

**Notizie dai Porti:****Venezia:**

"...Progetto Promares: per migliorare il trasporto intermodale..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Tir, tregua armata dopo lo sciopero..." (Il Secolo XIX)

"...Sette in gara per il progetto maxi-diga..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Corriere Marittimo)

La Spezia:

"...Terminal crociere, unica offerta da Royal Caribbean, MSC e Costa Crociere..." (Corriere Marittimo)

"...Una sola offerta per la nuova stazione marittima..." (Ansa)

Ancona:

"...Aggiudicato bando Mercato ittico Ancona..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...Dalla Cina al Pireo..." (Il Tirreno, Corriere Marittimo)

"...Baldissara incontra il sindaco Nogarin..." (Messaggero Marittimo)

"...Seatec, festival della nautica la mostra della tecnologia e del design..." (La Nazione)

Civitavecchia:

"...Ispezioni ministeriali in corso a Civitavecchia, Ravenna e Taranto..." (Civonline, The Medi Telegraph, Corriere Marittimo, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime)

Napoli:

"...Continua il lavoro del Comitato di Indirizzo della ZES campana..." (Seareporter)

Bari:

"...Mafia: chiesta condanna boss Bari, porto chiede 1 mln di danni..." (Antimafia)

"...Colmata e dragaggi al porto. Si trovi una mediazione..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

Taranto:

"...Guacci sulle sorti del porto di Taranto..." (Messaggero Marittimo, Ansa)

Gioia Tauro:

"...Carico di cocaina pura sequestrato in porto..." (The Medi Telegraph)

"...Falcomatà scommette tutto sulla Zes..." (Gazzetta del Sud)

I porti siciliani:

"...La Falce è il punto di partenza..." (Gazzetta del Sud)

"...L'enorme occasione chiamata Piano Portuale..." (Gazzetta del Sud)

Altre notizie dai porti italiani e esteri**Altre notizie di Shipping e Logistica****Informare**

Progetto Promares: per migliorare il trasporto intermodale

Circa 230 milioni il budget assegnato all'AdSp di Venezia e Chioggia

VENEZIA – Si è svolto ieri, e andrà avanti anche oggi il “Kick-off meeting” che segna l'avvio del progetto “Promares” (Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic sea) che vede impegnata, tra i dieci partner del progetto, anche l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, come capofila.

Presentato nel Luglio del 2017 in occasione del primo bando per progetti standard del Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020, durerà due anni e mezzo e si concluderà il 30 Giugno 2021, per un impegno economico complessivo di circa 2,7 milioni di euro, finanziati per l'85% da risorse comunitarie (quota Fesr) e per il restante 15% da risorse nazionali o proprie dei diversi partner.

L'obiettivo del percorso intrapreso è quello di definire strategie comuni tra i partner per migliorare il trasporto intermodale. Il primo obiettivo è quello di aumentare l'efficienza dei nodi esistenti attraverso l'ottimizzazione della capacità e la riduzione delle congestioni. Si arriverà così a supportare lo sviluppo dello Short sea shipping e delle Motorways of the sea.

L'Autorità di Sistema portuale di Venezia e Chioggia ha un budget assegnato di circa 230 mila euro. Con queste risorse verrà condotta un'analisi sui fabbisogni per il miglioramento delle connessioni intermodali. Tutto ciò sarà propeudeutico al potenziamento di un'azione pilota per ottimizzare l'attuale sistema lct per le manovre ferroviarie in ambito portuale.

Gli partner che partecipano al progetto Promares sono: Venice international university, Interporto di Padova, Istituto sui trasporti e la logistica, le Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale e meridionale, nonché l'Università degli studi di Rijeka e i porti di Spalato e Rijeka.

Tir, tregua armata dopo lo sciopero «Ora le regole contro le code ai varchi»

Matteo Dell' Antico Hanno continuato a scioperare, per il secondo giorno di fila, nonostante gli appelli delle istituzioni a fermare la protesta. Ieri, gli autotrasportatori, hanno incrociato nuovamente le braccia organizzando presidi ai varchi portuali e rallentando la viabilità cittadina specialmente nella zona di San Benigno. In Liguria, a differenza del resto d' Italia, i sindacati FiltCgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno deciso per due giorni di protesta, per sensibilizzare, oltre che sui problemi legati alle norme europee, anche su alcune vertenze locali, come la sicurezza e i tempi di attesa in porto, che creano forte malcontento tra gli autisti dei mezzi pesanti. Temi che sono stati anche al centro di un incontro convocato nel pomeriggio di ieri a Palazzo San Giorgio.

Durante il summit, al quale hanno preso parte i vertici dell' Authority, camionisti e operatori, è stato confermato «l' impegno comune all' adozione di un sistema di regole finalizzate al contenimento dei tempi di sosta in ambito portuale, al miglioramento delle condizioni operative anche con riguardo al «SUBITO RISPOSTE SULLA GRONDA» La Cisl Liguria torna ad alzare la voce sul capitolo infrastrutture ed in particolare sull' importanza,

per lo sviluppo del territorio ligure, dell' avvio dei cantieri per la Gronda autostradale. «Il governo - dice il segretario generale della Cisl Liguria, Luca Maestripietri - deve prendere una decisione sulla Gronda e non prendiamo nemmeno in considerazione che possa essere negativa.

Non vorremmo che si ripettesse il balletto del Terzo valico dove abbiamo aspettato sei mesi per sapere quello che tutti ormai sapevano: che l' opera è fondamentale per la Liguria e l' Italia». «Dica sì o no, in caso di risposta negativa Genova e Liguria sono sicuro che risponderanno in maniera forte: ci sono cantieri già pronti, ma siamo sempre in attesa della mitologica analisi costi-benefici.

Non passi il messaggio che si tratta di un regalo alla nostra città, è un' opera dovuta a Genova e a tutto il Paese», aggiunge il segretario del sindacato. Il costo per la realizzazione della Gronda è di 4,8 miliardi di euro. Le ricadute sull' economia prodotte dalla sola fase di costruzione, a livello italiano, raggiungono i 17 miliardi di euro, di cui circa 10 miliardi solo sul territorio della Liguria.

tema della sicurezza nonché alla ridefinizione delle responsabilità in capo al personale viaggiante. Le parti si rivedranno la prossima settimana per la condivisione del provvedimento da adottare in merito ai temi discussi, tra cui i profili indennizzatori per i danni subiti da autotrasporto per i tempi di sosta prolungati». I presidi ai varchi portuali sono stati tolti nella tarda serata di ieri. «Le persone che hanno presidiato i varchi sono autotrasportatori che devono riposare perché domani (oggi per chi legge, ndr) torneranno al lavoro», spiega Enrico Poggi della Filt-Cgil.

«Nessuna notizia buona per Genova. I tempi della realizzazione del ponte rischiano di allungarsi, l' autotrasporto è ancora sofferente, il porto di Genova sta subendo una battuta d' arresto sui traffici», ha detto Raffaella Paita, parlamentare del Pd. «Insomma - ha aggiunto - uno scenario molto preoccupante. E in tutto questo il ministro Toninelli e il governo tacciono in maniera vergognosa sul tema Gronda». - matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.

Sette in gara per il progetto maxi -diga I cinesi rinunciano, corre anche il Rina

Nessuna offerta dall' Asia: solo consorzi europei in lizza per ideare un' opera da 800 milioni di euro Tre settimane per le verifiche tecniche. Per realizzare la nuova barriera serviranno 14 anni di lavori

Matteo Dell' Antico Tra i soggetti che hanno inviato le loro offerte per la progettazione della nuova diga foranea del porto c' è, secondo quanto risulta al Secolo XIX, anche il Rina. Il gruppo genovese è una delle tra le società di ingegneria che ha partecipato alla gara per la pianificazione della maxi infrastruttura portuale il cui costo di realizzazione sfiora il miliardo di euro. Le offerte sono arrivate ad Invitalia, centrale di committenza incaricata dall' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale- in base ad una convenzione firmata ad aprile 2018 -, nell' ambito della procedura avviata lo scorso novembre per l' opera.

Si tratta, ha spiegato Palazzo San Giorgio in una nota, di sette raggruppamenti composti da studi di progettazione e da società di ingegneria, sia italiane che europee. Quasi tutti i consorzi avrebbero almeno un componente straniero, ma tutti i partecipanti esteri sarebbero comunque europei. Non ci sarebbero, quindi, gruppi cinesi dopo che nei mesi scorsi era circolata con insistenza l' ipotesi che alla gara avrebbero potuto partecipare al meno un paio di realtà asiatiche. Nei prossimi giorni inizierà la fase di verifica della correttezza amministrativa delle offerte che dovrebbe durare circa tre settimane. A seguire verrà nominata una commissione per la valutazione delle proposte tecniche formulate dai soggetti ammessi a questa seconda fase che porterà ad un affidamento del valore di oltre 13,5 milioni di euro. «La gara - ricorda l' Authority - ha come oggetto l' elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga foranea, un' opera il cui costo è stimato in circa 800 milioni di euro e che darà un più ampio respiro al porto storico di Sampierdarena, che oggi presenta una limitatezza degli specchi acquei per le manovre di ormeggio e transito delle mega-ships a causa della collocazione dell' attuale protezione foranea».

Per costruire la nuova infrastruttura saranno impiegati almeno 14 anni: due per la progettazione, sei per la realizzazione della prima fase e altrettanti per la realizzazione della seconda fase.

La nuova diga sarà costruita a 500 metri dalla costa rispetto ai 160 metri attuali: sarà lunga cinque chilometri e andrà dalla foce del torrente Polcevera fino all' area della Fiera del Mare. La nuova infrastruttura permetterà al porto di accogliere in banchina le mega-portacontainer fino a 22 mila teu: il progetto dovrebbe prevedere l' impiego di otto milioni di metri cubi di materiali lapidei, 150 cassoni di cemento armato (20 metri per venti di base, trenta di altezza) da collocare su un fondale marino mediamente di quaranta metri e 250 mila metri cubi di calcestruzzo. Proprio attraverso i suoi cassoni, sfruttando il moto ondoso, la nuova diga potrà generare energia rinnovabile che potrà rifornire una parte dello scalo, quella del bacino storico, ma anche una porzione della città che si affaccia sulla costa. Una volta terminata, la nuova diga foranea sarà la più grande opera mai realizzata in un porto italiano. Nel progetto in via di definizione è compreso anche il completamento del terminal Ponte Ronco Cane pa con un costo previsto di 16 milioni di euro - matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.

Nuova diga nel porto di Genova, in corsa c'è anche il Rina

Genova - Il gruppo genovese è una delle tra le società di ingegneria che ha partecipato alla gara per la pianificazione della maxi infrastruttura portuale il cui costo di realizzazione sfiora il miliardo di euro.

Genova - Tra i soggetti che hanno inviato le loro offerte per la progettazione della nuova diga foranea del porto c'è, secondo quanto risulta al *Secolo XIX-The MediTelegraph*, anche il Rina. **Il gruppo genovese è una delle tra le società di ingegneria che ha partecipato alla gara per la pianificazione della maxi infrastruttura portuale il cui costo di realizzazione sfiora il miliardo di euro.** Le offerte sono arrivate ad Invitalia, centrale di committenza incaricata dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale - in base ad una convenzione firmata ad aprile 2018 -, nell'ambito della procedura avviata lo scorso novembre per l'opera.

Si tratta, ha spiegato **Palazzo San Giorgio in una nota**, di sette raggruppamenti composti da studi di progettazione e da società di ingegneria, sia italiane che europee. Quasi tutti i consorzi avrebbero almeno un componente straniero, ma tutti i partecipanti esteri sarebbero comunque europei. Non ci sarebbero, quindi, gruppi cinesi dopo che nei mesi scorsi era circolata con insistenza l'ipotesi che alla gara avrebbero potuto partecipare almeno un paio di realtà asiatiche.

Nei prossimi giorni inizierà la fase di verifica della correttezza amministrativa delle offerte che dovrebbe durare circa tre settimane. A seguire verrà nominata una commissione per la valutazione delle proposte tecniche formulate dai soggetti ammessi a questa seconda fase che porterà ad un affidamento del valore di oltre 13,5 milioni di euro. «La gara - ricorda l'Authority - ha come oggetto l'elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga foranea, un'opera il cui costo è stimato in circa 800 milioni di euro e che darà un più ampio respiro al porto storico di Sampierdarena, che oggi presenta una limitatezza degli specchi acquei per le manovre di ormeggio e **transito delle mega-ships a causa della collocazione dell'attuale protezione foranea**».

Per costruire la nuova infrastruttura saranno impiegati almeno 14 anni: due per la progettazione, sei per la realizzazione della prima fase e altrettanti per la realizzazione della seconda fase. La nuova diga sarà costruita a 500 metri dalla costa rispetto ai 160 metri attuali: sarà lunga cinque chilometri e andrà dalla foce del torrente Polcevera fino all'area della Fiera del Mare.

Genova, Nuova diga foranea: Sette le offerte al bando di gara per la progettazione

Un appalto del valore di oltre 13,5 milioni di euro grazie al quale saranno progettate opere per circa 800 milioni di euro.

GENOVA - Sono state sette le offerte pervenute al bando di gara per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga foranea del porto di Genova. Si tratta dell'infrastruttura che permetterà il transito, in entrata e in uscita, in sicurezza per le navi di ultima generazione, quindi di maggiori dimensioni fino a 22 mila TEU. L'opera sarà in grado di dare più ampio respiro al porto storico di Sampierdarena, che oggi presenta una limitatezza degli specchi acquei per le manovre di ormeggio e transito delle mega ships a causa della collocazione dell'attuale protezione foranea. La nuova configurazione della diga vedrà un avanzamento a mare dell'attuale opera di circa 500 metri, per uno sviluppo di poco meno di 5 km, su fondali medi di 40 metri. **Un appalto del valore di oltre 13,5 milioni di euro grazie al quale saranno progettate opere per circa 800 milioni di euro.**

Si tratta di sette raggruppamenti composti da studi di progettazione e da società di ingegneria sia italiane che europee, a dimostrazione del reale interesse per un'opera di grande valenza internazionale dal punto di vista tecnico-progettuale ed economico. Adesso si apre, quindi, la fase di verifica della correttezza amministrativa delle offerte, di cui si prevede l'ultimazione in 30 giorni, e ne seguirà la nomina della commissione per la valutazione delle proposte tecniche formulate dai soggetti ammessi a questa seconda fase.

Invitalia, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa del Ministero dell'Economia, opera in qualità di Centrale di Committenza per l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale in base alla [convenzione firmata nell'aprile scorso](#). E' stata pertanto Invitalia a ricevere le offerte pubbliche in risposta al bando di gara il cui termine di presentazione scadeva ieri. Invitalia che ha già seguito la procedura di gara per la progettazione esecutiva della Galleria scolmatrice del Torrente Bisagno a Genova.

Oggi inizia il percorso progettuale e amministrativo che cambierà la storia del Porto di Genova" – aveva commentato Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Authority nell'aprile scorso al momento della sottoscrizione dell'accordo con Invitalia- "Un'opera fondamentale per la competitività dello scalo che verrà progettata secondo i più avanzati standard tecnico – ambientali, recependo tutte le novità del Codice appalti".

VERTICE IN PORTO

Tir, tregua armata dopo lo sciopero «Ora le regole contro le code ai varchi»

Matteo Dell'Antico

Hanno continuato a scioperare, per il secondo giorno di fila, nonostante gli appelli delle istituzioni a fermare la protesta. Ieri, gli autotrasportatori, hanno incrociato nuovamente le braccia organizzando presidi ai varchi portuali e rallentando la viabilità cittadina specialmente nella zona di San Benigno. In Liguria, a differenza del resto d'Italia, i sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno deciso per due giorni di protesta, per sensibilizzare, oltre che sui problemi legati alle norme europee, anche su alcune vertenze locali, come la sicurezza e i tempi di attesa in porto, che creano forte malcontento tra gli autisti dei mezzi pesanti. Temi che sono stati anche al centro di un incontro convocato nel pomeriggio di ieri a Palazzo San Giorgio.

Durante il summit, al quale hanno preso parte i vertici [redacted] camionisti e operatori, è stato confermato «l'impegno comune all'adozione di un sistema di regole finalizzate al contenimento dei tempi di sosta in ambito portuale, al miglioramento delle condizioni operative anche con riguardo al



Un presidio di camionisti nella zona di San Benigno

tema della sicurezza nonché alla ridefinizione delle responsabilità in capo al personale viaggiante. Le parti si rivedranno la prossima settimana per la condivisione del provvedimento da adottare in merito ai temi discussi, tra cui i profili indennizzatori per i danni subiti da autotrasporto per i tempi di sosta prolungati». I presidi ai varchi portuali sono stati tolti nella tarda serata di ieri. «Le persone che hanno presidiato i varchi sono autotrasportatori che devono riposare perché domani (oggi per chi legge, ndr) torneranno al la-

voro», spiega Enrico Poggi della Filt-Cgil.

«Nessuna notizia buona per Genova. I tempi della realizzazione del ponte rischiano di allungarsi, l'autotrasporto è ancora sofferente, il porto di Genova sta subendo una battuta d'arresto sui traffici», ha detto Raffaella Paita, parlamentare del Pd. «Insomma - ha aggiunto - uno scenario molto preoccupante. E in tutto questo il ministro Toninelli e il governo tacciono in maniera vergognosa sul tema Gronda». —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

Corriere Marittimo

Spezia Terminal crociere, unica offerta da Royal Caribbean, MSC e Costa Crociere

Scaduti i termini per la gara del Project Crociere,.

LA SPEZIA - Sono scaduti ieri i termini per la presentazione delle offerte relative alla gara per l'**affidamento del servizio crocieristico e la realizzazione delle opere ad esso connesso del porto di La Spezia**. L'Autorità di Sistema portuale ha pertanto informato che alla gara, - bandita ai sensi dell'art. 183 comma 15 e seguenti del Codice Appalti (Finanza di progetto) - è pervenuta una unica offerta che ha come soggetti proponenti: **Royal Caribbean, MSC e Costa Crociere**.

Verrà ora nominata la Commissione di gara, che si riunirà in seduta pubblica il giorno 17 p.v. per l'apertura del plico e la verifica della documentazione.

Porti: Spezia, una sola offerta per la nuova stazione marittima

Consorzio Msc-Costa-Royal Caribbean unico partecipante a gara

All'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale è arrivata una sola offerta nell'ambito della procedura di gara per la costruzione e la gestione della nuova Stazione Marittima di La Spezia. "Scaduti ieri i termini, l'unica busta pervenuta è stata quella del consorzio formato dalla tre compagnie crocieristiche Royal Caribbean, Msc e Costa Crociere" ha spiegato la stessa authority spezzina in una nota, aggiungendo che "ora verrà nominata la Commissione di gara, che si riunirà in seduta pubblica il 17 gennaio prossimo per l'apertura del plico e la verifica della documentazione".

La gara era stata bandita lo scorso ottobre utilizzando la formula del project financing (finanza di progetto, prevista del Codice degli Appalti), prendendo a riferimento il progetto presentato proprio dalle tre compagnie crocieristiche, che prevede investimenti per 35 milioni di euro e stima un fatturato di 415 milioni per tutta la durata della concessione, che potrà arrivare al massimo a 37 anni.

Prevista, inoltre - a discrezione dell'AdSP guidata da Carla Roncallo - la possibilità di affidare in concessione al vincitore della gara anche una porzione della banchina Taliercio del porto di Carrara, da dedicare al traffico crocieristico.

Porti: aggiudicato bando Mercato ittico Ancona

Giampieri, valorizzare struttura rispettando estetica originale

Avrà presto il disegno per il suo futuro il mercato ittico del porto internazionale di Ancona, con un tratto in continuità con l'originale del suo ideatore Gaetano Minnucci e in accordo con le esigenze e le funzioni di una struttura moderna per la città. Il bando per il progetto di ammodernamento è stato aggiudicato al raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di Ancona. Il mercato ittico, dove si svolgono le attività di vendita all'asta del pesce, praticate con un sistema elettronico di moderna concezione, si trova nella zona del Mandracchio, di fronte alla Mole Vanvitelliana. L'edificio principale della struttura, con una superficie totale di 2.400 metri quadrati, è stato costruito nel dopoguerra su progetto dell'architetto Minnucci, firma del Novecento, protagonista della ricostruzione di Ancona e autore di altre opere di rilievo della città, come la Galleria dorica e la chiesa del Crocifisso nel quartiere Archi. Alla gara, indetta dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per la ristrutturazione della struttura, hanno partecipato ben 17 società di progettazione di tutta Italia che hanno impegnato la commissione giudicante, composta dal soprintendente Archeologia Belle arti e Paesaggio delle Marche, arch. Carlo Birrozzi, presidente, e dall'architetto Pio Baldi e dall'ingegnere Matteo Graziani.

L'intervento di ammodernamento prevede un investimento complessivo di circa 2,6 milioni di euro. L'incarico economico previsto dal bando, che si è chiuso il 9 marzo, era di 362.303 euro più Iva. È stato aggiudicato per un importo complessivo di 191.622 euro, con un risparmio in sede di offerta del 47,11%. La durata del contratto di appalto è di 500 giorni e prevede il servizio di progettazione definitiva ed esecutiva e la direzione dei lavori, incluso il coordinamento della sicurezza, per l'intervento di ristrutturazione dell'edificio. L'intervento progettuale, previsto dal bando, ha lo scopo di ristrutturare e qualificare l'edificio, ammodernando lo spazio per l'attività di vendita dei prodotti ittici e prevedendo la creazione di aree con funzione ricreativa e turistica, così da poter utilizzare il mercato ittico durante l'arco di tutta la giornata. Un luogo della memoria e del lavoro da vivere ogni giorno come comunità, proiettato nel futuro. Il progetto dovrà anche prevedere interventi per l'efficientamento energetico e per potenziare la sicurezza dell'edificio. La firma del contratto avverrà, come da termini di legge, dopo i 35 giorni dall'aggiudicazione dell'appalto. "Valorizzare la funzione produttiva della struttura, nel rispetto dell'estetica originale, arricchendola anche con altri utilizzi e proiettandola in una visione più moderna ed europea - afferma il presidente dell'Autorità di sistema Rodolfo Giampieri -, nasce da questo obiettivo il bando per il progetto di ristrutturazione del mercato ittico del porto di Ancona. Un luogo legato ad una delle principali attività dello scalo, quello della pesca, che, nella sua rinascita, può avvicinarsi ancora di più alla fruizione da parte di tutti i cittadini, oltre che a quella degli operatori, dei passeggeri e dei turisti. Una modernizzazione e una valorizzazione di un edificio architettonico contemporaneo che rafforzeranno il legame vitale fra il territorio e il suo porto".

PORTO

Forza Italia attacca Tarzia «Comprò casa da Lorenzini»

LA GUERRA DELLE BANCHINE

Forza Italia attacca l'ammiraglio «Comprò una casa da Lorenzini»

La famiglia del terminalista contrattacca: «L'acquisto è avvenuto quando Tarzia era a Civitavecchia e il prezzo è del tutto in linea con le quotazioni del mercato»

Forza Italia all'attacco dell'ammiraglio Tarzia: nel mirino la casa che ha comprato da Lorenzini. Il terminalista replica. / IN CRONACA

LIVORNO. Ce l'aveva messa tutta il governatore Enrico Rossi per cercare di rimettere insieme i cocci del porto, l'aveva applaudito il sindaco Filippo Nogarini e anche la Confindustria aveva benedetto l'idea di un super-comitato per cercare di venire a capo di una situazione di tensione sulle banchine talmente alta da farla sembrare una polveriera sul punto di esplodere. Ma ecco che un deputato forzista di primo piano come Giorgio Mulè (insieme a un'altra trentina di parlamentari) torna a far divampare lo scontro con una interpellanza urgente che, a distanza di pochi giorni dal round precedente, riporta sotto gli occhi del ministro Danilo Toninelli il caso del porto di Livorno.

Ma stavolta non si limita a contestare le scelte dell'ammiraglio Giuseppe Tarzia accusandolo di voler invadere il campo [redacted] (e, di riflesso, rimproverando a Palazzo Rosciano di aver mostrato un atteggiamento troppo accomodante nei riguardi di Tarzia). L'accusa prende le mosse da un durissimo articolo pubblicato dal sito web "Affari italiani" per tornare alla carica contro Tarzia: e ora non come ammiraglio bensì come privato cittadino.

Nel mirino è il fatto che «nel 2017 Francesco Lorenzini, fi-

glio del patron dell'omonimo gruppo, avrebbe veduto allo stesso Tarzia un appartamento in via Natale Betti 11 per 340 mila euro il cui prezzo potrebbe risultare non in linea con il mercato di riferimento e che dimostrerebbe un rapporto diretto tra l'ammiraglio e la famiglia Lorenzini». Non solo: nell'interpellanza si segnala che «tra i beneficiari delle scelte dell'ammiraglio Tarzia vi sarebbe anche il gruppo Lorenzini, importante realtà terminalista nel porto di Livorno, che gestisce la sponda Est della Darsena, ed è partecipato al 50% dalla Msc di Gianluigi Aponte».

La famiglia Lorenzini respinge al mittente ogni accusa con decisione: «Schiereremo i nostri avvocati contro questi signori, quella testata web non può pubblicare queste sciocchezze», dice il terminalista Enio Lorenzini.

Il figlio Francesco mette l'accento sui motivi che, a suo giudizio, rendono «assurde e balzane» le accuse relative alla compravendita della casa. Il primo: «La casa è stata venduta non nel 2017 bensì nel novembre 2016, quando l'ammiraglio Tarzia era ancora al comando della Capitaneria di Civitavecchia. Francamente non lo conoscevo neanche». La seconda ragione riguarda il cuo-

re della questione, il prezzo: «Quella casa è stata ceduta a un prezzo che, come tutti possono vedere, è del tutto in linea con le quotazioni di mercato».

Ma il deputato forzista non demorde. Anzi, ripresenta il testo dell'interpellanza precedente riveduto e corretto alla luce della pubblicazione delle notizie da parte del sito web. Di nuovo ribadisce la richiesta al ministero: Roma deve intervenire per chiarire cosa è accaduto quanto il comandante della Capitaneria ha vietato gli accosti di alcune navi. È questa l'opinione di Mulè così come di un'altra trentina di parlamentari di Forza Italia: Bergamini, Mugnai, Carrara, D'Ercole, Mazzetti, Ripani, Silli, Germanà, Pentangelo, Rosso, Zanella, Cannatelli, Cannizzaro, Casciello, Casino, Cortelazzo, Baratto, Bond, Fatuzzo, Fiorini, Gagliardi, Marin, Marrocco, Napoli, Novelli, Pella, Porchietto, Ravetto, Ruffino, Squeri, Versace, Vietina, Zannettin, Zangrillo. Secondo loro, così facendo Tarzia ha debordato dalle proprie competenze e si è arrogato un ruolo che in realtà è [redacted]

Al titolare del dicastero delle infrastrutture Mulè e i suoi colleghi di partito ricordano che al comma 4 dell'articolo 6 la normativa vigente «stabilisce che spettano alla sola Auto-

rità portuale i compiti di "indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli art. 16 e 18», mentre l'art. 14 «attribuisce all'autorità marittima le funzioni di "polizia e sicurezza portuale previsti dal codice della navigazione e le rimanenti funzioni amministrative", ferme restando «le competenze attribuite dalla legge alle Autorità di Sistema Portuale».

È questo il motivo i forzisti vanno all'attacco per chiedere al ministro Toninelli «se e quali iniziative intenda adottare per garantire il rispetto delle competenze stabilite dalla legge, per evitare quelli che a giudizio degli interpellanti risultano dannosi personalismi nell'esercizio delle pubbliche funzioni e per assicurare ai porti italiani effettiva competitività e sviluppo dei traffici».

Il nuovo attacco di Mulè potrebbe essere letto come un tentativo di stoppare l'eventualità di una nomina di Tarzia al posto di Stefano Corsini nella eventualità di un commissariamento, magari a seguito del pronunciamento del giudice sulla richiesta di interdizione dei vertici [redacted]

[redacted] dai pubblici uffici. —

Mauro Zucchelli

Il Tirreno

Dalla Cina al Pireo toccando Livorno Nuovo asse per il futuro del porto Incontro a Palazzo Rosciano

Cina-Pireo-Livorno, è questo l'asse lungo cui potrebbe svilupparsi il futuro del porto. Se ne è parlato a Palazzo Rosciano, con cui hanno preso parte il console onorario della Cina a Firenze, Wan Fuguo, e il console onorario della Grecia, Elena Konstantos; a riceverli, oltre a Stefano Corsini, anche il sindaco Nogarin e il dirigente Gargiulo.

Livorno nella nuova via della Seta tra il Far East e l'Europa

Il Pireo pronto a fare da testa di ponte tra la Cina e lo scalo labronico.

LIVORNO - Cina-Pireo-Livorno, è questo l'asse lungo cui potrebbe svilupparsi il futuro dello scalo labronico. Se ne è parlato durante un incontro a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, cui hanno preso parte il **console onorario della Repubblica Popolare Cinese a Firenze, Wan Fuguo**, e il **console onorario della Grecia, Elena Konstantos**; a riceverli, oltre al padrone di casa, **Stefano Corsini**, anche il **sindaco cittadino Filippo Nogarini** e il **dirigente della promozione dell'ente portuale, Gabriele Gargiulo**.

Non è un caso che nel quartier generale della Port Authority il console cinese e quello greco si siano presentati insieme. Dal 2016 il porto del Pireo è infatti in mano alla Cina attraverso il colosso Cosco ed è diventata una delle più importanti teste di ponte tra i mercati dell'Estremo Oriente e quelli dell'Europa Centro-Occidentale. Per Livorno potrebbe dunque presentarsi la possibilità di sviluppare collegamenti feeder con lo scalo ateniese che quasi un anno fa ha accolto presso il suo principale terminal container le prime unità navali da 20 mila Teu. Non solo: i due scali potrebbero trarre inedita sinergie anche sul fronte dei rotabili, che rimane il business principale del porto della Città dei Quattro Mori.

L'idea di una collaborazione commerciale tra i tre Paesi non nasce certo oggi, ma è stata preparata attraverso una serie di incontri interlocutori che lo stesso presidente Corsini ha avuto nei mesi scorsi con il console greco Konstantos, che si è offerta di fare da intermediario con l'establishment politico cinese. Si tratta di un feeling che si è venuto a creare in tempi non sospetti e che è stato valorizzato quest'oggi dallo stesso console cinese, che ha asserito di essere venuto in visita a Livorno anche su richiesta del numero uno della Piraeus Port Authority, FU Chenggiu, e dei vertici del Piraeus Container Terminal, con cui vanta ottimi rapporti.

«Il nostro obiettivo è quello di promuovere la collaborazione tra Livorno e il Pireo – ha detto Fuguo – i miei amici del Pireo supportano questo intento e riteniamo ci siano le condizioni per approfondire le possibili convergenze tra i due porti».

Gli ambiti di collaborazione potrebbero essere molteplici e svilupparsi nel quadro degli investimenti che la Cina sta portando avanti nel nome della Belt and Road Initiative, la nuova strategia commerciale con la quale Pechino potrebbe arrivare ad attivare tra i 1000 e 1400 miliardi di dollari di investimenti infrastrutturali. Si tratta di un progetto di un'ampiezza straordinaria di cui potrebbe beneficiare tutto il tessuto produttivo locale. Non a caso all'incontro ha partecipato anche il sindaco, la cui città ha fame di nuove occasioni di sviluppo industriale anche a seguito della recente crisi che ha investito il territorio: *«Il porto e la sua città lavorano in stretta sinergia - ha dichiarato Nogarini, che ha così voluto mettere sul tavolo delle trattative l'ottimo rapporto che esiste tra Comune e l'Autorità Portuale – in alcune realtà i rapporti tra i due enti costituiscono un freno allo sviluppo di nuove occasioni, qui da noi sono invece sono un punto di forza».*

L'incontro si è poi spostato in porto e ha consentito agli ospiti di farsi un'idea più chiara dello scalo portuale e delle potenzialità che questo sarà in grado di esprimere una volta realizzato il nuovo terminal container del porto (la Darsena Europa), vero asset sul cui futuro sono in molti a scommettere e sui cui sia Nogarini che Corsini hanno a più riprese richiamato l'attenzione dei due diplomatici. La riunione, per ora soltanto interlocutoria, ha avuto già degli sviluppi, tanto che il console onorario cinese, il presidente Corsini e il sindaco si sono detti disponibili a proseguire la discussione direttamente in Grecia, presso il Porto del Pireo, dove dovrebbe essere organizzato un incontro con i vertici del porto ateniese.

«Grazie ai collegamenti con il Pireo, Livorno può aspirare a diventare un hub importante per la Cina sia nel traffico containerizzato che in quello dei rotabili – ha dichiarato Corsini – riteniamo da questo incontro possano nascere inedite possibilità di sviluppo per il nostro porto».

Baldissara incontra il sindaco Nogarin

Espressa fiducia e gratitudine per il suo operato

Le tensioni che in queste ultime settimane hanno investito le banchine del porto di Livorno, stanno coinvolgendo, oltre agli operatori direttamente interessati, anche i rappresentanti delle istituzioni a vari livelli.

In ordine di tempo, dopo che il presidente della Regione Toscana si era proposto come 'mediatore', ricevendo l'approvazione di Confindustria e del sindaco, ieri Costantino Baldissara, in qualità di amministratore delegato di Sintermar Spa, ha incontrato proprio Filippo Nogarin per un colloquio faccia a faccia.

Un incontro che deve aver soddisfatto il manager, il quale al termine della riunione ha diffuso una nota: "Desidero pubblicamente ringraziare il sindaco di Livorno, per la sua importante e delicata attività di mediazione tra le varie esigenze e problematiche del porto manifestate nel corso delle ultime settimane".

"Esprimo quindi – ha concluso Baldissara – la nostra grande fiducia e stima per il suo operato oltre che la nostra profonda gratitudine.

Sono certo che lavorando tutti insieme si potranno superare positivamente i tanti problemi recentemente emersi".

Seatec, festival della nautica la mostra della tecnologia e del design fa progressi

Annunciate grandi novità per una rassegna di primo piano

SEATEC e Compotec sviluppano un ampio ventaglio di collaborazioni coordinate con le principali istituzioni di categoria. ImmCararafiere, ideatore e organizzatore di Seatec (3-5 aprile), la mostra della tecnologia, della componentistica, del design e della subfornitura applicate alla nautica da diporto, unico evento dedicato al settore in Italia e nel sud Europa in parallelo a Compotec "Hi-tech Composites Solutions", unico evento italiano dedicato all'industria dei materiali compositi e alle loro molteplici applicazioni, ha stipulato un ampio ventaglio di collaborazioni con le principali associazioni e organizzazioni di categoria dei rispettivi settori, per incrementare le relazioni tra clienti e fornitori, tra istituzioni culturali e industria, proponendosi anche come coordinatore delle relazioni tra le associazioni. Ucina, Nautica Italiana, Cna, Rina, Assocompositi, Politecnico di Milano, Politecnico di Torino, Autorità portuali di Genova, La Spezia e Livorno, Assitermina, Assologistica, F e r c a r g o ,

Confetra, Rfi, Autostrade per l'Italia, Unione

Italiana Interporti, Fincantieri, sono i principali enti, società e istituzioni che parteciperanno in ruoli diversi e integrati alla 17esima edizione di Seatec e alla 11esima edizione di Compotec, attraverso convegni, workshop e seminari che faranno il punto su una ampia e diversificata gamma di tematiche connesse all'economia del mare e dei porti, all'economia circolare e del riciclo, alla conservazione dell'ambiente, alla ricerca sui materiali più innovativi, ma anche sul sistema portuale turistico e sulla situazione del refit nautico nel Mediterraneo.

Ispezioni ministeriali in corso a Civitavecchia, Ravenna e Taranto

Roma - Sono in corso le verifiche a campione da parte di ispettori del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla gestione delle **Autorità di Sistema portuale di Civitavecchia, Ravenna e Taranto**.

Roma - Sono in corso le verifiche a campione da parte di ispettori del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla gestione delle **Autorità di Sistema portuale di Civitavecchia, Ravenna e Taranto**.

Su indicazione del ministro Danilo Toninelli, la Direzione Generale del Mit per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha portato a compimento tutte le procedure di nomina di una commissione ispettiva *ad hoc* composta dal **direttore generale della Ram Spa Francesco Benevolo**, in qualità di presidente; dal dirigente del Mit Eugenio Minici e dal Capitano di Vascello Sandro Gallinelli, in servizio presso il **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto**.

La commissione è stata incaricata di effettuare ispezioni sull'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale di Civitavecchia, sull'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale di Ravenna e sull'Autorità di Sistema portuale del Mare Ionio di Taranto. L'attività di ispezione, attualmente in corso e che avrà una durata massima di sei mesi, punta in particolare a verificare la gestione dei rispettivi porti delle tre Autorità, **con riguardo anche ai profili economico-finanziari, legale-amministrativi e tecnici**.

Corriere Marittimo

Avviata a Civitavecchia la verifica a campione del Mit sulle Authority

Il presidente dell'Authority laziale, Francesco Maria di Majo, ha dichiarato di essere tranquillo sottolineando che non sarebbe la prima ispezione in un'Autorità Portuale.

CIVITAVECCHIA - E' passato poco più di un mese dalla comunicazione ufficiale in merito alla procedura di ispezione disposta dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in alcune Autorità di Sistema portuale, tra cui quella che comprende i porti di **Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**. Pertanto è adesso confermato che tra pochi giorni arriveranno a Molo Vespucci, sede dell'Authority laziale, **gli ispettori delegati dal MIT** ai quali tutto il personale dell'Authority dovrà mettere a disposizione ogni fascicolo documentale. Le verifiche tuttavia sono già iniziate nelle due sedi periferiche di Gaeta e Fiumicino, nella sede di Civitavecchia pertanto è già stato predisposto un ufficio per vagliare il materiale che verrà richiesto.

«Sono in corso le verifiche a campione da parte di ispettori del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla gestione delle Autorità di Sistema portuale di Civitavecchia, Ravenna e Taranto - spiegava la nota del MIT - su indicazione del Ministro Danilo Toninelli, la Direzione Generale del Mit per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha portato a compimento tutte le procedure di nomina di una commissione ispettiva ad hoc»

La commissione è composta dal direttore generale della **RAM S.p.a.** (Rete Autostrade Mediterranee, società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a capitale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze) **Francesco Benevolo**, in qualità di presidente, dal **dirigente del Mit Eugenio Minici** e dal **Capitano di Vascello Sandro Gallinelli**, in servizio presso il **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto**. *«La commissione - ha sottolineato il Ministero - è stata incaricata di effettuare ispezioni sull'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale di Civitavecchia, sull'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale di Ravenna e sull'Autorità di Sistema portuale del Mare Ionio di Taranto. L'attività di ispezione, attualmente in corso e che avrà una durata massima di sei mesi, punta in particolare a verificare la gestione dei rispettivi porti delle tre Autorità, con riguardo anche ai profili economico-finanziari, legale-amministrativi e tecnici».*

Il presidente dell'Authority, Francesco Maria di Majo si è sempre dichiarato tranquillo sottolineando che non sarebbe la prima ispezione in un'Autorità Portuale. L'arrivo degli ispettori ministeriali tuttavia ha alzato la temperatura della politica locale: tanto che il coordinatore locale della Lega e i rappresentanti del Movimento Cinque Stelle hanno chiesto di procedere al più presto al commissariamento dell'ente portuale.

Mit: ispezioni su AdSp Civitavecchia, Ravenna e Taranto

Avviate verifiche a campione su attività economiche, legali e tecniche

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato ispezioni a campione con verifiche sulla gestione delle Autorità di Sistema portuale di Civitavecchia, Ravenna e Taranto.

Su indicazione del ministro Danilo Toninelli, la Direzione generale del **Mit** per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha portato a compimento tutte le procedure di nomina di una commissione ispettiva ad hoc composta dal direttore generale della Ram Spa Francesco Benevolo, in qualità di presidente, dal dirigente del Mit Eugenio Minici e dal Capitano di vascello Sandro Gallinelli, in servizio presso il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

La commissione è stata incaricata di effettuare ispezioni sull'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale di Civitavecchia, sull'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centro-settentrionale di Ravenna e sull'Autorità di Sistema portuale del mare Ionio di Taranto.

L'attività di ispezione, attualmente in corso e che avrà una durata massima di sei mesi, punta in particolare a verificare la gestione dei rispettivi porti delle tre Autorità, con riguardo anche ai profili economico-finanziari, legale-amministrativi e tecnici.

Informazioni Marittime

Sotto esame i porti di Civitavecchia, Taranto e Ravenna

Ispettori selezionati dal ministero dei Trasporti studieranno per massimo sei mesi la qualità del lavoro delle autorità di sistema portuale

La gestione economica e finanziaria, quella amministrativa, legale e tecnica. Un controllo totale, sulla qualità del lavoro, quella avviata dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, verso tre sistemi portuali, quelli di Civitavecchia, Ravenna e Taranto.

Se ne occuperà un gruppo selezionato dalla direzione generale di vigilanza delle autorità portuali del ministero, composto da **Francesco Benevolo**, direttore generale di Ram, che guida la task force; **Eugenio Minici**, dirigente del MIT, e **Sandro Gallinelli**, capitano di vascello in servizio al comando generale delle Capitanerie.

Le osservazioni dureranno non più di sei mesi, precisa una nota del ministero, e coinvolgeranno le autorità di sistema portuale del Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta), Adriatico centro-settentrionale (Ravenna) e Ionio (Taranto).

Continua il lavoro del Comitato di Indirizzo della ZES campana

Napoli, 15 gennaio 2019 - Oggi si è tenuta la terza riunione del Comitato di Indirizzo della ZES Campania. Il Comitato ha preso atto con soddisfazione degli emendamenti, sostenuti anche dal Governo, presentati in Parlamento al Decreto Semplificazione, in fase di conversione: le proposte costituiscono un positivo passo in avanti per consolidare il pacchetto localizzativo, prevedendo il dimezzamento dei tempi per i procedimenti amministrativi, eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, l'istituzione delle aree doganali intercluse, il termine perentorio di 90 giorni per gli interventi relativi agli oneri di urbanizzazione primaria. Proprio per questa ragione, il Comitato ha deciso di attendere, per la formalizzazione del bando, la conversione del Decreto Semplificazione, al fine di poter incorporare tali elementi di innovazione rilevanti dal punto di vista della attrattività. Intanto, la Regione Campania ha deliberato l'istituzione della Cabina di Regia per la ZES, e si appresta a mettere in atto le misure aggiuntive di carattere regionale, che sostituiranno ulteriore sostegno al miglioramento della attrattività per gli investitori. Infine, il Comitato ha proceduto ad analizzare e ad approfondire il contenuto del bando, che sarà emanato entro metà febbraio. La successiva riunione del Comitato di Indirizzo è stata convocata per il 25 gennaio.

Mafia: chiesta condanna boss Bari, Porto chiede 1 mln di danni

Dettagli

Publicato: 15 Gennaio 2019

Avrebbe controllato servizi assistenza e viabilità nello scalo

Bari. La Procura di Bari ha chiesto la condanna a 28 anni di reclusione per Filippo Capriati, nipote del boss della città vecchia Antonio, ritenuto a capo dell'organizzazione mafiosa che negli ultimi anni avrebbe assunto di fatto il controllo del servizio di assistenza e viabilità all'interno del porto di Bari, oltre a commettere estorsioni ai commercianti, furti, rapine e trafficare in armi e droga. Per altri 24 imputati a processo con rito abbreviato davanti al gup del Tribunale di Bari Antonella Cafagna, il pm Fabio Buquicchio aveva chiesto già alla scorsa udienza altrettante condanne a pene comprese tra i 26 anni e i 16 mesi di reclusione per i reati, a vario titolo contestati, di associazione mafiosa, traffico e spaccio di droga, aggravati dal metodo mafioso e dall'uso delle armi, porto e detenzione di armi da guerra, estorsioni aggravate dal metodo mafioso e continuate, furti, truffa e induzione indebita a dare o promettere utilità. Durante la contestuale udienza preliminare, la Procura ha chiesto il rinvio a giudizio degli altri 13 imputati che non hanno scelto l'abbreviato. Nel procedimento sono costituiti parti civili l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ministero dell'Interno, Agenzia delle Entrate, Cooperativa Anete e Associazione Antirackett Puglia. L'Autorità Portuale ha quantificato in un milione di euro il danno all'immagine subito e la cooperativa Anete ha chiesto complessivamente 150mila euro di risarcimento danni. Le discussioni delle difese cominceranno nella prossima udienza del 18 gennaio e la sentenza è prevista a marzo.

ANSA

di Francesco
RIBEZZO PICCININ

È un invito al dialogo tra Comune di Brindisi e Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale l'appello del presidente del Distretto pugliese della nautica Giuseppe Danese. L'argomento, naturalmente, è sempre il medesimo: l'asse cassa di colmata, dragaggi del porto, nuove banchine a Sant'Apollinare. Tre interventi che dipendono strettamente l'uno dall'altro, nella programmazione delle opere pubbliche dell'Authority.

L'asse, però, rischia di rompersi già al primo punto: la cassa di colmata. Da una parte, il Comune chiede maggiori garanzie ambientali e possibilmente anche lo spostamento dell'opera da Costa Morena Est a Capobianco. Dall'altra, l'Autorità portuale, che ha progettato la cassa di colmata tra Costa Morena Est ed il pontile Petrochimico, ha avviato l'iter autorizzativo,

Colmata e dragaggi al porto «Si trovi una mediazione»

L'appello del presidente del Distretto della nautica Danese

ha ottenuto i quasi 40 milioni di euro necessari e vorrebbe portare a termine l'opera. E ora teme, anzi è certa, di perdere il finanziamento in caso di spostamento a Capobianco.

«La questione - sintetizza il presidente del Distretto pugliese della nautica - è più tecnica che politica. È chiaro che, così, senza leggere né scrivere, uno può dire "facciamo la cosa più veloce". Ma quella soluzione potrebbe ave-

re anche dei problemi. Io immagino che l'Autorità di sistema voglia tutelare gli operatori, che vogliono lo sviluppo del porto e non vogliono perdere quest'occasione. E mi trovano in linea. Allo stesso tempo, però, non credo che il Comune stia facendo tutto questo solo per il gusto di dire "no". Entrambi gli enti hanno a cuore il territorio. Ed è già un bene che stiano discutendo, perché in passato ognu-



no andava per sé e basta. Già il fatto che l'Authority dica "io lo faccio se il territorio vuole" significa che Brindisi, i cittadini, gli imprenditori, gli amministratori locali un certo risultato lo hanno raggiunto, almeno in termini di autorevolezza. Ora si tratta solo di mettere a punto questo dialogo, questo rapporto che, come tutti quelli all'inizio, deve ingranare».

E come in tutti i rapporti,

sottolinea Danese, «qualcuno deve fare un passo indietro, per il bene del territorio e dei rapporti istituzionali. Ovviamente tenendo sempre bene a mente tutte le norme di riferimento».

Ma Danese è fiducioso e si dice convinto che i due enti riusciranno a trovare un punto di convergenza. «Il rapporto - dice - è ancora all'inizio, si tratterà di metterlo a punto e credo che ci riusciranno».

Nella foto accanto: Giuseppe Danese, presidente del Distretto pugliese della nautica. Sotto: il campo sportivo comunale di Labiano, destinatario di parte dei fondi per i piccoli comuni.



L'INDAGINE

I sindaci già all'opera per progettare gli interventi
Che vanno appaltati entro il prossimo maggio

Guacci sulle sorti del porto di Taranto

Poche opere realizzate per la ripresa dei traffici

Giuseppe Guacci, già presidente delle Autorità portuali di Taranto e Gioia Tauro, oltre che segretario generale dei Porti di Roma e vicepresidente di Assoporti, interviene in merito al documento della Commissione europea 'CE / Aiuto di Stato SA.39542 (2014/N) – Italia', relativo ai finanziamenti concessi per il dragaggio e lo smaltimento del materiale di dragaggio nel porto di Taranto, elencando le poche opere realizzate, ritenute insufficienti per la ripresa dei traffici commerciali.

"La domanda più ricorrente tra gli addetti ai lavori più informati nel cluster marittimo riguarda le sorti del porto di Taranto anche a seguito delle continue esternazioni del presidente sulla bontà delle proprie scelte relative alle aree e alle banchine del molo polisettoriale. Ormai da quasi otto anni la gestione del porto di Taranto, prima Autorità portuale e successivamente Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, è caratterizzata dalla presidenza, fin dal Giugno 2011, dell'avv. Sergio Prete, che peraltro dall'Aprile 2012 è stato nominato dal presidente del Consiglio anche Commissario straordinario per la velocizzazione e la realizzazione delle opere infrastrutturali del porto.

In otto anni – scrive Guacci – l'unica opera completata nelle aree del molo polisettoriale, è l'allargamento della banchina, di cui una parte, 1.200 ml, è stata realizzata in prolungamento di quella esistente su cassoni. A questo proposito, sarebbe opportuno verificare, da parte di chi ne ha titolo, quanto fu dichiarato tra il Settembre del 2014 e l'Aprile 2015 dal Governo italiano alla Commissione europea all'atto della richiesta di sostegno pubblico al progetto di dragaggio dei fondali del molo polisettoriale e al relativo smaltimento in vasca di colmata dei materiali di escavo".

Nella sua nota, Guacci ricorda inoltre che il Governo italiano aveva dichiarato, come si legge nella relazione redatta e pubblicata dalla Commissione europea denominata: 'Aiuto di stato SA. 39542 (2014/N) – Italia', che: "l'investimento non prevede aumento delle superfici del molo polisettoriale in concessione a TCT, gli investimenti in infrastrutture saranno a carico del concessionario, i proventi della concessione non aumenteranno in quanto la superficie concessa al terminalista TCT non sarà aumentata e il concessionario effettuerà investimenti per 12,53 milioni di euro; l'aiuto pari a 17.167.413 sarà erogato in forma di sovvenzioni dirette fino a fine 2016 data di termine dei lavori".

La Commissione, prosegue Guacci, "preso atto delle dichiarazioni rese dal Governo italiano che l'investimento non avrebbe prodotto aumenti delle aree in concessione e quindi non avrebbe costituito distorsione della concorrenza in maniera contraria all'interesse comune, dichiarava che l'aiuto era compatibile con l'art. 107 del trattato. Quanto affermato dal Governo italiano contiene a dir poco delle imprecisioni infatti: il 17/12/2012 l'Autorità portuale di Taranto aveva già pubblicato il bando di gara per l'adeguamento di un tratto di banchina del molo polisettoriale del porto di Taranto, in concessione a TCT, mediante la realizzazione di una nuova banchina su pali, 1.200 ml., finanziata con fondi FAS, fondi PON reti e mobilità e con fondi propri della stessa Autorità portuale, affiancata alla esistente a cassoni per una lunghezza di 1.200 ml.

Il progetto della nuova banchina, redatto dal concessionario TCT sulla base dell' 'Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto' sottoscritto il 26/04/2012 e consegnato all' Autorità portuale nell'Ottobre del 2012, prevedeva la realizzazione dell'opera in adiacenza e in aggetto rispetto a quella esistente, di fatto costituendo un aumento di superficie delle aree in concessione alla TCT pari a circa 10.000 metri quadrati operativi il cui valore avrebbe certamente costituito aumento del canone concessorio in atto".

"Nel merito delle attività da svolgere, a partire dalla sua nomina, il presidente dell'Ap / AdSp e Commissario straordinario di Governo, ebbe ad identificare, quale unico e prioritario obiettivo della propria politica di sviluppo, quanto già era stato programmato, (ancor prima del suo mandato), per rendere il porto di Taranto uno scalo dotato di elevati standard di competitività fondamentali per la ripresa e lo sviluppo del traffico commerciale, della logistica e dell'intermodalità: consolidamento della banchina del polisettoriale, dragaggi a -16,50 e prolungamento diga fuori rada.

Dopo quasi otto anni di ininterrotta gestione del presidente dell'Ap / AdSp, delle tre opere attese, considerate unanimemente di urgente realizzazione, tanto da giustificare anche la nomina a Commissario straordinario del Governo, è stata realizzata la sola banchina. Purtroppo – scrive ancora Guacci – in assenza della realizzazione della vasca di colmata, cantiere fermo a causa, prima dei pasticci della aggiudicazione della gara di appalto e poi della crisi finanziaria della società aggiudicataria dell'appalto, non permetterà in tempi certi il dragaggio dei fondali.

Inoltre la non realizzazione del prolungamento della diga non garantisce l'operatività in sicurezza delle navi in banchina così come i piazzali dello stesso molo non permettono una previsione attendibile e seria per rendere operativi i piazzali dello stesso molo in quanto sono necessari importanti opere di riqualificazione e di manutenzione straordinarie per la messa a norma degli impianti esistenti e di quelli da realizzare.

In relazione agli interventi programmati sulle aree del porto in rada solo tre opere risultano essere state completate: la piastra logistica, la strada dei moli e la vasca di colmata predisposta per le opere ancora non cantierizzate come l'ampliamento del IV sporgente e la darsena ovest.

Gioia Tauro, carico di 115,61 chili di cocaina pura sequestrato in porto

Reggio Calabria - Un carico di 115,61 chili di cocaina pura è stato intercettato dai finanziari del Comando provinciale di Reggio Calabria.

Reggio Calabria - Un carico di 115,61 chili di cocaina pura è stato intercettato dai finanziari del Comando provinciale di Reggio Calabria e da personale dell'Agenzia delle dogane, nel porto di Gioia Tauro. La sostanza, divisa in 100 panetti, era in tre borsoni all'interno di un container che trasportava bobine di carta proveniente da San Antonio (Cile) e che, dopo aver effettuato **uno scalo a Rodman (Panama), era diretto a Livorno**. La droga, una volta giunta a destinazione, è tagliata anche fino a 4 volte prima di essere immessa sul mercato ad un prezzo che oscilla dai 50 ai 100 euro al grammo, secondo la Guardia di finanza avrebbero fruttato 23 milioni di euro alle organizzazioni criminali di stampo `ndranghetistico che operano nel settore. L'operazione è stata condotta sotto il coordinamento della Procura distrettuale antimafia di Reggio Calabria.

La `ndrangheta diversifica i porti in cui far giungere la cocaina dai Paesi del centro America, ma lo scalo di Gioia Tauro è sempre «attivo». È la convinzione di inquirenti ed investigatori alla luce dei sequestri effettuati negli ultimi anni - l'ultimo oggi di oltre 115 chili - e di inchieste concluse recentemente. Dopo un 2017 nel corso del quale nel porto gioiese, **grazie ai controlli della Guardia di finanza e dell'Ufficio Antidrode di Gioia Tauro**, sono state sequestrate circa due tonnellate di cocaina, stimato dal rapporto della Direzione centrale per i servizi antidroga (DCSA) come l'80,98% del totale dei sequestri a livello nazionale, per il 2018 si è prospettato uno scenario ben diverso. Alcune analisi di recente pubblicazione, avvalorate da diverse operazioni - afferma la Guardia di finanza di Reggio Calabria - «sostengono che sia verosimile ritenere che le `ndrine, divenute oramai referenti quasi uniche a livello Europeo dei narcos sudamericani, siano alla continua ricerca di altri porti con un volume di traffico rilevante e, al tempo stesso, controlli più tenui. In particolare, **i porti di Rotterdam e Anversa**, rappresenterebbero oggi i maggiori hub utilizzati per il traffico di cocaina destinata al mercato europeo».

-segue

Il presidente della Commissione Antimafia Nicola Morra, il 16 dicembre scorso, in riferimento all'operazione "European `ndrangheta connection", coordinata dalla Dda di Reggio Calabria e che ha visto la collaborazione delle autorità di Olanda, Germania, Belgio e Sud America e culminata con 90 arresti, ha affermato che «la `ndrangheta ha delocalizzato l'arrivo di sostanze stupefacenti dal porto di Gioia Tauro **verso i porti di Rotterdam e Anversa che vengono preferiti perché i loro sistemi di controllo sono più blandi**». Ulteriore conferma, secondo la Finanza, viene dai sequestri in ambito europeo effettuati nel 2018, a Valencia (325 kg), Genova (300 kg), Barcellona (257 kg), Rotterdam (230 kg), Livorno (200 kg), Rijeka (100 kg) e, in particolare, ad Algeciras, dove il 25 aprile 2018, è stato messo a segno il più grande sequestro della storia spagnola: 8.740 chilogrammi di cocaina.

Nonostante ciò, sottolineano ancora le **Fiamme gialle**, lo sforzo investigativo della Dda reggina diretta dal procuratore Giovanni Bombardieri, «non è venuto mai meno ed i controlli dei finanziari e dai funzionari delle Dogane, sono addirittura aumentati nel numero» consentendo di mettere a segno nel corso dell'anno 3 operazioni che hanno portato al sequestro di oltre 100 kg di cocaina, «a testimonianza del fatto che la `ndrangheta non sembra aver completamente abbandonato l'idea di utilizzare lo scalo Gioiese per l'importazione della polvere bianca».

Falcomatà scommette tutto sulla Zes

E sostiene che sia necessaria «un' unica Autorità portuale dello Stretto con sede a Gioia Tauro»

Piero Gaeta «Il trend economico positivo avviato in Calabria va sostenuto e alimentato con la messa a punto di un sistema di governance istituzionale più forte e dinamico, in grado di ascoltare il tessuto imprenditoriale confezionando soluzioni puntuali e strutturate ai problemi atavici della nostra terra». Parole e musica del sindaco metropolitano Giuseppe Falcomatà che è intervenuto ai lavori dell'assemblea di Unindustria Calabria, alla presenza del presidente nazionale di Confindustria Vincenzo Boccia. Una dichiarazione di guerra al governo Salvini-Di Maio con cui non riesce neppure a interloquire, una stoccata alla Regione che non concede tutte le deleghe alla Città Metropolitana ma anche una dichiarazione carica di speranza per il futuro del territorio reggino.

«La Città Metropolitana di Reggio Calabria può giocare un ruolo essenziale in questo quadro - ha spiegato il sindaco - ma questo può accadere solo se la legge di istituzione delle Città Metropolitane verrà applicata fino in fondo, con l' assegnazione delle deleghe che spettano ai nuovi Enti, il turismo ad esempio, da parte delle Regioni. Solo così saremo in grado di dispiegare tutto il potenziale propulsivo che caratterizza il nostro territorio, oggi finalmente in grado di sviluppare le sue peculiarità produttive, inserendole in un contesto economico nazionale e internazionale che guarda a noi con rinnovato interesse».

«Il nostro territorio ha avviato negli ultimi anni un percorso di crescita che dobbiamo saper sostenere. L' istituzione della nuova Zes, che dal porto di Gioia Tauro si dispiega sul litorale tirrenico verso l' area dello Stretto, è certamente una grande occasione, un' opportunità per rilanciare la prospettiva degli investimenti, anche da parte dei grandi players internazionali, su un territorio che ora ha la possibilità di realizzare pienamente tutte le sue potenzialità produttive. In questo senso continuiamo a sostenere la necessità di realizzare di un' unica Autorità portuale dello Stretto, con sede a Gioia Tauro, che ricalchi i piani di sviluppo pensati con la Zes, superando l' assurda spaccatura proposta dal Governo nazionale che, negandosi perfino al confronto istituzionale, ha inspiegabilmente diviso il territorio Metropolitano in due diverse Authority».

«A fianco a questo è necessario proseguire con assoluta determinazione nella battaglia quotidiana per la legalità nel contrasto alla criminalità organizzata, vera e propria zavorra che per decenni ha pesato sulla vocazione di crescita del nostro territorio, producendo un ritardo rispetto alle altre aree del Paese e del contesto comunitario». «La nostra città - ha concluso il sindaco - oggi è pronta ad accettare queste sfide, proiettando nel panorama economico nazionale ed internazionale una nuova immagine di sé, positiva e dinamica, capace di amplificare le tante eccellenze che arricchiscono il nostro bagaglio produttivo, in una prospettiva baricentrica che ci consegna un nuovo protagonismo nel contesto euromediterraneo».

Ettore Gentile: «La Falce è il punto di partenza»

Chi del Piano regolatore del porto ha visto gestazione, parto, primi passi e adesso - tutti si augurano - la vera e propria "età dello sviluppo" è Ettore Gentile, segretario generale dell' Autorità portuale. Che del Piano ha seguito tutti passi, fin dai primissimi del 2006. «Era fondamentale superare lo scoglio della

Vas - spiega Gentile -, adesso sempre col Comune ci muoveremo per esercitare il pressing necessario affinché tutto si concluda nel più breve tempo possibile». Gentile chiarisce: «Lo dico non perché sia necessario un pressing, anche perché siamo in una fase in cui c'è sintonia sia col Comune che con la Regione. Ed è stato importante che a Palermo, lunedì, con noi ci fosse il sindaco». Ma c'è fretta di chiudere, dopo un iter troppo lungo: «Adesso c'è lo step delle verifiche sugli aspetti urbanistici - spiega Gentile dopodiché, una volta che il presidente della Regione avrà firmato il decreto, il Piano regolatore del porto entrerà in vigore e gli spazi più importanti dell' affaccio a mare avranno finalmente una destinazione». Si sa già quale sarà il primo passo: «Le strategie di investimento sono previste dai Piani operativi triennali. Ma il primo passaggio sarà la bonifica della zona falcata, che insieme alle demolizioni previste comporta un investimento da 80 milioni di euro. In ogni caso sarà fondamentale il dialogo con il Comune per programmare lo sviluppo del waterfront della città».

L' enorme occasione chiamata Piano portuale

Il ruolo dell' Authority, la riconquista del fronte mare e i più importanti interventi previsti

Ad ormai quasi tredici anni dai primi "vagiti", il

2019 potrebbe essere quello buono per vedere chiuso l' iter del piano regolatore del porto.

Che posta così, sembrerebbe uno dei tanti passaggi burocratici a cui periodicamente assistiamo in una città che troppo spesso si ferma alle progettualità, senza avanzare allo step successivo dei fatti concreti. Se non molto, molto lentamente. Ma il piano regolatore del porto possiede davvero tutti i requisiti per diventare l' elemento chiave per una svolta a 360 gradi. E il fatto che finalmente, entro marzo, dovrebbe arrivare l' approvazione definitiva che sarà sancita dalla firma del decreto da parte del presidente della Regione, è molto più che una buona notizia.

Il ruolo dell' Authority È un' occasione. L' ennesima? L' ultima? Chi lo sa, di certo è un' occasione irrinunciabile per Messina. Per due ragioni apparentemente banali che ma diventano centrali: è nel rapporto troppo spesso negato nel mare, da un vero waterfront - e non potrebbe essere altrimenti - che la città può trovare la propria principale fonte di sviluppo, quei margini di crescita che altrove sono stati negati anche e soprattutto da scelte urbanistiche scellerate; è l' Autorità portuale oggi di Sistema ma non è il nome a fare la differenza - l' ente che più di ogni altro, nel territorio messinese, ha capacità di spesa e di investimento. E il ruolo giocato dall' Authority negli ultimi anni lo testimonia. Oggi vengono ad incastrarsi due elementi chiave: l' ultimo "chilometro" del Piano regolatore del porto, che dopo aver praticamente ottenuto la Vas (Valutazione ambientale strategica) dovrà attendere appunto il sì finale del Consiglio regionale urbanistica e quindi di Musumeci; e il salvataggio dell' autonomia dell' Autorità dello Stretto, con il rischio ormai scongiurato di una "annessione" al porto di Gioia Tauro. L' incastro giusto si sta verificando, dalla primavera in poi si tratterà di tradurre tutto ciò in atti tangibili e concreti.

Cosa prevede il Prp Sono quattro gli interventi principali previsti dal Piano (alcuni dei quali di fatto già avviati): rettifica e modifica delle banchine del terminal crociere, del terminal navi veloci e aliscafi e del molo Norimberga; realizzazione della seconda darsena nel porto di Tremestieri, con relativi piazzali, viabilità interna e servizi; realizzazione di una sottovia in corrispondenza del parco ferroviario e sistemazione della viabilità portuale sulla Zona Falcata; realizzazione dei due porti turistici di rada San Francesco e della Zona Falcata, «fatta salva l' ipotesi che tutto o parte di essi venga realizzata da un soggetto privato». È chiaro che la realizzazione di un porticciolo turistico nella rada San Francesco passa, necessariamente, dal completamento del porto di Tremestieri e, quindi, dal definitivo e totale trasferimento del traghettamento negli approdi a sud. La via del Mare È una delle eterne incompiute della città, una strada di cui si parla da anni ma senza, anche qui, arrivare allo step successivo. L' operatività del Prp potrebbe rappresentare la molla decisiva. L' Autorità portuale ha già commissionato, negli anni scorsi, lo studio di fattibilità della via del Mare all' Ati Tecnic-Abacus-Act. La soluzione viaria prevista è quella che dallo svincolo di Tremestieri si sviluppa lungo la costa fino alla Zona Falcata: nel porto centrale, infatti, rimangono operativi sia i traghetti delle Ferrovie dello Stato alla stazione marittima, sia le Cartour (le navi che operano tra Messina e Salerno) al molo Norimberga.

Il patto della Falce Un ruolo importante, nella definizione soprattutto delle previsioni urbanistiche nella Zona Falcata "che verrà", l' ha giocato il Patto della Falce, siglato nel 2016 da Comune, Autorità portuale, Università e Regione. Ed in particolare l' accordo tra Authority e Comune che definito i parametri urbanistici. «Le quantità edificatorie previste dal Prp - si legge nell' ultima stesura del Piano risultano (secondo quanto indicato dall' Amministrazione comunale) eccessive essendo a ridosso di grandi edifici di interesse storico-architettonico e di una fascia di arenile di poche decine di metri». Di fatto "l' impronta" dell' ex amministrazione Accorinti è stata quella di ridurre sensibilmente le volumetrie previste nella Zona Falcata, con una cubatura massima che adesso sarà di 25 mila mc, per un' altezza massima degli edifici di 15 metri. Quali attività verranno previste? Commercio, attività culturali ed espositive, centri congressi, attività scientifiche, spazi per giochi, giardini pubblici, percorsi pedonali e ciclabili, strutture sportive ma anche uffici pubblici.

Sebastiano Caspanello

Piano regolatore del porto di Messina, in arrivo il via libera

Il parere sarà favorevole. La Commissione Vas, chiamata a esprimere il giudizio sulla

Valutazione ambientale strategica relativa al Piano regolatore del porto, non ha più motivi per non dare il nulla osta. E lo farà già dalla prossima seduta convocata per il 23 gennaio. A quel punto l'iter del Prg portuale imbroccherà finalmente l'ultima parte del suo accidentato percorso, approdando al Consiglio regionale dell'urbanistica, per l'approvazione definitiva. Nel frattempo, gli uffici dell'Autorità portuale lavoreranno per integrare e modificare le tavole dopo le prescrizioni imposte dalla Commissione Vas che ruotano, di fatto, su due punti essenziali: lo stralcio delle aree militari dalla programmazione generale e la riduzione della volumetria complessiva, concordata in precedenza da Authority e C o m u n e d i Messina. L'articolo completo sulla Gazzetta del Sud in edicola. Riproduzione riservata.

LUCIO D' AMICO