



Dai Porti:

Trieste:

"...Maneschi senza rete: il male oscuro dei Teu..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Crollo ponte Morandi..." (Ansa, The Medi Telegraph, Corriere Marittimo, Il Secolo XIX, La Gazzetta Marittima)

"...Porto e Dogane studiano un nuovo modello di viabilità..."
(Informazioni Marittime)

Livorno:

"...Interporto Vespucci e l'impegno dell'Autorità di Sistema..."
(Messaggero Marittimo)

"...Elettrificazione banchine: la posizione di Cittadini per l'Aria..."
(Messaggero Marittimo)

"...Incidente bacino Livorno: a via demolizione Urania..." (Ansa, The Medi Telegraph, Gazzetta Marittima, Il Telegrafo)

"...Iniziata ieri la demolizione della Urania..." (Il Telegrafo)

"...Sopralluogo a Livorno della segreteria di Expo..." (La Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

"...I nodi non si sciolgono e il rebus Mct resta irrisolto..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Codice uccidi-appalti..." (La Gazzetta Marittima, La Sicilia, Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

Messina:

"...Piano regolatore e waterfront il Comitato grande porto rilancia..." (Gazzetta del Sud)

"...L'Autorità di sistema portuale dello Stretto ha senso solo con Villa e Reggio..." (TempoStretto)

"...Zona Falcata di Messina, si procede lentamente verso la bonifica..." (Quotidiano di Sicilia)

Catania:

"...Fateli scendere, il popolo della solidarietà invade il porto..."
(Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Unità da diporto maltese soccorsa dalla Capitaneria..." (La Sicilia)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

IN UNA INTERVISTA A TRIESTE RILANCIATA DA FAQ

Maneschi senza rete: il male oscuro dei Teu

L'eccesso di concorrenza schiaccia i noli e costringe le compagnie a pesanti cure dimagranti - L'eccesso di burocrazia in Italia



Pierluigi Maneschi

TRIESTE - «Le nuove dimensioni di Italia Marittima sono necessarie per consentire alla compagnia di affrontare la durissima crisi dello shipping internazionale, una crisi che da anni schiaccia i noli e si fa pesantemente sentire sui bilanci aziendali».

Comincia così la significativa intervista di Pierluigi Maneschi su "Il piccolo" di Trieste, opportunamente rilanciata nei giorni scorsi dal sito web FAQ Trieste che lamenta il poco rilievo dato dal cluster italiano alle considerazioni dello storico manager livornese.

«Anche la prima semestrale del 2018 - continua l'intervista di Maneschi - conferma questo trend di grande fatica, nessun gruppo (segue in ultima pagina)

Maneschi senza rete

armatoriale guadagna». Pierluigi Maneschi, da quarant'anni agente del colosso taiwanese Evergreen in Italia e da venti presidente dell'ex Lloyd Triestino ora Italia Marittima, spiega l'energica cura dimagrante che nel quinquennio 2014-18 ha portato alla ristrutturazione della compagnia, che ha sede nel Palazzo della marineria di Trieste.

Le cifre, indicate da Maneschi, sono eloquenti: nell'arco temporale interessato il personale amministrativo di Italia Marittima è sceso da circa 180 a 130 dipendenti,

avendo così perso circa un quarto dell'organico. Oggi la flotta, che dieci anni fa schierava una quarantina di full container lungo le rotte da/per l'Estremo Oriente, naviga con 27 navi: 9 unità oceaniche di proprietà battenti bandiera italiana; 7 oceaniche noleggiate, 11 di portata minore, noleggiate, battenti bandiera maltese e operanti nel contesto mediterraneo. La logica è quella seguita un po' in tutto il mondo dello shipping: «Meno navi nostre - argomenta Maneschi - e accordi intensificati con altre compagnie». Più Mediterraneo e meno Asia.

Negli ultimi esercizi Italia Marittima, che fattura circa un miliardo di dollari, ha perso - ha detto ancora Maneschi - una media di 50 milioni di dollari all'anno. La ristrutturazione si è rivelata indispensabile per salvaguardare l'esistenza della compagnia. Italia Marittima è una delle quattro società di navigazione su cui si impernia Evergreen, le altre tre sono: Taiwan, United Kingdom, Singapore.

La ristrutturazione ha consentito alla compagnia di prendere un po' di ossigeno, ma Maneschi continua a non essere ottimista sul quadro generale del settore. Perché le difficoltà strutturali non sono cambiate, rimandano sempre alla sovracapacità produttiva e alla conseguente sovracapacità commerciale: troppe le navi costruite, troppo grandi le dimensioni, il "gigantismo" non ha giovato allo shipping.

La concorrenza è spietata e il dumping tariffario fa male ai noli.

A questo si aggiunge una certa insipienza nostrana: «Troppa burocrazia - sottolinea Maneschi - non è conveniente tenere le navi sotto la bandiera italiana. Non abbiamo neanche un ministero dedicato al mare, con cui confrontarsi. E realtà come Malta, più agili, sono le nostre più temibili competitori».

Crollo ponte: porto, Dogane studiano facilitazioni

Nuove modalità operative per fare fronte all'emergenza

Connessione fra autostrada e porto ed efficienza del ciclo dei controlli sono due dei temi al centro della riunione del tavolo di coordinamento fra Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale, Agenzia delle Dogane, Confindustria, Spediporto, Assagenti e operatori della comunità portuale, dopo il crollo del Ponte Morandi.

L'incontro di ieri guidato dal direttore interregionale delle Dogane per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Alessandro Aronica, ha varato nuove modalità operative per costruire un modello organizzativo per fare fronte all'emergenza. L'Autorità portuale sta mettendo a punto un veloce riassetto della viabilità interna al porto, le Dogane sono impegnate a coordinare gli attori del ciclo dei controlli alla merce e ottimizzare le procedure con una maggiore connessione fra porto e magazzini doganali retro-portuali con una migliore copertura del territorio e una riduzione degli spostamenti di persone, merci e documentazione. Lavori in corso anche per la completa digitalizzazione dei buoni di consegna delle merci. Ancora, gli uffici di sanità marittima, veterinari e fitopatologici che effettuano i controlli sulle merci, spiega una nota, si sono impegnati per semplificare le procedure e garantire orari allungati, in collaborazione con i terminal per pianificare e gestire meglio l'attività ispettiva. Gli incontri proseguiranno la prossima settimana. Fra i temi la gestione dei container vuoti, che rappresentano gran parte del traffico di tir fra Sampierdarena e Pra'-Voltri. (ANSA).

Signorini: «Genova sta reagendo, ma perdere traffico sarà inevitabile» / INTERVISTA

Genova - «Per il momento tutte le compagnie «hanno confermato la presenza delle loro navi in porto».

Genova - «Per il momento tutte le compagnie «hanno confermato la presenza delle loro navi in porto». **Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona**, non nasconde soddisfazione per come tutte le istituzioni coinvolte e la comunità portuale del primo scalo d'Italia stanno reagendo alle difficoltà logistiche dovute al crollo di Ponte Morandi. Nonostante questo, senza troppi giri di parole, il numero uno di Palazzo San Giorgio dice anche che per il settore genovese dello shipping ci saranno «sicuramente ripercussioni e disagi».

Questo significa che il porto, quest'anno, fermerà la sua crescita?

«Nel primo semestre del 2018 abbiamo registrato un incremento del traffico merci del 5%. Dopo il crollo del Morandi siamo pronti, da qui a fine anno, ad assorbire un calo che potrebbe oscillare tra il 5% e il 10%. Non mi aspetto di chiudere il 2018 con il segno più».

Quali sono le vostre maggiori preoccupazioni?

«Molto dipenderà dalla durata di questa situazione di emergenza. Mi spiego: con la Regione e il Comune stiamo cercando di fare un lavoro di squadra per consentire alla città e alla sua economia di ripartire immediatamente dopo questa tragedia. Ma non siamo unicamente noi a dettare i tempi della ricostruzione».

Qualche compagnia sta studiando piani alternativi all'arrivo delle proprie navi nel porto di Genova?

«Fino a questo momento c'è stata una grande vicinanza alla città da parte di tutti i gruppi armatoriali. Sono sincero: credo che molti stiano comunque studiando piani alternativi. Questo non significa che poi questi programmi verranno messi in pratica. Noi lavoreremo, come abbiamo sempre fatto, perché la merce resti nelle nostre banchine e per consentire ai terminal del porto di aumentare i propri volumi».

-segue

Ci sono sviluppi sull'apertura del porto ai Tir anche di notte?

«Si tratta di un aspetto sul quale stiamo discutendo. Verrà deciso qualcosa di definitivo i primi giorni di settembre: se vedremo che la presenza dei camion impatterà pesantemente con il traffico cittadino, allora non ci saranno alternative. I terminal dovranno consentire ai Tir di accedere in banchina h24».

State lavorando per aprire all'autotrasporto la nuova viabilità interna al porto. Quando sarà pronta la "Strada del Papa"?

«Fra un mese. Cercheremo di fare il prima possibile ma ci sono alcuni interventi da fare».

I container, tra Sampierdarena e Pra', potrebbero sfruttare anche il mare: imbarcati su chiatte o fraghetti e percorrere la rotta da Ponente a Levante per evitare il traffico. Si farà davvero?

«Ci stiamo pensando».

Ponte Morandi, paura per le aziende della "zona rossa"

Genova - Il rientro al lavoro per i 750 dipendenti di Ansaldo Energia, è appeso al parere dei tecnici.

Genova - Il rientro al lavoro per i 750 dipendenti di Ansaldo Energia, è appeso al parere dei tecnici.

Ieri i vertici dell'azienda genovese speravano in un via libera rapido dopo il sopralluogo della commissione del Ministero, ma serve altro tempo per compilare la relazione. Così è probabile che domani il documento venga inviato al **sindaco Marco Bucci** e che con un'ordinanza, la palazzina di Ansaldo Energia torni agibile già il giorno successivo. Con l'ok del Comune, i 750 dipendenti potrebbero rientrare al lavoro dopo una settimana di ferie forzate. Il crollo del **viadotto Morandi** ha imposto la creazione di una zona rossa che interessa, parzialmente, anche l'area di **Ansaldo Energia**. Il moncherino di ponte passa sopra una parte dell'azienda e solo con il via libera di tecnici e Comune, si potrà riprendere il lavoro. L'azienda è «cautamente ottimista», ma per completare l'iter della richiesta inviata nei giorni scorsi, è servito più tempo di quello preventivato. La commissione del ministero è stata azzeppata dopo la sostituzione (con polemica) del presidente Roberto Ferrazza e con le dimissioni di Antonio Brencich. Domani comunque potrebbe arrivare il via libera: Ansaldo Energia invierà oggi una comunicazione ai dipendenti interessati per informarli del cambio di programma.

Se non ci sarà l'ordinanza, l'azienda rischia di dover mettere in campo misure drastiche per far fronte al periodo di difficoltà dettato dal crollo del ponte. Non potendo più sfruttare le ferie dei dipendenti, a quel punto scatterebbe l'opzione degli ammortizzatori sociali. L'**amministratore delegato Giuseppe Zampini** ha sempre spiegato che Ansaldo Energia ce la farà anche senza cassa integrazione o giorni di solidarietà e lo ha ribadito giovedì in occasione della visita dell'ad di Cassa depositi e Prestiti Fabrizio Palermo. L'azienda ha però 800 mila euro al mese di costi extra determinati dal crollo del viadotto Morandi. «Solo lo spostamento della mensa ci costa 20 mila euro al giorno» aveva spiegato Zampini che conta con il provvedimento di lunedì di riuscire a recuperare parzialmente anche i capannoni. «Bisogna agire velocemente e permettere ai dipendenti di rientrare al lavoro - dice **Bruno Manganaro, leader della Fiom** - La situazione è complicata ed è necessario predisporre soluzioni alternative che consentano la ripresa dell'attività».

-segue

Intanto l'azienda metterà a disposizione una porzione di aree per una squadra dei vigili del fuoco che per sei mesi sarà utilizzata a supporto del Ponte.

«Siamo preoccupati» ammette Manganaro. Diverse aziende stanno lavorando con il materiale in magazzino come la San Giorgio Seigen (oltre 100 dipendenti) che è a poca distanza dal ponte. Il problema principale sono però le forniture che non riescono ad arrivare in stabilimento. La **Ferrometal**, sempre del gruppo San Giorgio, è invece a poca distanza da quello che resta del viadotto, «ma aumenta il numero delle aziende, anche piccole, che non riescono più ad andare avanti e che sono costrette a chiedere la cassa integrazione - spiega ancora Manganaro - L'ultimo caso riguarda una piccola impresa metalmeccanica con 7 dipendenti». È impossibile riprendere l'attività con lo stop imposto dalla zona rossa: se nei capannoni non si lavora, c'è solo la strada degli ammortizzatori sociali. «Abbiamo già chiesto al ministero di poter accedere alla cassa integrazione in deroga - spiega **Antonio Apa, segretario generale della Uilm** - c'è preoccupazione. Bisogna ripristinare l'agibilità perchè oltre alla produzione, a lungo andare ci saranno problemi anche sul fronte della logistica e delle forniture». E uno dei centri della metalmeccanica genovese rischia di spegnersi.

Achille Onorato: "Genova ha superato il controesodo con il massimo dei voti"

"Esorcizzati i timori per la viabilità ridotta conseguente la tragedia del Ponte Morandi", - Migliaia i passeggeri di ritorno dalle vacanze e sbarcati nel porto di Genova dai traghetti provenienti da Sardegna, Corsica e Sicilia.

GENOVA - Con lo scorso fine settimana è terminato il così detto **controesodo di passeggeri dei traghetti provenienti da Sardegna, Corsica e Sicilia e sbarcati nel porto di Genova**. **"Il porto di Genova ha superato la prima prova con il massimo dei voti"**. Lo ha sottolineato **Achille Onorato**, Ceo del gruppo armatoriale Moby e Tirrenia, e che ha seguito ora per ora l'andamento dei flussi dei traffici.

Il Gruppo Onorato pertanto rende noto: **"I timori per la viabilità ridotta conseguente la tragedia del Ponte Morandi – ha dichiarato Achille Onorato – sono stati esorcizzati e annullati dall'eccezionale capacità di reazione espressa dalla città e dalle sue istituzioni, dal Comune alla Regione, dall'Autorità di Sistema Portuale alla Capitaneria di porto, che hanno reso possibile un controesodo sereno, ordinato, senza difficoltà e intoppi di sorta per le migliaia di passeggeri di ritorno dalle vacanze"**. È quindi con grande fiducia e all'insegna dello slogan **"Genova. Siamo con te"** che il gruppo Onorato si prepara anche per la **seconda grande prova, quella ripresa del traffico merci e di mezzi pesanti** che **"certo – afferma il Ceo del gruppo – impatterà in modo ancora più accentratuato sul sistema porto e sulla viabilità, ma che, grazie anche alla eccezionale disponibilità e comunità di intenti dei terminalisti genovesi, sarà superata con successo"**.

Il Gruppo Onorato ha tenuto a sottolineare che **"rivolge un ringraziamento sentito a tutti, dalle Istituzioni agli operatori del porto, che non hanno ceduto terreno neppure per un secondo, ma ribadisce anche il suo impegno su Genova**. **"Noi ci siamo – conclude Achille Onorato – le nostre navi continueranno ad arrivare e partire da Genova e le nuove in costruzione avranno Genova come base operativa. La città e il suo porto lo meritano e la tragedia del ponte deve esprimere un doppio monito. Da un lato: non dimenticare mai. Dall'altro, comprendere che questa città e il suo porto devono rapidamente disporre delle nuove infrastrutture (Terzo valico, Gronda autostradale oltre che il nuovo ponte sul Polcevera) perché sono chiamati non a difendere l'esistente ma ad esprimere un ruolo essenziale di crescita per l'intera economia del Paese"**.

ACHILLE ONORATO SULLA CITTÀ FERITA MA NON DOMA

Con il controesodo via mare Genova ha vinto la prima sfida

L'armatore sottolinea l'impegno del suo gruppo anche a supportare i traffici pesanti ro/ro

GENOVA - "Il porto di Genova ha superato la prima prova con il massimo dei voti". A sottolinearlo è Achille Onorato, Ceo dell'omonimo gruppo armatoriale che controlla Moby e Tirrenia, e che ha seguito, ora per ora, il temuto controesodo di passeggeri su traghetti provenienti da Sardegna, Corsica e Sicilia e sbarcati sulle banchine genovesi in questi ultimi giorni.

"I timori per la viabilità ridotta conseguente la tragedia del Ponte Morandi - afferma Onorato - sono stati esorcizzati e annullati dall'eccezionale capacità di rea-

zione espressa dalla città e dalle sue istituzioni, dal Comune alla Regione, dall'Autorità di Sistema Portuale alla Capitaneria di porto, che hanno reso possibile un controesodo sereno, ordinato, senza difficoltà e intoppi di sorta per le migliaia di passeggeri di ritorno dalle vacanze".

È quindi con grande fiducia e all'insegna dello slogan "Genova. Siamo con te" che il gruppo Onorato si prepara anche per la seconda grande prova, quella ripresa del traffico merci e di mezzi pesanti che

- impatterà in modo ancora più accentuato sul sistema porto e sulla viabilità, ma che, grazie anche alla eccezionale disponibilità e comunità di intenti dei terminalisti genovesi, sarà superata con successo".

È proprio in questo momento così complesso il Gruppo Onorato, non solo rivolge un ringraziamento sentito a tutti, dalle Istituzioni agli operatori del porto, che non hanno ceduto terreno neppure per un secondo, ma ribadisce anche il suo impegno su Genova "Noi ci siamo - conclude Achille Onorato - le nostre navi continueranno

ad arrivare e partire da Genova e le nuove in costruzione avranno Genova come base operativa. La città e il suo porto lo meritano e la tragedia del ponte deve esprimere un doppio monito. Da un lato: non dimenticare mai. Dall'altro, comprendere che questa città e il suo porto devono rapidamente disporre delle nuove infrastrutture (Terzo valico, Gronda autostradale oltre che il nuovo ponte sul Polcevera) perché sono chiamati non a difendere l'esistente ma ad esprimere un ruolo essenziale di crescita per l'intera economia del Paese".

Il Secolo XIX

AUTORITA DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE Il Dirigente del Servizio Concessioni e ...

AUTORITA DI SISTEMA PORTUALE DEL
MAR LIGURE OCCIDENTALE Il Dirigente del
Servizio Concessioni e Licenze comunica che
sono pervenute numero 2 istanze di
concessione demaniale marittima. Ai fini di cui
all' art. 18 Reg. Cod.

Nay, tali istanze sono pubblicate all' Albo
Pretorio del Comune di Genova e sul sito
internet www.portsofgenoa.com fino al 12.9.18.
Le suddette istanze, sono depositate per la
consultazione presso Palazzo S. Giorgio in
Genova, Via della Mercanzia 2. Si invitano tutti
gli interessati a presentare per iscritto ad
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure
Occidentale - Servizio Concessioni e Licenze
Via della Mercanzia 2, 16124 Genova, quelle
osservazioni che ritenessero opportune e/o
istanze concorrenti entro il perentorio termine
del 12/9/18, indicando la ragione sociale del
soggetto sottoscrittore la domanda pubblicata
all' Albo Pretorio. Si avverte che, trascorso il
termine stabilito, non sere accettato alcun
reclamo. Riservata, comunque, ogni diversa
e/o ulteriore valutazione da parte dell' Ente in
ordine alle istanze presentate.

Il Dirigente del Servizio Concessioni e Licenze
dell' Ufficio Territoriale di Genova: Avv. A.
Traverso.

Il Secolo XIX

PAOLO EMILIO SIGNORINI Il presidente dell' Authority Genova -Savona

«Il porto reagisce alla tragedia, siamo pronti ad assorbire il calo»

Matteo Dell' Antico /GENOVA Per il momento tutte le compagnie «hanno confermato la presenza delle loro navi in porto». Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona, non nasconde soddisfazione per come tutte le istituzioni coinvolte e la comunità portuale del primo scalo d' Italia stanno reagendo alle difficoltà logistiche dovute al crollo di Ponte Morandi.

Nonostante questo, senza troppi giri di parole, il nu mero uno di Palazzo San Giorgio dice anche che per il settore genovese dello shipping ci saranno «sicuramente ripercussioni e disagi».

Questo significa che il porto, quest' anno, fermerà la sua crescita?

«Nel primo semestre del 2018 abbiamo registrato un incremento del traffico merci del 5%. Dopo il crollo del Morandi siamo pronti, da qui a fine anno, ad assorbire un calo che potrebbe oscillare tra il 5% e il 10%.

Non mi aspetto di chiudere il 2018 con il segno più».

Quali sono le vostre maggiori preoccupazioni?

«Molto dipenderà dalla durata di questa situazione di emergenza. Mi spiego: con la Regione e il Comune stiamo cercando di fare un lavoro di squadra per consentire alla città e alla sua economia di ripartire immediatamente dopo questa tragedia. Ma non siamo unicamente noi a dettare item pi della ricostruzione».

Qualche compagnia sta studiando piani alternativi all' arrivo delle proprie navi nel porto di Genova?

«Fino a questo momento c' è stata una grande vicinanza alla città da parte di tutti i gruppi armatoriali. Sono sincero: credo che molti stiano comunque studiando piani alternativi.

Questo non significa che poi questi programmi verranno messi in pratica. Noi lavoreremo, come abbiamo sempre fatto, perché la merce resti nelle nostre banchine e per consentire ai terminal del porto di aumentare i propri volumi».

-segue

Ci sono sviluppi sull' apertura del porto ai Tir anche di notte?

«Si tratta di un aspetto sul quale stiamo discutendo.

Verrà deciso qualcosa di definitivo i primi giorni di settembre: se vedremo che la presenza dei camion impatterà pesantemente con il traffico cittadino, allora non ci saranno alternative. I terminal dovranno consentire ai Tir di accedere in banchina h24».

State lavorando per aprire all' autotrasporto la nuova viabilità interna al porto. Quando sarà pronta la "Strada del Papa"?

«Fra un mese. Cercheremo di fare il prima possibile ma ci sono alcuni interventi da fare».

I container, tra Sampierdarena e Pra', potrebbero sfruttare anche il mare: imbarcati su chiatte o traghetti e percorrere la rotta da Ponente a Levante per evitare il traffico. Si farà davvero?

«Ci stiamo pensando».

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.

Informazioni Marittime

Genova, porto e Dogane studiano un nuovo modello di viabilità

Varato a Genova un tavolo di coordinamento per rafforzare la connessione fra autostrada e porto e migliorare il ciclo dei controlli all'indomani del [crollo del Ponte Morandi](#). Fanno parte della cabina di regia l'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale, l'Agenzia delle Dogane, Confindustria, Spediporto, Assagenti e gli operatori della comunità portuale.

Nel corso della riunione sono state varate nuove modalità operative per costruire un modello organizzativo per fare fronte all'emergenza. L'Autorità portuale sta mettendo a punto un veloce riassetto della viabilità interna al porto, le Dogane sono impegnate a coordinare gli attori del ciclo dei controlli alla merce e ottimizzare le procedure con una maggiore connessione fra porto e magazzini doganali retroportuali con una migliore copertura del territorio e una riduzione degli spostamenti di persone, merci e documentazione.

Lavori in progress anche per la completa digitalizzazione dei buoni di consegna delle merci. Ancora, gli uffici di sanità marittima, veterinari e fitopatologici che effettuano i controlli sulle merci, spiega una nota, si sono impegnati per semplificare le procedure e garantire orari allungati, in collaborazione con i terminal per pianificare e gestire meglio l'attività ispettiva. Gli incontri proseguiranno nei prossimi giorni.

Interporto Vespucci e l'impegno dell'Autorità di Sistema

L'ex presidente Federico Barbera interviene sul futuro della struttura livornese

LIVORNO – Riguardo a quanto pubblicato circa le intenzioni del ministro Toninelli di veder più chiaro sulle erogazioni di denaro accordate dall'AdSp di Livorno all'Interporto Vespucci, Federico Barbera, personaggio di spicco della portualità livornese e già presidente dell'Interporto Vespucci, fra l'altro in uno dei suoi momenti meno facili, ci ha inviato la nota – di seguito riportata integralmente – in cui sostiene che l'accostamento della struttura con la divinità punica Moloch è "ingeneroso e fuori luogo".

Nel ringraziare Barbera per l'attenzione con cui ci segue e con cui ci auguriamo continui a seguirci, ci preme, in ogni caso, sottolineare che non ci ha attribuito delle false affermazioni e che il primo dovere di un cronista non è quello di essere "generoso" né di non essere "fuori luogo", ma quello di riportare sempre e comunque la verità dei fatti, anche se questa può non piacere.

Di seguito la nota del past president Barbera.

"Ho letto con molta attenzione l'editoriale del Messaggero Marittimo sull'Interporto ed avendone vissute le vicissitudini in prima persona e da una ottima posizione di osservazione mi piacerebbe intervenire sul merito. Iniziamo con il "Moloch".

L'Interporto toscano Amerigo Vespucci è tutto tranne che un simulacro che richiede enormi sacrifici per il perpetuare il culto di se stesso. Oltre che ingeneroso è fuori luogo.

L'interporto toscano Amerigo Vespucci nasce con una duplice funzione, una di interesse pubblico ed una altra di interesse misto, pubblico-privato. La messa in sicurezza della piana di Guasticce che, come tutti sanno, ma pochi ricordano, è a rischio idro-geologico, portata a compimento con soldi pubblici (doverosamente) ha la necessità di essere mantenuta attraverso idrovore che pompano acqua dal sottosuolo riversandola nello scolmatore, garantendo così un corretto equilibrio relativamente al sistema idro-geologico. Questo compito di manutenzione (ormai consentitemi di chiamarlo così) è svolto dalla società Interporto Toscano Amerigo Vespucci a capitale misto, con prevalenza pubblica.

Immaginiamoci, continua Barbera, che cosa sarebbe accaduto in tutti questi anni senza l'intervento risolutore degli impianti di "Itav" in un territorio che solo con le normali piogge diventa un lago. Questo punto basilare, viene dimenticato da tutti, a cominciare proprio dalle pubbliche amministrazioni, come la Regione Toscana, ad esempio, che dovrebbe farsi al contrario un vanto della messa in sicurezza del territorio. Il perseguimento del pubblico interesse si manifesta nel poter raggiungere benefici intangibili e non quantificabili in moneta corrente con il computo dei meri costi e ricavi.

Sulla bontà della scelta di infrastrutturare la piana, per realizzare lo scopo del mantenimento in sicurezza, con impianti dedicati alla logistica mi sembra che non vi siano dubbi, stante il fatto che all'Amerigo Vespucci non vi sia un metro quadro di magazzino disponibile, che al suo interno vi lavorano oltre mille persone e che ogni giorno transitano dai varchi oltre mille mezzi.

-segue

La politica dovrebbe reimpossessarsi quindi di quanto virtuoso fatto in passato nell'interesse generale e sgombrare il campo dal falso quesito se "Itav" debba continuare o meno il proprio faticoso cammino e procedere assumendosi gli oneri conseguenti. Lo sforzo dovrebbe poi concentrarsi su come ridisegnare la funzione di "Itav" a retro-porto (che non può venir limitata al ruolo di amministratore di condominio) in sintonia totale con le esigenze dello scalo e, quindi, sul come realizzarne il progetto. Ed è qui che entrerebbe pesantemente in gioco l'AdSp e l'interessamento del capitale privato".

Elettificazione banchine: la posizione di Cittadini per l'Aria

Proposte per ridurre l'inquinamento da parte delle navi

LIVORNO – Dopo la pubblicazione dell'[articolo sull'inquinamento atmosferico delle navi](#), abbiamo chiesto a Cittadini per l'Aria Onlus alcune possibili proposte che secondo loro potrebbero, se non risolvere, almeno ridurre il problema in questione. Tra queste, quella delle banchine elettrificate, come quella già esistente da qualche anno nel porto di Livorno, ma mai utilizzata. Questa è la nota che ci hanno inviato, come presa di posizione di Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'aria Onlus.

“Il tema delle banchine elettrificate è importante ed è necessario che venga preso in seria considerazione da tutti i porti. Laddove già queste esistono – come a Livorno – e non vengano usate, gli enti competenti devono trovare al più presto una soluzione per metterli in azione. D'altra parte proprio il caso di Livorno dimostra che la creazione delle banchine è un investimento industriale che spetta agli operatori del settore e alle compagnie marittime e non deve avvenire con soldi pubblici.

Nessun investitore privato avrebbe lasciato inoperoso il proprio investimento per tanto tempo. Si dovrebbe lavorare perché l'energia necessaria sia prodotta al più presto con fonti rinnovabili come già avviene altrove usando il vento, il sole o l'energia idroelettrica. Come evidenziato dal recente studio che ha analizzato le emissioni delle navi da crociera a Napoli e già evidenziato da precedenti studi a Venezia, la grandissima parte delle emissioni delle navi da crociera deriva dallo stazionamento in porto.

E questo è un dato rispetto al quale le compagnie da crociera devono assumersi la responsabilità lavorando con chi fornisce le strutture di cold ironing e con gli enti preposti perché ogni porto possa al più presto consentire alle navi, almeno quelle da crociera che hanno consumi enormi di energia durante lo stazionamento, di approvvigionarsi senza bruciare carburante.

Ma questo non basta, perché i carburanti utilizzati durante le manovre e in avvicinamento sono residui di raffinazione che disperdono nell'atmosfera sostanze altamente tossiche che viaggiano anche per centinaia di chilometri causando danni alla salute alla popolazione delle città di porto e non solo. Di recente una ricerca condotta in Italia ha individuato i traccianti dei carburanti marittimi a centinaia di chilometri nell'entroterra. Il cold ironing è insomma uno dei tanti pezzi del puzzle.

Serve nel contempo cambiare il carburante e adottare sistemi di abbattimento delle emissioni anche perché l'elettificazione non potrà che servire una quota delle navi. Insomma è ora che gli operatori del settore dimostrino di avere a cuore l'ambiente e la salute dei cittadini. Non a parole. Ma a fatti.”

Incidente bacino Livorno: a via demolizione nave Urania

Da tre anni giace inclinata nel bacino galleggiante

Sono iniziati nel porto di Livorno i lavori di demolizione della nave oceanografica Urania che da tre anni giace inclinata sulla platea del bacino galleggiante 'Mediterraneo', a seguito di un incidente che costò la vita a un membro dell'equipaggio. Per liberare il bacino, spiega in una nota l'Autorithy livornese, sarà necessario un mese di lavori.

I mezzi meccanici sono già a lavoro e stanno smontando con apposite cesoie tutta la parte sovrastrutturale della nave. In breve si arriverà a sezionare anche lo scafo arrugginito. I materiali ferrosi e non ferrosi verranno poi trasferiti presso uno stabilimento di Pontedera (Pisa) dove saranno accuratamente selezionati. A seguire i lavori per conto di Azi- mut Benetti, l'impresa capo commessa Gestione Bacini, mentre le attività di demolizione sono state affidate all'associazione temporanea di impresa composta da Ecoacciai e da Despe. Lo smaltimento dei rifiuti verrà invece gestito dalla Ecoflash di Livorno.

L'attività di demolizione dovrebbe completarsi entro la fine di settembre. Una volta rimosso il relitto, sarà possibile procedere al ripristino delle funzionalità del bacino galleggiante.(ANSA).

Livorno, un mese per demolire la nave Urania

Livorno - Sono cominciati, e dureranno un mese, gli interventi di demolizione del relitto della **nave Urania**.

Livorno - Sono cominciati, e dureranno un mese, gli interventi di demolizione del relitto della **nave Urania**, che da tre anni giace inclinato sulla platea del bacino a seguito di un incidente che è costato la vita all'elettricista napoletano Gabriele Perrone. Lo ha comunicato l'Autorità di sistema portuale.

«I mezzi meccanici sono già a lavoro e stanno smontando con apposite cesoie tutta la parte sovrastrutturale della nave. In breve si arriverà a sezionare anche lo scafo arrugginito. I materiali ferrosi e non ferrosi verranno poi trasferiti presso **uno stabilimento di Pontedera** dove saranno accuratamente selezionati. A seguire i lavori per conto di Azimut Benetti, l'impresa capo commessa Gestione Bacini, mentre le attività di demolizione sono state affidate all'**Ati composta da Ecoacciai e da Despe**. Lo smaltimento dei rifiuti verrà invece gestito dalla **Ecoflash di Livorno**. L'attività di demolizione verrà eseguita nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e delle norme di salvaguardia dell'ambiente e dovrebbe completarsi entro la fine di settembre. Una volta rimosso il relitto, sarà possibile procedere al ripristino delle funzionalità del bacino galleggiante».

E adesso l'ardua sentenza

LIVORNO - L' "Urania" va a pezzi e il barino galleggiante si libera dall'ingombrante relitto. Bene, anzi hip-hip-hurrah come si dice in termini marinare schi. E adesso non ci resta che aspettare il ripristino del Mediterraneo e il suo

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

zone abitate e di un cantiere dove si fa refitting e costruzione di costosissimi yachts? Ai tecnici, ma anche agli amministratori della cosa pubblica, l'ardua sentenza...

E adesso l'ardua

ritorno alla funzionalità attraverso la tante volte annunciata gara per la gestione.

Tutto a posto? Piano. Anzi, pianissimo: che è il termine "principe" di tutta questa sciagurata vicenda. Ovvio che non sia a noi dare giudizi legali, e tantomeno entrare nel ginepraio tecnico-assicurativo-burocratico-legale che ha funestato l'intero iter. Ma con il cosiddetto giudizio del buon padre di famiglia - formula usata anche in magistratura - nessuno può esimersi dal ritenere che la faccenda sia andata troppo a lungo: troppo dannatamente a lungo.

Un barino di carenaggio che ha sempre lavorato a pieno ritmo, per quanto nato "zoppo" e mai collaudato al limite delle sue possibilità - e anche questo è abbastanza paradossale - è rimasto bloccato mesi e mesi facendo perdere lavoro importante, in tempi nei quali il lavoro vale assai più del semplice assicurare il pane quotidiano. La stessa Benetti è stata costretta a spese enormi per poter varare yachts che contavano sul Mediterraneo: addirittura mandando gli enormi scafi a La Spezia, su convogli marittimi costituiti da pontoni e rimorchiatori, per vararli lassù. Chi paga, chi pagherà questi enormi sovracosti?

Ed è normale che tutto questo si concluda semplicemente togliendo dal bacino il relitto?

Non entriamo poi nel ginepraio che riguarda il mega bacino in muratura. Da anni è un relitto, e già più d'un lustro fa il RINA aveva certificato che sarebbe stato necessario investire più di 20 milioni per riadattarlo. Nel frattempo è collassata anche la barca-porta e il degrado è aumentato. Ci si chiede, legittimamente: anche a trovare i finanziamenti e i gestori, ha ancora senso un grande bacino a ridosso delle

NEL BACINO GALLEGGIANTE MEDITERRANEO DI LIVORNO

Finalmente l'“Urania” va a pezzi

1 corso la demolizione del relitto che blocca la struttura da quasi due anni

Finalmente l'“Urania”

LIVORNO Sono finalmente in pieno svolgimento i lavori di demolizione del relitto che da un anno e mezzo blocca il bacino galleggiante Mediterraneo. Dopo lunghe diatribe tra società armatrice e assicurazione, mercoledì scorso le ditte incaricate dalla Benetti hanno cominciato a
(segue in ultima pagina)

tagliare lo scafo dell'ex navetta oceanografica Urania. L'operazione dovrebbe concludersi il 15 settembre. Il presidente dell'Asamar Enrico Bonistalli come agente della compagnia proprietaria del relitto, ha notificato agli uffici competenti le date della demolizione e i dettagli degli interventi. I lavori in realtà erano già cominciati prima di ferragosto, con alcuni interventi minori per le sovrastrutture del relitto della Urania, che sono state smontate o tagliate. La demolizione vera e propria dello scafo comporta il taglio delle lamiere più importanti, il trasferimento dei pezzi sui piazzali della Benetti e quindi il conferimento degli stessi nei siti di smaltimento. Tutte operazioni che sono gestite dal gruppo Benetti attraverso una serie di appalti con ditte di propria fiducia.

La demolizione dell'Urania sarà seguita dal ripristino in piena efficienza del bacino Mediterraneo, che ha subito notevoli danni dall'incidente del 2016. Poi si riaprirà la gara per i due bacini di carenaggio livornesi, quello galleggiante bloccato dal relitto e quello fisso, che da anni non è operativo sia per il degrado delle proprie strutture, sia per l'affondamento della barea-porta, ancora oggi in fondo al mare e non più utilizzabile. L'Autmia portuale di sistema ha più volte sottolineato che la gara sarà ripresa sulle linee di quella sospesa al momento dell'incidente dell'Urania. Dovremmo essere ormai vicini al rilancio.

PORTO

Iniziata ieri la demolizione della Urania

SONO iniziati ieri in porto i lavori di demolizione della nave oceanografica Urania che da tre anni giace inclinata sulla platea del bacino galleggiante 'Mediterraneo', a seguito di un incidente che costò la vita a un membro dell'equipaggio. Per liberare il bacino, spiega in una nota l'Autorithy livornese, sarà necessario un mese di lavori. I mezzi meccanici sono già a lavoro e stanno smontando con apposite cesoie tutta la parte sovrastrutturale della nave. In breve si arriverà a sezionare anche lo scafo arrugginito. I materiali ferrosi e non ferrosi verranno poi trasferiti presso uno stabilimento di Pontedera (Pisa) dove saranno accuratamente selezionati. A seguire i lavori per conto di Azimut Benetti, l'impresa capo commessa Gestione Bacini, mentre le attività di demolizione sono state affidate all'associazione temporanea di impresa composta da Ecoacciai e da Despe. Lo smaltimento dei rifiuti verrà invece gestito dalla Ecoflush di Livorno. L'attività di demolizione dovrebbe completarsi entro la fine di settembre. Una volta rimosso il relitto, sarà possibile procedere al ripristino delle funzionalità del bacino galleggiante.

IN VISTA DELL'ESPO CONFERENCE 2019

Sopralluogo a Livorno della segretaria di Espo

LIVORNO – Come avevamo preannunciato si è svolta una prima visita per cominciare a prendere contatto con la realtà locale e passare al vaglio tutte le location nelle quali potrebbe svolgersi la prossima conferenza annuale dell'Organizzazione dei Porti Europei, che si terrà proprio a Livorno tra il 22 e il 24 maggio.

La segretaria generale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), Isabelle Ryckbost, è salita mercoledì a Palazzo Rusciano per incontrare il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini e, assieme a lui, il segretario generale Massimo Provinciali e il dirigente promo-

zione e comunicazione dell'Ente, Gabriele Gargiulo.

È il primo faccia a faccia informale dopo che Espo, ad aprile scorso, aveva comunicato ai vertici della Port Authority di aver scelto la città dei Quattro Mori per ospitare uno degli eventi più attesi e importanti dell'anno, cui guardano con interesse esperti di shipping e logistica e operatori di calibro internazionale.

«Crediamo che Livorno sia la location perfetta per la prossima edizione dell'Espo Conference - ha dichiarato la Ryckbost a margine dell'incontro -, siamo convinti che l'Autorità di Sistema farà tutto il possibile per rendere questo evento indimenticabile».

Gioia Tauro, non sono stati resi noti gli esiti dell' ispezione dell' Authority

Porto, i nodi non si sciolgono e il rebus Mct resta irrisolto

Alfonso Naso Reggio Calabria «L' attività di ispezione sui mezzi è utile e necessaria al fine di valutare la capacità di risposta agli obiettivi fissati da parte del terminalista nel piano di attività sotteso agli atti formali siglati negli anni 1996, 2000 e 2003». Si tratta degli atti ufficiali che hanno autorizzato nel 1996 la società Contship Italia SpA a gestire il terminal portuale di Gioia Tauro per la movimentazione dei container su una superficie demaniale marittima di oltre un milione di mq all' interno del porto fino alla data del 23 giugno 2044 e ad ottenere l' ampliamento della concessione nel 2000 e, da ultimo, nel 2003 al fine di aumentare la capacità di stoccaggio a 4.500.000 teus/anno, riportato nel piano di attività.

Tutto questo è attualmente sotto verifica dell' Autorità portuale che tramite una ditta di Genova ha avviato controlli finalizzati a capire se quella porzione di terminal debba o no essere revocata perché non utilizzata.

Tuttavia il tempo trascorso da quando è stata manifestata questa volontà da parte del commissario dell' Autorità portuale, Andrea Agostinelli, a gennaio scorso ma fino a ora non sono arrivati provvedimenti. Probabilmente si saprà qualcosa in più sulle decisioni da

prendere nella prossima settimana quando Agostinelli dovrebbe tornare a Gioia Tauro. Del resto le carte non sono state mai messe in tavola dalle società che operano all' interno dello scalo e che da mesi convivono in una sorta di guerra fredda commerciale dalla quale l' unica vittima mietuta è sicuramente solo lo scalo calabrese. Per questo motivo si attendono decisioni che comunque andranno ad essere adottate solo dopo una concertazione con il Ministero delle Infrastrutture.

Non è detto che il caso non venga affrontato durante il vertice sindacale al Mit del prossimo 10 settembre convocato dopo i tre giorni di sciopero di Ferragosto. Un vertice che farà chiarezza sul futuro di quelli che saranno anche gli intendimenti del nuovo Governo sullo scalo calabrese. Orientamenti che ancora non sono chiari e manca ancora la determinazione sull' assetto portuale e conseguentemente sulla nomina del presidente dell' Authority.

LA DENUNCIA DI PASQUALINO MONTI

Codice uccidi-appalti

Con queste regole è quasi impossibile realizzare opere pubbliche



Pasqualino Monti

PALERMO - "Il Codice degli Appalti è scritto per chi non vuole realizzare: ed è la prova che l'unica ricetta inventata dal Paese per combattere la corruzione e vincere la paura della corruzione ha come ingredienti norme inapplicabili, devastanti per l'efficienza di cui il Paese, oggi più che mai, ha

(segue in ultima pagina)

Codice uccidi-appalti

bisogno. Quante volte abbiamo sentito parlare di stanziamenti e di investimenti?...Quante opere concluse abbiamo visto?"

Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, ma anche autore del libro "In mare controvento. Riflessioni di un manager pubblico" non ha peli sulla lingua e tantomeno sulla penna. La tragedia del ponte di Genova lo ha spinto ad un intervento nel quale le contraddizioni e il sistema distorto che su questo "apparato", il Codice degli Appalti, si è radicato, sono denunciate nel dettaglio.

"Non siamo capaci di costruire in tempi dignitosi - afferma Monti - le case distrutte dal terremoto e continuiamo a focalizzare l'attenzione sui fondi e sull'entità degli stanziamenti per le grandi infrastrutture, come il Terzo Valico o la Gronda autostradale, o per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, sapendo perfettamente che il problema non è il denaro, non è ottenere dall'UE la possibilità di prevedere che tali spese non siano conteggiate (giustamente) nel

calcolo del deficit, ma in quanto tempo prevediamo di spenderli questi fondi realizzando le opere.

Il Codice degli Appalti - continua Monti - è stato scritto nella logica del sospetto e quasi di un'azione penale preventiva, e risulta messo a punto su misura per non fare le opere. Oggi non esistono più scuse. Ai commissari, ma anche alla macchina dello Stato - prosegue il presidente dei porti della Sicilia occidentale - devono essere conferiti poteri in deroga rispetto alle norme del Codice degli Appalti". E prosegue: "Abbiamo paura della corruzione? E allora diciamolo con chiarezza: il Codice degli Appalti con i suoi bizantinismi, con le sue garanzie incrociate, è uno splendido terreno di coltura proprio per la corruzione. Tagliamo via tutto: meccanismi di gara inconcepibili per un Paese moderno, potere di interdizione dei Tribunali amministrativi, Consiglio di Stato, procedure farraginose di verifiche incrociate, commissioni su commissioni. Basta. Il Paese è in emergenza? Senza infrastrutture muore? Comportiamoci di conseguenza. A chi decide, in primis ai commissari, va conferito un potere in deroga totale dal Codice degli Appalti. L'alternativa è quella di uccidere l'Italia, soffocandola sotto pile di norme di presunta garanzia anti-corruzione e di manleva di responsabilità. I corrotti lasciamo che sia la magistratura a perseguirli dando alla stessa gli strumenti reali per poterlo fare".

La ricetta

Monti: «Deroghe al Codice appalti»

Palermo. «Il Codice degli Appalti è scritto per chi non vuole realizzare ed è la prova che l'unica ricetta inventata dal Paese per combattere la corruzione e vincere la paura della corruzione ha come ingredienti norme inapplicabili, devastanti per l'efficienza di cui il Paese, oggi più che mai, ha bisogno. Quante volte abbiamo sentito parlare di stanziamenti e di investimenti? Quante opere concluse abbiamo visto?». Lo afferma Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, secondo cui, riferendosi anche al disastro di Genova, «ai commissari, ma anche alla macchina dello Stato, devono essere conferiti poteri in deroga rispetto alle norme del Codice degli Appalti».

Il presidente dell' **Autorità portuale** della Sicilia occidentale

Codice degli appalti frena le opere pubbliche

PALERMO «Il codice degli appalti è scritto per chi non vuole realizzare ed è la prova che l' unica ricetta inventata dal Paese per combattere la corruzione e vincere la paura della corruzione ha come ingredienti norme inapplicabili, devastanti per l' efficienza di cui il Paese, oggi più che mai, ha bisogno. Quante volte abbiamo sentito parlare di stanziamenti e di investimenti? Quante opere concluse abbiamo visto?». Lo dice presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti.

«Non siamo capaci di costruire in tempi dignitosi le case distrutte dal terremoto - afferma Monti - e continuiamo a focalizzare l' attenzione sui fondi e sull' entità degli stanziamenti per le grandi infrastrutture, come il terzo valico o la gronda autostradale, o per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, sapendo perfettamente che il problema non è il denaro, non è ottenere dall' Ue la possibilità di prevedere che tali spese non siano conteggiate (giustamente) nel calcolo del deficit, ma in quanto tempo prevediamo di spenderli questi fondi realizzando le opere. E riconoscendo che il codice degli appalti, scritto nella logica del sospetto e quasi di un' azione penale preventiva, è stato messo a punto su misura per non fare le opere».

Per Monti «oggi non esistono più scuse; ai commissari, ma anche alla macchina dello Stato devono essere conferiti poteri in deroga rispetto alle norme del codice degli appalti». E prosegue: «Abbiamo paura della corruzione? E allora diciamolo con chiarezza: il codice degli appalti con i suoi bizantinismi, con le sue garanzie incrociate, è uno splendido terreno di coltura proprio per la corruzione».

«Tagliamo via tutto: meccanismi di gara inconcepibili per un Paese moderno, potere di interdizione dei Tribunali amministrativi, Consiglio di Stato, procedure farraginose di verifiche incrociate, commissioni su commissioni. Basta - conclude - Il Paese è in emergenza? Senza infrastrutture muore? Comportiamoci di conseguenza».

Monti: meno burocrazia per le opere pubbliche

OOO «Il Codice degli Appalti è scritto per chi non vuole realizzare ed è la prova che l' unica ricetta inventata dal Paese per combattere la corruzione e vincere la paura della corruzione ha come ingredienti norme inapplicabili, devastanti per l' efficienza di cui il Paese, oggi più che mai, ha bisogno». Lo sostiene Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale.

IL PROGETTO. È già esecutivo e pronto da mesi. Era stato presentato dal presidente dell'Autorità Pasqualino Monti. Lunedì scadono i termini per la presentazione

Il terminal del porto, via alle offerte per la realizzazione

O O O L' obiettivo è migliorare le condizioni di attesa dei passeggeri in imbarco e sbarco nel porto nella zona di attracco degli aliscafi per le isole minori.

Il progetto per il nuovo terminal, redatto dagli architetti Antonello Giglio (già assessore comunale in una delle giunte dell' ex sindaco Vito Damiano) e Anna Igea Garretto e dall' ingegnere Enrico Petralia, è esecutivo e pronto da mesi.

Era stato presentato alla fine di gennaio, infatti, dal presidente dell' **Autorità Portuale** di Sistema della Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti.

Lunedì alle 13 scade il termine per presentare le offerte per la sua realizzazione.

Il nuovo terminal passeggeri di Trapani si connoterà come una piazza coperta, ospitando zone di attesa climatizzate, un info point e un bar caffetteria.

Oltre a queste funzioni, è stato previsto di allocare un' unica biglietteria che supporterà tutte le compagnie che lavorano per il trasporto passeggeri da Trapani verso le isole. Il progetto, infatti, immagina questa nuova piazza coperta come un diaframma trasparente tra la città e il mare, le ampie superfici vetrate garantiranno la massima continuità percettiva e pae saggistica.

Una palma, caratterizzerà una piccola corte, un omaggio alla tradizione mediterranea. Al pari della nuova pavimentazione in pietra locale.

L' importo a base d' asta per la realizzazione della nuova struttura ricettiva sfiora il milione di euro (985.843,98). Responsabile del procedimento è l' ingegnere Paolo Tusa.

Per la gara è stata decisa la procedura negoziata ed il sistema del minor prezzo.

Le offerte debbono essere, quindi, al ribasso e a presentarle le ditte che sono state invitate, estratte per sorteggio dall' albo fornitori dell' **Autorità Portuale** di Sistema della Sicilia Occidentale, la cui sede a Trapani è al primo piano della Stazione Marittima dove, con un intervento di manutenzione straordinaria per l' importo complessivo di circa 87 mila euro (87.239,47) sono stati realizzati gli uffici delle varie Aree (Tecnica, Operativa, Demanio, Sala Riunioni/Coordinatore).

-segue

È previsto, quindi, che già da martedì siano verificate, in seduta pubblica, le offerte pervenute.

La ditta che si aggiudicherà l'appalto, dovrà realizzare il nuovo terminal in 180 giorni dalla data di consegna dei lavori, che sarà in autunno, al termine dell'attuale stagione turistica, sicché con la prossima si potrà avere un innalzamento della qualità dei servizi nel settore del trasporto passeggeri ma anche un'immagine più professionale della gestione del porto.

«Un altro concreto contributo alla rinascita del porto di Trapani», è stato sottolineato al momento del varo dell'iniziativa, quando pure è stato ribadito l'intento di creare un'area di interfaccia porto-città in una logica di innalzamento della qualità ambientale, sia di integrazione tra l'infrastruttura portuale e la trama urbana. (*GDI*)

GIACOMO DI GIROLAMO

IL PROGETTO. Già avviati i lavori di riqualificazione. L' **autorità** accelera pure su Sant' Erasmo, dove saranno inseriti anche giochi per bambini

Due terminal, aree ciclabili e pedonali Così cambierà il «fronte» del porto

Il progetto per la riqualificazione di Sant' Erasmo dovrebbe vedere la luce entro ottobre 2019. In questi mesi l' **Autorità portuale**, guidata da Pasqualino Monti, ha dato un' ulteriore accelerata.

Giorgio Mannino OOO Lo scorso 21 giugno, Pasqualino Monti - presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia lo aveva definito senza usare giri di parole un «suk che fa schifo». A causa di strutture fatiscenti, costruzioni abbandonate e troppi cantieri senza logica. A due mesi da quella cruda definizione, il porto del capoluogo ha cambiato decisamente faccia, avviando un ricco processo d' infrastrutturazione. Qualche esempio: i silos - che servivano all' ammasso del grano - sono stati abbattuti; sono stati aperti tutti i varchi; sono stati rimossi alcuni corpi bassi che danno su via Francesco Crispi e molti altri ne verranno rimossi per dare un senso d' apertura alla città; saranno realizzati - attraverso il concorso internazionale di idee bandito lo scorso gennaio e vinto dallo studio romano d' architetti «Valle 3.0» - due nuovi terminal, uno per le crociere al molo Sammuzzo (a pochi passi da piazza XIII Vittime) che permetterà ai crocieristi di scendere e trovarsi a pochi passi dal centro storico della città e un altro a Nord per il traffico dei traghetti; sono state anche eliminate le passerelle e le poco estetiche parti in ferro.

Ma la vera novità, che dovrebbe vedere la luce entro ottobre 2019, riguarda la riqualificazione del porticciolo di Sant' Erasmo, il cui progetto è stato realizzato dallo studio palermitano «Provenzano architetti» su spinta dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, a cui Monti ha dato negli ultimi mesi un' ulteriore accelerata.

In tal Q1 Q2 Q3 Q4 senso si prevede di restituire alla piena pedonalizzazione l' intera area, inoltre la demolizione del distributore di benzina nel porto di via **Messina** Marine, consentirà di ridare continuità ai marciapiedi lungo la strada. Dove troverà spazio un tratto destinato alla pista ciclabile. Sarà mantenuto il verde presente con l' aggiunta di siepi che schermano il porto dai rumori di via **Messina** Marine. Tra le altre cose è prevista una nuova pavimentazione, l' articolazione della sezione del piano di

-segue

calpestio e il posizionamento di arredi urbani e giochi per bambini. Così lo skyline del porto assume un aspetto diverso che Monti ha definito «fondamentale per mettere il nostro porto nelle condizioni di manifestare quelle potenzialità ancora inesprese che lo rendano all' altezza della città su cui insiste». Perché il lavoro da fare è ancora tanto. E le «potenzialità inesprese» continuano ad essere soffocate dai soliti vizi: file e attese interminabili per gli imbarchi che generano lunghe code facendo andare il traffico in tilt esasperate dai pur necessari controlli sempre più stringenti a garanzia della sicurezza dei passeggeri gli estenuanti disagi dovuti al rientro.

Poi non mancano gli imprevisti che possono complicare le cose: due giorni fa un trolley sospetto lasciato sul molo Santa Lucia ha destato non poche preoccupazioni e ha fatto scattare le misure di sicurezza con buona pace delle auto in via Crispi imbottigliate nel traffico in entrambe le direzioni e di chi doveva imbarcarsi. Per vedere rinascere il porto di Palermo ci vorrà ancora tempo. Proprio sui rallentamenti dei processi d' infrastrutturazione di cui l' Italia ed in particolare la Sicilia ha un disperato bisogno, Pasqualino Monti fa la voce grossa: «Il codice degli appalti è scritto per chi non vuole realizzare ed è la prova che l' unica ricetta inventata dal paese, per combattere la corruzione, ha come ingredienti norme inapplicabili, devastanti per l' efficienza di cui il paese, ha bisogno. Questo codice continua il presidente - è uno splendido terreno di coltura per la corruzione con i suoi bizantinismi e le sue garanzie incrociate. Adesso Via Poliziano, 42 Via Ariosto, 24 Via Oreto, 437 Via Maqueda, 49 Corso Calatafimi, 415 Piazza S. Oliva, 36/B via Cavour, 96 piazza V. Veneto, 11 (alla Statua) via Roma, 1 via Oreto, 322/A.

Milazzo, il comandante Sciotto fa il punto sul presente e futuro dello scalo

Piano regolatore e waterfront Il Comitato grande porto rilancia

*Sbocchi occupazionali per chi lavora saltuariamente **Crocierismo** e diportismo: grandi chance di sviluppo*

Milazzo «Il Comitato grande porto accoglie con soddisfazione l'invito della Regione a riaprire il dibattito sul piano regolatore del porto e invita le forze politiche ad uscire dalle contrapposizioni esistenti e lavorare per dare un futuro al nostro waterfront e una opportunità occupazionale a chi oggi lavora saltuariamente 2-3 giorni al mese e conduce un tenore di vita al limite della sopravvivenza».

Il comandante Mario Sciotto rilancia sullo sviluppo della portualità e ritiene che la pianificazione urbanistica dell'area portuale sino a Giammoro sia determinante per mettere ordine sui vari flussi di traffico e creare le condizioni per potenziare il ruolo dello scalo, puntando in maniera forte non solo sul traffico commerciale ma anche su quello turistico. «Costa Neoriviera e Berlin sono le uniche due navi da crociera che da alcuni anni effettuano entrambi uno scalo annuale per conto di una società francese, che al di fuori del circuito internazionale del **crocierismo** sceglie il nostro porto dichiarandosi entusiasta per la bellezza dei luoghi, per l'interesse storico culturale, per la calorosa accoglienza dei nostri cittadini - afferma l'esponente del Comitato -. Crediamo che sia poca cosa e siamo convinti che le criticità sia nel campo del **crocierismo** che del

diportismo possono essere superate con la nascita dell'ecoporto galleggiante. Infatti, la diga foranea di Levante, lunga oltre 1000 metri, larga 60 e alta 6 metri sarebbe in grado di permettere l'attracco delle più grandi navi da crociera, la disponibilità di 800 posti barca dotati di ogni comfort e di servizi alle imbarcazioni di lusso sarebbe la soluzione ideale per accogliere megayacht. Il Cismam ha più volte dichiarato di essere in grado di creare l'ecoporto galleggiante non avendo problemi né di natura strutturale né di natura economica. Ora che a Palazzo dell'Aquila è arrivato un commissario regionale per approvare il piano spiagge e quindi potere inserire la realizzazione nella rada di Levante dell'ecoporto galleggiante, la soluzione è pronta per dare spazio ad una struttura in grado di dare un impulso notevole per la creazione di centinaia di posti di lavoro.

Quanto al collegamento con navi ro/ro Milazzo-Napoli, «ci sono degli armatori stranieri interessati ad

-segue

effettuare questa nuova linea. Nell' attesa che venga creata una bretella di collegamento porto-asse viario e che venga ultimata la banchina XX Luglio sarebbe opportuno che i soggetti interessati a tale collegamento trovassero una soluzione magari in forma sperimentale». (r.m.)

Al di là del contenzioso in atto tra il progettista Mallandrino e l' Authority

Piano del porto, oltre la paralisi

La Regione: «Ci troviamo di fronte solo un documento programmatico»

Milazzo Nei giorni scorsi abbiamo scritto che il contenzioso esistente tra il progettista Mallandrino e l' Autorità portuale sta rallentando l' iter procedurale del Piano regolatore del porto. Ma c' è dell' altro. Tale rallentamento potrebbe alla fine non essere così negativo. La ragione? A spiegarlo è il dirigente dell' assessorato regionale alle Infrastrutture, Carmelo Ricciardo, che qualche mese addietro si è occupato della portualità mamertina per la questione della banchina XX Luglio bloccata dal fallimento dell' impresa Scuttari.

Quando abbiamo chiesto al burocrate regionale come si potesse uscire dall' impasse dello strumento urbanistico per cercare di portarlo a definizione, abbiamo ricevuto una risposta da un lato raggelante, ma dall' altro incoraggiante perché apre una nuova pagina nelle scelte che si dovranno fare nel futuro per quel che concerne lo sviluppo del porto.

«Il Prp di Milazzo quando sarà operativo? - esordisce Ricciardo - Non credo che sia la Regione a dover dare dei tempi anche perché, vorrei ribadirlo a chiare lettere, quanto approvato sino ad ora in Comitato portuale sostanzialmente è solo un documento programmatico ampiamente modificabile da discutere prima di calare nella bozza di strumento urbanistico».

Insomma, di Prp si parla dai tempi dell' Amministrazione Italiano ma nel concreto c' è poco. Quella approvata in Comitato portuale è la bozza risalente al 2006 e legittimata da una presa di posizione del consiglio comunale nel 2016, quando si paventava l' imminente accorpamento con Gioia Tauro. Oggi che questa situazione non si è concretizzata, c' è forse la possibilità di ridiscutere tale pianificazione cercando di dare degli indirizzi che possano davvero favorire lo sviluppo del porto.

«Dal mio punto di vista - prosegue Ricciardo - i politici non hanno ancora deciso una strategia unitaria che vada calata in uno strumento urbanistico importante quale è un piano regolatore. Ritengo che una città come Milazzo possa avere, anzi debba avere, un forte ritorno dal suo porto, dal suo waterfront e per questo ritengo che al di là delle prese di posizione che ogni tanto vengono fuori da qualche esponente politico o da qualche singolo Comitato, occorre aprire un dibattito concreto che veda protagonisti Amministrazione, Consiglio, Autorità portuale e ovviamente Regione per capire quale percorso va sviluppato».

-segue

Se i giochi non sono fatti occorre dunque senza indugio riaprire la partita. Partendo da ciò che oggi il porto ha come accosti e ciò che è come attività.

Dare pertanto un ruolo nuovo all' area esterna della radice del molo Marullo che potrà essere utilizzata per la realizzazione dell' accesso dedicato dei natanti da diporto, con darsena di avamposto ad essi dedicata, riorganizzare le banchine (senza tener conto per il momento della XX Luglio) per le attività commerciali, capire se debba esserci l' allungamento del molo foraneo al fine di utilizzare la banchina per il crocierismo. Insomma si può fare tanto. Occorre però agire. Poi se il progettista dovrà essere o meno Mallandrino questo è un altro discorso.(r.m.)

L' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto ha senso solo con Villa e Reggio

Ferma restando la speranza che l' **Autorità Portuale di Messina** divenga la 16^a **Autorità Portuale di Sistema Portuale**, come accennato dal ministro Toninelli, Rete Civica Per Le Infrastrutture ribadisce il proprio impegno in coerenza a quanto sostenuto sin dall' agosto del 2014: l' **Autorità di sistema Portuale** deve avere un senso strategico e potrà essere credibile anche con futuri governi e persino in sede di Unione Europea, solo a condizione che sia l' "**Autorità di sistema dello Stretto**", acquisendo la propria rilevanza quale Istituzione che sovrintende, organizza e gestisce il passaggio di navi, merci e passeggeri nello Stretto, inteso quale luogo geografico e snodo fondamentale per chi provenga da Suez e risalga verso i porti del Mediterraneo e viceversa. La 16esima **Autorità di Sistema Portuale** otterrebbe, allora, la sua giustificazione strategica e logistica, non solo come primo porto passeggeri (rilevante quale nodo primario) e secondo porto petrolifero d' Italia (secondo pure per volumi di iva prodotti), ma soprattutto perché verrebbero rispettati i requisiti previsti dal regolamento Europeo del 2013 di appartenere ad nodo urbano primario (requisito già sufficiente che salva Napoli, Bari e Palermo) oltre ad avere un traffico complessivo maggiore dell' 1% tra rinfuse solide e liquide trasportate, e legittima la richiesta alla UE per tr asformare il sistema **Messina - Milazzo** e dello Stretto in porto Core, cioè in porto di rilevanza strategica della Rete Transeuropea TEN T. Per Ferdinando Rizzo e Giovanni Mollica, è paradossale come siano stati ricompresi tra i "Core", dalla riforma Delrio del d.lgs. n. 169/2016, porti come La Spezia, Ancona e Taranto, che non godono di traffici commerciali adeguati e neppure risultano nodi primari. Per non dire di Civitavecchia con traffici irrisori e come porto di Roma che però non è sul mare. Fondamentale dunque l' unione con Villa San Giovanni e Reggio Calabria (o almeno con una di esse) che hanno tutto da guadagnare in termini di investimenti e servizi, liberandosi dell' abbraccio mortale con Gioia Tauro in crisi perenne e strutturale (quest' anno perduto un altro 20% del traffico transshipment), porto finanziato dalla Regione Calabria per sopravvivere. Del resto il comune di Villa San Giovanni a suo tempo si era espresso, sia pure informalmente, in senso positivo. Lo "scambio" con Reggio Calabria dovrebbe invece basarsi sulla implementazione dei collegamenti aeroportuali, l' efficientamento dell' intermodalità treno, nave, aereo, gestito con navi veloci e finanziato direttamente dalle economie della nascente AdSP con una ottimizzazione logistica delle 2 città metropolitane sul

-segue

modello di quanto già avviene in realtà virtuose. Qualsiasi altra soluzione potrebbe apparire più facile , ma renderebbe la nascente **Autorità di Sistema Portuale di Messina**, gracile e priva di rilievo economico, commerciale e infrastrutturale, speculativamente aggredibile da altri governi ma anche da città metropolitane vicine, ma soprattutto ad di fuori dei parametri europei perché mancherebbe l' altra metà del nodo primario e, dunque, non avrebbe alcuna possibilità di essere trasformata in porto core, per la mancanza di valenza strategica.

L'obiettivo è sempre quello di rendere un' area degradata un possibile motore di sviluppo

Zona Falcata di Messina, si procede lentamente verso la bonifica

Due anni fa la firma del Patto interistituzionale con il governo regionale

MESSINA - Si procede lentamente sulle bonifiche ma la demolizione dei due ecomostri, stazione di degassifica ed inceneritore, regala l'idea che tutto possa succedere nella zona Falcata, anche che un' area degradata, diventi motore di sviluppo.

Obiettivo questo del Patto interistituzionale firmato due anni fa con le assicurazioni dei rappresentanti del governo regionale sulla erogazione dei fondi per le complesse bonifiche. Per questo, sito di notevole pregio artistico e paesaggistico, non si possono però programmare interventi di riqualificazione, fino a quando non si avrà un quadro chiaro sugli inquinanti che nei passati decenni l' hanno avvelenata.

Insieme alla presenza di sostanze riconducibili alle note attività o alla presenza della base militare, si sono ipotizzati anche scarichi illeciti, sfuggiti a qualsiasi controllo, di incerta provenienza. L' **Autorità Portuale**, nel Patto per la Falce siglato nel 2016 , si era assunta l' onere di tutte quelle attività preliminari alla bonifica, in collaborazione con l' Ateneo che metteva a disposizione le competenze scientifiche e le società di spin-off.

Questa fase pesa economicamente circa 151 mila euro tra la convenzione base vera e propria e le attività consequenziali, alcune

delle quali possono essere svolte dall' Università o da società collegate, altre da soggetti esterni. Il Piano di lavoro tecnico, suddiviso in sette schede operative, presentato dall' Università, prevede una serie di interventi con la specifica dei costi e del soggetto che li può effettuare. Per quelle attività che possono svolgere direttamente i Dipartimenti si sono firmate ulteriori convenzioni operative, per quelle più complesse dove è necessaria una particolare strumentazione per carotaggi e rilievi dall' alto, si è fatto ricorso a competenze esterne.

I primi rilievi con i droni sono stati effettuati nei mesi scorsi e l' ultimo volo, con le termocamere, è dello scorso 24 luglio. Sulla base delle informazioni raccolte, il Dipartimento MIFT dell' Università di Messina dovrà compilare le schede che devono consegnare agli uffici dell' **Authority** per analisi e carotaggi da affidare a ditte esterne. Ci sono già due aggiudicazioni fatte attraverso gara pubblica ma non sarebbero

-segue

ancora pronte le schede a cui le ditte devono attenersi per il campionamento e le analisi cliniche ed il carotaggio e le prove di permeabilità, azioni propedeutiche alla redazione del Piano di caratterizzazione ambientale per la bonifica delle aree demaniali nella zona Falcata.

La Natura di Casoria e la Georas srl di Catania che si sono aggiudicati i servizi, non possono cominciare per qualche problema che sarebbe emerso durante i controlli sulle dichiarazioni presentate dalle due imprese, effettuati dai funzionari dell' **Autorità portuale**.

"I decreti di aggiudicazione sono del sette maggio, -dice Carmelo Pre viti, responsabile dell' ufficio gare ed appalti- ma non riusciamo ancora a chiarire tutte le posizioni. Convocherò nelle prossime settimane un tavolo tecnico anche con i referenti del Dipartimento universitario, per sbloccare un percorso preparatorio alla redazione del Piano di caratterizzazione e del successivo progetto di smaltimento per eventuali rifiuti speciali".

Fasi cruciali queste per la bonifica ambientale ma su cui non c' è però ancora chiarezza né in relazione ai soggetti che se ne devono occupare né dove reperire le risorse necessarie che si prevedono ingenti, forse oltre 200milioni di euro.

"Nell' attuazione degli obiettivi del Patto per la Falce, -aggiunge Previti- riveste un' importanza strategica anche l' approvazione definitiva del nuovo Piano Regolatore **Portuale** che interviene dopo 65 anni dal precedente e rappresenta il principale strumento per l' avvio definitivo delle azioni di riqualificazione e di rilancio economico, ambientale e culturale della Zona Falcata". Ma pare che, malgrado le rassicurazioni provenienti da Palermo, l' iter si sia arenato sulle osservazioni presentate da enti e soggetti privati.

Al presidio antirazzista di Catania si sono dati appuntamento, tra gli altri, Legambiente, Cobas, Arci, Anpi, No Muos, la Cgil e gli scout di Agesci

#Fateliscendere, il popolo della solidarietà invade il porto

CATANIA Ha invaso il porto di Catania il popolo solidale e antirazzista che chiede di accogliere i migranti a bordo di nave Diciotti, da cinque giorni ancorata in attesa di una svolta. In centinaia si sono sistemati a poca distanza dal pattugliatore della Guardia costiera.

La parola d'ordine è stata #Fateliscendere, slogan diffuso anche sui social. Si canta Bella ciao, si agitano cartelli. Al presidio antirazzista si sono dati appuntamento, tra gli altri, la Rete antirazzista, Legambiente, Pax Christi, Cobas, Arci, Anpi, No Muos, la Cgil, i Briganti di Librino, gli scout di Agesci e i centri sociali. C'è l'ex sindaco di Messina, Renato Accorinti, c'è l'assessore del Comune di Palermo, Giovanna Marano, in rappresentanza dell'amministrazione: «Palermo e la Sicilia sono in prima fila per ribadire che la cultura dell'accoglienza e la cultura della solidarietà rappresentano la vera cultura del popolo italiano. Una cultura ed una prassi per altro sancite dalla nostra Costituzione e dalle leggi, cui il Governo nazionale pensa di poter derogare a colpi di tweet e dirette Facebook mettendo a rischio la tenuta democratica del paese». Anche il Centro Studi Pio La Torre è presente al porto di Catania per chiedere «la liberazione di persone stremate e in precarie condizioni di salute rimaste a bordo della Diciotti», aderendo alle azioni legali «contro l'arbitrario sequestro dei migranti».

E ieri sera c'è stato anche un contatto tra forze dell'ordine e manifestanti che hanno tentato di forzare l'accesso al molo di Levante del porto di Catania dove. Una decina di giovani con salvagenti e tavolette si sono lanciati a mare nel tentativo di raggiungere il pattugliatore della Guardia Costiera gridando «libertà, libertà». Sul posto hanno operato motovedette della polizia, della Guardia di Finanza e della Guardia Costiera per bloccare i giovani che tentano di nascondersi tra le barche ormeggiate nel porto.

La Sicilia

augusta. La barca col motore in avaria è stata trainata fino al porto

Unità da diporto maltese soccorsa dalla Capitaneria

augusta. La Capitaneria di porto- Guardia costiera ha prestato soccorso un' unità da diporto, battente bandiera maltese con il motore in avaria. Una richiesta d' aiuto effettuata attraverso il numero unico di emergenza 112-1530, è pervenuta alla sala operativa della Capitaneria di porto nel pomeriggio di giovedì.

L' unità di diporto a motore, di 23 metri, a circa 8 miglia dall' imboccatura del porto di Augusta, si è trovata in difficoltà con l' apparato di propulsione in panne, e in condizioni meteo-marine non agevoli. I militari hanno disposto l' immediato intervento di un' unità navale militare dipendente, la motovedetta Cp 2204, che ha fatto rotta, alla massima velocità consentita dallo stato del mare, verso il punto in cui si trovava l' imbarcazione in difficoltà.

L' unità navale della Guardia costiera, giunta in zona, ha preso a rimorchio la barca a motore, trainandola fino al porto di Augusta. Le operazioni si sono concluse in serata.

L' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale Augusta -Catania, data la situazione di emergenza ha messo a disposizione un posto d' ormeggio alla banchina commerciale.

I proprietari del natante dovranno attivarsi tempestivamente per interessati per porre rimedio all' avaria. Continua l' attività della Capitaneria di porto-Guardia costiera di Augusta a salvaguardia della vita umana in mare rimane sempre alta, con l' obiettivo di tutelare la sicurezza marittima lungo le coste del compartimento marittimo di Augusta, che si estende dalla foce del fiume Simeto sino al faro della penisola Magnisi, attraverso il contrasto alle condotte illecite e pericolose. Come ogni anno l' operazione Mare Sicuro si concluderà a settembre.

A. s.

-segue

45241000 - 8 II.5) Divisione in lotti: no II.6) Ammissibilita' di varianti: no II.7) Quantitativo o entita' totale dell' appalto: . 47.295.590,40 (IVA esclusa), dei quali . 45.549.560,13 inerenti l' importo esecuzione lavori a corpo esclusa sicurezza e . 1.746.030,27 relativi agli oneri per l' attuazione del piano di sicurezza non soggetti a ribasso II.8) Opzioni: no II.9) Durata dell' appalto o termine di esecuzione: giorni 884 (ottocentottantaquattro) naturali consecutivi decorrenti dalla data del verbale di consegna dei lavori, di cui 122 - da non assoggettare a ribasso temporale - per effettuare le attivita' di bonifica bellica (comprese le necessarie procedure autorizzative) a cura di impresa specializzata iscritta all' Albo del Ministero della Difesa e dunque in possesso dei relativi requisiti SEZIONE III: INFORMAZIONI DI CARATTERE GIURIDICO ECONOMICO, FINANZIARIO E TECNICO III.1) Condizioni relative all' appalto: III.1.1) Cauzioni e garanzie richieste: cauzione provvisoria pari al 2% dell' importo complessivo dell' appalto III.1.2) Principali modalita' di finanziamento e di pagamento e/o riferimenti alle disposizioni applicabili in materia: si rinvia a quanto disposto dal Capitolato Speciale d' Appalto.

III.1.3) Forma giuridica che dovra' assumere il raggruppamento di operatori economici aggiudicatario dell' appalto: ai sensi e con le modalita' di cui all' art. 48 del D.Lgs 18 aprile 2016 n. 50. III.2) Condizioni di partecipazione: III.2.1) Requisiti di ordine generale, di idoneita' professionale, inclusi i requisiti relativi all' iscrizione nell' albo professionale o nel registro commerciale: Come da Disciplinare di gara III.2.2) Requisiti di Capacita' economica e finanziaria: Come da Disciplinare di gara III.2.3) Requisiti di Capacita' tecniche e professionali: Come da Disciplinare di gara III.2.4) Appalto riservato: no III.2.5) La prestazione e' riservata ad una particolare professione: no SEZIONE IV: PROCEDURA IV.1) tipo di procedura: procedura aperta ai sensi dell' art. 60 del D.Lgs 50/16 IV.2) Criteri di aggiudicazione: Criterio dell' Offerta economicamente piu' vantaggiosa ai sensi dell' art. 95 del D.Lgs 50/16 in base ai criteri indicati nel Disciplinare di gara IV.3) informazioni di carattere amministrativo IV.3.1) Documentazione di gara: Il Disciplinare di gara, ed il Capitolato Speciale d' Appalto sono disponibili presso il seguente indirizzo internet: www.adspmaresiciliaorientale.it, le offerte vanno inviate ai punti di contatto sopra indicati IV.3.2) Termine per ottenere chiarimenti, effettuare il sopralluogo: ore 12,00 del giorno 05.10.2018 ai punti di contatto sopra indicati con le modalita' di cui al disciplinare di gara. IV.3.3) Termine per il ricevimento delle offerte: giorno 12.10.2018 - Ore 12,00, con le modalita' di cui al disciplinare di gara. IV.3.4) Lingue utilizzabili per la presentazione delle offerte: Italiano IV.3.5) Periodo minimo durante il quale l' offerente e' vincolato alla propria offerta: giorni 180 dal termine ultimo per il ricevimento delle offerte.

IV.3.6) Apertura delle offerte: le procedure di apertura delle offerte si terranno presso l' Autorita' di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale sede di Augusta, secondo le modalita' descritte nel disciplinare di gara. E' ammesso un rappresentante o suo delegato per ciascun concorrente.

IV.3.7) Responsabile Unico del Procedimento: Dott. Ing. Carlo Guglielmi IV.3.8) Responsabile della Procedura di Gara : Dott. Davide Romano SEZIONE VI: ALTRE INFORMAZIONI VI.1) PROCEDURE DI RICORSO VI.1.1) ORGANISMO RESPONSABILE DELLE PROCEDURE DI RICORSO: Tribunale Amministrativo Regionale Sicilia - Sezione Staccata di Catania VI.1.2) PRESENTAZIONE DEL RICORSO: 30 gg dalla data di pubblicazione del bando sulla GURI; 30 gg dalla data di ricezione degli atti di cui dell' art. 76 del D.Lgs 18 aprile 2016 n. 50 Il responsabile della procedura di gara dott. Davide Romano Il R.U.P.

dott. ing. Carlo Guglielmi TX18BFG17588.