



Dai Porti:

Venezia:

"...Chiari e scuri sulla Via della Seta..." (Milano Finanza)

Genova:

"...Entro il Nautico la Strada del Papa..." (The Medi Telegraph)

"...Ponte Morandi: 20 indagati..." (The Medi Telegraph, Corriere della Sera)

Livorno:

"...Alis interlocutore fondamentale..." (Il Tirreno)

"...125 mila passeggeri con Msc Crociere..." (Il Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...Cessione delle quote:tutto regolare..." (Civonline)

Napoli:

"...Il porto guarda a Hong Kong..." (L'Informatore Navale)

"...Raddoppio su Napoli Msc Crociere scommette sulla città..." (TTg Italia)

Bari:

"...Non si fermano gli sbarchi dal Canada..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

Brindisi:

"...Brindisi punta sul Corridoio 8 per intercettare la Via della Seta..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Il sindacato vuole accelerare sui progetti..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

Messina:

"...Bandiera alla fregata "Luigi Rizzo"..." (Giornale di Sicilia)

Olbia:

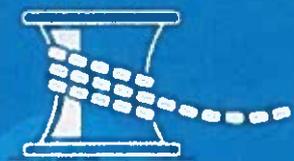
"...Porto Torres:via barche da banchina Pala entro 1 Ottobre..." (Ansa, Messaggero Marittimo)

INDICE



Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data
7 Settembre 2018



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Rassegna stampa

Il mondo di porti e **logistica** lancia l'allarme sui pericoli di un nuovo colonialismo

Chiari e scuri sulla Via della Seta

La minaccia riguarda anche l'Europa. Per Musolino (authority porto di Venezia) occorre perseguire accordi che mirino alla piena reciprocità per quanto riguarda gli investimenti fra Italia e Cina

Cresce il fronte del «no» alla Belt and Road Initiative cinese. L'ultimo oppositore in ordine di tempo è Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Contrasporto: «Sorprende il ritardo con cui l'Occidente sta scoprendo il pericolo, e non solo l'opportunità, rappresentato dalla nuova Via della Seta. Basta vedere i leader di 50 Paesi africani riuniti a Pechino per capire i rischi che l'Italia e l'Europa stanno correndo sul piano dell'economia, della sicurezza e soprattutto dei trasporti e della **logistica**», ha spiegato. Per poi sottolineare: «La nuova Via della Seta non è una rete infrastrutturale neutrale, bensì rischia di essere una rete mondiale di proprietà di una nazione che sarà sovrana sulle altre. La proprietà di reti e infrastrutture cedute in cambio di finanziamento del debito da parte di diverse nazioni può cambiare gli equilibri economici consegnando a un unico soggetto il monopolio mondiale dei traffici **marittimi**, stradali e ferroviari».

L'ex presidente dell'Autorità **portuale** di Genova è convinto che «il pericolo di un nuovo colonialismo non riguardi solo l'Africa, ma anche l'Europa».

Per questo invita a non regalare al gigante asiatico lo sviluppo dei mercati africani (di cui

da sempre i porti italiani sono il riferimento per gli scambi con l'Europa) e avverte «quando la Cina possiederà una rete infrastrutturale mondiale potrà stabilire le tariffe e condizioni di tutti i segmenti della **logistica** incidendo, di conseguenza, gli effetti sul costo delle merci, sulla libera circolazione e le fortune di un Paese rispetto a un altro». A ciò si aggiunge poi un ulteriore rischio di determinare, almeno nel **settore portuale**, una sovraccapacità dell'offerta infrastrutturale «con enormi riflessi negativi sull'economia e sull'occupazione».

Prima di lui sia Zeno D'Agostino che Pino Musolino, presidenti rispettivamente delle port authority di Trieste e Venezia, avevano già espresso più di una critica all'approccio italiano di apertura ai capitali cinesi. Il primo, a margine di un simposio a Parigi sul «Dialogo fra i continenti», ha dichiarato: «Siamo di fronte a una situazione nuova in Europa: i porti del Sud, tradizionalmente di serie B rispetto ad Amburgo, Rotterdam o Anversa, oggi sono coinvolti in primo piano.

-segue

Gli investitori cinesi, passati da Suez e dal Pireo, arrivano proprio da Sud, e per queste rotte è una grande rivoluzione». Ha poi aggiunto: «Già durante il governo Gentiloni Genova, Venezia e Trieste erano state individuate come potenziali porti di investimento per la Cina, poi il dialogo è andato avanti. A Trieste, i soggetti coinvolti diventerebbero partner di operatori già presenti in porto, consentendo così il potenziamento e lo sviluppo di nuove banchine, nuovi terminal, nuovi piazzali e attività portuali».

Musolino, intervenendo proprio sulla strategia della Belt&Road Initiative al XVIII Forum Economico dell'Europa centro-orientale tenutosi in Polonia, ha invece evidenziato come «le opportunità innegabili che si sono create grazie alla Bri sono sotto gli occhi di tutti: in un momento di riflusso in alcune parti del mondo rispetto a globalizzazione e interconnettività, l'ambiziosa azione cinese riporta al centro del palco l'Eurasia e le rotte che giungono nel Mar Mediterraneo, e ciò apre nuove prospettive di crescita per i Paesi e per le economie dell'area. Questo però non significa che la Belt&Road Initiative (Bri) non presenti anche vaste zone d'ombra che solo ora cominciano a emergere con chiarezza».

Più nel dettaglio il presidente del porto di Venezia ha aggiunto: «Le minacce della Bri vanno via via delineandosi, come ad esempio la politica dei prestiti per infrastrutture che per alcuni Paesi si potrebbe tradurre in una trappola del debito, oppure la chiara intenzione cinese di espandere la propria area di influenza ben oltre l'Indo-Pacifico, o ancora il crescere di tensioni geopolitiche che potrebbero portare a reazioni da trappola di Tucidide da parte della potenza americana, di cui la guerra dei dazi in atto potrebbe essere il prologo».

Per Musolino, dunque, queste ombre potrebbero portare nel medio periodo a risultati opposti a quelli perseguiti, cioè «maggiori conflitti, minori traffici, protezionismo». In termini pratici, il numero uno della port authority lagunare chiarisce che per l'Italia questo significa «perseguire accordi che mirino alla piena reciprocità per quanto riguarda gli investimenti diretti esteri, la possibilità per le imprese italiane ed europee di avere parità di accesso ai mercati cinesi, e infine un'oculata e attenta pianificazione delle infrastrutture da realizzare per evitare la realizzazione di opere che non si potranno sostenere economicamente e finanziariamente».

(riproduzione riservata)

Porto Genova, entro il Nautico la Strada del Papa

Genova - Tempi. La parola chiave, su cui si gioca il futuro economico di una città, la capacità di uscire dall'emergenza traffico, il benessere di centinaia di sfollati e persino la credibilità di istituzioni locali e governo

Genova - Tempi. La parola chiave, su cui si gioca il futuro economico di una città, la capacità di uscire dall'emergenza traffico, il benessere di centinaia di sfollati e persino la credibilità di istituzioni locali e governo. Tutto legato a quanto servirà per rispondere a un'emergenza imprevedibile, su cui pesano una serie di incognite tecniche, amministrative, politiche.

DEMOLIZIONE: TEMPI PIÙ LUNGI?

Il primo passo è la demolizione di ciò che resta del ponte Morandi. «Entro fine ottobre, se tutto va liscio», **aveva annunciato il governatore Toti**. I tempi, però, potrebbero essere più lunghi, per un'ipotesi ancora al vaglio dei tecnici ma che si sta facendo strada: smontare non soltanto il troncone Ovest ma anche quello Est del viadotto Polcevera. La prima idea prospettata da Autostrade prevedeva modalità e tempi distinti per i due tronconi: quello Est sarebbe demolito attraverso sia mezzi meccanici che con esplosivo: operazione che richiederebbe solo un giorno. Venti, invece, ne servirebbero per smontare, pezzo per pezzo, il troncone Ovest. Ma la novità è la verifica della possibilità di procedere allo smontaggio anche per il troncone Est: servirebbero più giorni, ma potrebbe essere salvato un numero maggiore di case. Per avviare la demolizione, però, serve che la Procura dissequestri l'area e che Autostrade concluda i sopralluoghi. L'ipotesi più ottimistica - partenza dei lavori a fine settembre, con un altro mese e mezzo necessario ai lavori - si scontra inevitabilmente con le esigenze probatorie. La Procura deve di fatto "fotografare" lo stato attuale del Morandi e tenere conto del contraddittorio tra le parti: cioè inviare tutti gli avvisi di garanzia e coinvolgere i futuri indagati nell'incidente probatorio. Passi che difficilmente si concluderanno entro settembre.

-segue

RICOSTRUZIONE, DOMANI PRIMO SNODO

Anche sul versante ricostruzione, le variabili in gioco sono tante. Autostrade si è sbilanciato fin da subito, **indicando in otto mesi la durata dei lavori dal momento in cui l'area sarà completamente sgombra dai detriti**. Domani, alle 11.30 in Regione, si siederanno allo stesso tavolo i principali protagonisti: il governatore e commissario Toti, il sindaco Bucci, l'amministratore delegato di Autostrade, Giovanni Castellucci, l'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono e l'archistar Renzo Piano. Non è ancora certa la presenza del viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi. Sarà l'occasione per iniziare a ragionare su come conciliare due aspetti: quello progettuale, legato alla capacità di armonizzare l'idea offerta da Piano alla città con la bozza di ricostruzione a cui sta lavorando Autostrade; e quello procedurale, legato all'intesa tra i soggetti che dovranno realizzare il nuovo viadotto, compresi costruttori come Cimolai e aziende legate a controllo e certificazione (si fa il nome del Bureau Veritas).

VIABILITÀ: OBIETTIVI

È un altro nodo su cui i tempi sono elemento imprescindibile, considerato il rientro dalle ferie e la prossima apertura delle scuole. **La corsa è sui principali cantieri del Ponente**. L'obiettivo di Tursi è che la "strada del papa", che consentirebbe ai camion di passare dentro l'Ilva, sia pronta prima dell'inizio del Salone Nautico (20 settembre). Lungomare Canepa a sei corsie, invece, precrollo doveva passare a sei corsie entro fine novembre. Poi si è annunciato il via libera entro l'apertura delle scuole (17 settembre) per ridimensionare in seguito l'obiettivo al 30 settembre. Infine, i lavori del "lotto 10", cioè il collegamento tra il casello di Genova Aeroporto e la superstrada Guido Rossa: qui la scadenza prefissata è fine novembre. «Nessuno era abituato a misurarsi con una sfida così enorme, procediamo giorno per giorno ma i nostri obiettivi sono questi», spiega l'assessore alla mobilità, Balleari.

SFOLLATI, SOLUZIONI ENTRO OTTOBRE

È il capitolo forse più delicato ma su cui i tempi sono più cadenzati, quantomeno **sull'individuazione di un'alternativa per le 255 famiglie che hanno abbandonato i propri alloggi**. A ieri, 92 immobili erano già stati consegnati agli sfollati e altre 58 famiglie hanno optato per il contributo. Il sindaco Bucci si è sbilanciato: «Entro settembre tutti avranno una casa», Toti è stato più cauto, restando al cronoprogramma iniziale: ottobre. Altro discorso è su quando, e se, si potrà rientrare nelle case a prendere i propri beni: la commissione che valuta se ci siano le necessarie condizioni di sicurezza dovrebbe poter avere qualche risposta settimana prossima.

AZIENDE, SCHEDE DANNI A FINE MESE

Le aziende della "zona rossa" o che comunque hanno subito danni legati al crollo, hanno una data precisa - in attesa che si liberi l'area e che arrivino provvedimenti del governo su sgravi fiscali e ammortizzatori sociali, a cui far riferimento: il primo ottobre, termine entro il quale dovranno arrivare le schede con la richiesta danni alla Regione, **che provvederà a girarle ad Autostrade.**

Crollo del Morandi, sono 20 gli indagati

Genova - Il procurato capo Francesco Cozzi ha anche annunciato: «A breve chiederemo l'incidente probatorio».

Genova - Ci sono venti indagati per il crollo di ponte Morandi che il 14 agosto scorso ha causato 43 morti. C'è anche Autostrade per l'Italia per responsabilità dell'ente. Le accuse contestate sono disastro colposo, omicidio colpo stradale plurimo e omicidio colposo aggravato dalle violazioni delle norme anti infortunistiche. Il procurato capo Francesco Cozzi, confermando la notizia, ha anche annunciato: «A breve chiederemo l'incidente probatorio. L'iscrizione viene fatta proprio contestualmente per la necessità di effettuare un atto garantito». **Cozzi, sottolineando che la lista degli indagati è allo stato di 20 persone, ha precisato che non è escluso che l'elenco possa allungarsi: «al momento la lista è questa, poi qualora emergessero ulteriori profili dalla prosecuzione delle indagini questo verrà valutato, anche eventualmente in corso di incidente probatorio come prevede il codice».**

Le reazioni

Gli indagati La città e le aziende «Bene le indagini ma adesso serve ricostruire in fretta»

Alle dieci del mattino in via Certosa non c'è nessuno. Il mercato coperto è vuoto. «Desolatamente vuoto», precisa Gino il macellaio. Come il suo bancone. Il camion che avrebbe dovuto portare per l'orario di apertura la carne fresca dal macello comunale, dall'altra parte della città, è in coda dopo il casello di Bolzaneto da almeno due ore. I titolari delle dodici piccole aziende del consorzio alimentare ripetono tutti la stessa cosa, dal salumiere al pescivendolo. «Qui si chiude, ma davvero».

Nel giorno in cui Genova diventa capitale della cronaca giudiziaria nostrana, i genovesi mostrano un olimpico distacco dalle notizie su indagati e svolte nelle inchieste sul disastro del ponte Morandi che rimbalzano da radio e televisioni. Questione di priorità. Le partite Iva che hanno sede nelle zone accanto a quella rossa direttamente interessata dal crollo sono poco meno di diecimila, e stanno quasi tutte come i commercianti del mercato coperto. Compresi gli uffici comunali delle circoscrizioni di ponente, che stanno varando un programma di telelavoro per tenere a casa almeno 500 impiegati, seguendo l'esempio del polo tecnologico sulla collina degli Erzelli, che si è visto costretto ad accelerare sul suo programma di lavoro intelligente e soprattutto domestico non nel nome del progresso ma per cause più cogenti, quelle che stanno strozzando le due città, sempre più separate una dall'altra. «Quel ponte va rifatto il più presto possibile» dice Carlo Castellano, consigliere superiore della Banca d'Italia, l'ingegnere ed ex manager Ansaldo padre del progetto Erzelli. «Senza creare false illusioni, ma fare in fretta è fondamentale, per consentire ai genovesi di rimboccarsi le maniche ed evitare il declino».

Nei momenti peggiori ci vogliono anche ottanta minuti a percorrere la «bretella» che passa dal casello dell'aeroporto. Camionisti e turisti stranieri si aggirano sperduti in quartieri a loro sconosciuti, soprattutto Cornigliano, dove l'aria comincia a essere irrespirabile, in senso figurato e non solo. «Non credo che il resto del Paese abbia capito l'incredibile importanza che aveva quel ponte. Ben vengano le inchieste, ma abbiamo bisogno di un altro genere di aiuto. Oggi, non domani».

Sulla scrivania nel suo ufficio al primo piano di palazzo San Giorgio, il presidente dell'Autorità portuale Paolo Signorini ha dispiegato una mappa dell'Italia piena di puntini rossi in corrispondenza della Pianura padana. Sono le grandi aziende e i distretti industriali del nord che vivono

-segue

di import-export e hanno il porto come principale, se non unica, arteria di distribuzione dei prodotti. «Non credo neppure che sia chiaro cosa può significare nel breve termine un rallentamento o peggio un blocco della nostra attività per la parte più produttiva dell' Italia».

La corsa contro il tempo è l' immagine alla quale ricorrono tutti, dai bancarellai dei mercati di ponente ai grandi terminalisti come Aldo Spinelli, che stima in due miliardi le perdite avute fin qui dal sistema porto. Saranno valutazioni fatte a spanne, ma la perdita di 8.000 teu in queste prime tre settimane, e un calo del dieci per cento del traffico nel solo bacino di Sampierdarena sono invece dati reali, purtroppo. «Parliamoci chiaro: quando una azienda trova altri porti dove mandare la sua merce, non è che poi torna indietro. Non a caso si chiama logistica». Dal 14 agosto a oggi, l' acquario di Genova ha fatto il 30% in meno rispetto allo stesso periodo del 2017. Hotel e alberghi sono a -11%. Se una regione che vive soprattutto di logistica e turismo si trova con la viabilità spezzata, cosa succede alle sue aziende? Paolo Odone, ventennale presidente di Confcommercio e dell' aeroporto, riconosce che la domanda è purtroppo pertinente. «Ai negozianti non importa nulla dei risarcimenti. Chiedono solo di non essere più isolati.

Le autorità locali stanno facendo un lavoro eccezionale sulla viabilità interna, su quel che è nelle loro competenze.

Manca il resto». Oggi arrivano i traghetti del grande rientro da Marocco, Tunisia e Algeria.

Le aziende hanno ripreso la produzione, il porto sta per tornare a pieno regime. E la prossima settimana riaprono le scuole. Anche al pomeriggio il mercato di Certosa è il ritratto della desolazione. All' orizzonte si vedono i monconi del ponte Morandi.

LOGISTICA

Grimaldi a Bruxelles «Alis interlocutore fondamentale per i trasporti Ue»

LIVORNO

Una delegazione di Alis, l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, guidata dal presidente Guido Grimaldi e dal coordinatore della commissione tecnica Affari Europei Matteo Arcese, ha incontrato a Bruxelles la Commissaria europea per la mobilità ed i trasporti Violeta Bulc. L'incontro ha assunto una portata ancor più significativa, dal momento che, come la stessa commissaria ha avuto modo di ribadire, si tratta di una settimana cruciale nell'agenda europea dei trasporti, densa di incontri con i più importanti interlocutori internazionali del settore.

Dopo aver presentato alla commissaria la vocazione europea ed internazionale di Alis, che annovera tra i suoi soci imprese provenienti da numerosi Stati membri dell'Ue, il presidente Grimaldi ha apprezzato l'impegno profuso dalla Commissione sui temi strategici per l'intermodalità contenuti nei dossier legislativi in discussione. Alis ha, infatti, rappresentato alla commissaria Bulc l'urgenza di finalizzare l'iter legislativo relativo alle proposte all'esame degli organi comunitari. L'obiettivo di creare nell'ambito del mercato unico un sistema di trasporti moderno ed efficiente passa inevitabilmente dalla soluzione di alcuni nodi e criticità: la tutela della libera concorrenza, l'indicazione di regole incentivanti per favorire il passaggio modale (flessibilità del criterio dei 150Km in funzione dell'idoneità dell'infra-



Guido Grimaldi

struttura), la riproposizione di misure di incentivazione (ad es. Ferrobonus e Marebonus) che possono divenire strutturali o di erogazione comunitaria, l'implementazione dei sistemi digitali, la riduzione degli oneri e dei costi amministrativi e burocratici a carico delle imprese. La commissaria Bulc ha manifestato molto interesse per le posizioni espresse da Alis: «L'incontro con Alis è stato molto costruttivo nel cercare soluzioni e rimuovere e gli ostacoli al trasporto multimodale. La multimodalità può rendere il trasporto europeo più efficiente, sostenibile e sicuro».

«Alis - ha dichiarato il presidente Guido Grimaldi - ha confermato di essere, anche in ambito europeo, un interlocutore estremamente qualificato e che può essere preso a riferimento nel dibattito sui temi strategici che il cambiamento in atto nel mondo del trasporto e della logistica pone».

Il Messaggero Marittimo

Livorno: 125 mila passeggeri con Msc Crociere

+142% il prossimo anno rispetto al 2018, novità anche per Napoli

LIVORNO – Msc Crociere nel 2019 movimenterà a Livorno più di 125 mila crocieristi, un dato più che raddoppiato rispetto al 2018 (+142%), grazie a una programmazione complessiva sul porto labronico di 33 scali.

Ma un'ulteriore novità è rappresentata dall'arricchimento dell'itinerario di Msc Fantasia, [la nave da oltre 4 mila passeggeri](#) della compagnia di crociere a capitale privato più grande al mondo, posizionata in Toscana per tutta l'estate.

Si inserisce anche la sosta a Napoli, destinazione che sta registrando un crescente apprezzamento a livello turistico, grazie alle numerose attrazioni presenti sia in città che nel territorio circostante.

Qui Msc Fantasia la prossima estate, quella del 2019, tornerà a toccare il porto ogni settimana per tutta la stagione estiva. La nave sarà quindi ormeggiata ogni giovedì, per l'intera giornata, dalle 7 del mattino fino alle 17, offrendo la possibilità ai crocieristi di ammirare e conoscere la città e i suoi dintorni senza fretta, attraverso visite più approfondite. In totale saranno movimentati ben 320.000 crocieristi, con un incremento quasi doppio (+91%) rispetto all'anno in corso.

"Abbiamo arricchito l'itinerario della programmazione e estiva 2019 di Msc Fantasia in risposta alla crescente popolarità del Sud Italia" commenta Gianni Onorato, chief executive officer di Msc Cruises. "Per la prima volta posizioniamo una nave su Napoli per un'intera giornata ogni settimana per tutta la stagione estiva. Arrivando al mattino, daremo ai nostri ospiti il tempo necessario per fare escursioni e immergersi nella vibrante cultura e bellezza di questa regione ricca di storia. Questa sarà certamente una delle tappe salienti di questo itinerario e siamo convinti che la risposta da parte dei nostri crocieristi sarà estremamente positiva".

L'itinerario settimanale aggiornato prevede quindi la partenza da Livorno ogni venerdì dal 26 Aprile 2019 e arrivo nei porti di Genova, Marsiglia, isole Baleari Palma di Maiorca e Ibiza, per concludere l'itinerario con la tappa inedita a Napoli per l'intera giornata, prima del rientro a Livorno il venerdì successivo. Msc Fantasia partirà da Livorno per l'ultima crociera il 18 Ottobre e farà ritorno sempre a Livorno il 25 Ottobre, prima di prepararsi a salpare verso il Sud America, dove trascorrerà tutta la successiva stagione invernale.

A proposito di Msc Fantasia

Msc Fantasia è progettata per soddisfare le esigenze di una vasta gamma di ospiti in crociera, in particolare le famiglie. Ma vanta anche un'ampia scelta di strutture sportive e di intrattenimento; da campi da tennis e da basket, mini-golf, pista da jogging e palestra a un parco acquatico, simulatore di Formula 1 e cinema 4D: c'è tanto da fare e da vivere a bordo. Per chi cerca relax, benessere e ringiovanimento, l'Mms Aurea spa offre una vasta gamma di trattamenti per raggiungerli al meglio. Infine, a bordo c'è una vasta offerta gastronomica con proposte mediterranee e internazionali, dove gustare piatti gourmet all'interno di un equilibrato mix di ristoranti formali e più casual.

A bordo di Msc Fantasia c'è anche l'unico Msc Yacht Club, progettato per gli ospiti che desiderano esclusività e privacy: un innovativo concetto di design soprannominato la "nave all'interno di una nave", poiché offre un'area completamente autonoma posizionata sul ponte di prua della nave da cui godere di splendide viste sul mare con una gamma di servizi privati, tra cui una piscina, un solarium e un ristorante dedicato.

Cessione delle quote: tutto regolare

La quinta sezione del Consiglio di Stato ha respinto l'appello presentato di Medov che chiedeva di riformare la sentenza del Tar del Lazio in merito all'operazione tra Authority e Port Mobility. Secondo i giudici anche la società locale avrebbe potuto partecipare alla procedura ad evidenza pubblica proposta da Molo Vespucci

CIVITAVECCHIA - Nessuna irregolarità nella procedura ad evidenza pubblica per la cessione della quota di partecipazione societaria detenuta dall'Autorità Portuale di Civitavecchia nel capitale sociale della Port Mobility spa. Questo, in sostanza, quanto stabilito dalla quinta sezione del Consiglio di Stato, presieduta da Francesco Caringella, che ha respinto l'appello presentato dalla Medov per la riforma della sentenza del Tar del Lazio del 15 dicembre 2016.

La società, che per conto di numerosi armatori si occupa di logistica e spedizioni connesse al trasporto passeggeri e merci, aveva presentato ricorso ai giudici amministrativi contro quel bando e contro i provvedimenti mediante i quali è stato consentito che l'80% delle quote del capitale sociale - originariamente appartenenti ad Autostrade per l'Italia spa e Saba Italia spa - venissero trasferite a Sportiello Riparazioni Costruzioni Navali e da questa a Rogedil, pur mantenendo il rapporto concessorio con la Port Mobility per la gestione dei parcheggi e della mobilità in ambito portuale. Medov, interessata a partecipare alla gara, aveva fatto richiesta di accesso ad una serie di documenti; non avendo avuto tempestiva risposta la società si sarebbe trovata nelle condizioni di non poter partecipare e formulare la propria offerta.

Ma secondo il Consiglio di Stato le cose non stanno così: Medov avrebbe potuto partecipare, poiché non vi sono stati elementi preclusivi ai fini della formulazione dell'offerta, possibile anche in virtù della perizia asseverata di stima, riprendendo di fatto quanto già stabilito dal Tar.

L'Informatore Navale

NAPOLI: Il porto guarda a HONG KONG

Napoli, 6 settembre 2018 – “Hong Kong e Campania – Partner Strategici per lo Sviluppo dei Traffici Marittimi tra il Mediterraneo e l'Estremo Oriente” venerdì 7 settembre 2018 ore 14:00
c/o Autorità di Sistema Portuale in Napoli- Salone del Comitato di Gestione

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale di concerto con l'International Propeller Clubs sono lieti di invitare la S.V. all'incontro con Benjamin Wong, Head of Transport & Industrial di Invest Hong Kong (Dipartimento del Ministero dell'Economia del Governo di Hong Kong), che interverrà su: The Newly Released Maritime Leasing Paper – The Direction for the Hong Kong Maritime Cluster

Interverranno: Pietro Spirito – Presidente AdSP MTC: “Opportunità di investimento in Campania con la ZES”

Umberto Masucci – Presidente Propeller Clubs: “La Missione del Propeller ad Hong Kong”

Riccardo Fuochi – Presidente Propeller Club Milano: “Collaborazione tra imprese italiane e cinesi chiave di sviluppo della portualità italiana”

Raddoppio su Napoli Msc Crociere scommette sulla città

Napoli sta vivendo un momento di crescente apprezzamento a livello turistico e Msc Crociere ha deciso di rafforzare la sua presenza sulla città: la prossima estate anche Msc Fantasia tornerà a toccare il porto partenopeo ogni settimana per tutta la stagione estiva. "Abbiamo arricchito l'itinerario della programmazione estiva 2019 di Msc Fantasia in risposta alla crescente popolarità del Sud Italia - commenta Gianni Onorato, chief executive officer di Msc Cruises -. Per la prima volta posizioniamo una nave su Napoli per un'intera giornata ogni settimana per tutta la stagione estiva. Arrivando al mattino, daremo ai nostri ospiti il tempo necessario per fare escursioni e immergersi nella cultura e bellezza di questa regione ricca di storia". La compagnia di crociere arriva così a 64 scali su Napoli, con 34 scali di Msc Bellissima, 28 di Fantasia, 1 di Musica e 1 di Poesia e con il posizionamento in porto, dal 3 al 14 luglio 2019, di Msc Lirica per le Universiadi. "Napoli è in un certo senso la 'casa' di Msc Crociere - sottolinea Leonardo Massa, country manager di Msc Crociere -. Quest'anno abbiamo Seaview, l'ultima nata, ogni settimana in porto e anche la nostra prossima ammiraglia, Bellissima, farà tappa fissa a Napoli. Nel 2019 movimenteremo nel porto ben 320.000 crocieristi, con un incremento quasi doppio (+91%) rispetto all'anno in corso". Gli itinerari dal porto partenopeo Con la modifica dell'itinerario di Msc Fantasia, quindi, sarà possibile partire da Napoli ogni giovedì dal prossimo 25 aprile fino al 24 ottobre 2019. L'itinerario prevede anche tappe a Livorno, da cui sarà possibile raggiungere città d'arte come Firenze e Pisa in escursione, Genova, Marsiglia e due soste nelle isole Baleari, Palma di Maiorca e Ibiza. Il 24 ottobre 2019 sarà invece possibile partire da Napoli per un'inedita crociera di 8 giorni verso la Grecia, con tappe a Genova, Corfù, Katakolon, Messina e Cagliari e rientro a Napoli venerdì 1° novembre 2019.

NEL PORTO DI BARI GRANATA (CONFESERCENTI): «DIFFIDARE DI CHI PARLA DI STOP ALLE IMPORTAZIONI DALL'ESTERO IN OCCASIONE DELLA TREBBIATURA»

Non si fermano gli sbarchi dal Canada «Oggi in arrivo altre 50mila tonnellate»

● Altro grano in arrivo dal Canada. Le importazioni continuano a condizionare il mercato locale. Anche se al sono ridotte, come sottolinea la Coldiretti: «Duecentoventimila chili, contro i 301mila chili dello stesso periodo dei primi cinque mesi del 2017». Il Canada - afferma Gianni



SBARCHI NO STOP Una nave carica di grano a Bari

Cantele, presidente di Coldiretti Puglia - è stato a lungo il principale fornitore di grano duro dell'Italia per un quantitativo che nel 2017 è stato pari a 720 milioni di chili a fronte di 4,3 miliardi di chili prodotti sul territorio nazionale. In altre parole un pacco di pasta su sei prodotto nel nostro Paese era ottenuto con grano canadese. Però all'orizzonte adesso ci sono altre navi in arrivo. «Al porto di Bari - denuncia Franco Gra-

nata, direttore della Confesercenti foggiana - sono in arrivo navi di grano duro canadese e francese. I produttori di grano locale e i consumatori sono ancora una volta traditi. Che fine hanno fatto gli accordi di filiera con i pastai se poi si smette di svolgere l'attività di controllo nei porti pugliesi? Da un po' di tempo - aggiunge Granata - il messaggio è quello di rassicurare gli agricoltori e i consumatori sull'assolutamento dell'im-

portazione di grano canadese al glifosato, diversamente da quanto accertato dai Tribunali circa la presenza di residui del pesticida nelle paste. Nel porto di Bari sono in arrivo navi battenti bandiera cipriota provenienti da Vancouver: una è partita dal Canada il 31 luglio e arriverà a Bari domani (oggi: ndr) con un carico di quasi 60 mila tonnellate di grano duro. Un'altra nave è partita dalla Francia il 29 agosto scorso, arriverà a Bari il 9 settembre con un carico di quasi 30 mila tonnellate di grano duro destinato a pastifici pugliesi. Un carico complessivo di circa 100 mila quintali di grano e nessuno si mobilita, né si preoccupa di analizzare la pasta prodotta con questo grano canadese. Anche se si continua a sbandierare: "Notte invertita". Vinta la "guerra del grano", azzerato l'import dal Canada. Occorre diffidare dalla messa in atto di strumentalizzazioni coincidenti spesso nel periodo della trebbiatura, bisogna sfruttare al massimo lo strumento dei contratti

di filiera per riportare trasparenza nei passaggi dal grano alla pasta, supportati oggi anche dall'etichettatura dell'origine obbligatoria del grano per la pasta. Finalmente pare che sia possibile, se non si trovano alchimie, sapere se nella pasta che il consumatore sta acquistando è presente o meno grano canadese trattato in pre-raccolta con l'erbicida glifosato, secondo modalità vietate in Italia».

Secondo la Coldiretti invece è proprio il glifosato ad aver rallentato le importazioni canadesi e da altri paesi: «A determinare il drastico cambiamento è stato il fatto che in Canada il grano duro viene trattato con l'erbicida glifosato in pre-raccolta, secondo modalità vietate in Italia, come denunciato più

BOTTA E RISPOSTA
Dati opposti di Coldiretti:
«Importazioni rallentate a causa del glifosato»

volto dalla Coldiretti. Va sfruttato al massimo lo strumento dei contratti di filiera che possono riportare in trasparenza i passaggi dal grano alla pasta, supportati oggi dall'etichettatura dell'origine obbligatoria del grano per la pasta. Al contempo sta riscuotendo molto successo in Puglia - sottolinea Angelo Corsetti, direttore di Coldiretti Puglia - la coltivazione di grani antichi, come il Senatore Cappelli, che nella campagna 2017-2018 ha quintuplicato le superfici coltivate, passando dai 1000 ettari del 2017 ai 7000 attuali, trainato dal crescente interesse per la pasta 100% italiana e di qualità, grazie al lavoro di selezione e promozione svolto da Cnr e Sis».

Brindisi punta sul Corridoio 8 per intercettare la "Via della Seta"

Nuove opere, accordi e interventi per potenziare un traffico che già esiste

di Francesco RIBEZZO PICCINNI

Mentre la politica discute su dove sarebbe meglio far arrivare la "via della seta marittima", che è solo una parte della mastodontica iniziativa strategica "One belt, one road" della Repubblica Popolare Cinese, a Brindisi (e non solo a Brindisi) l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale è al lavoro per accompagnare e potenziare una direttrice che, di fatto, già è utilizzata per il commercio delle merci cinesi e tocca anche la via della seta cinese, sebbene quella cosiddetta "economica" e non quella marittima.

Il "Corridoio 8" dell'Unione europea, infatti, collega Bari e Brindisi con l'area di Burgas (in Bulgaria) e di Istanbul. E se Burgas è, ad oggi, una delle porte principali per le merci da e verso l'Oriente, Istanbul è uno degli snodi principali del troncone "economico" della "One belt, one road".

Il proprio su questa direttrice il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi punta molto. Come dimostra l'incontro, appena un anno fa, con l'ambasciatore di Bulgaria nel porto di Brindisi, ma ancora di più l'accordo sottoscritto con l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, appena pochi giorni fa, proprio per favorire il collegamento intermodale tra la sponda meridionale dell'Adriatico e l'altro fronte della penisola italiana, ovvero i porti tirrenici ed, in particolare Civitavecchia.

Scopo di questo accordo, a parte la condivisione di buone pratiche soprattutto sul fronte ambientale, è rendere più rapido e fluido il traffico mare-gomma-mare in arrivo dai Balcani attraverso i porti di Oricola ed Albania, che poi deve attraversare (su gomma o ferrovia) la penisola fino al fronte tirreno per arrivare infine, di nuovo via mare, in Francia ed in Spagna.

Facilitare il traffico, tuttavia, vuol dire anche realizzare infrastrutture adatte e facilitare l'ingresso e l'uscita dalle aree portuali. Infrastrutture come la piattaforma intermodale (già affidata a Mercitalia) avviata dall'Autorità di sistema portuale grazie al completamento dei lavori per l'arrivo dei binari ferroviari sulle banchine di Costa Morena. Ma in questo senso è ritenuto strategico anche il progetto delle nuove banchine di Punta delle Terrare, per non parlare della realizzazione del nuovo terminal che è rimasta bloccata per anni a causa delle indagini della magistratura.

Ma per incentivare il traffico su questa direttrice, come su molte altre, anche la Zes gioca un ruolo fondamentale. «Brindisi - ha sottolineato più volte proprio Patroni Griffi - l'area Zes più ampia della regione, perché durante le consultazioni ho chiesto che venisse riconosciuta la potenzialità infrastrutturale della città. Con



Sopra, i treni finalmente arrivano in banchina. A centro pagina, navi attraccate a Costa Morena

buona pace campanilisti e disfattisti. Detto ciò, è il caso evidenziare che le Zes saranno capaci attrarre investimenti solo ove i comuni adottano il kit localizzativo indicato nel piano strategico che fa riferimento a esenzione Imu e Tasi, Tari etica». Da qui l'invito, a Brindisi e non solo, ad adottare subito il kit localizzativo in modo da potere fin da subito

«promuovere insediamenti nei loro territori».

Ma c'è un ultimo passaggio, che proprio il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale ha già sottoposto al ministro per il Sud Barbara Lezzi, al presidente della Regione Michele Emiliano ed anche, proprio a Brindisi, al vice presidente della Camera Ettore Ro-

sato. Si tratta della creazione di Zone doganali intercluse, per aggiungere alle provvidenze ed alla semplificazione burocratica delle Zes anche un'adeguata politica doganale.

«Dobbiamo realizzare all'interno delle Zes, e qua a Brindisi lo possiamo fare perché qui c'è un retroporto unico in Italia e contiguo al porto, delle zone franche. E siccome - ha

Protocollo

Dialogo col Tirreno centrale per facilitare il traffico con i Balcani e la Turchia

Dogane

Aree intercluse per potenziare gli effetti positivi delle Zes e inviare made in Italy in Oriente

detto pochi giorni fa Patroni Griffi - le zone franche sono previste dal Codice dell'Unione doganale e si chiamano Zone doganali intercluse, basta una legge, si fanno tante leggi, se ne può fare una per il Meridione, con cui intercludere 50-10 ettari in prossimità dei porti di Bari e di Brindisi? Penso che si possa fare».

L'INTERVISTA

La proposta dell'onorevole D'Attis per integrare la rete infrastrutturale cinese con le esigenze pugliesi e non solo

«I porti dell'Adriatico snodo per una diramazione verso il Mediterraneo»

La strategia da seguire



Tratta alternativa
Una via per collegare la Cina col Sud Europa e anche col Nordafrica



Ten-T
L'obiettivo è avere Brindisi tra gli scali "core" della rete dell'Unione Europea

Il deputato brindisino Mauro D'Attis è stato il primo ad evidenziare e criticare la scelta del ministro dell'Economia Giovanni Tria di proporre i soli porti del nord dell'Adriatico e del Tirreno come snodi finali della via della seta cinese.

Il governo ha preferito "candidare" gli scali del Nord come terminali della via della seta. Quale potrebbe essere, invece, il ruolo dei porti del Basso Adriatico?

«La via della seta sta stabiliscono i cinesi in base alle loro convenienze. Ma un governo ha la forza e le capacità per proporre le convenienze ai cinesi. La mia reazione è dovuta al fatto che si dia per scontato, per parte italiana, che tali convenienze siano attribuite solo ai porti del Nord Adriatico e del Nord Tirreno. Se proprio il governo vuole presentare una piattaforma che agevoli la via della seta, può intervenire con leggi speciali che favoriscano gli investimenti anche nei porti del Mezzogiorno, una sorta di evoluzione delle Zes. In questo caso, il governo potrebbe operare affinché gli scali del Sud siano il collegamento tra la via della seta continentale e le regioni meridionali dell'Europa, il Nordafrica, la Turchia e l'area del Mediterraneo in generale. Il fatto

Accanto al deputato di Forza Italia Mauro D'Attis, che nelle scorse ore ha criticato la scelta del ministro dell'Economia Tria di candidare solo i porti del Nord e terminale della via della seta



che, però, il ministro dell'Economia questo ragionamento non lo abbia neanche sfiorato crea allarme e ci fa comprendere come ai cinesi il sud non sia stato neanche presentato».

C'è chi sostiene tuttavia

che il Basso Adriatico sia troppo lontano dall'Europa Centrale, snodo finale della via della seta marittima.

«Sì, è evidente che la via della seta punta all'Europa con-

tinente ma nessuno ha mai pensato che debba passare per i porti pugliesi. È inaccettabile, però, che i porti del Sud non siano stati presentati come naturale diramazione della direttrice principale».

Nel frattempo il presidente dell'Autorità di sistema portuale Patroni Griffi chiede l'individuazione di Aree doganali intercluse per potenziare gli effetti della Zes ma soprattutto incentivare il traffico dell'Oriente che già arriva, che la politica faccia qualcosa o meno, nel porto di Brindisi.

«In zona il presidente di una proposta di legge, che presto sarà depositata alla Camera, in questo senso. E con la collega onorevole Tartaglione abbiamo promosso un incontro, che si è già tenuto alla Camera, tra presidente della Regione Molise e presidente dell'Autorità di sistema Patroni Griffi, per l'inclusione nella Zes adriatica anche dell'area di Termoli e del porto di Termoli nell'Autorità di sistema del Basso Adriatico, perché riteniamo che sia necessario collegare sempre di più i porti del Sud ai sistemi continentali. In questo caso, quindi, la politica non sta ferma. Come del resto per il dibattito che si sta sviluppando sull'argomento, determinato da un'attenzione politica particolare del sottoscritto».

È in corso la revisione della rete Ten-T. Brindisi diventerà un porto core?

«Si concluderà nel 2023 ma da questa posizione di parlamentare posso dire che non mi farà sfuggire l'occasione. Le condizioni tecniche ci sono ed ho voluto lanciare l'allarme sulla via della seta proprio per preparare il governo all'idea di considerare l'insediamento di Brindisi, e anche di Catania, tra i porti strategici».

F.R.P.

Stiamo lavorando per inserire Termoli nell'Autorità di sistema dell'Adriatico meridionale

Sempre più necessario mettere in collegamento gli approdi del Sud Italia con i sistemi continentali

IL PRESSING

«Non perdere quest'altra opportunità» Il sindacato vuol accelerare sui progetti

Zes e nuove rotte per lo sviluppo: oltre alle strutture si chiedono strategie

di Carmen VESCO

Zes o no, è dal porto che potrebbe concretamente passare buona parte del piano di rilancio economico-occupazionale del Mezzogiorno. E chiamo non solo quello di Brindisi, ma dell'intera rete regionale. L'attenzione di tutti gli stakeholders locali sono puntate sul futuro dei traffici legati all'Oriente da quando il ministro dell'economia e delle finanze Tria, nell'incontro con il primo ministro cinese della settimana scorsa, ha confermato l'interesse della nazione a rilanciare la cosiddetta Via della Seta attraverso i porti dell'Adriatico e del Tirreno del Nord.

«Ma non sarebbe più naturale puntare sugli scali meridionali e tra questi Brindisi?» è il coro che si è sollevato da tutti gli interessati al futuro del porto e dell'occupazione locale.

«Queste dichiarazioni - ha detto Antonio Licchello della Uil - hanno creato discussioni e prese di posizione e c'è il pericolo che le situazioni si complicino. È pericoloso legare il discorso porto alle Zes, come ha fatto il Presidente dell'Autorità

1
● La Zes è in ritardo: la Regione ha approvato i Piani strategici soltanto un mese fa.

3
● A parlare sono i tre segretari provinciali dei sindacati Uil, Cisl e Cgil.

portuale dell'Adriatico meridionale Patroni Griffi. Il nostro punto di forza sarebbe, tra l'altro, l'attuazione di queste per rendere il territorio più concorrenziale. Il problema è che questo progetto, anche per ragioni burocratiche, è in forte ritardo perché la Regione Puglia ha approvato da appena un mese i Piani strategici di sua

competenza che, sicuramente, ne rallenteranno la realizzazione. Per cui paradossalmente la posizione assunta dal Presidente Patroni Griffi

potrebbe danneggiare gli interessi del porto di Brindisi se non si dovessero realizzare in tempo i progetti" ha detto Licchello».

In altri termini, il porto di Brindisi deve puntare sul piano di Brindisi prima o al massimo contestualmente ai piani di sostegno alle zone economiche speciali.

«Con lo scorso Governo c'era in piedi un tavolo interistituzionale in cui a discutere di sviluppo strategico locale erano tutti gli attori, dall'Azi alla Confindustria,

dai rappresentanti delle istituzioni agli imprenditori e gli operatori istituzionali e i sindacati. Cercheremo nelle prossime settimane di fare pressione affinché si riapra questo dialogo» ha detto Antonio Castellucci della Cisl interpellato sul tema. «La Via della Seta è importante per il rilancio del territorio ma la politica locale deve fare di più e in modo collaborativo con i protagonisti del settore» ha aggiunto.

«Le grandi aree retroportuali dei porti pugliesi, e il sovraffollamento dei porti del nord, sono dati imprescindibili per intavolare un piano di rilancio dei traffici commerciali marittimi dell'Italia con l'Oriente investendo nei porti del sud. Questo potrebbe essere anche uno tra i più importanti punti da inserire nella strategia di sviluppo economico-occupazionale del Mezzogiorno che è nell'agenda di Governo. Investire nei porti come il nostro è una chiave di svolta, ancora prima o contestualmente agli interventi sulle Zes, per il rilancio economico di tutto il Paese» ha ribattuto Antonio

Macchia della Cgil.



Antonio Licchello



Antonio Macchia



Antonio Castellucci

FRONTIERE
La città può tornare ad essere protagonista

L'AGENDA
Lo scalo brindisino nelle priorità di Roma

CERIMONIA PREVISTA AL PORTO AD OTTOBRE. Un evento solenne che la città vuole ospitare nel modo migliore con il coinvolgimento di tutti per onorare l'eroe

Bandiera alla fregata «Luigi Rizzo» Fervono i preparativi a Milazzo

OOO Fervono i preparativi nel centro mamertino per la consegna della bandiera di combattimento alla fregata «Luigi Rizzo» che avverrà nella prima decade del mese di ottobre nel porto della città del Capo. Un evento solenne che Milazzo vuole ospitare nel modo migliore con il coinvolgimento di tutta la città per onorare l'eroe milazzese. La decisione, comunicata il mese scorso, del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio Valter Girardelli di scegliere il porto di Milazzo per svolgere la cerimonia della Consegna della Bandiera di Combattimento alla nuova fregata F595 «Luigi Rizzo», oltre ad essere accolta con grande entusiasmo, in quanto premia la città dell'Eroe milazzese della prima guerra mondiale, sta impegnando le autorità cittadine a pre parare la manifestazione nel modo migliore, curando ogni dettaglio grazie anche al grande lavoro di coordinamento svolto dall'esperto alle Attività istituzionali di Palazzo dell'Aquila, Pierpaolo Ruello. I rappresentanti di comune di Milazzo, Marina Militare, Compartimento marittimo mamertino e Autorità Portuale di Messina e Milazzo hanno avviato un proficuo rapporto di collaborazione - attraverso un tavolo tecnico-operativo utile al conseguimento di un risultato di successo nell'ottica di un lavoro sinergico e condiviso. Numerose e continue le riunioni anche per assicurare il massimo rispetto delle condizioni di sicurezza e contemperare le esigenze dell'evento - che occuperà le banchine del porto XX Luglio e Molo Marullo - con quelle legate alla ordinaria attività dello scalo. In tal senso, il comandante del porto di Milazzo, Capitano di fregata Francesco Terranova, in collaborazione con il suo secondo, Capitano di Fregata Giuseppe Donato, oltre ad emanare le relative ordinanze, sta curando personalmente il programma della manifestazione. Le celebrazioni si svolgeranno tra il 4 e l'8 del prossimo mese. «Si tratta di un evento di straordinaria importanza per la città e per il territorio siciliano - ha detto il sindaco Giovanni Formica - . Lo svolgimento della cerimonia rappresenta anche sotto il profilo formale un modello organizzativo di valorizzazione del contesto territoriale alla luce della collaborazione, a diverso titolo, dei soggetti pubblici e privati interessati. Per un verso, il dato storico celebrativo della figura di un eroe nazionale e milazzese come l'Ammiraglio

-segue

Luigi Rizzo e, per altro, il racconto di una Città e di un Porto nelle rispettive evoluzioni temporali impongono un necessario coordinamento tra il nostro ente, la Marina, l' Autorità portuale e la Capitaneria». In effetti, la scelta di svolgere la manifestazione nella città natale di Luigi Rizzo rappresenta al meglio la vicinanza della Marina Militare e il suo legame con la città del Capo. Dal punto di vista logistico, la cerimonia vedrà il coinvolgimento anche di altre Unità della Marina a supporto della Fregata Luigi Rizzo. Tra le attività collaterali a carattere culturale l' allestimento della mostra storica itinerante della Marina Militare sulla Grande Guerra e Luigi Rizzo, e l' esecuzione di un concerto da parte della Banda della Marina Militare. Auspicato poi il coinvolgimento dei cittadini, delle scuole, delle associazioni e dei commercianti per ripetere, nel caso dei negozi, ad esempio, l' esperienza delle "vetrine a tema" che è stata attuata con successo in occasione delle celebrazioni per il 150° anniversario dell' Unità d' Italia, nel 2011.

ANGELO LAQUIDARA

Porto Torres: via barche da banchina Pala entro 1 ottobre

Ingiunzione di sgombero Capitaneria di porto, nessuna deroga

PORTO TORRES, 6 SET - Tempo scaduto per le barche ormeggiate alla banchina "Nino Pala" di Porto Torres: dall'1 ottobre le imbarcazioni che saranno ancora attraccate alla struttura, nonostante l'ingiunzione di sgombero, saranno portate via con rimozione forzata.

Il ricorso allo sgombero coattivo è stato deciso questa mattina, nel corso di una riunione tecnica che si è svolta nella sede della Capitaneria di porto tra Autorità marittima di Porto Torres, Autorità di sistema portuale e Comune.

Nessuna deroga quindi per le barche che, nonostante il decreto dell'AdSP del 14 maggio scorso, ancora sostano abusivamente nei tre pontili galleggianti (due di proprietà del Comune, uno dell'Associazione temporanea che raggruppa i precedenti concessionari del bene demaniale) e nel lato sud della banchina Nino Pala.

Agli inadempienti, oltre alle eventuali sanzioni di legge, saranno imputate anche le spese per lo spostamento delle imbarcazioni e per la successiva custodia. Una volta concluse tutte le operazioni e liberati gli spazi a mare e a terra, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna procederà con la pubblicazione del bando a evidenza pubblica per il rilascio della concessione demaniale per la banchina liberata.

Messaggero Marittimo

Porto Torres: sgombero della banchina

Nino Pala

Il 1° Ottobre si procederà ufficialmente con le operazioni di rimozione forzata

PORTO TORRES – Scaduti i termini dell'ingiunzione di sgombero della banchina Nino Pala, si procede ufficialmente con le operazioni di rimozione forzata.

È quanto stabilito, questa mattina, nel corso della riunione tecnica nella sede della Capitaneria di porto tra Autorità marittima di Porto Torres, Autorità di Sistema portuale e Comune.

Un incontro nel quale, alla luce dell'inerzia di parte dei proprietari delle imbarcazioni ormeggiate nella banchina turistica, si è deciso di procedere, il 1° Ottobre, senza ulteriori deroghe, alla materiale rimozione di tutte le unità da diporto che, nonostante il decreto dell'AdSp del 14 Maggio scorso, ancora sostano abusivamente nei tre pontili galleggianti (due di proprietà del Comune, uno dell'Associazione temporanea che raggruppa i precedenti concessionari del bene demaniale) e nel lato sud della banchina Nino Pala.

Il termine temporale è stato fissato in ragione dei tempi tecnici necessari per procedere con l'affidamento delle operazioni di sgombero coatto, disormeggiare e spostare le barche in un'altra area idonea. Agli inadempienti, oltre alle eventuali sanzioni di legge, saranno imputate anche le spese per lo spostamento delle imbarcazioni e per la successiva custodia.

Una volta concluse tutte le operazioni e liberati gli spazi a mare e a terra, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna potrà procedere con la pubblicazione del bando ad evidenza pubblica per il rilascio della concessione demaniale, la cui condizione è proprio quella di rientrare nella disponibilità del bene libero da vincoli e pesi.

C'è dunque tempo fino alla fine del mese in corso per provvedere allo spostamento delle proprie unità da diporto a procedere, senza indugio, in tal senso, per evitare le onerose conseguenze in termini di costi e sanzioni.