierino”, e [si spendeva molto anche per l’Autorità portuale di Augusta](#), dove – in vista dell’accorpamento con Catania, previsto dalla riforma che entrerà a regime nei prossimi mesi – puntava alla proroga di Alberto Cozzo a commissario straordinario.

Preoccupazioni comprensibili: per i porti italiani passano lavori milionari, in un crocevia di appalti, relazioni e clientele reso appetibile anche dallo stipendio da favola assicurato a chi li guida: oltre 200 mila euro. A scorrere la lista dei presidenti delle 24 Authority (destinate a ridursi a 15) si capisce quindi perché i partiti abbiano spesso e volentieri piazzato loro uomini al vertice, grazie anche a un meccanismo capace di prestarsi al massimo della lottizzazione: nomina decisa dal ministero delle Infrastrutture d’intesa con la Regione, in base a una terna proposta da enti locali e Camere di commercio. Così, malgrado la “comprovata qualificazione professionale nei settori dell’economia dei trasporti e portuale” richiesta dalla legge, non di rado le Autorità hanno rappresentato il punto d’approdo per politici senza competenze o poltrona. O magari ancora in sella, come nel caso del senatore di Forza Italia (ex Pd) **Riccardo Villari, medico epatologo**, divenuto celebre la scorsa legislatura per [l’ostinata resistenza al vertice della Vigilanza Rai](#), dove era stato eletto coi voti del centrodestra. Nell’estate 2013 l’allora ministro **Maurizio Lupi** ha cercato di metterlo alla guida del porto di Napoli nonostante l’assenza di qualunque esperienza nel settore ma sollevando un tale polverone da indurlo alla fine alla retromarcia.

PORTO DEMOCRATICO

In realtà, per quanto emblematico, quello di Villari non è un caso isolato. Al contrario, proprio il Partito democratico, soprattutto nelle regioni rosse, ha sistemato suoi esponenti senza badare troppo al resto. A **La Spezia**, ad esempio, dal 2009 è presidente **Giovanni Lorenzo Forcieri**, parlamentare Pds-Ds-Pd dal 1992 e designato un anno dopo essere rimasto fuori da Palazzo nonostante si fosse occupato quasi esclusivamente di questioni legate alla Difesa (era stato sottosegretario con l’ultimo governo Prodi). Rientrato alla Camera nel 2012, al posto della dimissionaria **Giovanna Melandri**, per qualche mese Forcieri ha mantenuto il doppio incarico e poi è stato riconfermato a fine 2013 per un secondo mandato.

- segue

Doppio incarico che fra il 2008 e il 2009 ha mantenuto anche l'attuale presidente dell'Autorità portuale di Venezia ed ex sindaco **Paolo Costa**, all'epoca eurodeputato ulivista. In realtà Costa, che in quegli anni era anche commissario per l'ampliamento della base americana Dal Molin a Vicenza, doveva andare a Genova (sponsorizzato dal primo cittadino Marta Vincenzi) ma la contrarietà della sinistra radicale costrinse il governo Prodi a fare marcia indietro. Poco male: arrivato Berlusconi a Palazzo Chigi, fu il centrodestra a nominarlo su proposta del governatore Giancarlo Galan e con la contrarietà di Comune e Provincia, amministrati dal centrosinistra. A Genova andò comunque un altro politico: l'assessore regionale ai Trasporti **Luigi Merlo**, pure lui del Pd. A **Piombino**, invece, dal 2005 c'è **Luciano Guerrieri**, arrivato all'Autorità portuale dopo quasi dieci anni da sindaco dem. Confermato nel 2013 nella nuova veste di commissario, adesso l'ex primo cittadino è chiamato a gestire la fase di transizione che porterà all'accorpamento con Livorno. Dove c'è un altro presidente dal passato politico: l'avvocato **Giuliano Gallanti**, a lungo consigliere regionale in Liguria col Pci-Pds (nei primi anni Novanta fu anche vice-governatore) prima di lasciare nel 1996 per andare al porto di Genova. Storia simile nella **Salerno** di **Vincenzo De Luca**, dove i numeri uno dell'Authority sembrano destinati a incrociare inevitabilmente il Parlamento nella loro carriera. Dal 2008 il presidente è **Andrea Annunziata**, deputato della Margherita dal 2001 al 2006, sottosegretario ai Trasporti del governo Prodi II e nominato pochi mesi dopo la caduta dell'esecutivo. Annunziata subentrò a un altro fedelissimo, **Fulvio Bonavitacola**, che invece ha compiuto il percorso opposto: terminato il mandato è stato eletto alla Camera col Pd, dove è rimasto fino ai mesi scorsi quando De Luca, divenuto governatore, l'ha voluto come suo vice alla Regione. Situazione non troppo diversa a **Civitavecchia**, dove nel 2007 il centrosinistra nominò **Fabio Ciani**, un ex parlamentare della Margherita che non si era mai occupato del settore.

FRONTE (GIUDIZIARIO) DEL PORTO

Non che il centrodestra si sia comportato diversamente, quando si è presentata l'occasione. Nel 2004 il ministro Lunardi nominò all'Authority di Savona **Cristoforo Canavese**, un ingegnere ed ex deputato leghista passato poi con Forza Italia. E a Trieste **Marina Monassi**, compagna del senatore Giulio Camber, uomo forte del Pdl in città e già sottosegretario socialista alla Marina mercantile col primo governo Amato.

Nel 2011 l'allora ministro Matteoli scelse invece per il porto di Cagliari il parlamentare Pdl **Piergiorgio Massidda**, **medico specializzato in fisiokinesiterapia**. Una nomina dichiarata illegittima dal Consiglio di Stato due anni dopo "per la mancanza di un qualsiasi titolo di studio comunque implicante il possesso di competenze anche genericamente raccordabili con la materia". Assenza di requisiti che tuttavia non ha impedito nell'autunno 2013 all'ex ministro Lupi di "promuovere" il collega a commissario straordinario. E di assegnare, sempre in quei giorni, lo stesso incarico per l'Autorità portuale di Olbia a un altro ex onorevole del Pdl, con licenza di scuola media inferiore: **Fedele Sanciu**, primo dei non eletti alla Camera. Due scelte che hanno portato la magistratura ad aprire altrettanti fascicoli d'inchiesta (poi archiviati) ipotizzando l'abuso d'ufficio.

Sempre grazie alle larghe intese nel 2013 Lupi ha nominato a **Palermo** commissario straordinario (e l'anno dopo presidente) l'ingegnere **Vincenzo Cannatella**, ritenuto assai vicino a **Renato Schifani**. Un tecnico che ha alternato e sovrapposto incarichi nel settore pubblico e in quello privato, dalle partecipate del capoluogo siciliano all'associazione di categoria delle autoscuole. E che, a rileggere alcune trionfanti dichiarazioni del passato, non ha mai nascosto le proprie simpatie: "Il ministero affidato a Gianfranco Miccichè e la riconferma di Enrico La Loggia costituiscono il chiaro impegno del premier Silvio Berlusconi al rilancio del Mezzogiorno" giubilò – manco fosse un politico forzista – in occasione del rimpasto di governo del 2005, quando guidava Asstra Sicilia, l'associazione delle società di tra-

ilPotere porto

Genova accorperà Savona e Vado Ligure: insieme costituiranno l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale

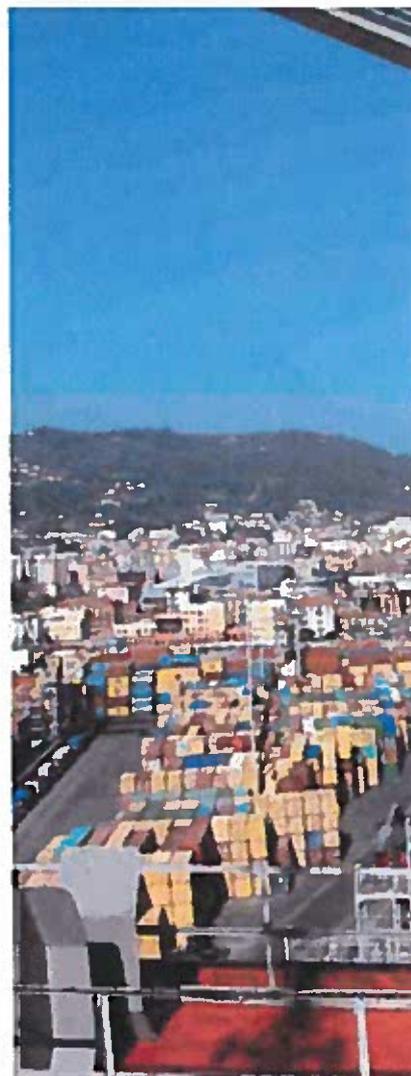
Si è fatto lungamente attendere, ma finalmente si può parlare di un provvedimento portato a compimento. Il 20 gennaio 2016, il Consiglio dei Ministri, ha approvato il decreto di riordino delle Autorità Portuali (ora denominate "Autorità di Sistemi Portuale"), che scendono da 24 a 15: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Catania, Gioia Tauro, Taranto, Bari,

Riforma dei porti: forse questa è la volta buona

FRANCESCO NITTOLO

Da 24 a 15 Autorità di Sistema, per semplificare la catena di comando

Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. La tanto attesa riforma cancella le Autorità Portuali, così come le conoscavamo e si prefigge l'obiettivo di semplificare la catena di comando nei porti italiani, cercando, tramite la creazione di un sistema, di rendere il loro lavoro più organico, efficiente e competitivo. Il nuovo decreto emancipa le sedi di Autorità di Sistema Portuale affidando loro un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Alle



sedi competenti viene, dunque, riconosciuta una maggior funzione di attuazione degli investimenti sui diversi scali e la possibilità di fungere da raccordo tra le amministrazioni pubbliche. Il tutto sarà articolato dalla stretta connessione che verrà instaurata con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in particolare per il Piano Regolatore di Sistema Portuale e i programmi infrastrutturali con contributi nazionali o comunitari. La riforma dei porti chiude con ogni probabilità le querelle campanilistiche

-segue



Oltre al proprio scalo, La Spezia controllerà anche quello di Massa Carrara

che si erano venute a creare nei mesi scorsi, in tutto lo stivale, ma anche e soprattutto in Liguria.

Savona e Vado Ligure, non senza una certa resistenza, vengono accorpate con Genova, perdendo, di fatto, la loro indipendenza gestionale e andando a confluire in quella che verrà rinominata Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale.

Anche nell'estremo levantino dell'arco ligure cambierà più di qualcosa e, curiosamente, la nascente Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Orientale sarà formata da due ex Autorità Portuali divise da un confine geografico regionale: La Spezia sarà la sede centrale di questa nuova entità e, oltre al proprio scalo, controllerà anche quello di Marina di Carrara. I due porti hanno competenze e traffici diversi che ben si integrano, ma proprio l'appartenenza a due regioni italiane differenti ha suscitato più di una perplessità sulla possibilità di operare insieme in maniera armonica ed efficace. Una delle sfide principali che attendono il nuovo scalo, quindi, sarà proprio quella di vincere e superare questo alone di diffidenza.

Il nuovo decreto, tuttavia, invita a esaminare i porti non come entità locali, ma come parte di un sistema più ampio legato alla logistica. In questo senso esiste una logica: La Spezia e Massa Carrara hanno un entroterra comune, al pari di Genova e Savona. Il ragionamento da portare avanti non è di tipo geografico, dicono i difensori della riforma, ma si tratta di ragionare prendendo in considerazione le aree che servono.

La speranza, ad ogni modo, che unisce tutti gli operatori del mondo portuale italiano è che la tanto attesa riforma, introdotta dopo vent'anni, riesca a restituire ai porti di casa nostra l'efficienza ormai smarrita per annullare il consistente gap di competitività logistica esistente con gli scali esteri. ●

Trieste primo scalo italiano per tonnellaggio complessivo

Primo trimestre 2016: più attività, pace sociale



(ANSA) - TRIESTE, 14 APR - Con attività in espansione e dati in crescita, il Porto di Trieste si conferma nel I trimestre 2016 il primo scalo italiano. Lo annuncia il Commissario dell' Autorità Portuale, Zeno D'Agostino, indicando: "Il tonnellaggio complessivo, che nel 2015 è stato di 57 milioni, registra un incremento del 9%, facendo sperare che a fine anno supereremo i 60 milioni". D'Agostino ha spiegato all'ANSA che "il trend è supportato da tutti i settori con il peso del petrolifero in calo dal 78 al 72% grazie alla crescita di altre attività".

Secondo il principio di "aumentare traffici creando nel contempo valore e occupazione".

Per D'Agostino il risultato è anche l'esito di "un grande investimento sui lavoratori. Febbraio è stato il primo mese da anni in cui la compagnia portuale non ha registrato mancati avviamenti al lavoro, non è stato saltato nemmeno un turno".

Questo per il vertice dell' Autorità portuale sarà importante in futuro: "Sono stato in Giappone e la prima domanda che mi hanno posto è stata, 'fate scioperi a Trieste?'". (ANSA).

Porto di Trieste: al via collegamento merci Trieste-Novara attivato da Cemat, Alpe Adria e Hupac



(FERPRESS) - Trieste, 14 APR - Al via un nuovo collegamento merci Trieste - Novara. Il servizio intermodale offrirà al mercato tre partenze settimanali per direzione e sarà attivato da Cemat, Alpe Adria e Hupac.

Il primo treno da Trieste a Novara partirà il 18 aprile dal Molo VI (Europa Multipurpose Terminal), mentre il primo treno in senso opposto partirà da Novara il giorno successivo.

"Il nuovo servizio permetterà di collegare direttamente il Nord Italia da Est a Ovest - ha affermato il Commissario D'Agostino - Oltre a rafforzare i nostri rapporti con l'interporto di Novara, potremo guardare a nuove direttrici di traffico verso la Svizzera, il Belgio e l'Olanda".

NUOVO TRENO PER NOVARA DAL PORTO DI TRIESTE

D'Agostino: "Si intensificano i collegamenti con il Nord Italia"

Trieste, 14 aprile 2016 - Il servizio intermodale offrirà al mercato tre partenze settimanali per direzione e sarà attivato da Cemat, Alpe Adria e Hupac. Il primo treno da Trieste a Novara partirà il 18 aprile dal Molo VI (Europa Multipurpose Terminal), mentre il primo treno in senso opposto partirà da Novara il giorno successivo.

"Il nuovo servizio permetterà di collegare direttamente il Nord Italia da Est a Ovest, - ha affermato il Commissario D'Agostino. Oltre a rafforzare i nostri rapporti con l'interporto di Novara, potremo guardare a nuove direttrici di traffico verso la Svizzera, il Belgio e l'Olanda".

The Medi Telegraph

Una nave di Crystal Cruises sfida il passaggio a Nord Ovest

Trieste - La "Crystal Serenity" sarà affiancata dal rompighiaccio "Rrs Ernest Shackleton" che scorterà l'unità da crociera nel cor-



Trieste - **Crystal Cruises**, brand extralusso del gruppo **Genting Hong Kong**, effettuerà quest'estate una crociera di **32 giorni sulla rotta del leggendario passaggio a Nord Ovest**. Storicamente si tratta di una rotta che collega l'Oceano Atlantico all'Oceano Pacifico passando attraverso l'arcipelago artico del Canada all'interno del Mar Glaciale Artico. Dopo diversi fallimenti, il primo a riuscire nell'impresa fu il norvegese **Roald Amundsen** nel 1906. Questa rotta però era quasi impossibile per imbarcazioni di grandi dimensioni, ma ormai con il riscaldamento globale i ghiacci hanno lasciato varchi maggiori; così questo itinerario mozzafiato verrà tentato addirittura da una nave da crociera di 68.870 tonnellate di stazza lorda per una lunghezza di 250 metri, la "Crystal Serenity". La partenza di questo viaggio avrà luogo il prossimo 16 agosto da Anchorage, in Alaska, con destinazione finale New York. **Per garantire la navigazione della loro ammiraglia in piena sicurezza**, Crystal ha annunciato il noleggio dell' "Rrs Ernest Shackleton" che scorterà la nave da crociera nel corso della sua traversata tra i ghiacci.

Il "Shackleton", gestito dalla **British Antarctic Survey di Cambridge**, è un rompighiaccio classificato **Ice 05 (quindi superiore alla classe 1A Super)** che fornirà il supporto operativo all'unità "Serenity", compresa anche l'assistenza per la rottura del ghiaccio in caso di necessità e il trasporto di pezzi di ricambio qualora ce ne fosse bisogno. A bordo di questa nave speciale si trovano inoltre apparecchiature supplementari per il controllo dei danni, apparecchiature per il contenimento dell'inquinamento da idrocarburi e razioni di sopravvivenza per casi di emergenza.

- segue

L'equipaggio della spedizione sarà composto da guide esperte con molti anni di esperienza nel transito attraverso il Passaggio a Nord-Ovest, da una squadra di sub e una squadra di sostegno specializzata e addestrata all'uso delle attrezzature di emergenza presenti a bordo.

«Stiamo programmando questa partenza storica da più di due anni, lavorando a stretto contatto con gli esperti di Eyos-Expeditions e di Transport Canada, con le guardie costiere di Stati Uniti e Canada e anche con le agenzie locali che lungo il percorso garantiranno la massima sicurezza e un'esperienza indimenticabile per i nostri ospiti», ha detto il presidente e amministratore delegato di Crystal, **Edie Rodriguez**. Prima di effettuare il viaggio la nave da crociera "Serenity" sarà attrezzata con sonar, radar e proiettori per il rilevamento del ghiaccio, di una camera termica, così come di un sistema di navigazione satellitare che mostrerà le previsioni in tempo reale dello spostamento dei ghiacci. **Inoltre il comandante della nave e tutto il team del ponte di comando sarà addestrato alla navigazione tra i ghiacci nel simulatore di St. John a Terranova.** Infine, due veterani piloti canadesi esperti nella navigazione polare saranno a bordo dell'unità per assistere gli ufficiali nella gestione delle informazioni fornite dalle apparecchiature aggiuntive che di solito non si trovano sulle navi da crociera. Ovviamente, anche il rompighiaccio di scorta che effettuerà il viaggio avrà a bordo il suo pilota, esperto nella navigazione artica in queste particolari condizioni climatiche.

Il Piccolo

Il 1° maggio la **crociera** inaugurale da Trieste

Quattordici giorni da Trieste a Barcellona. La prima **crociera** della Carnival Vista parte il primo maggio e farà la prima tappa a Ragusa. Si passerà per Atene in Grecia, Izmir in Turchia, di nuovo in Grecia a Creta, poi a Valletta sull' isola di Malta, e quindi il rientro in Italia a **Palermo**, a Civitavecchia vicino a Roma, Livorno con le vicine Pisa e Firenze, poi Marsiglia in Francia e l' arrivo a Barcellona. Una nave con attrazioni inedite. Una incredibile pista ciclabile a cielo aperto con la possibilità di salire su bici volanti, a 45 metri di altezza sul mare, la fune sospesa, fino al parco acquatico WaterWorks, il più grande della flotta. Ma la vera rivoluzione è il tubo a spirale di 137 metri da percorrere su gommoncini fra straordinari effetti caleidoscopici.

Merci in crescita del 9% Trieste rafforza il primato

I dati del primo trimestre confermano la leadership italiana dello scalo
Il commissario: «A fine anno contiamo di superare i 60 milioni di tonnellate»

Con l'attività in espansione e i dati in crescita il Porto di Trieste si conferma, nel primo trimestre 2016, il primo scalo italiano. Lo ha annunciato il commissario **[redacted]** Zeno D'Agostino, specificando che «il tonnellaggio complessivo, che nel 2015 è stato di 57 milioni, registra per quanto riguarda i dati raggruppati del primo trimestre un incremento del 9%, facendo sperare che a fine anno supereremo i 60 milioni di tonnellate di merci movimentate».

D'Agostino ha voluto anche specificare che «il trend è supportato da tutti i settori con il peso dei prodotti petroliferi in calo dal 78 al 72% rispetto al dato generale e ciò grazie alla crescita di altre attività». Sottolinea l'opportunità dal momento che da più parti si fa riferimento al fatto che la leadership triestina è in qualche modo "drogata" dalla forte componente petrolifera che lascia poco valore aggiunto sul territorio. Il commissario **[redacted]** non a caso, ha messo in rilievo che il principio che si sta seguendo è quello di «aumentare traffici creando nel contempo valore e occupazione».

Per D'Agostino il risultato è anche l'esito di «un grande investimento sui lavoratori. Febbraio è stato il primo mese da anni in cui la compagnia portuale non ha registrato mancati avviamenti al lavoro. Non è stato saltato nemmeno un turno». Questo per il vertice **[redacted]**

di Trieste è importante anche in prospettiva futura: «Sono stato in Giappone e la prima domanda che mi hanno posto è stata: "Fate scioperi a Trieste?"» ha raccontato il commissario.

Stavolta, come non è avvenuto per parte dell'anno scorso, sta registrando grandi performance anche il terminal dei container sul Molo Settimo. Come si rileva dal sito web di Trieste



Operazioni in porto (foto Fabrizio Giraldi)

marine terminal, la società terminalista di Pierluigi Maneschi presieduta da Fabrizio Zerbini, in marzo sono stati movimentati 47.048 teu, con una crescita di oltre il 21% rispetto all'anno scorso quando i teu movimentati erano stati 38.874. Anche nel 2014 però, allorché al Molo Settimo era stato registrato il record, marzo si era chiuso in modo peggiore e ci si era fermati a quota 41.574.

Il bilancio risulta nettamente positivo anche se si prende in considerazione il primo trimestre che registra nel complesso 114.448 teu movimentati contro i 107.133 del 2015 e i 112.810 del 2014. Dati ancor più soddisfacenti se si considera che il boom di febbraio e marzo ha permesso di recuperare rispetto a un gennaio che risentiva ancora degli ultimi contraccolpi negativi dell'anno scorso.

D'Agostino, nell'occasione, ha voluto anche ricordare come già nelle settimane scorse «trecentomila mila metri quadrati del Punto franco, che era inutilizzato, sono stati trasferiti dal Porto vecchio in varie zone intorno alla città, quali Fernetù, Prosecco, Canale Industriale, Area Teseco, nonché alle Noghere con un'area di 110 mila metri quadrati». Punti franchi e porto si legano, eccome, «perché, se vogliamo far lavorare il porto, abbiamo bisogno di dare possibilità a determinati operatori di potersi insediare in zone di Punto franco per attività connesse alla portualità, come quella logistica o addirittura per attività industriali».

Quanto al Porto vecchio, nel giorno della visita del ministro Graziano Delrio, il commissario **[redacted]** ha affermato che «qualunque progetto deve prendere in forte considerazione l'accessibilità. Lo scalo si trova tra il mare e la stazione ferroviaria, in mezzo c'è una ricchezza infrastrutturale. Occorre però valutare lo sviluppo. Se ci sarà, avremo un aumento della domanda di mobilità, bisogna cioè pensare a come raggiungere la zona».

Per D'Agostino «l'argomento non è tanto cosa ci mette in Porto vecchio, anche perché se c'è qualcuno che investe, deciderà lui l'attività che vorrà svolgerci dentro, ma cosa c'è fuori». Quanto all'iter e ai tempi che saranno necessari, «credo che tra qualche mese - ha osservato - ci saranno delle novità». Infatti, l'advisor Ernst&Young è al lavoro e sta «cogliendo anche elementi del passato. Il road show va avanti bene, anche con gruppi come Generali e Fincantieri. La palla è al Comune e all'advisor, appunto». Rimarrà al Demanio e dunque di competenza **[redacted]** tutta la fascia di costa larga almeno una decina di metri anche in Porto vecchio. (s.m.)

LA GRANDE SFIDA » I PIANI DI RILANCIO

«Il governo investirà in Porto vecchio»

Delrio, in visita, assicura l'impegno nazionale per il recupero dell'area
«Ne ho già parlato con Franceschini. Saremo a fianco dei privati»

di Silvio Maranzana

La presenza del governo a fianco degli investitori privati nella riqualificazione del Porto vecchio; l'entrata in vigore entro poche settimane della nuova legge sui porti che tra l'altro consentirà l'ingresso di Montalcone e Porto Nogaro nell'Autorità di sistema portuale di Trieste; la successiva immediata trasformazione dell'incarico di Zeno D'Agostino da commissario a presidente. Tutto questo ha annunciato ieri il ministro Grazianno Delrio in un lungo pomeriggio triestino che lo ha portato in visita dapprima all'ex Centrale idrodinamica e alla mostra sulle navi del Lloyd, poi a una breve passeggiata nello scalo antico, quindi in un vero e proprio sopralluogo al Moli Quinto, Sesto e Settimo dove in particolare i terminalisti Enrico Sauer e Francesco Parisi gli hanno illustrato i nuovi progetti per la crescita dei servizi intermodali nave-ferrovia, e nel bacino di carenaggio della Ocean con Marino Qualat che gli ha illustrato l'operazione di refitting da quasi cinque milioni di euro che si sta facendo sul megayacht Chopi Chopi

dell'ex premier libanese Taha Mikati. Infine a partecipare a un convegno sul futuro del porto con lo stesso D'Agostino, la presidente della Regione Debora Serracchiani e il sindaco Roberto Cosolini nella sala più grande del Magazzino 26 stracolma di pubblico che non ha lesinato applausi ripetuti.

A margine il ministro Delrio, accompagnato dal presidente dei deputati Pd, Ettore Rosato, si è espresso molto chiaramente su Trieste. «Come governo - ha detto - siamo fortemente orientati a fare la nostra parte sul Porto vecchio dato che consideriamo una sfida per tutta l'Italia e non soltanto per la città di Trieste il recupero di patrimoni storico-artistici-culturali come questo. Ne ho già discusso anche con il ministro Franceschini, con le forze politiche, con la Regione e il Comune. Siamo procedendo tutti assieme e si stanno attendendo gli studi preliminari ma certamente il Governo sarà della partita anche se è prematuro dire come. Siamo però decisi a fare in modo che si recuperi una polarità del porto come la città e la Regione ci hanno proposto. In Porto vecchio il Governo sarà

dunque al fianco degli investitori privati, le modalità si vedranno a seconda del progetto che verrà sviluppato».

Dallo scalo antico al Porto nuovo. «È un'eccellenza assoluta nel panorama italiano - ha sottolineato Delrio - perché ha sviluppato le autostrade del ferro: più di cinquemila treni partono e arrivano ogni anno in questo porto che ha caratteristiche di forte modernità. La "cura del ferro" assunta a modalità essenziale rende Trieste un esempio per tutti gli altri porti italiani. Gli investimenti tendono dunque a fare di Trieste sempre di più una delle due porte di accesso al Sud Europa e all'Europa dell'Est, tant'è che il suo porto si trova al centro di due importantissimi corridoi europei». Ma un'ulteriore svolta arriverà dalla legge sui porti. «Stiamo attendendo il passaggio degli atti a Camera e Senato che si sono impegnati a essere molto rapidi per il parere finale - ha precisato il ministro - Penso che stavolta davvero in poche settimane saremo arrivati alla fine. E le Autorità portuali non cresceranno rispetto alle 15 previste, ma se qualcuno chiederà un periodo di transi-

zione più lungo, valuteremo la richiesta in base alla norma transitoria prevista». «Terminato l'iter della riforma - ha aggiunto Delrio - vorrei partire subito a fare le nomine dei presidenti, sentito il presidente del consiglio e d'intesa con le Regioni». Quando poi al convegno il sindaco Cosolini parlando di D'Agostino al ministro, ha detto «vorremmo chiamarlo presidente» suscitando tra l'altro un forte applauso del pubblico, Delrio ha commentato: «C'è che non ho sentito ora, mi ritornerà certamente in mente non appena la riforma verrà approvata».

Cosolini parlando del porto lo aveva definito «il gioiello più prezioso che la città aveva tenuto a lungo in un cassetto». Serracchiani ha ricordato i 50 milioni a disposizione per la pista ferroviaria di Campo Marzio, la prossima riattivazione dei collegamenti ferroviari tra Servola e la galleria di cintura e tra Campo Marzio e Opicina, ma ha anche annunciato che ci sono i soldi per il terzo e quarto lotto della terza corsia della A4 e che sono prossimi a partire i lavori per il Polo intermodale dell'aeroporto di Ronchi.

- segue



Il ministro Graziano Delrio al terminal Samarè, a destra, in Porto Vecchio con D'Agostino, Coccolini, Rosato e Serracchiani (foto Sfilvano)

LA CURIOSITÀ

Il blitz della Iena in Centrale Idrodinamica



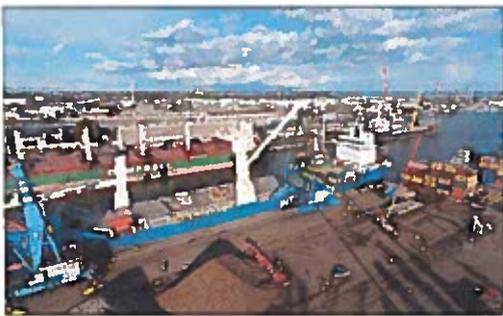
Anche il ministro Delrio ha dovuto fare i conti con le iene ormai di casa a Trieste dove però solitamente sono scatenate sul caso Ferriera. Stavolta un giornalista della trasmissione ha affrontato il ministro mentre stava uscendo dalla Centrale Idrodinamica del Porto vecchio e lo ha tenuto impegnato per lunghi minuti in un dialogo a due lontano da orecchie indiscrete. Molto più piacevole l'incontro fatto da Delrio all'interno del

megayacht Chopi Chopi in fase di restauro. Il capitano del mega yacht, l'inglese Richard Hodgson, affermando di aver colto l'opportunità offerta dai pool di imprese triestine in occasione del Salone di Montecarlo, ha espresso davanti al ministro e alle autorità la soddisfazione di aver trovato un ottimo livello di competenza e di professionalità nelle maestranze locali, oltre ad un favorevole sistema infrastrutturale e di collegamenti.



Venezia, l'associazione degli agenti marittimi festeggia dieci anni di attività

Venezia - L'anniversario è stato celebrato con un workshop dedicato agli operatori che ha visto la partecipazione di esperti del settore marittimo e legale.



Venezia - **Nel maggio 2006 è nata l'Associazione Agenti e Mediatori Marittimo della provincia di Venezia**, un'associazione voluta dagli agenti e dalle agenzie locali che hanno visto nell'unione un'occasione per poter risolvere meglio e con più incisività alcuni problemi comuni, dando anche un contributo specifico alle attività del porto di Venezia. Un anniversario, quello dei dieci anni di attività, che è stato celebrato presso la Chiesetta di Santa Marta con un workshop dedicato agli operatori che ha visto la partecipazione di esperti del settore marittimo e legale, un momento per delineare assieme il futuro della professione e creare un primo momento di coordinamento per affrontare le opportunità e le criticità, veneziane e non solo. Un titolo provocatorio **"La raccomandazione... se è marittima fa bene al porto"**, che vuole sottolineare il ruolo giocato dagli agenti nei porti e in particolare al porto di Venezia. I relatori che si sono avvicendati sul palco: gli avvocati Paolo Malaguti e Rosamaria Interdonato dello studio legale Malaguti & partners, Giuseppe Bianco dell'agenzia marittima Le Navi Veneto e Saul Mazzucco, capopilota del porto di Venezia. Gli argomenti oggetto di approfondimento hanno spaziato dai profili di responsabilità del raccomandatario marittimo, dello spedizioniere doganale e dello spedizioniere vettore, alla nuova normativa sulla pesatura delle merci, ai servizi tecnico-nautici, fino ai punti di vista sulle ultime novità riguardanti lo scalo lagunare.

IL RITORNO DI EDI MASANO NELLA DOPPIA SEDE DI MANDATO DELL'AMMIRAGLIO CHE TORNEREBBE TORINARE A OCCUPARSI SOLO DELLA CAPITANERIA

Porto, Dello Strologo commissario dopo Pettorino

E se dopo il commissario il porto di Genova potesse trovarsi con un altro commissario? L'ipotesi circola con insistenza da quando si è capito che molto difficilmente entro il 23 maggio sarà approvata la legge e il ministro dei Trasporti Graziano Delrio avrà nominato i presidenti delle nuove autorità. Il 23 maggio non è una data casuale, ma è la scadenza dei sei mesi di commissariamento del porto di Genova. Niente vieta che l'ammiraglio Giovanni Pettorino, già al timone della Capitaneria di Porto, possa continuare ancora a occuparsi di Palazzo San Giorgio. Ma in cuor suo ritiene di aver già fatto molto, non interrompendo il lavoro del porto e dando continuità operativa alla macchina.

Gradirebbe però tornare a occuparsi a tempo pieno della prima Capitaneria d'Italia, la cui giurisdizione è peraltro regionale e ha per confini la Francia da una parte e la Toscana dall'altra. Per proseguire nella linea della continuità, però, nelle scorse settimane Pettorino ha chiesto a tutte le categorie che concorrono a formare il comitato portuale, ormai prossimo alla scadenza, di indicarlo i nuovi membri. Nessuna elezione, che peraltro dovrebbe essere pagata, ma indicazioni interne dopo una consultazione. Una scelta, questa, che consentirebbe

di risparmiare sessantamila euro. Il nuovo comitato resterebbe ovviamente in carica fi-

no alla nuova legge (che il comitato lo cancella o lo sostituisce con un board), ma consentirebbe di tenere sempre acceso il motore del porto. Anche perché ai primi di maggio scade il mandato del segretario generale Titta D'Aste. Si può pensare di scavalcare l'estate con un commissario e i revisori dei conti? No. Quindi, da una parte l'ammiraglio fa sì che l'ente abbia i suoi organi insediati, dall'altra confida che possa arrivare presto la legge e quindi il presidente. Dopo la prima lettura delle regioni, ora tocca alle commissioni competenti di Camera e Senato e poi al consiglio dei ministri. Ancora un mese, nella migliore delle ipotesi. Poi ci sarà la scelta dei presidenti. Tempi non brevissimi. Per questo, a Geno-

va il ministero starebbe accarezzando l'idea di nominare un nuovo commissario in sostituzione di Pettorino. Ma non un commissario traghettatore, quanto colui che dopo questa fase potrà essere scelto come presidente. Chi potrebbe essere? L'impressione è che Delrio non darà seguito al pressing del governatore Giovanni Toti che insiste per la scelta di Sandro Bisotti, parlamentare di Forza Italia, con un lungo passato imprenditoriale sulle banchine che ne legittima la candidatura. Il fatto è che la linea di Delrio resta quella tecnica, nessun politico alla guida. E il ministro, peraltro, non sembra nemmeno disponibile ad accettare l'impostazione nazionale del 13 a 2 (13 presidenti al centrosinistra, 2 al centrodestra nelle regioni in cui ha vinto, Liguria e Veneto). Genova non è oggetto di spartizione, è il primo porto d'Italia, anzi è il "porto d'Italia" per usare un termine a lui caro, e quindi non ci saranno accordi. Potrebbero invece esserci intese territoriali sul "ticket", nel senso di una nomina condivisa fra presidente e segretario generale (che andrebbe al centrodestra). Anche in questo caso, si potrebbe procedere per gradi. Il nuovo commissario, già indicato come futuro presidente, potrebbe effettivamente essere il candidato proposto dal sindaco Marco Doria a Delrio, il presidente di Porto Antico Ariel Dello Strologo. Inizialmente Dello Strologo verrebbe affiancare come segretario generale "ad interim" da Sandro Carena, proprio lui l'ex segretario generale e direttore sempre rimasto a Palazzo San Giorgio anche negli anni bui dell'inchiesta giudiziaria (anche nei suoi confronti sono cadute tutte le accuse), che svolgerebbe un ruolo di affiancamento al nuovo commissario o di traghettatore verso il nuovo segretario generale. In parallelo si lavorerebbe poi all'integrazione con Savona, che ha ottenuto separazione amministrativa fino a un massimo di tre anni, ma con cui si potrebbe già dialogare su temi condivisi come i container, le crociere, il carbone.

(Massimo Minella)

www.repubblica.it

PIOMBINO L'AZIENDA: PROSPETTIVE DI CRESCITA

Prezzi low cost e sconti Blu Navy riprende la rotta

■ PIOMBINO [Livorno]

SI SCALDANO i motori per l'arrivo dell'estate. E le aspettative parlano di grandi numeri per la Blu Navy, compagnia di trasporto nata nel 2010 da un accordo con l'associazione albergatori dell'Elba. Aspettative di un certo livello, al punto che la previsione fatta da Luca Morace, direttore generale di Bn di Navigazione parla di «una crescita del numero di passeggeri compresa tra il 3 e il 5% per quanto riguarda il fronte elbano». Intanto nella giornata di oggi la nave «Acciarello», dopo essere stata sottoposta a una serie complessa di diversi interventi migliorativi farà la sua prima traversata, dando in questo modo ufficialmente il via alla stagione 2016. Nell'occasione della presentazione del calendario 2016, Luca Morace ha anche illustrato alcuni dati della compagnia. Si parla di una cifra intorno a 1,65 milioni di passeggeri trasportati in cinque anni, con una crescita del 133% nel 2015 rispetto al 2011.

NEL PERIODO compreso tra i mesi di aprile e ottobre del 2015 la

«Blu Navy» ha trasportato un totale di 461mila passeggeri (segnando un +8% sul 2014) a 151mila automobili mentre le corse effettuate sono state 2.054 (con un +9% sul 2014). Dal punto di vista prettamente strategico, la politica commerciale messa in pratica dalla compagnia si conferma incentrata sui prezzi low cost, accompagnati da una serie di sconti per co-

DA OGGI IN MARE

Oggi via alla stagione con la prima traversata La sfida di Morace

loro che risultano essere proprietari di seconda casa all'Elba e per chi acquista un biglietto in andata e ritorno o «porta un amico».

L'INTENZIONE è quella di portare il 19% dei passeggeri in transito da e per l'Elba e il 25% delle auto. Per l'anno 2016 Morace spiega di voler proseguire in un percorso di crescita, «ribadendo che la nostra volontà è quella di estendere il servizio anche alla stagione invernale sia sulla linea Piombino-Portoferraio che sulla Santa-Bonifacio».

Porti: Ap Ancona tra enti pubblici più virtuosi d'Italia

All'11/o posto per tempi celeri di pagamento



(ANSA) - ANCONA, 14 APR - L'Autorità portuale di Ancona è nell'elenco, pubblicato dal ministero dell'Economia e delle Finanze sul proprio sito internet, dei 500 Enti pubblici italiani più virtuosi, ossia quelli che, a seguito dell'attivazione della piattaforma nazionale telematica sui pagamenti delle pubbliche Amministrazioni, si sono dimostrati più efficienti e più rapidi. La rilevazione è stata effettuata tra gli Enti che, nel periodo 31 marzo-31 dicembre 2015, hanno ricevuto almeno 1.000 fatture e trasmesso alla piattaforma del ministero almeno il 75% delle fatture a loro indirizzate. L'Ap di Ancona, peraltro l'unica Authority tra i 500 enti, si è classificata all'11/o posto per tempi celeri di pagamento, su oltre 7.000 Enti pubblici esistenti in Italia, al 14/o per minori ritardi di pagamenti e al 17/o posto per rapporto percentuale tra importo complessivo delle fatture ricevute nel periodo e importo dei pagamenti effettuati.

PORTO » DOPO L'ASSOLUZIONE IN SEDE PENALE

Piccini finisce davanti alla Corte dei Conti

Insieme all'ex segretario generale di Port **[REDACTED]** Gionfriddo dovrà motivare il mezzo milione speso per il pontone Dakota

di **Ilaria Bonuccelli**
LIVORNO

In sede penale sono stati assolti. Ma la magistratura contabile, li cita lo stesso a giudizio. A ottobre, l'ex presidente dell'

[REDACTED] e l'ex segretario generale, Giorgio Gionfriddo dovranno spiegare alla Corte dei conti perché hanno voluto noleggiare un pontone per due anni a mezzo milione di euro e utilizzato quasi per nulla.

La tesi della magistratura contabile è semplice: per dimostrare il danno erariale non serve la condanna in sede penale. Il fatto che ci sia stata assoluzione per i reati di abuso d'ufficio, falso e soppressione di documenti (in concorso) - contestati con l'inchiesta Dakota - non inficia l'eventuale spreco di denaro pubblico

che risalirebbe ormai a diversi anni fa.

La storia è nota: **[REDACTED]** presieduta da Piccini (proveniente dalla Compagnia Portuale) decide di noleggiare, senza gara d'appalto - attraverso una procedura negoziata - il pontone Dakota dalla ditta Safim di Genova. Secondo la Procura questa mossa dovrebbe servire a non far perdere alla Compagnia Portuale buona parte del traffico di auto, vista l'agguerrita concorrenza della compagnia Sintermar (che sarebbe stata in procinto di acquistare proprio il pontone Dakota).

[REDACTED] il noleggio del Dakota costa circa mezzo milione per il primo anno di noleggio e 300mila euro per il secondo anno: una spesa di 800mila euro per un utilizzo quasi inesistente. Anche se poi

le accuse in sede penale non trovano riscontro.

Ma il procedimento di natura contabile parte da un'altra prospettiva. E soprattutto mira a dimostrare altro rispetto alle accuse mosse dalla Procura in sede penale. Infatti, al di là del falso o dell'abuso d'ufficio, la Corte dei Conti punta a dimostrare l'inutilità della spesa per il noleggio del pontone. Infatti, la chiatta Dakota, rimasta in porto a Livorno, in un paio di anni sarebbe stata utilizzata per far attraccare una decina di navi, secondo le accuse mosse dalla magistratura contabile agli ex funzionari dell'

[REDACTED] Come se per far attraccare ogni nave, fosse stato necessario spendere 800mila euro o più di lì.

La Corte dei Conti, dunque, chiederà all'ex presidente dell'Autorità e al segretario genera-

le quali furono le ragioni che spinsero a noleggiare questa infrastruttura e come motivano la scelta alla luce di un utilizzo talmente scarso da poter giudicare un'azione per danno erariale.

Se il danno nei confronti delle casse pubbliche venisse riconosciuto, i due manager verranno condannati a risarcire lo Stato. E a restituire i soldi pagati dall'Autorità per il noleggio. Almeno per la quota ritenuta necessaria dal tribunale, magari escludendo una cifra che consideri le volte nelle quali il pontone è stato effettivamente utilizzato. Ma questi sono conti che spettano alla Corte, al momento della sentenza. Quando si potrà decidere se è stato arrecato anche un danno all'immagine dell'istituzione da parte di chi ha agito contro il pubblico interesse.



Il pontone Dakota: due anni di noleggio sono costati mezzo milione ma è stato utilizzato solo una decina di volte



Giorgio Gionfriddo

Dal 27 giugno al 2 luglio la II edizione di Naples Shipping Week

Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica



(ANSA) - GNEOVA, 14 APR - Inizia a delinearsi il programma dell'8^a edizione di PORT&SHIPPINGTECH, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, main conference della NAPLES SHIPPING WEEK, la settimana interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare che si svolgerà a Napoli dal 27 giugno al 2 luglio 2016.

La manifestazione, organizzata da ClickUtility Team e dal Propeller Club Port of Naples, coinvolgerà l'intera città e terminerà con la grande CENA MEDITERRANEA a PALAZZO REALE, luogo simbolo di Napoli. Giovedì 30 giugno e venerdì 1 luglio la Stazione Marittima di Napoli ospiterà infatti P&ST una due giorni dedicata al confronto tra professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia sulle seguenti tematiche per favorire lo sviluppo del sistema logistico portuale: GREEN SHIPPING – SMART PORT – SAFETY - NUOVI MERCATI – SHIPPING&FINANCE.

GREEN SHIPPING SUMMIT, le best practice aziendali per la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo e dei porti, si focalizzerà sul contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica all'indomani della Conferenza sul Clima di Parigi. Tra gli altri temi, si segnalano: soluzioni smart per ridurre le emissioni in porto e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali; il consueto approfondimento sulle opportunità per la diffusione del gas naturale liquefatto (GNL) nei trasporti in attesa del decreto legislativo di attuazione della direttiva sui carburanti alternativi; Il trattamento delle acque di zavorra e dei reflui dei desolficatori sotto la spinta delle normative IMO.

- segue

Sul fronte SMART PORT&LOGISTIC, corridoi logistici da verso l'Europa un volano per lo sviluppo del sistema marittimo e portuale, si approfondirà il tema della digitalizzazione delle operazioni portuali e l'integrazione dello shipping nell'intero sistema dei trasporti analizzando le soluzioni tecnologiche ad oggi disponibili per sviluppare l'intermodalità e tracciare la merce. Una particolare attenzione sarà dedicata all'evoluzione del Port Community System in Europa e in Italia e alla digitalizzazione e interoperabilità del sistema doganale portuale italiano.

Il convegno dedicato alla SAFETY continuerà ad approfondire l'ampio tema della prevenzione infortuni nel settore dello shipping e della logistica portuale, dedicando ampio spazio alle principali problematiche incontrate dall'entrata in vigore della Convenzione MLC 2006 (International Maritime Labour Convention): una sessione sarà dedicata al tema del welfare del personale marittimo imbarcato con un particolare riferimento all'assistenza sanitaria a distanza oltre che al miglioramento, con le nuove tecnologie, delle comunicazioni Terra/Nave; una seconda sessione sarà incentrata sulla normativa per regolamentare la gestione della sicurezza in ambito portuale, soprattutto nell'interazione tra le attività di terra e quelle di bordo.

La sessione NUOVI MERCATI, dedicata allo sviluppo dell'Autostrada del Mare, quest'anno si focalizzerà sul consolidamento dell'area MED e sui nuovi mercati del Medio Oriente e Mar Nero mentre SHIPPING&FINANCE, novità di questa edizione di P&ST, sarà incentrata sul rapporto tra shipping, infrastrutture e logistica e sui cambiamenti in atto all'indomani della Riforma della l. 84/94.

A corredo della manifestazione, entrambi i giorni sarà allestita un'area EXPO, un "Salotto dello Shipping" in cui molte delle aziende partecipanti sceglieranno di presentare le proprie soluzioni all'avanguardia. Queste sono alcune delle anticipazioni di questa seconda edizione che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati alla community dello shipping nazionale e internazionale, offrirà eventi speciali e iniziative culturali e divulgative aperti alla cittadinanza.

II EDIZIONE NAPLES SHIPPING WEEK, dal 27 Giugno al 2 Luglio 2016

PORT&SHIPPINGTECH 2016

Napoli, 14 aprile 2016 - Inizia a delinearsi il programma dell'8^a edizione di **PORT&SHIPPINGTECH**, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, *main conference* della **NAPLES SHIPPING WEEK**, la settimana interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare che si svolgerà a Napoli dal 27 giugno al 2 luglio 2016. La manifestazione, organizzata da **ClickUtility Team** e dal **Propeller Club Port of Naples**, coinvolgerà l'intera città e terminerà con la grande **CENA MEDITERRANEA** a **PALAZZO REALE**, luogo simbolo di Napoli.

Giovedì 30 giugno e **venerdì 1 luglio** la **Stazione Marittima di Napoli** ospiterà infatti **P&ST** una due giorni dedicata al confronto tra professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia sulle seguenti tematiche per favorire lo sviluppo del sistema logistico portuale: **GREEN SHIPPING - SMART PORT - SAFETY - NUOVI MERCATI - SHIPPING&FINANCE**. La partecipazione è gratuita previa registrazione online.

GREEN SHIPPING SUMMIT, le *best practice* aziendali per la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo e dei porti, si focalizzerà sul contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica all'indomani della Conferenza sul Clima di Parigi. Tra gli altri temi, si segnalano: soluzioni smart per ridurre le emissioni in porto e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali; il consueto approfondimento sulle opportunità per la diffusione del gas naturale liquefatto (GNL) nei trasporti in attesa del decreto legislativo di attuazione della direttiva sui carburanti alternativi; Il trattamento delle acque di zavorra e dei reflui dei desolficatori sotto la spinta delle normative IMO.

Sul fronte **SMART PORT&LOGISTIC**, corridoi logistici da verso l'Europa un volano per lo sviluppo del sistema marittimo e portuale, si approfondirà il tema della digitalizzazione delle operazioni portuali e l'integrazione dello shipping

- segue

nell'intero sistema dei trasporti analizzando le soluzioni tecnologiche ad oggi disponibili per sviluppare l'intermodalità e tracciare la merce. Una particolare attenzione sarà dedicata all'evoluzione del **Port Community System** in Europa e in Italia e alla digitalizzazione e interoperabilità del sistema doganale portuale italiano.

Il convegno dedicato alla **SAFETY** continuerà ad approfondire l'ampio tema della **prevenzione infortuni nel settore dello shipping e della logistica portuale**, dedicando ampio spazio alle principali problematiche incontrate dall'entrata in vigore della Convenzione MLC 2006 (International Maritime Labour Convention): una sessione sarà dedicata al tema del **welfare del personale marittimo imbarcato** con un particolare riferimento all'**assistenza sanitaria a distanza** oltre che al miglioramento, con le nuove tecnologie, delle comunicazioni Terra/Nave; una seconda sessione sarà incentrata sulla normative per regolamentare la **gestione della sicurezza in ambito portuale**, soprattutto nell'interazione tra le attività di terra e quelle di bordo.

La sessione **NUOVI MERCATI**, dedicata allo sviluppo dell'Autostrada del Mare, quest'anno si focalizzerà sul consolidamento dell'area MED e sui nuovi mercati del **Medio Oriente e Mar Nero** mentre **SHIPPING&FINANCE**, novità di questa edizione di P&ST, sarà incentrata sul rapporto tra shipping, infrastrutture e logistica e sui cambiamenti in atto all'indomani della Riforma della l. 84/94.

A corredo della manifestazione, entrambi i giorni sarà allestita un'area **EXPO**, un "Salotto dello Shipping" in cui molte delle aziende partecipanti sceglieranno di presentare le proprie soluzioni all'avanguardia.

Queste sono alcune delle anticipazioni di questa seconda edizione che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati alla community dello shipping nazionale e internazionale, offrirà **eventi speciali e iniziative culturali e divulgative aperti alla cittadinanza**.

Occupazione a Taranto, ancora un appello al governo

Taranto - Il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Taranto Sergio Prete, su proposta dei rappresentanti dei lavoratori, approvata oggi all'unanimità dal Comitato portuale, chiederà l'attivazione di un tavolo.



Taranto - Il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Taranto Sergio Prete, su proposta dei rappresentanti dei lavoratori, approvata oggi all'unanimità dal Comitato portuale, **chiederà l'attivazione di un tavolo urgente presso il ministero del Lavoro e il ministero dello Sviluppo Economico** finalizzato a monitorare e a individuare tempestivamente i possibili percorsi da intraprendere a salvaguardia dell'occupazione dei 530 lavoratori della Terminal Taranto container in liquidazione, per i quali l'11 settembre prossimo scadrà la cassa integrazione.

Lo riferisce lo stesso commissario Prete ricordando che nelle more della ricerca di un nuovo investitore interessato a gestire il molo polisettoriale dopo il disimpegno di Evergreen e Hutchison, azionisti di maggioranza della Tct in liquidazione, la società Italcave spa ha presentato ricorso davanti al Tar di Puglia per «l'annullamento del bando di gara pubblicato il 22 febbraio 2016 dall'Autorità portuale di Taranto avente ad oggetto la concessione del molo polisettoriale conformemente alla funzione d'uso indicata nel Piano regolatore portuale». Il ricorso, che dovrà essere eventualmente valutato nel merito alla luce della memoria difensiva dell'Autorità portuale, «non contempla - spiega il commissario straordinario - la richiesta di sospensiva e, pertanto, non impedisce lo svolgimento della procedura ad evidenza pubblica». Le soluzioni auspiccate per la salvaguardia occupazionale «sono comunque collegate all'esito della procedura di affidamento in concessione del molo polisettoriale».

Porti. Unico caso insieme a Trieste

Taranto, varate le nuove regole per la zona franca



Domenico Palmiotti
TARANTO

La Zona franca del porto di Taranto può operare a due anni dal primo via libera (maggio 2014) della direzione interregionale doganale per la Puglia.

Ieri, infatti, il comitato portuale ha dato il via libera al regolamento di funzionamento della Zona franca che sarà direttamente gestita [redacted] retta dal commissario Sergio Prete. «A partire dalla data odierna - fa sapere l'Authority - tutte le imprese interessate a operare possono procedere con la fase di accreditamento nell'apposita lista».

Benché approvata due anni fa come Zona franca non interchiusa - al primo via libera della direzione interregionale doganale per la Puglia era seguito, a settembre 2014, quello dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli di Taranto che aveva varato il disciplinare di servizio indicando anche gli adempimenti a carico del titolare -, si arriva solo adesso a chiudere la fase preliminare all'operatività. Questo perché, dice [redacted]

«trattandosi di prima ed unica Zona franca doganale esistente in Italia, fatta eccezione per il porto franco di Trieste gestito direttamente dall'Agenzia delle dogane», «rappresenta un unicum nell'ordinamento giuridico italiano e comunitario».

[redacted] «Agenzia delle dogane hanno quindi dovuto effettuare un approfondimento dei «profilo di gestione».

Intanto, sul fronte delle aree portuali, se la Cementir ha rinunciato a chiedere il rinnovo della concessione per la banchina della calata 4, che comunque

ristrutture a proprie spese, un'altra azienda concessionaria, la Italcave di Taranto, impugna invece al Tar il bando con cui [redacted] dal 22 febbraio scorso ha messo sul mercato, alla ricerca di un operatore interessato, la banchina del terminal container lasciata libera dalla società Tct, a giugno scorso messa in liquidazione dai suoi azionisti tra cui Evergreen. Italcave chiede che il bando di gara (la cui scadenza è stata prorogata dall'8 al 29 aprile) sia annullato. Italcave tra l'altro occupa parte della banchina. Il ricorso tuttavia, fa sapere [redacted] non chiede ai giudici del Tar di sospendere l'efficacia del bando. Quindi, in attesa del giudizio di merito, nel quale [redacted]

IL REGOLAMENTO

Aperte da ieri le procedure per l'accreditamento nell'apposita lista delle imprese interessate a operare nell'area

si è costituita con una propria memoria di difesa, la procedura del bando con la raccolta delle manifestazioni di interesse va comunque avanti. Anche perché al riuso della banchina del terminal, lunga 2 chilometri di cui 1200 metri in fase di ammodernamento, è legata la possibilità di rioccupare i 540 addetti di Tct ora in cassa integrazione sino a metà settembre prossimo. Il problema per il quale il comitato portuale ha chiesto al commissario Prete di sollecitare ai ministeri del Lavoro e dello Sviluppo economico la convocazione di un tavolo per «individuare i possibili percorsi da intraprendere a salvaguardia dell'occupazione».

8 aprile 2016 ore 10:52

Il Nautilus

Porto di Taranto: in comitato il Regolamento per la Zona Franca Doganale

TARANTO – Si è tenuta, in data odierna, la seduta del Comitato Portuale del porto di Taranto. Tra i vari argomenti, il Comitato si è soffermato, in particolare, sulla firma, in data odierna, dell'Ordinanza con cui è stato emanato il "Regolamento per il funzionamento della Zona Franca Doganale" del porto di Taranto che disciplina le modalità di funzionamento della stessa, le attività consentite agli utilizzatori, i relativi obblighi e l'utilizzo delle aree, oltre a prevedere le ipotesi di insediamento produttivo e le attività di competenza dell'Autorità Portuale.

Come noto sin dal maggio 2014 la Direzione Interregionale Doganale per la Puglia, il Molise e la Basilicata, aveva autorizzato l'istituzione di una "Zona Franca Aperta non interclusa di Tipo H", su apposita area all'interno del Porto di Taranto, attribuendo all'Autorità Portuale i compiti di gestione della Zona Franca medesima secondo le modalità del regime del deposito doganale privato di tipo C. Successivamente, in data 09.09.2014, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Taranto aveva adottato il Disciplinare di Servizio "Zona Franca Doganale, non interclusa, di tipo II (ZFD) ex art. 799, par. 1, leti, b) del Reg. CRE nr. 2454/93 (DAC)", con il quale aveva regolamentato l'operatività della Zona Franca nel Porto di Taranto con indicazione, tra l'altro, degli adempimenti a carico del Soggetto titolare della ZFD.

Trattandosi della prima ed unica Zona Franca doganale esistente in Italia – fatta eccezione del porto franco di Trieste, gestito direttamente dall'Agenzia delle Dogane – che rappresenta un unicum nell'ordinamento giuridico italiano e comunitario, l'AP e l'Agenzia delle Dogane ne hanno finora vagliato i possibili profili di gestione. A conclusione del predetto iter, si è pertanto giunti all'emanazione dell'Ordinanza n. 08/16 in data odierna che ha emanato il "Regolamento per il funzionamento della Zona Franca Doganale" del porto di Taranto in cui viene sancita la modalità di gestione diretta da parte dell'Autorità Portuale. A partire dalla data odierna, pertanto, tutte le imprese interessate ad operare nella stessa possono procedere con la fase di accreditamento nell'apposita lista dei soggetti accreditati.

L'Ordinanza n. 08/16 e il Regolamento ad essa allegato sono disponibili per il download sull'Albo Pretorio del sito istituzionale dell'Ente, www.port.taranto.it.

Durante la medesima seduta il Comitato ha, inoltre, discusso: della ricezione in data 24.03.2016 del ricorso proposto in data 17 marzo da Italcave SpA innanzi al TAR Puglia per l'annullamento del bando di Gara pubblicato in data 22.02.2016 dall'AP di Taranto avente ad oggetto la concessione del Molo Polisettoriale conformemente alla funzione d'uso indicata nel PRP.

Il ricorso, che dovrà essere eventualmente valutato nel merito alla luce della memoria difensiva dell'AP, non contempla la richiesta di sospensiva e, pertanto, non impedisce lo svolgimento della procedura ad evidenza pubblica; Autorità portuale di Taranto Direzione Affari Generali e Internazionali/Programmazione/Personale l'accordo sottoscritto dall'Autorità Portuale con la Cementir SpA sulla base del quale la società ha rinunciato a richiedere il rinnovo della concessione della banchina denominata Calata IV e delle aree a ciglio banchina, impegnandosi a ristrutturare la banchina stessa con oneri a proprio carico e ad arretrare di circa 20 mt l'esistente struttura in carpenteria.

Calata 4 sarà lasciata libera e sarà quindi disponibile per tutti gli operatori interessati. L'istanza presentata prevede il mantenimento dell'attuale concessione di una parte residuale del IV sporgente in concessione all'ILVA SpA ed un'area a ridosso della strada di collegamento.

L'impegno da parte del Commissario Straordinario – su proposta dei rappresentanti dei lavoratori, approvata all'unanimità dal Comitato Portuale – di richiedere in tempi brevissimi, in considerazione della scadenza della Cassa Integrazione in data 11.09.2016 dei 530 lavoratori di TCT Sri in liquidazione, l'attivazione di un tavolo urgente presso il Ministero del Lavoro e il Ministero dello Sviluppo Economico finalizzato a monitorare ed ad individuare tempestivamente i possibili percorsi da intraprendere a salvaguardia della occupazione. Percorsi e soluzioni che sono comunque collegati all'esito della procedura di affidamento in concessione del Molo Polisettoriale.

Porto: ok al regolamento per la Zona Franca Doganale

Si è tenuta, oggi, la seduta del **Comitato Portuale** del porto di Taranto. Tra i vari argomenti, il Comitato si è soffermato, in particolare, sulla firma, sempre oggi, dell'Ordinanza con cui è stato emanato il **"Regolamento per il funzionamento della Zona Franca Doganale"** del porto che disciplina le modalità di funzionamento della stessa, le attività consentite agli utilizzatori, i relativi obblighi e l'utilizzo delle aree, oltre a prevedere le ipotesi di insediamento produttivo e le attività di competenza dell'Autorità Portuale.

Come noto sin dal maggio 2014 la Direzione Interregionale Doganale per la Puglia, il Molise e la Basilicata, aveva autorizzato l'istituzione di una "Zona Franca Aperta non Interclusa di Tipo H", su apposita area all'interno del porto di Taranto, attribuendo all'Autorità Portuale i compiti di gestione della Zona Franca stessa secondo le modalità del regime del deposito doganale privato di tipo C. Successivamente, a

settembre 2014, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Taranto aveva adottato il **Disciplinare di Servizio "Zona Franca Doganale, non Interclusa, di tipo II (ZFD) ex art. 799, par. 1, leti, b) del Reg.CEE nr. 2454/93(DAC)"**, con il quale aveva regolamentato l'operatività della Zona Franca nel Porto di Taranto con indicazione, tra l'altro, degli adempimenti a carico del soggetto titolare della ZFD.

Trattandosi della prima ed unica Zona Franca doganale esistente in Italia - fatta eccezione del porto franco di Trieste, gestito direttamente dall'Agenzia delle Dogane - che rappresenta un unicum nell'ordinamento giuridico italiano e comunitario, l'AP e l'Agenzia delle Dogane ne hanno finora vagliato i possibili profili di gestione.

A conclusione dell'iter, si è pertanto giunti all'emanazione dell'Ordinanza n. 08/16 di oggi che ha emanato il **"Regolamento per il funzionamento della Zona Franca Doganale"** del porto di Taranto in cui viene sancita la modalità di gestione diretta da parte dell'Autorità Portuale. A partire da oggi, pertanto, tutte le imprese interessate ad operare nella stessa possono procedere con la fase di accreditamento nell'apposita lista dei soggetti accreditati. L'Ordinanza n. 08/16 e il Regolamento ad essa allegato sono disponibili per il download sull'Albo Pretorio del sito Istituzionale dell'Ente, www.port.taranto.it.

Durante la stessa seduta il Comitato ha, inoltre, discusso della ricezione il 24 marzo scorso del ricorso proposto nei giorni precedenti da **Italcave SpA** innanzi al TAR Puglia per l'annullamento del bando di Gara pubblicato in data 22 febbraio 2016 dall'AP di Taranto avente ad oggetto la concessione del Molo Polsettoriale conformemente alla funzione d'uso

- segue

Indicata nel PRP (leggih<http://www.corriereditaranto.it/2016/03/31/porto-il-gruppo-caramia-ricorre-contro-il-bando-di-affidamento-del-molo-polisettoriale/>). Il ricorso, che dovrà essere eventualmente valutato nel merito alla luce della memoria difensiva dell'AP, non contempla la richiesta di sospensiva e, pertanto, non impedisce lo svolgimento della procedura ad evidenza pubblica.

Inoltre, si è parlato dell'accordo sottoscritto dall'Autorità Portuale con la **Cementir SpA** sulla base del quale la società ha rinunciato a richiedere il rinnovo della concessione della banchina denominata Calata IV e delle aree a ciglio banchina, impegnandosi a ristrutturare la banchina stessa con oneri a proprio carico e ad arretrare di circa 20mt l'esistente struttura in carpenteria. Calata 4 sarà lasciata libera e sarà quindi disponibile per tutti gli operatori interessati

L'istanza presentata prevede il mantenimento dell'attuale concessione di una parte residuale del IV sporgente in concessione all'ILVA SpA ed un'area a ridosso della strada di collegamento.

Naturalmente, si è parlato anche dell'impegno da parte del Commissario Straordinario - su proposta dei rappresentanti dei lavoratori, approvata all'unanimità dal Comitato Portuale - di richiedere in tempi brevissimi, in considerazione **della scadenza della Cassa Integrazione l'11 settembre prossimo dei 530 lavoratori di TCTS in liquidazione**, l'attivazione di un tavolo urgente presso il Ministero del Lavoro e il Ministero dello Sviluppo Economico finalizzato a monitorare ed ad individuare tempestivamente i possibili percorsi da intraprendere a salvaguardia della occupazione. Percorsi e soluzioni che sono comunque collegati all'esito della procedura di affidamento in concessione del Molo Polisettoriale.

Informazioni Marittime

Taranto, la Zona Franca ha il suo regolamento

Ecco le regole per la Zona Franca del porto di Taranto. Il commissario straordinario dello scalo pugliese, Sergio Prete, rende noto in un comunicato che l'ente portuale ha infatti provveduto ad emanare l'Ordinanza n. 08/16 relativa al "Regolamento per il funzionamento della Zona Franca Doganale" del porto di Taranto in cui viene sancita la modalità di gestione diretta da parte dell'Autorità portuale. A partire ieri, dunque, tutte le imprese interessate ad operare nella stessa possono procedere con la fase di accreditamento finalizzata all'iscrizione nell'apposita lista.

Il Regolamento, si legge nel comunicato, "disciplina le modalità di funzionamento della Zona Franca, le attività consentite agli utilizzatori, i relativi obblighi e l'utilizzo delle aree pubbliche, oltre a prevedere le ipotesi di insediamento produttivo e le attività di competenza dell'Autorità portuale. L'Ordinanza n. 08/16 e il Regolamento ad essa allegato sono disponibili per il download sull'Albo Pretorio del sito istituzionale dell'Ente, www.port.taranto.it".

E' altresì disponibile un documento descrittivo dei compiti e delle finalità della Zona Franca Doganale del porto di Taranto, sul portale istituzionale dell'Ente al seguente

link: <http://future.port.taranto.it/progetti/zona-franca.html>. Attraverso la creazione, autorizzazione ed organizzazione della Zona Franca non interclusa l'Autorità portuale intende promuovere lo sviluppo economico dell'area al fine di incrementare i traffici, la produttività e la competitività dello scalo nel bacino del Mediterraneo, agevolando altresì l'insediamento ed utilizzazione di stabilimenti industriali e logistici, a beneficio della Città di Taranto e dell'intero sistema Paese. Autorità portuale di Taranto.

All'interno della Zona Franca, riferisce l'Authority portuale, potranno essere realizzate attività quali: stoccaggio, manipolazioni usuali, trasformazione sotto controllo doganale, perfezionamento attivo, commercializzazione di merci terze. Le merci immesse nella Zona Franca potranno appartenere ad ogni categoria merceologica ricompresa nella Nomenclatura Combinata. L'obiettivo da perseguire nell'area del Porto e retroporto di Taranto è, infatti, proprio quello di rilanciare l'economia attraverso l'incremento e lo sviluppo dei traffici e del commercio internazionale, incentivando il transito e la spedizione delle merci, nonché le vendite e gli scambi commerciali, favorire l'insediamento e la permanente localizzazione di nuove imprese che creino occupazione e incentivino lo sviluppo economico anche grazie alla gestione dell'Accordo di Programma relativo all'Area di Crisi Industriale.

Niente dazi doganali La zona franca è realtà per le imprese al porto

*Definito il regolamento, gestione all'Authority
Prete chiede un tavolo su Tct. Ricorso sui lavori*

di **Alessio PIGNATELLI**

La Zona Franca Doganale per il porto di Taranto diventa realtà. Ieri, durante la seduta del comitato portuale, sono stati definiti il regolamento ufficiale e la gestione diretta sotto l'egida dell'Authority portuale.

La Zona Franca Doganale è stata istituita già tempo fa ma i passaggi burocratici di ieri ufficializzano le opportunità per le attività che volessero insediarsi.

La Zona Franca è un aiuto in più per attrarre investimenti e le nuove attività produttive beneficeranno della sospensione del dazio doganale. All'interno della Zona Franca potranno essere realizzate attività quali stoccaggio, manipolazioni usuali, trasformazione sotto controllo doganale, commercializzazione di merci terze. La determina del 16 maggio del 2014 ha attribuito la gestione all'Authority portuale di Taranto.

L'obiettivo è di favorire l'insediamento e la localizzazione di nuove imprese che

creino occupazione e favoriscano lo sviluppo economico.

La stessa Authority in una nota spiega che ieri è stato emanato «il "Regolamento per il funzionamento della Zona Franca Doganale" del porto di Taranto che disciplina le modalità di funzionamento della stessa, le attività consentite agli utilizzatori, i relativi obblighi e l'utilizzo delle aree, oltre a prevedere le ipotesi di insediamento produttivo e le attività di competenza dell'Authority Portuale».

Al di là del porto franco di

Trieste, si tratta della prima e unica zona franca doganale esistente in Italia e rappresenta un unicum nell'ordinamento giuridico italiano e comunitario. Anche per questo, si sono vagliati i possibili profili di gestione.

«A conclusione del predetto iter - si legge nella nota - si è pertanto giunti all'emanazione dell'ordinanza che ha emanato il "Regolamento" in cui viene sancita la modalità di gestione diretta da parte

dell'Authority Portuale. A partire dalla data odierna, pertanto, tutte le imprese interessate a operare nella stessa possono procedere con la fase di accreditamento nell'apposita lista dei soggetti accreditati».

Il Comitato ha, inoltre, discusso altri punti all'ordine del giorno.

Innanzitutto la questione Italcave e il ricorso al Tar per l'annullamento del bando di Gara pubblicato il 22 febbraio dall'Authority portuale sulla concessione del Molo Polisettoriale conformemente alla funzione d'uso indicata nel piano regolatore.

L'Authority specifica che il ricorso, eventualmente valutato nel merito alla luce della memoria difensiva, non contempla la richiesta di sospensiva: non impedisce dunque lo svolgimento della procedura a evidenza pubblica.

Per quanto concerne l'accordo sottoscritto dall'Authority Portuale con la Cementir, la società ha rinunciato a richiedere il rinnovo della concessione della banchina denominata Calata IV e delle aree a ciglio banchina,

impegnandosi a ristrutturare la banchina stessa con oneri a

proprio carico e ad arretrare di circa 20 metri la struttura in carpenteria».

Ne consegue che la calata sarà lasciata libera e disponibile per tutti gli operatori interessati. L'istanza presentata prevede «il mantenimento dell'attuale concessione di una parte residuale del IV sporgente in concessione all'Ilva e un'area a ridosso della strada di collegamento».

Infine, il commissario Sergio Prete - su proposta delle organizzazioni sindacali - si è impegnato a richiedere in tempi brevissimi l'attivazione di un tavolo urgente presso i ministeri del Lavoro e dello Sviluppo Economico. L'obiettivo è individuare tempestivamente i possibili percorsi da intraprendere a salvaguardia dell'occupazione, in considerazione della scadenza della cassa integrazione per i 530 lavoratori Tct.

Il termine è giorno 11 settembre ma l'auspicio è che, entro quella data, possano esserci novità dal bando di affidamento in concessione del Molo Polisettoriale.

Porto, adesso può partire la Zona franca Bando terminal, Italcave ricorre al Tar

● Passo avanti per avviare l'operatività nell'area portuale di Taranto della Zona franca non interchiusa. Ieri il comitato portuale ha approvato il regolamento che disciplina il funzionamento della stessa Zona franca. «Trattandosi della prima ed unica Zona Franca doganale esistente in Italia - fatta eccezione del porto franco di Trieste, gestito direttamente dall'Agenzia delle Dogane - che rappresenta un unicum nell'ordinamento giuridico italiano e comunitario, l'Autorità portuale e l'Agenzia delle Dogane hanno finora vagliato i possibili profili di gestione» commenta il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Sergio Prete. Adesso, dice l'Authority l'iter si è concluso e quindi «si è giunti all'emanazione dell'ordinanza numero 8 del 2016» relativa appunto al regolamento per il funzionamento della Zona Franca doganale. Il regolamento prevede «la modalità di gestione diretta da parte dell'Autorità portuale». A partire da ieri, quindi, «tutte le imprese in-

un tavolo urgente presso il ministero del Lavoro e il ministero dello Sviluppo economico finalizzato a monitorare ed ad individuare tempestivamente i possibili percorsi da intraprendere a salvaguardia dell'occupazione. Percorsi e soluzioni - rileva l'Authority - che sono comunque collegati all'esito della procedura di affidamento in concessione del molo polisettoriale».

teressate ad operare possono procedere con la fase di accreditamento nell'apposita lista dei soggetti accreditati».

Intanto il bando per la messa sul mercato del terminal container di Evergreen, dopo che la società di gestione, Tct, è stata messa in liquidazione dai suoi azionisti, è stato impugnato davanti al Tar, a fine marzo, dalla società Italcave, una delle aziende concessionarie di aree portuali e ubicata in parte sulla stessa banchina del terminal. Italcave ha chiesto alla Magistratura amministrativa «l'annullamento del bando di gara» del 22 febbraio scorso da parte dell'Authority, riguardante appunto si legge in una nota - la concessione del molo polisettoriale conformemente alla funzione d'uso indicata nel piano regolatore portuale. Il ricorso, che dovrà essere eventualmente valutato nel merito alla luce della memoria difensiva dell'Autorità portuale, non contempla la richiesta di sospensione e, pertanto, non impedisce lo svolgimento

della procedura ad evidenza pubblica». In sostanza, fa sapere l'Authority, il bando per l'offerta sul mercato di quasi 2 chilometri di banchina, di cui 1200 interessati da lavori, va comunque avanti e la scadenza per presentare le manifestazioni di interesse è adesso il 29 aprile prossimo e non più l'8 aprile come inizialmente stabilito.

Infine approssimandosi la scadenza del bando per il molo polisettoriale e considerando che a settembre termina anche la cassa integrazione per i 540 lavoratori di Tct, il comitato ha sollecitato Prete a chiedere «in tempi brevissimi l'attivazione di

Comitato Portuale di Taranto: si chiederà tavolo urgente per lavoratori Tct

TARANTO – Si è svolta oggi la seduta del Comitato Portuale di Taranto. Ci si è soffermati, in particolare, sulla firma dell'ordinanza con cui è stato emanato il "Regolamento per il funzionamento della Zona Franca Doganale" del porto Ionico che disciplina le modalità di funzionamento della stessa Zona, le attività consentite agli utilizzatori, i relativi obblighi e l'utilizzo delle aree, oltre a prevedere le ipotesi di insediamento produttivo e le attività di competenza dell'Autorità Portuale.

Com'è noto, sin dal maggio 2014, la Direzione interregionale doganale per la Puglia, il Molise e la Basilicata, aveva autorizzato l'istituzione di una "Zona Franca Aperta non Interclusa di tipo H", su apposita area all'interno del porto Ionico attribuendo all'Autorità Portuale i compiti di gestione della Zona Franca secondo le modalità del regime di deposito doganale privato di tipo C. Con l'ordinanza n. 8/16 che ha emanato il regolamento si apre quindi una nuova fase. A partire da oggi, infatti, tutte le imprese interessate ad operare in tale zona possono procedere all'accreditamento nell'apposita lista dei soggetti accreditati. Sia l'ordinanza che il regolamento sono disponibili sull'albo pretorio del sito www.port.taranto.it.

Durante la seduta odierna, il Comitato ha anche discusso sulla ricezione, il 24 marzo scorso, del ricorso proposto in data 17 marzo da Italcave Spa innanzi al Tar Puglia per l'annullamento del bando di gara pubblicato il 22 febbraio 2016 dall'Autorità Portuale avente per oggetto la concessione del Molo Polsettoriale conformemente alla funzione d'uso indicata nel PRP. Il ricorso, che dovrà essere eventualmente valutato nel merito alla luce della memoria difensiva dell'Autorità Portuale, non contempla la richiesta di sospensiva e pertanto non impedisce lo svolgimento della procedura ad evidenza pubblica.

Inoltre, si è discusso sull'accordo sottoscritto dall'Autorità Portuale con la Cementir Spa sulla base del quale la società ha rinunciato a richiedere il rinnovo della concessione della banchina denominata Calata IV e delle aree a ciglio banchina, impegnandosi a ristrutturare la banchina stessa con oneri a proprio carico e ad ammettere di circa 20

- segue

metri l'esistente struttura in carpenteria. La Calata IV sarà lasciata libera e sarà quindi disponibile per tutti gli operatori interessati. L'istanza presentata prevede il mantenimento dell'attuale concessione di una parte residuale del IV sporgente in concessione all'Iva Spa ed un'area a ridosso della strada di collegamento.

Infine, è stato discusso l'impegno da parte del Commissario straordinario - su richiesta del rappresentante dei lavoratori, approvata all'unanimità dal Comitato Portuale - di richiedere in tempi brevissimi, in considerazione della scadenza della Cassa Integrazione in data 11 settembre 2016 dei 530 lavoratori di Tct srl in liquidazione, l'attivazione di un tavolo urgente presso il ministero del Lavoro e il ministero dello Sviluppo Economico finalizzato a monitorare ed individuare tempestivamente i possibili percorsi da intraprendere a salvaguardia dell'occupazione. Percorsi e soluzioni che sono comunque collegati all'esito della procedura di affidamento del Molo Polisetoriale.

Porti: +31% passeggeri nel Nord Sardegna rispetto al 2015

Commissario Authority, 'stiamo riguadagnando terreno in Europa'



(ANSA) - CAGLIARI, 14 APR - Superata quota 256 mila in tre mesi, il 31,4 per cento in più dello stesso periodo 2015. Il periodo gennaio-marzo 2016 chiude con il primo record passeggeri dopo cinque anni di crisi. Sessantun mila in più quelli sbarcati ed imbarcati nei tre porti del Nord Sardegna.

Numeri che lasciano intravedere una stagione più che positiva nelle banchine degli scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. Nel dettaglio, il porto dell'Isola Bianca è passato da 839 a 995 movimenti nave (+18,59% rispetto al 2015), per un totale di 165.761 passeggeri, poco più del 21,8 per cento rispetto al 2015 (pari a 30 mila unità). In crescita del 37,5 per cento anche le auto e i camper al seguito che, da 41.460 del 2015 passano a 57.029 del 2016.

Più consistente la crescita in percentuale del porto di Golfo Aranci. Con un incremento del numero delle corse navi, che passano da 162 a 189 (+16,67%), aumentano anche i passeggeri: da 14 mila a 22.364 unità, pari al 58,65% in più rispetto allo scorso anno. Quasi al 60% in più anche le auto ed i camper al seguito.

Supera il 51 per cento il numero delle navi in arrivo e partenza dallo scalo di Porto Torres. Sono 296, quelle registrate al 31 marzo, 100 in più rispetto a quelle arrivate e partite nel 2015. Aumento che si riflette anche sul numero dei passeggeri in sbarco ed imbarco, che passano da 45.178 del primo trimestre 2015 a 68.629 dello stesso periodo dell'anno in corso.

Quasi al 60 per cento in più anche le auto al seguito, che passano da 14.620 del 2014 a 23.289 del 2016. In leggera flessione, nonostante l'incremento del 3 per cento dei mezzi pesanti trasportati, il tonnellaggio delle merci in entrata ed in uscita, che, nel globale dei tre porti, passano da 1.384.592 tonnellate a 1.337.161.

- segue

"L'obiettivo - spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario dell'Autorità portuale del nord Sardegna - è quello di riportare il sistema del Nord Sardegna ad essere il primo in Italia per traffico passeggeri oltre le 50 miglia, riguadagnando il giusto posto nelle classifiche europee dei porti più importanti. Se il dato del primo trimestre sarà confermato, siamo sicuri di essere sulla buona strada".

Tre milioni e 780 mila i passeggeri in arrivo e partenza dal Nord Sardegna nel 2015 (2.552.962 ad Olbia, 523.837 a Golfo Aranci e 703.283 a Porto Torres), più del triplo- questi i dati forniti dall'Authority- di quelli (1.167.493) registrati nel porto di Barcellona nello stesso periodo (80 mila in più se si aggiungono anche i crocieristi transitati nel porto spagnolo); il doppio del porto di Civitavecchia (1.538.311) e Livorno (1.962.799), oltre un milione in più di quelli registrati nello scalo di Genova (2.005.626). (ANSA).

Nord Sardegna, traffico passeggeri +31% nel 2016

Nei primi tre mesi del 2016 il sistema portuale Olbia- Golfo Aranci-Porto Torres ha fatto registrare un incremento del traffico passeggeri del 31,4% rispetto allo stesso periodo del 2015. Lo certifica il bilancio trimestrale dell'Autorità portuale del Nord Sardegna. Il porto di Olbia è passato da 839 a 995 movimenti di navi (+18%) per un totale di 165.761 passeggeri (+21,8%). Lo scalo dell'Isola Bianca registra anche un sostanziale incremento (+37%) del trasporto di auto e camper. Numeri positivi anche per Golfo Aranci dove i passeggeri aumentano da 14mila a 22.364 (+58,65%). Le corse navi passano da 162 a 189 (+16,67%), mentre il trasporto di auto e camper aumenta del 60%. Anche Porto Torres fa registrare un aumento del 51% sul numero di navi in arrivo e partenza (196 contro 196): i passeggeri sono stati 68.629 contro 45.178 del primo trimestre 2015, l'aumento dei mezzi al seguito è stato di poco inferiore al 60% (23.289 contro 14.629). Lo scalo turritano, nonostante un lieve incremento (+3%) dei mezzi pesanti trasportati, registra una leggera flessione sul tonnellaggio delle merci in entrata e uscita: 1.337.161 contro 1.384.592 dello scorso anno. Secondo il commissario straordinario dell'Autorità portuale del Nord Sardegna, Pietro Preziosi, i numeri dei primi tre mesi «danno già l'idea che questo sarà l'anno della svolta per i traffici marittimi da e per i nostri tre porti», dopo il crollo degli ultimi 5 anni. Obiettivo dell'Autorità portuale è quello di riportare il sistema del Nord Sardegna al primo posto in Italia per traffico passeggeri oltre le 50 miglia.

Nord Sardegna, traffico passeggeri +31% nel 2016

Olbia - Secondo il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Pietro Preziosi, i numeri dei primi tre mesi «danno già l'idea che questo sarà l'anno della svolta per i traffici marittimi da e per i nostri tre porti».



Olbia - Nei primi tre mesi del 2016 il sistema portuale Olbia-Golfo Aranci-Porto Torres ha fatto registrare un incremento del traffico passeggeri del 31,4% rispetto allo stesso periodo del 2015. Lo certifica il bilancio trimestrale dell'Autorità portuale del Nord Sardegna. **Il porto di Olbia è passato da 839 a 995 movimenti di navi (+18%) per un totale di 165.761 passeggeri (+21,8%).** Lo scalo dell'Isola Bianca registra anche un sostanziale incremento (+37%) del trasporto di auto e camper. Numeri positivi anche per Golfo Aranci dove i passeggeri aumentano da 14mila a 22.364 (+58,65%). Le corse navi passano da 162 a 189 (+16,67%), mentre il trasporto di auto e camper aumenta del 60%. Anche Porto Torres fa registrare un aumento del 51% sul numero di navi in arrivo e partenza (196 contro 196): i passeggeri sono stati 68.629 contro 45.178 del primo trimestre 2015, l'aumento dei mezzi al seguito è stato di poco inferiore al 60% (23.289 contro 14.629). Lo scalo turritano, nonostante un lieve incremento (+3%) dei mezzi pesanti trasportati, registra una leggera flessione sul tonnellaggio delle merci in entrata e uscita: 1.337.161 contro 1.384.592 dello scorso anno. **Secondo il commissario straordinario dell'Autorità portuale del Nord Sardegna, Pietro Preziosi, i numeri dei primi tre mesi «danno già l'idea che questo sarà l'anno della svolta per i traffici marittimi da e per i nostri tre porti», dopo il crollo degli ultimi 5 anni.** Obiettivo dell'Autorità portuale è quello di riportare il sistema del Nord Sardegna al primo posto in Italia per traffico passeggeri oltre le 50 miglia.

TRASPORTI. Aumento del 31 per cento nei tre scali del nord Sardegna

Porti fuori dal tunnel: il 2016 parte in crescita

NEL 2015 L'INVERSIONE DI TENDENZA RISPETTO AGLI ANNI PIÙ BUONI E LA CRESCITA CONTINUA: **IL NORD SARDEGNA PUNTA A RICONQUISTARE I SEI MILIONI DI PASSEGGERI.**

► Il 2016 è partito con lo sprint per i tre porti del nord Sardegna. Un segnale decisamente incoraggiante dopo la crescita dell'anno scorso seguita a cinque anni uno più nero dell'altro. Nei primi tre mesi sono passati per Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres oltre 256 mila passeggeri, il 31,4 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2015. La fetta più grossa è quella dell'Isola Bianca con circa 166.000 passeggeri (+ 21,8 per cento) ma la crescita percentuale più alta è quella di Golfo Aranci con poco più di 22.000 passeggeri e un aumento che supera il 58 per cento. In mezzo tra i due scali galluresi, Porto Torres con oltre 68.000 passeggeri e una crescita del 51 per cento. La recessione si fa invece ancora sentire nel trasporto merci con una ulteriore flessione del tre per cento.

NUOVE LINEE. Nei tre porti sono aumentate le navi: 995 movimenti a Olbia, 189 a Golfo Aranci, 296 a Porto Torres. Effetto anche dello sbarco di Grimaldi che ha dichiarato guerra al monopolio Moby-Tirrenia soprattutto su Olbia. La linea per Livorno, attiva da gennaio, da giugno sarà intensificata con due corse, una giornaliera e una notturna. Martedì prossimi-

I NUMERI DEI PORTI



PRIMO TRIMESTRE 2016		DATI 2015	
PORTO	PASSEGGERI	PORTO	PASSEGGERI
▶ OLBIA + 21,8%	165.761	▶ OLBIA	2.562.962*
▶ GOLFO ARANCI + 58,65%	22.364	▶ GENOVA	2.005.626
▶ PORTO TORRES + 51%	68.629	▶ LIVORNO	1.962.799
TOTALE NORD SARDEGNA + 31,4% RISPETTO AL 2015		▶ CIVITAVECCHIA	1.538.311
		▶ BARCELLONA	1.167.493
		TOTALE	*3.780.000 nei tre porti

mo, invece, ci sarà il viaggio inaugurale nel nuovo collegamento per Civitavecchia che sarà coperto dalla nuova nave Cruise Olbia.

LE PROSPETTIVE. Il nord Sardegna punta a riconquistare i milioni di passeggeri persi negli anni più bui della crisi. «È sicuramente prematuro fare delle previsioni sul 2016 - spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario - ma i primi tre mesi danno già l'idea che questo sarà l'anno della svolta per i traffici marittimi da e per i nostri tre porti. Se dovessimo mantenere la media di crescita del 30 per cento registrata nel periodo gennaio-marzo, sono sicuro potremo recuperare una grossa fetta del erol-

lo degli ultimi 5 anni, riportando il sistema portuale del nord isolano sempre più vicino ai 6 milioni di passeggeri del 2009». Lo scorso anno nei tre porti si registrarono tre milioni e 780 mila passeggeri, numeri ancora lontani dal periodo pre-crisi ma comunque in crescita. La sola Olbia con oltre due milioni e mezzo di passeggeri del 2015 supera i porti di Genova, Livorno e Civitavecchia e ha un traffico commerciale doppio rispetto a Barcellona. I tre porti insieme, con tre milioni e 780 mila passeggeri puntano a svolgere un ruolo importante nel sistema europeo dei trasporti marittimi.

Caterina De Roberto

©PRODUZIONE PISEWALKA

Mentre il Provveditorato opere pubbliche ha reperito ulteriori fondi

Tremestieri, sarà l' Authority la nuova stazione appaltante

Adesso per il porto mancano solo 6,5 milioni ma il percorso è delineato

La ricerca dei fondi è essenziale ma la novità più importante, emersa al termine del vertice svoltosi ieri a Palermo nella sede dell' assessorato regionale dei Trasporti e Infrastrutture, è che la stazione appaltante dei lavori di costruzione del nuovo porto di Tremestieri sarà l' **Autorità portuale** e non più il Comune. La decisione è ormai imminente e verrà ufficializzata nei prossimi giorni. Palazzo Zanca, in questa fase, ha ben altre gatte da pelare e, d' altra parte, come sottolinea l' assessore Sergio De Cola, «oggi quello che conta è realizzare l' opera nell' interesse superiore della città, importa poco o nulla chi sia il soggetto incaricato di bandire la gara». Trattandosi di porto, oltretutto, rientra pienamente nelle competenze dell' Authority, che potrebbe anche integrare le ultime risorse mancanti con propri fondi.

E veniamo proprio alla questione dei denari. Ieri, al tavolo al quale hanno preso parte il sindaco Accorinti e De Cola, il segretario generale dell' **Autorità portuale** Francesco Di Sarcina, dirigenti e funzionari dell' assessorato regionale delle Infrastrutture e il deputato nazionale messinese Enzo Garofalo, nella sua veste anche di componente della Commissione Trasporti, si è presentato il

responsabile del Provveditorato opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria. L' ing. Carlea ha annunciato il reperimento di 6 milioni e mezzo di euro (ricavati da una delibera del Cipe del 2009 e immediatamente disponibili), altro tassello del complesso mosaico che finora vede il coinvolgimento del Ministero dei Trasporti (che ha stanziato 28 milioni), della Regione siciliana (16 milioni), dell' **Autorità portuale** (15 milioni). E siamo, dunque, a 66,6 milioni di euro, ne mancherebbero altri 6,5. La speranza è che il Governo nazionale metta ulteriormente mano al portafoglio, anche perché in fondo si tratta di somme che erano state già previste per il porto di Tremestieri, considerata opera infrastrutturale di interesse nazionale. Se la nuova missione dei rappresentanti del Comune e dell' Authority a Roma non dovessero sortire esiti positivi, in ogni caso l' **Autorità portuale** starebbe già valutando l' ipotesi di integrare le somme con propri fondi, soprattutto nell' ottica di poter gestire l' opera come nuova stazione appaltante. «Noi speriamo che lo Stato completi la dotazione finanziaria del nuovo porto-afferma Di Sarcina -,

perché da parte nostra avevamo già previsto un intervento al fine di realizzare il Centro direzionale servizi che non rientra al momento nell' appalto». Da parte loro, Accorinti e De Cola si dicono fiduciosi: «Dovremmo a breve chiudere il cerchio e passare finalmente alla fase operativa».

Tra “corvi” e petrolio, De Giorgi prepara la sua difesa / IL CASO

Potenza - Marina Militare, «corvi», legge navale, «quartierino», petrolio, abuso di ufficio, Potenza, Roma e Augusta: sono queste alcune delle «parole chiave» che domani **faranno da traccia all'interrogatorio dell'ammiraglio Giuseppe De Giorgi**.



Potenza - Marina Militare, «corvi», legge navale, «quartierino», petrolio, abuso di ufficio, Potenza, Roma e Augusta: sono queste alcune delle «parole chiave» che domani **faranno da traccia all'interrogatorio dell'ammiraglio Giuseppe De Giorgi**, indagato nell'ambito dell'inchiesta sul petrolio in Basilicata. È atteso per il primo pomeriggio l'arrivo nel Palazzo di Giustizia di Potenza del capo di Stato maggiore della Marina, che da alcuni giorni deve «difendersi» anche dalle accuse - «su fatti inesistenti», come li ha definiti seccamente la Marina - contenute in un dossier anonimo recapitato agli stessi pm, al governo e ad alcuni giornali.

Negli uffici della Procura di Potenza, **De Giorgi si troverà davanti ai magistrati che l'hanno iscritto nel registro degli indagati con l'accusa di abuso d'ufficio**. Il suo nome compare numerose volte nelle migliaia di pagine che compongono i faldoni del cosiddetto filone «siciliano»: la sua voce è stata registrata per mesi, in tante intercettazioni. Il «quartierino romano» - il presunto comitato d'affari di cui farebbe parte anche Gianluca Gemelli, il compagno dell'ex ministra dello Sviluppo economico, Federica Guidi - avrebbe «puntato» un pontile del porto di Augusta, snodo fondamentale per i «movimenti» del petrolio. L'ammiraglio dovrà quindi fare chiarezza sul suo ruolo, anche per altre mosse che, nei mesi scorsi, hanno riguardato la Marina militare, ad esempio per favorire - sostiene l'accusa - l'iter e il finanziamento della legge navale.

- segue

A prescindere dai chiarimenti che De Giorgi fornirà ai magistrati, **la sua carriera sembra ormai arrivata al capolinea: compirà 63 anni, l'età della pensione, il prossimo 21 giugno e il Governo, esclusa una possibile estensione del mandato, si appresta a decidere il successore:** l'ammiraglio Valter Girardelli, attuale capo di Gabinetto del ministro della Difesa Pinotti sembra il favorito rispetto all'altro contendente, l'ammiraglio Filippo Maria Foffi, comandante in capo della Squadra navale. La designazione del nuovo capo di stato maggiore dovrebbe avvenire nella prima quindicina di maggio, non prima, nell'ambito di una più ampia tornata di nomine riguardanti anche il comandante generale della Guardia di finanza, i direttori di Aisi, Dis e il capo della Polizia. Domani l'inchiesta potentina sarà caratterizzata anche dalla ripresa dell'udienza del Tribunale del Riesame.

Dopo le prime due posizioni minori esaminate martedì scorso, sarà la volta dei ricorsi delle sei persone ai domiciliari dallo scorso 31 marzo - cinque dipendenti dell'Eni e l'ex sindaco di Corleto Perticara (Potenza), Rosaria Vicino (Pd) - **e soprattutto del ricorso della compagnia del cane a sei zampe, che chiede il dissequestro di due vasche nel Centro Oli di Viggiano (Potenza) e del pozzo di reiniezione «Costa Molina 2» a Montemurro (Potenza).** Proprio il parere del Riesame sull'istanza dell'Eni potrebbe segnare una svolta per il prosieguo di un'inchiesta, il cui filone Val d'Agri con il presunto smaltimento illecito di rifiuti, dal 19 al 22 aprile, sarà sotto la «lente di ingrandimento» anche della Commissione Ecomafie che oggi ha ufficializzato la missione di quattro giorni in Basilicata e «l'acquisizione abbondante di documentazione» sulla stessa inchiesta. La situazione ambientale e sanitaria della Val d'Agri è stata inoltre esaminata da uno studio dell'Istituto superiore di sanità, consegnato alla Regione Basilicata circa due mesi fa: «È degna di attenzione - è scritto nelle conclusioni - la situazione riguardante altre patologie non tumorali, ad eziologia multifattoriale, per le quali risultano, eccessi di mortalità e ospedalizzazioni rispetto all'intera regione Basilicata». E ai vertici dell'Eni il vicepresidente del Senato, Maurizio Gasparri (Fi) chiede una «pubblica risposta» sulla vicenda dell'assunzione in una ditta subappaltatrice dell'Eni del figlio dell'ex sindaco Vicino: **«La compagnia - domanda Gasparri - si ritiene immune da responsabilità o da condotte opache che avrebbero visto la multinazionale di fatto fiancheggiare alcune realtà politiche in Lucania?».**

Le lettere di Gemelli alla Marina militare per l'affare del porto

Il piano per lo stoccaggio del greggio ad Augusta: pressioni sullo Stato maggiore che gira la palla alla Difesa

dall'inviato a Potenza

In merito a quanto rappresentato, l'Agenzia ritiene di dover riscontrare quanto prospettato, proponendosi come stazione appaltante, con gara da esperire...". È il febbraio 2015 quando il direttore generale dell'Agenzia Industriale del ministero della Difesa, l'ingegnere Giancarlo Argentino, risponde allo Stato maggiore della Marina che è disponibile a occuparsi della "ipotesi di valorizzazione del combustibile di Punta Cugna". In altre parole, stiamo parlando del progetto milionario al quale puntava il compagno dell'ex ministra Federica Guidi, Gianluca Gemelli, che intendeva realizzare nel porto di Augusta un centro di stoccaggio per il petrolio. Tutto regolare, per il ministero guidato da Roberta Pinotti, che intendeva avviare una gara, ma il punto è un altro: analizzando documenti riservati che non compaiono negli atti di indagine, emerge che l'affare del porto di Augusta, già dal febbraio 2015, non riguardava più, almeno per quanto riguarda l'allestimento dei serbatoi, la Marina militare e il suo capo di Stato maggiore Giuseppe De Giorgi. Ed era stato proprio lo Stato maggiore, il 18 febbraio 2015, a dirottare il tutto sul ministero della Difesa.

IL DOCUMENTO parla di ben

quattro gruppi di serbatoi, per un totale di 24, che hanno "una capacità di stoccaggio complessiva di 240 mila metri cubi". Poi di un "molo per il carico e lo scarico del prodotto, denominato "Pontile Alfa" e ritiene "il deposito, senza dubbio, per potenzialità e collocazione geografica, tra le infrastrutture d'interesse strategico". La Marina vuole "esplorare le eventuali opportunità offerte da possibili permuta e concessioni". E qui arriva il punto più interessante: "La sussistenza di tali opportunità è confermata dall'interesse... manifestato, anche di recente, da parte di terzi, disponibili ad offrire, quale contropartita in caso di permuta/concessione, il ripristino/mantenimento in efficienza dei serbatoi e un'adeguata fornitura di carburante".

UNA SOCIETÀ riconducibile a Gemelli, di lì a poco, manifesta il proprio interesse alla Marina. Ma lo Stato maggiore passa la palla alla Difesa: "È stata prospettata la possibilità di ricorrere all'Aid per la valorizzazione dei depositi...". E pochi giorni dopo, come abbiamo visto, la Difesa risponde sì. Ma che accade intorno a Gemelli? La società Ponterosso Engineering, riconducibile a Gemelli, nel maggio 2015 scrive a un'altra società, la "Alfa Tanko", nata appena dieci giorni prima. E nella "Alfa Tanko", scrive la Squadra mobile, "vi è l'interesse "occulto" del Gemelli - che cer-

tamente ha presenziato alla stipula dell'atto costitutivo, ricevendo copia pure degli atti - e di altri soggetti". La Ponterosso riconducibile a Gemelli, insomma, scrive alla Alfa Tanko riconducibile a Gemelli. L'oggetto: gestione dei depositi carburanti

della Marina Militare siti in Punta Cugno (Augusta).

Nella lettera si legge che la Ponterosso vuole proseguire il dialogo la Marina, attraverso il collegamento con la Alfa Tanko, e si occuperà dello studio preliminare di fattibilità. Ma un dettaglio incuriosisce gli investigatori, che oggi interrogheranno il capo di Stato maggiore della Marina, De Giorgi, indagato per abuso di ufficio. Secondo l'accusa, Gemelli, per realizzare questo progetto, aveva interesse a confermare il capitano Alberto Cozzo nel ruolo di commissario [REDACTED] di Augusta. E gli investigatori scoprono, leggendo il curriculum del capitano, che indica, come luogo di lavoro, una società in via Cola di Rienzo 190 a Roma. È lo stesso indirizzo in cui si trova la Alfa Tanko. Per mettere a posto tutti i tasselli, però, era necessario rimuovere da Augusta l'ammiraglio Roberto Camerini e, secondo l'accusa, proprio questo sarebbe stato il compito di De Giorgi. Dell'intero affare, però, la Marina militare non si sarebbe più occupata: fu proprio lo Stato Maggiore ad affidare la pratica al ministero della Difesa.

A. MASS.

© EPICOLLYN/INFESTRATA



Capacità di 240 mila metri cubi, un molo per il carico e lo scarico del prodotto, denominato Pontile Alfa, un deposito d'interesse strategico

I riflessi di "Tempa Rossa". Il presidente di Unioncamere infastidito per essere stato chiamato più volte in causa

Ivan Lo Bello: non sono un lobbista

«Con Delrio ho parlato di porti, aeroporti e ferrovie non del commissario Cozzo»

SIRACUSA Non è indagato, ma il suo nome è comparso quasi subito nell'inchiesta del petrolio. Negli sms, nelle telefonate, il presidente di Unioncamere, il siracusano Ivan Lo Bello, è stato tirato per la giacca diverse volte. Non poteva non sapere, ma lui respinge le accuse e rivendica il suo ruolo istituzionale, libero da condizionamenti, e non quello di lobbista che aiuta a portare a termine una serie di operazioni che ruotano attorno al porto di Augusta: «Sono molto infastidito per essere stato tirato dentro una storia di cui sono ignaro».

La storia ruota attorno al porto di Augusta ed alla figura di Gianluca Gemelli, compagno dell'ex ministro Guidi, il cui unico obiettivo sarebbe stato quello di far soldi. Con il petrolio. Un affare milionario: serviva un pontile nella rada, e Gemelli secondo gli inquirenti puntava a quello utilizzato anche dalla Marina, e un deposito costiero di prodotti petroliferi, magari a Punta Cugno.

Gemelli avrebbe pressato tutti coloro i quali si trovavano al suo fianco, dalla compagna agli amici. Dialogo aperto con l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi, indagato per associazione a delinquere finalizzata al traffico di influenze e per concorso in abuso d'ufficio.

Sembra ci sia un dossier di spie se pazze del capo di stato maggiore della Marina, che sarà ascoltato oggi dai pm di Potenza. Ed anche con il commissario dell'**Autorità portuale**, Alberto Cozzo, da 30 mesi alla guida dell'Ente. Cozzo e Gemelli hanno un amico in comune: l'imprenditore di Augusta Alfio Fazio, che compare nei Panama Papers e vuole espandere la sua attività. Insieme al fratello Carlo si occupa di costruire o riparare trivelle, rimuovere relitti, mettere a posto pontili.

Il commissario Cozzo voleva restare ad Augusta. Ed avrebbe chiesto aiuto. La posizione di Ivan Lo Bello emerge nelle intercettazioni per un incontro con il ministro alle infrastrutture, Graziano Delrio, avvenuto a maggio. Anche quello per motivi istituzionali: «Lo andai a trovare per raccontare il mio progetto alla guida di Unioncamere, parlando di porti, aeroporti e ferrovie». Considerazioni, ma anche valutazioni: «Cozzo è uno bravo». Ma nega di aver fatto pressioni per la nomina di Alberto Cozzo all'**Autorità portuale**: una designazione che, per i pm, sarebbe stata funzionale agli interessi della combriccola.

-segue

Da Gianluca Gemelli, «un mio amico», prende le distanze. Il ragazzo prodigio, capace di scalare rapidamente i vertici di Confindustria, divenendo vicepresidente nazionale dei giovani, con il quale Lo Bello ha creato anche una società, era stato nominato nel dicembre scorso commissario di Confindustria Siracusa, insieme all'ing. Giovanni Maiorana.

Lui avrebbe rappresentato la piccola impresa. Ma da chi partiva l'indicazione?

Lo Bello assicura di non averlo proposto come commissario di Confindustria Siracusa: sarebbero stati i vertici regionali, che invece assicurano sia stata un'indicazione del Nazionale. «Mal», per quanto ricorda, Gemelli gli parlò di un interesse per il pontile nel porto di Augusta. «Gemelli l'ho conosciuto quando lavorava con l'ex suocero, Giuliano Felice Ricciardi. Credevo di conoscere una persona diversa. Non capace di frasi inaccettabili su Lucia Borsellino e l'Antimafia.

Gli ho dato fiducia. Sono senza parole: pensavo fosse una persona diversa».

ALESSANDRO RICUPERO

«Insieme per Gioia» chiede una seduta aperta sulle problematiche

Porto e area industriale in Consiglio

Suggerita anche la data di convocazione: il 1° Maggio, giornata -simbolo

Gioacchino Saccà GIOIA TAURO Una seduta aperta di Consiglio comunale per affrontare nei suoi vari aspetti e in tutte le "dimensioni" i problemi e il futuro del porto e dell' area industriale. La proposta parte dal movimento politico "Insieme per Gioia", attraverso un documento diramato ieri a firma del vicepresidente Luciano Mangione.

«Come movimento politico operante sul territorio - rileva Mangione - siamo fortemente preoccupati di come stanno andando le cose nell' area portuale, all' interno di Mct, di come si sta sviluppando il dibattito a difesa del lavoro e del silenzio, purtroppo assordante, della politica nazionale e regionale. Premesso che "Insieme per Gioia" è unicamente interessato alla difesa dei posti di lavoro esistenti e alla creazione di nuove opportunità occupazionali, riteniamo sia molto importante in questo momento di oscurantismo politico indicare quali potrebbero essere i passaggi fondamentali per rivitalizzare una realtà claudicante; accelerando, ad esempio, percorsi già in essere che si appellano Lcv Management Tua Auto Works, progetto partito a maggio 2015 (Invitalia, Regioni Puglia e Calabria) e che resta però ancora tutto da decifrare. E ancora, snellendo la burocrazia,

promuovere l' area portuale aprendola a nuovi orizzonti commerciali, chiedere all' Authority di sbloccare le aree destinate ad attività già pronte come i centri di stoccaggio refer, lo snodo per i contenitori frigo in transito, la realizzazione del gateway ferroviario, nonché la realizzazione del bacino di carenaggio destinato a diventare insostituibile punto di riferimento per il rimessaggio delle portacontainer».

Da qui l' invito al presidente dell' assemblea, Santo Bagalà, a convocare un consiglio aperto «per il prossimo primo maggio, giornata che rappresenta un "simbolo", invitando a partecipare il presidente Oliverio, tutti gli assessori e i consiglieri regionali, il presidente della Provincia Raffa, i sindaci della Città metropolitana, le organizzazioni sindacali, l' Autorità portuale e i vertici Mct».3.

intrecciate sul porto, primo porto industriale italiano dove transitano 33 milioni di tonnellate di greggio l' anno, che ha lavori di 150 milioni di euro di ampliamento».

Monfalcone: Santoro, siamo tutti interessati a una soluzione delle criticità in tempi brevi



(FERPRESS) - Trieste, 14 APR - "Se siamo qui oggi assieme a tutti i soggetti che a vario titolo sono coinvolti nella gestione del Porto di Monfalcone è perché la Regione intende farsi carico del coordinamento degli interventi urgenti e necessari allo sviluppo dello scalo gestiti da diversi soggetti".

Lo afferma l'assessore alle Infrastrutture e Territorio Mariagrazia Santoro che oggi ha effettuato un sopralluogo assieme alla Direzione Infrastrutture a tutta l'area portuale di Monfalcone.

Obiettivo della visita rilevare, assieme a tutti i portatori di interesse che operano nel Porto lo stato di avanzamento dei progetti di infrastrutturazione logistica in corso, i cantieri aperti, gli aspetti ferroviari, le potenzialità e le criticità delle varie aree operative.

Al sopralluogo erano presenti rappresentanti di Capitaneria di porto di Monfalcone, Provveditorato alle Opere pubbliche, Azienda Speciale per il Porto, Consorzio di Monfalcone, Compagnia portuale e degli altri concessionari.

"Abbiamo tutti il comune interesse - afferma Santoro - che lo scalo di Monfalcone abbia una prospettiva per la soluzione delle sue criticità (grandi e piccole) in tempi brevi, superando gli stalli che procedure complesse possono far emergere; proprio per questo da febbraio la Regione ha istituito il Servizio Navigazione e Porti con l'intento di condurre una cabina di regia unica che metta a servizio della portualità regionale competenze specifiche e dedicate".

COSTE E NAVIGAZIONE. Lavori da 400 mila euro finanziati dalla Regione con fondi europei. Seguono numerose altre opere di ammodernamento realizzate in tutta l' area

Terrasini-Cinisi, uno scalo di alaggio per il porto

La struttura ne era sprovvista e chi doveva mettere in mare barche o gommoni doveva rivolgersi a pagamento a privati **IN BREVE**

Un' opera attesa da quattro anni. Per l' uso servirà lo sta bene di entrambi i Consigli. Installati negli ultimi tempi colonnine per acqua ed energia elettrica, una macchina per il ghiaccio e un punto di raccolta degli oli esausti.

Riccardo Salvia ...Lo scalo di alaggio è uno scivolo che consente di mettere in acqua piccole imbarcazioni e gommoni.

Lo potranno utilizzare tutti, senza più passare dai privati. Ma è solo una parte del progetto che ha realizzato le colonnine per l' erogazione dell' acqua e della luce, quelle per l' energia elettrica, una macchina per produrre il ghiaccio e una struttura che raccoglie gli oli esausti.

Una piccola rivoluzione, insomma, per il porto che Terrasini condivide con Cinisi. Fino a questo momento, infatti, l' area portuale aveva gli stessi servizi di un secolo fa. Cioè, non ne aveva. A cominciare da quelli igienici. I lavori da quattrocentomila euro, finanziati dalla Regione con fondi dell' Unione europea, hanno dato sostanza a un' idea lanciata dal Pd terrasinese nella passata consiliatura e finalizzata dall' amministrazione Cucinella.

Ieri al porto c' erano le autorità marittime, il

sindaco di Terrasini Massimo Cucinella, e il collega di Cinisi Giangiacomo Palazzolo. A inaugurare le opere è intervenuto anche l' assessore regionale alla Pesca, Antonello Cracolici. Quindi, un momento di festa. Ma la cerimonia non è servita a placare le polemiche trasversali che arrivano sia da Cinisi sia da Terrasini, e senza guardare equilibri di maggioranza e opposizione.

Nella storia di questa opera pubblica, attesa da quattro anni, ci sono diversi lati positivi. Ma, sarà anche perché cade sulla campagna elettorale di Terrasini, accende lo scontro. Intanto, è certo che la struttura non potrà essere utilizzata fino a quando i consigli comunali dei due paesi non daranno il via. Nel caso della cittadina marinara, si tratterà della nuova assise. Con le amministrative alle porte, dal 21 aprile i consiglieri potranno esprimersi solo sugli atti urgenti e improrogabili. E ovviamente non è questo il caso. Ma le bordate arrivano, ad esempio, dal presidente di un' associazione di pescatori. «Opera inutilizzabile e realizzata male, ma soprattutto senza consultare la marineria», dice Vito Viviano. Da Terrasini, il consigliere di opposizione Carlo Serio parla di possibili risvolti legali nella vicenda, mentre un' altra parte della minoranza, il Pd, contende all' amministrazione il merito dell' opera.

Attacchi durissimi arrivano da Giuseppe Manzella, presidente del Consiglio di Cinisi. Mentre il sindaco Giangiacomo Palazzolo presenza alla cerimonia, definisce lo scalo una colata di cemento sulla spiaggia di Cinisi senza nemmeno il consenso previsto. «È stato violato il territorio del mio paese», afferma. «Critiche sterili - ribatte il vicesindaco di Terrasini Fabio Censoplano - . Il porto è comune ai due paesi, di quest' opera bisogna essere felici». (*RISA*) **IN BREVE.**