

INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei Porti** (La Gazzetta Marittima, Il Messaggero Marittimo)
- **La Via della Seta** (La Nazione, Corriere Marittimo)

Dai Porti:

Ravenna:

"...sul porto nessuna progettualità..." (Il Resto del Carlino)

Genova:

"...Diga e gronda gli interventi più importanti..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Evento Bastimento..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Valzer di nomi per il segretario dell'Authority..." (La Nazione)

"...Darsena Toscana..." (La Nazione)

"...Auditorium in accademia..." (Il Tirreno)

"...scolmatore, le nuove porte vinciane..." (La Nazione)

Piombino:

"...Aferpi incontrano l'autorità..."
(L'Informatore Navale, Il Tirreno, La Nazione)

"...Riconversione del Polo industriale..." (Corriere Marittimo)

"...Il Sindaco Giuliani: "Poli è la presona Giusta"..." (La Nazione)

Civitavecchia:

"...Firmato accordo per riduzione delle emissioni..."
(Messaggero Marittimo)

Napoli:

"...Gare truccate in porto..." (Corriere Marittimo)

"...Prima edizione di "Porto Aperto"..." (Informazioni Marittime, Il Mattino)

Messina:

"...Il nuovo direttore generale sarà messinese..." (Centonove)

Catania:

"...Mobilità turistica salta il piano Delrio..." (MF)

Focus:

- **Inchiesta sulla corruzione** (Gazzetta del Sud, Centonove, Giornale di Sicilia, LaRepubblica, larepubblica.it,

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

“Governance” dei porti ora arrivano i correttivi

ROMA - Meglio tardi che mai. E così la Riforma portuale ha fatto un altro passo avanti, con la conferma da parte del ministro Delrio - si legga il servizio qui a fianco da Ravenna - delle ultime designazioni dei presidenti della Sicilia occidentale (Pasqualino Monti) di Gioia Tauro e Tirreno meridionale (Francesco Russo) e della Sardegna (Massimo Deiana). Un piccolo passo che presuppone però un'altra novità, non accennata dal ministro ma confermata dal senatore Marco Filippi - uno dei “padri” della Riforma stessa - di un prossimo intervento a integrazione e correzione di alcuni passaggi della legge. Quali i correttivi più importanti? Intanto un'accelerazione degli organi della “governance” nazionale che ancora mancano: il cosiddetto “comitato delle Autorità di sistema”, vero e proprio parlamentino romano nel quale sotto le ali del ministero MIT dovranno coordinarsi le iniziative delle quindici AsdP evitando sovrapposizioni e concorrenza nelle infrastrutture. Poi un'altra accelerazione, quella della costituzione degli “organismi di partenariato della risorsa mare” nelle singole AdSP, con compiti consultivi “sui processi decisionali” ma esclusi dalle decisioni suelli atti

amministrativi (e anche su questo tema, ci sono scuole di pensiero che vorrebbero qualche correttivo). Infine, il tema scottante dei sindaci e più in generale di chi ricopre cariche istituzionali politiche (vedi Debora Serracchiani per la regione Friuli-Venezia Giulia) dai comitati di gestione delle singole AdSP. Esploso con il caso Nogarini di Livorno, il problema è stato malamente affrontato con un tentativo di decreto ministeriale bocciato dall'ufficio legislativo del Mit e dovrebbe rientrare - con la soluzione di escludere chi ricopre cariche politico/istituzionali come i sindaci e i presidenti di Regioni - con un correttivo tra i vari interventi correttivi. E tra questi, si parla di anche di correggere (Filippi l'ha anticipato in una recente dichiarazione) l'assurdo dei componenti dei comitati di gestione che devono essere qualificatissimi, espertissimi, con grandi responsabilità anche civili e penali da consiglio di amministrazione dei porti, ma senza alcun compenso. Un assurdo anche in relazione agli emolumenti non certi minimalisti che la riforma (e prima d'essa la legge 84/94) ha riconosciuto a presidenti e segretari generali delle Adsp...

Sono stati controllati i requisiti di tutti? Delrio: grave errore la presenza dei sindaci nei comitati "AdSp"

di Renato Roffi

LIVORNO - Forse, anzi, quasi certamente, aveva un occhio (o entrambi) rivolto proprio a Livorno il ministro per i Trasporti e le Infrastrutture quando, lo scorso 26 Maggio a Ravenna - secondo quanto riportato dall'Ansa - avrebbe affermato che «...la presenza dei sindaci nel board dei porti è un errore grave...». Poiché nei Comitati di gestione «...sono richieste caratteristiche analoghe a quelle dei presidenti».

Fermo restando che, per quanto autorevole, quella del ministro, ancorché fondata sulla competenza (continua in ultima pagina)



Graziano Delrio

Delrio: grave errore

za e sull'autorevolezza della carica che ricopre, rimane pur sempre un'opinione personale, un suo modo di sentire lo spirito (non il testo) della legge, che, però, non stabilisce espressamente quale sia il ruolo dei sindaci all'interno dei Comitati. Il primo problema reale, invece un problema ormai ancestrale, è sicuramente proprio quello della chiarezza delle leggi che sembrano quasi sempre fatte apposta per dar luogo ai "si voleva intendere..." va interpretata nel senso che... etc".

Nel caso in specie si tratta di una legge di cui lo stesso ministro è ritenuto il padre putativo ed è dunque difficile non osservare che certe precisazioni, anziché esternarle occasionalmente *a posteriori*, avrebbe potuto, eventualmente, proporre e farle inserire in sede di discussione e di stesura della norma.

Nel suo assunto relativo ai sindaci, il ministro propone a modello le caratteristiche di esperienza e competenza che devono distinguere i presidenti. Ora, lasciando perdere il passato, siamo proprio vicini al cento per cento che oggi tutti i presidenti rispondano ai requisiti invocati da Delrio?

Riguardo, inoltre, ai dubbi che colgono il ministro a proposito della "presenza dei sindaci nel board dei porti", da lui stesso definita "un errore grave", vien da chiedersi come

mai nello stesso suo rigore valutativo dell'esperienza e della competenza, oltre ai sindaci, non cadano anche gli altri componenti i comitati di gestione. fati salvi, naturalmente, i rappresentanti delle Autorità marittime.

E' abbastanza risaputo, negli ambienti di qualcuna (se non di molte), delle Autorità di sistema recentemente costituite, che alcuni presidenti, per non iniziare i loro mandati aprendo conflitti con i presidenti di Regione o con i sindaci, si sono trovati - *pro bono pacis* - a dover inghiottire dei veri e propri rospi nell'accettare certi curricula.

Infine, riportandoci al caso singolare di Livorno e al non gradimento da cui è stato colpito l'ingegner Filippo Nogarin, sindaco della città, viene spontaneo domandarsi se il ministro delle Infrastrutture non provi almeno un tantinello di imbarazzo di fronte all'autodesignazione per il Comitato di gestione del porto di Trieste della presidente del Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia, preparatissima sotto il profilo politico e come pubblica amministratrice (non verificata riguardo ai porti), e, ancor più, di fronte al già avvenuto inserimento nel Comitato proprio del pur degnissimo sindaco della città, che ha mostrato i propri talenti in campi assai diversi da quello portuale e i cui studi - stando a quanto riporta il curriculum postumo in rete - si sono fermati alla scuola dell'obbligo.

La via della seta

■ ■ ■ E' impressionante come il rullo compressore Cina aggredisca il futuro; l'idea della "via della seta" è formidabile specialmente per l'Italia che, sicuramente, acquisterà peso in Europa quale "molo" naturale nel Mediterraneo. Sento dire che saranno potenziati i porti di Genova, Trieste e Palermo ma non ho saputo alcunché di Livorno. Eppure il porto di Livorno è quello nello stivale che ha la maggiore estensione di retroterra pianeggiante "banchinabile". Ma questa Toscana immobile che aspetta ad agitarsi? Non ci si può addormentare nella retorica del pur meraviglioso Rinascimento; bisogna anche cavalcare le situazioni tipo "rerum novarum". Non facciamo come quando Livorno si fece scappare Evergreen che andò a Marbella in Spagna. Il treno (anzi la nave) fischia una sola volta; poi riparte.

G.P., via mail

Il dragone si ferma a Trieste in visita al porto

TRIESTE- Che sia l'anno del Dragone per l'Italia? Le notizie delle visite di rappresentanti governativi, di ambasciate o di gruppi imprenditoriali cinesi si rincorrono da qualche mese nella penisola. Trieste, Venezia, Genova, Livorno, i nomi dei porti che vengono messi sotto la lente di ingrandimento dai visitatori orientali.

Il ministro consigliere dell'Ufficio economico commerciale dell'Ambasciata di Cina in Italia Xu Xiaofeng, ha guidato la delegazione, che ha visitato due giorni fa il porto di Trieste ed ha incontrato il vicepresidente della Regione Fvg Sergio Bolzonello. La visita è stata organizzata in fretta e furia dopo che l'ambasciata cinese aveva manifestato l'interesse di visitare il porto Giuliano. Xu Xiaofeng a fine giornata ha commentato così: "si aprono possibilità per una collaborazione a 360 gradi».La visita è frutto dell'incontro che il presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni e il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, avevano avuto, nelle scorse settimane, con il presidente Xi Jinping che per l'occasione era rimasto favorevolmente colpito dal porto di Trieste definendolo un potenziale snodo della Nuova Via della Seta.La giornata triestina della delegazione è iniziata con l'incontro con Mario Sommariva, segretario generale dell'AdSP dell'Adriatico orientale, presso la sede dell'Authority. Il segretario ha illustrato le caratteristiche del porto, dalla connessione al network intermodale europeo ai piani di sviluppo futuri. Un tema che ha interessato molto la delegazione, che ha rivolto numerose domande in materia. La visita proseguita al molo Settimo e al cantiere della piattaforma logistica, in fase di costruzione, per concludersi In Regione FVG in un faccia a faccia con Bolzonello.il consigliere Xu al termine dell'incontro ha dichiarato: - ci hanno lasciato un'impressione bellissima. Il vicepresidente Bolzonello ci ha presentato i vantaggi settoriali della Regione e credo che integrandoli con la politica del riaggiustamento economico cinese e con il nostro upgrading strutturale avremo una collaborazione a 360 gradi".

" La visita ha permesso di cogliere appieno il valore del Friuli Venezia Giulia come regione tra le più innovative d'Italia e d'Europa sotto il profilo della produzione" ha dichiarato Bolzanello, "oltre al ruolo della nostra logistica come vero terminale della Via della Seta».

L'INTERVENTO

Sul porto nessuna progettualità

IL FORUM sulla sicurezza nei porti, molto ben organizzato al palazzo dei Congressi di Ravenna, ha visto la partecipazione di tutti i gran capi istituzionali del Pd (ministro, presidente di Regione, sindaco/presidente di Provincia, Sapir) e del presidente dell'Autorità portuale da loro prescelto. Si è parlato, logicamente, anche del nostro porto, apparentemente di tutto, in realtà di nulla. È mancato un disegno strategico di almeno medio periodo. Quale scalo e per quali grandezze di trasporto navale avremo nel 2030? Ad esempio, la Regione Toscana accompagna lo sviluppo infrastrutturale del porto di Livorno, per collegarlo ai porti vicini, con 200 milioni di tasca propria. La nostra Regione zero. I dragaggi promessi datano sulla carta 2019-2024, cioè cinque anni di tribolazioni che diventeranno almeno 10, con tubazioni galleggianti del '500 o del '600 che, attraversando il canale in continuo come un serpente, intralceranno il normale svolgimento delle attività portuali.

INCIDENTI di percorso con la magistratura sono da mettere in conto. Il materiale dragato nel porto canale è costituito in prevalenza da limi argillosi, per niente idonei, se non selezionati per classi granulometriche (le casse di colmata non sono in grado di farlo), per costruire le futuribili piattaforme logistiche. Un pantano senza speranza, come la grande cassa di colmata di via Trieste, che dopo dieci anni è ancora lì. L'inquinamento prodotto da questa specie di dragaggi dell'età leonar-

desca, la cui quantità è da verificare, ma comunque esistente, verrà trasferito dalle maree sulle nostre spiagge, causando danni che non è possibile oggi definire, ma che potrebbero mettere in crisi la stessa stagione balneare. Le problematiche di cui sopra sono risolte dalle draghe di nuova generazione della classe Decomar, la cui unica vera controindicazione è di non appartenere alle grandi oligarchie delle imprese di dragaggio. Questo riassemblement politico dei governi nazionale, regionale e locale mi ricorda tanto lo psicopompo, che nella cultura greco antica accompagnava le anime dei morti nell'aldilà. Le poche azioni intraprese e le tante mancate sollevano il dubbio che i cittadini siano considerati persone vive solo quando depositano un voto nell'urna. Noi, comunque, non ci rassegniamo a tanta malasorte.

Pasquale Minichini
Lista per Ravenna

Diga e gronda gli interventi più importanti per Genova

GENOVA - «La nuova diga e la gronda autostradale sono gli interventi più importanti per il porto di Genova, e lo scalo o la città non possono sostenerli da soli. Spero che l'attenzione manifestata in questi giorni per i temi dei trasporti e delle infrastrutture duri anche oltre la campagna elettorale sulla città e la prossima campagna elettorale del governo». Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri di Genova, è soddisfatto, ma cauto dopo che il ministro Delrio ha annunciato il finanziamento della realizzazione della nuova diga del porto e annunciato l'avvio della gronda dopo l'estate.

A rendere il momento positivo
(continua in ultima pagina)

Diga e gronda gli interventi

C'è anche il patto dei presidenti di Piemonte, Lombardia e Liguria sul sistema portuale ligure, la riforma che sta andando a regime e, ancora, i lavori del Terzo Valico ferroviario che procedono.

«Al di là della legge di riforma che ha ridotto il numero delle Autorità portuali - sottolinea Pitto - mi pare ci sia la consapevolezza a livello di governo che gli scali su cui puntare, quelli con una dimensione internazionale e strategica non siano 14 o 15 ma due o tre al massimo, sui quali concentrare gli interventi. Genova è sicuramente il primo, e un altro è Trieste per l'Adriatico» dice Pitto.

«L'alleanza con Piemonte e Lombardia? La Liguria è il loro porto e insieme possiamo avere più voce con il governo e l'Unione europea, come una parte importante dell'economia italiana» aggiunge Pitto e mette in fila le opere in corso in porto - dal terminal di Vado ligure a calata Bettolo a Genova - con la nuova diga che permetterà l'ingresso delle navi più grandi a Sampierdarena e con le infrastrutture per i collegamenti, dal Terzo Valico alla "gronda".

«Sono tutti pezzi di un mosaico e tutti dovrebbero andare di pari passo. La prima parte dobbiamo farla qui. Sulla Gronda se fossimo stati un po' più decisi i cantieri sarebbero già aperti», conclude il presidente di Spediporto.

IL PROGETTO

Da "Evento Bastimento" nuove proposte per la Darsena

«LA DARSENA è una parte importante della città che è ancora in attesa di trovare la sua vocazione. La cultura intesa come musei ed eventi potrebbe servire a collegare il centro storico al mare». Ilaria Cavo, assessore della Regione va dritta al punto: «creare un' asse trasversale».

Un esempio? "Evento Bastimento" è un progetto che dal 2 al 10 giugno attraverso workshop, tavole rotonde incontri e progetti di arredo urbano coinvolgerà gli abitanti, gli studenti, il Muma, l' Autorità portuale, il museo di Palazzo Reale, l' associazione degli architetti genovesi, le facoltà di Architettura ed Economia, l' Istituto Nautico per provare a recuperare la Darsena dal basso. Maria Cristina Turco e la light designer Stefania Toro con Condiviso (un network multidisciplinare che condivide la sede loft a calata Di Negro), hanno pensato di focalizzare l' attenzione su un' area poco valorizzata ma potenzialmente esplosiva dal punto di vista turistico. «Bastimento è un progetto pilota, un metodo che se funziona replicheremo» spiegano le ideatrici. A Barcellona e in altre città europee ha funzionato, lo racconteranno i due tutor, gli architetti Patrizia Di Monte e Ignatio Gravalos famosi per aver sviluppato il concetto di architettura partecipativa nel recupero delle aree urbane abbandonate e degradate. Il programma completo su www.eventobastimento.it.



IL RUOLO Il presidente dell'Authority, **Corsini**, al sistema Stefano Corsini alle prese con la nomina del segretario generale

INCARICHI LE MANOVRE PER L'ASSETTORE DELL'ENTE

Il valzer dei nomi per il segretario Authority, mosse sulla scacchiera

COMITATO di gestione dell'Authority di sistema portuale, sito ennesimo ovvero, nel silenzio assoluto dei fonti ufficiali, parlano o almeno insubigliano: quelle della politica e dei "solitamente bene informati". Due i temi fiscali: il completamento del comitato di gestione, fondamentale per avviare la "governance" del sistema; e la scelta del segretario generale, tra chi vorrebbe mantenere nel ruolo Massimo Provinciali almeno fino a dicembre, e chi invece - sindaco Nogarin in testa - ne vuole la testa. Dalla rosa di nomi che Corsini avrebbe intenzione di fare al presidente della Regione Rossi per la segreteria dell'AdSP, è uscita come noto Ro-

berta Maci, formalmente nominata a Civitavecchia. C'è chi dice che a sostituirlo nella rosa sia stato già ripescato Nerio Busdraghi, alto ufficiale delle Capitanerie di porto, già comandante di quella di Portoferraio e vide a Livorno. Di Busdraghi si era già parlato all'inizio della telenovela livornese, perché oltre ad essere un professionista con tutti gli attributi chiesti dalla legge, è anche in procinto di finire il suo impegno militare.

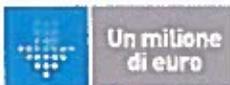
ASBARRAGLI lo strada c'è chi, pur non mettendo in dubbio la competenza, sostiene che la carica di segretario generale delle AdSP richiede una laurea specifica. Da ven-

iscare: ovviamente Busdraghi non parla e tantomeno parla Corsini. Sia a Piombino che a Livorno, negli organigrammi delle due Authority portuali in attesa di diventare anche operativamente un'entità unica "di sistema", si moltiplicano le insofferenze per i ritardi. Anche perché malgrado i tanti atti ufficiali che istituiscono o fanno costare depresso e gli aiuti pubblici per riparare, lo stand-by della "governance" dei due porti non aiuta certo. È a fronte delle tante decisioni prese, come la detassazione del 70 per cento della cabina Orlandu (alla palanca della spesa est o addirittura a Piombino?) il tempo che passa non fa che in concretizzare i problemi. A.F.

LE SFIDE DEL PORTO

IL SOPRALLUOGO

Il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ha fatto un sopralluogo alle opere di manutenzione dell'Arno e dei canali collegati



Un milione di euro

LAVORI regionali - ha detto il presidente - per almeno 1 milione di euro negli anni

«I livornesi si diano da fare... A cominciare dal vostro sindaco»

Il tour del Governatore Rossi da Pisa alle contese Porte Vinciane

LIVORNO

UN SOPRALLUOGO alle opere sbrulliche dell'Arno, fino alla foce dello Scolmatore e i lavori in corso per lo sbocco "armato" a mare al Calambrone. Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana, è partito dalle aree pisane fino alle opere in corso al Calambrone, tra le due dighe della "foce armata" fino alla famigerata stretta delle porte vinciane all'imbocco della Darsena Toscana. Lavori regionali - ha detto - per almeno 1 milione di euro negli anni. Ha risposto, non senza qualche insofferenza, alle nostre domande.

Presidente, le Porte vinciane finalmente sono avviate a soluzione. Tempi e modi?

«Come ci siamo impegnati, e non è stato facile mettere d'accordo pisani e livornesi, le porte saranno totalmente nuove, verranno installate presumibilmente entro luglio e saranno affidate all'Autorità regionale dei porti. Con questo mi auguro che il sistema sia fatto funzionare secondo le esigenze di tutto il territorio».

Però ce n'è voluto di tempo...
«Non posso certo accusare la Regione. Anche i livornesi, che si sono sempre lamentati, hanno fatto ben poco in concreto. Se alla presidenza del porto ci fossimo stati noi, non avremmo tollerato per anni un tale disservizio»



L'IMPEGNO Il presidente della Regione Enrico Rossi nel tour da Pisa alle Porte Vinciane

LA STOCCATA

«Non è stato facile mettere d'accordo livornesi e pisani»

È un'occasione. Autorità portuale? Eppure lei ha nominato il suo ex presidente Gallanti come consulente della Regione per la piattaforma Europa, un riconoscimento non facile.

«Non faccio accuse personali, rilevo che forse non si è agito con sufficiente energia per evitare gli in-

sabbiamento della Darsena Toscana. In quanto a Gallanti, il riconoscimento della Regione è meritato ma puramente simbolico».

A proposito di Darsena Toscana e Darsena Europa, che ne è del progetto di "tombare" lo sbocco dei Navicelli nel porto, eliminando i ponti girevoli stradale e ferroviario che per una maxi-darsena come l'Europa saranno una straziatura?

«Non mi risulta ci sia un progetto di tombare il canale, ma mi informerei dai tecnici. In quanto ai porti, sarà bene che si iliano da fa-



Focus

Il lamento

«ANCHE i livornesi si sono lamentati ma hanno fatto ben poco. Se alla presidenza del porto ci fossimo stati noi, non avremmo tollerato per anni un tale disservizio»

«Non spetta a me»

PER il segretario generale?
«Avevo scritto che spetta a me, ma non è vero. Io non c'entro niente e non voglio entrarci. La Regione ha fatto la sua parte, punto e basta»

re i livornesi, a cominciare dal vostro sindaco».

Presidente, parliamo del sindaco. Che ne pensa della sua designazione nella "governance" portuale?

«Penso che esista una legge e la legge vada rispettata. Non sto a me pronunciarsi».

Nemmeno sulla scelta per il segretario generale dell'Autorità di sistema?

«Avevo scritto che spetta a me, ma non è assolutamente vero. Io non c'entro niente e non voglio entrarci. La Regione ha fatto la sua parte, punto e basta».

Auditorium in Accademia ma aperto a tutta la città

L'idea illustrata dall'ammiraglio Ribuffo è stata apprezzata dalla Soprintendenza. Le proposte per riqualificare il silos in porto e per il rilancio del Mercato coperto

di Enrico Paradisi
LIVORNO

Si è discusso dell'interazione tra porto e città al convegno organizzato dal Propeller Club Livorno, presieduto da Maria Gloria Giani, e a cui hanno partecipato personalità di rilievo, urbanisti e architetti. Un argomento - la rivalutazione del waterfront livornese - assai caro a Filippo Nogarini, come ha ricordato lo stesso sindaco nell'apertura del dibattito svoltosi nella sala convegni dello Yacht Club, sottolineando l'impegno dell'amministrazione sul versante delle relazioni tra città, vie d'acqua e porto. Una notizia interessante l'ha tirata fuori nella pancia del convegno il comandante dell'Accademia Navale Pierpaolo Ribuffo, quando nel suo intervento, parlando di "apertura" del patrimonio che ha a disposizione, che copre un miglio di costa con i suoi 58 edifici, ha presentato un progetto di massima per il recupero dell'auditorium.

L'edificio, che risale agli anni Quaranta, deve essere messo a norma, perché attraverso deroghe attualmente può essere utilizzato solo in ambito militare, ma una volta ristrutturato potrebbe essere condiviso con iniziative aperte alla città. Il progetto, se si trovano i finanziamenti (si cercano partnership fuori dall'ambito della Difesa), è quello di arrivare

ad ottenere, infatti, una struttura polifunzionale con un massimo di 560 posti complessivi. Lo studio riguarda anche la modifica degli ingressi, in modo da far accedere il pubblico e i visitatori dal vicino cancello principale, quello che si apre a fianco a Barriera Margherita. «La nostra ambizione - ha ripetuto Ribuffo - non è soltanto quella di essere un centro di eccellenza militare, ma anche quella di mettersi in condivisione, al servizio della città». E infatti il futuro auditorium potrebbe accogliere iniziative culturali legate al mare organizzate anche da enti cittadini. Il progetto in questione era già stato visto dal sindaco che ha espresso parere favorevole: «L'idea è già all'attenzione di vari ministeri» ha detto soddisfatto.

Poi è arrivata anche la benedizione della Soprintendenza: «Non ho portato con me il timbro, altrimenti avrei approvato subito il progetto», ha commentato Fabio Boschi.

In precedenza la parola era passata agli esperti di "frontierismo" marittimo. «Il waterfront è uno spazio molto complesso, il luogo di interazione acqua terra ed è l'infrastruttura che va pianificata», ha spiegato Francesco Karner, architetto e ordinario alla Sapienza, nel suo intervento: «Uno spazio che non può essere visto, nella sua forma più riduttiva, solo in chiave immobiliare, o setto-

rialmente. E si può fare molto per questo». Le scelte vanno però pianificate con attenzione tenendo presente insomma tutte le dimensioni che stanno dentro questo pezzetto di mondo. «È il luogo di interazione di due mondi che si incontrano, e come tutte le coppie è a rischio», ha concluso. È l'amore per la città che ha mosso la presidente del Propeller Gloria Giani ad organizzare l'incontro, «dal momento che vogliamo cercare di far amare sempre di più Livorno, la più giovane e la più globale delle città toscane, ma anche la più avanzata se si pensa ad esempio alle Leggi Livornine».

Anche da un punto di vista architettonico dice Giani, la città è bellissima ed è necessario quindi impegnarsi per rivitalizzarla: «Vogliamo che Livorno torni ad essere una città moderna come lo era nel Cinquecento. In questa ottica c'è la possibilità del recupero di palazzi molto importanti». Annuisce il sindaco che ha invitato tutti a evidenziare le eccellenze livornesi.

Il prof. Marco Massa, urbanista dell'Università di Firenze, ha illustrato un progetto teso da un lato a inserire il sistema dei fossi, con la peculiarità dei suoi canali e cantine (compresi palazzi, fortezze, chiese, porto Mediceo e tracce di mura seicentesche) nel patrimonio dell'Unesco (la documentazione sarà inviata a breve al ministero dei beni cultu-

rali) e dall'altra a mettere a punto un masterplan per il pieno recupero di una parte di questo sistema, quella che si trova in zona portuale, che consenta di ottenere finanziamenti europei.

Con Massa lavora anche l'ingegner Andrea Ceccconi che ha ripercorso l'idea di riappropriarsi e valorizzare il patrimonio compreso nel Pentagono del Buontalenti, auspicandosi che il bando per il recupero dei silos, con il nuovo presidente dell'Authority Stefano Corsini (anch'egli presente all'iniziativa) riprenda il suo percorso, trasformando «un simbolo di decadenza, in un simbolo di grande valenza che accolga chi arriva a Livorno dal mare». Poi ha messo l'accento sulla valorizzazione del sistema delle cantine (e dei fossi), attraverso un censimento tridimensionale per arrivare a un percorso che consenta di arrivare ad un loro riutilizzo (compresa la massima fruizione del Mercato Coperto) e smentendo di considerare la Venezia «un garage per gusci in vetroresina».

A Fabio Boschi della soprintendenza di Pisa e Livorno, che ha riproposto il progetto di acquedotti della Fortezza Vecchia, e della torre del Marzocco per inserirli dopo restauro nel percorso di visite turistiche, è toccato l'onere di chiudere i lavori: «Vedo una volontà della città che mi sembra abbia sviluppato una coscienza della propria storia, e quindi ha voglia di migliorarla».

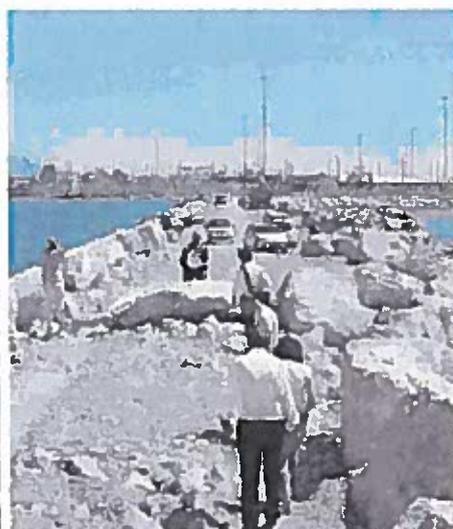
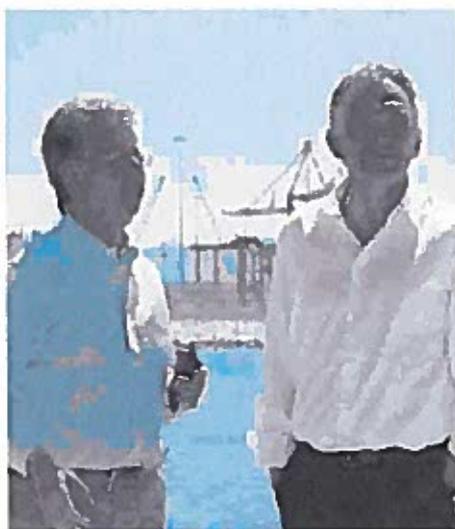
Scolmatore, le nuove porte vinciane Prove di pace fra Pisa e Livorno

Sopralluogo del governatore Rossi: «Investimenti per la sicurezza idraulica»

SOPRALLUOGO ieri del presidente della Regione Enrico Rossi per verificare progettazioni e andamento delle opere di manutenzione del fiume Arno e dei canali ad esso collegati. Prima la visita nella zona alle spalle dell'Ospedale di Cisanello dove è in corso il taglio della vegetazione sugli argini e nella fascia intorno. A seguire il governatore si è recato nella nuova sede del Genio Civile a Ospedaletto. Poi, dopo la tappa all'impianto idrovoro La Paduletta di Livorno, Rossi ha fatto tappa al cantiere per la foce armata dello Scolmatore, facendo il punto anche sulle Porte Vinciane che separano il canale dai Navicelli dal porto di Livorno.

FOCE armata dello Scolmatore: in corso i lavori del primo dei tre lotti che servono a raddoppiare la portata del canale. Il primo lotto, finanziato dalla Regione con 15 milioni, riguarda la realizzazione della foce armata, il dragaggio della foce e il ripascimento del litorale a Calambrone. Con questo primo intervento la portata passerà da 600 a 900 metri cubi al secondo. «Adesso la pausa estiva per consentire il dragaggio e poi da settembre l'ultima fase dei lavori che termineranno a dicembre» spiega l'ingegner Pistone, presidente del Genio Civile di Pisa e Livorno. Per il secondo lotto «le risorse ci sono già, contiamo di appaltarlo l'anno prossimo» assicura Rossi. I lotti 2 e 3 riguarderanno il dragaggio dell'alveo fino al ponte sull'Aurelia (4,5 Km), il rifacimento degli argini, i lavori agli affluenti e l'impianto di trattamento dei fanghi per un totale di altri 36 milioni di euro.

PORTE VINCIANE: in corso i la-



SOPRALLUOGO La visita mattina del governatore; l'area dell'intervento alla foce dello Scolmatore (Foto Valtner)

vori di riqualificazione realizzati da Navicelli SpA con finanziamento di 430mila euro della Regione. La gestione - nella querelle tra Pisa e Livorno - è **in mano alla Regione**. Attualmente **sono state rimosse perché non più a tenuta stagna e saranno ricollocate, nuove, entro il mese di luglio.** «Poi è in fase di predisposizione la gara - spiega l'ingegner Fabrizio Morelli, nominato responsabile delle porte vinciane - affinché sia affidata ad un'unica ditta il dragaggio e la movimentazione delle porte vinciane nel tratto che dai Navicelli attraverso

TAGLIO delle vegetazione nella

zona degli argini dell'Arno: «La competenza negli ultimi anni è passata dalla Provincia alla Regione che ci ha incaricato dei lavori - spiega Marco Monaco presidente del Consorzio di Bonifica 4 Basso Valdarno - con un finanziamento di 1 milione di euro nel 2017, come già nel 2016 (erano 500mila euro invece nel 2015). La maggior parte dell'intervento è effettuato in gestione diretta e per questo abbiamo assunto 8 persone in più». L'importo totale è di 1.050.000 euro, 630mila euro in gestione diretta, il resto affidato con gare di appalto a imprese esterne. I lavori in gestione diretta sono già partiti mentre sono in fase di ultimazione alcuni lavori ac-

cessori. A breve inizieranno i lavori di completamento del primo taglio del tratto di Arno Ovest nei comuni di San Giuliano, Calci, Vicopisano e Cascina, del canale Scolmatore (dall'opera di Presso in Arno a Pontedera fino allo sbocco in mare), del Bacino Roffia.

GENIO Civile a Ospedaletto nell'area ex-fiere: con un investimento di 700mila euro, diventerà centro di smistamento della Protezione Civile Regionale e centro di coordinamento in caso di gravi emergenze: inizio dei lavori entro l'anno e fine dell'intervento, almeno questo è l'obiettivo, nel 2018.

Francesca Bianchi

I vertici di Cevital e Aferpi incontrano Corsini al quartier generale dell'Adsp dell'Alto Tirreno



Livorno, 31 maggio 2017 – Durante un incontro con il presidente dell'Adsp dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, il direttore generale esecutivo della Cevital, Saïd Benikene, e due dirigenti di Aferpi, Amin Rezig e Riccardo Grilli, hanno mostrato di voler dare seguito alle promesse di rilancio dello scalo piombinese, offrendo rassicurazioni circa la volontà di arrivare entro la fine di giugno con il business plan dettagliato.

I tre si sono soffermati a lungo sui tre pilastri del progetto (siderurgia, agroalimentare, attività di container); alcuni milioni di tonnellate di merce legata all'agroalimentare (crude oil, zucchero, succo d'arancia), milioni di tonnellate di merce varia e 2 milioni di tonnellate annue di movimentazioni siderurgiche. In particolare, Cevital punta molto sulla possibilità di rafforzare i rapporti commerciali tra Algeri e Piombino.

Durante l'incontro, il presidente Corsini ha insistito circa l'urgente formalizzazione del piano finanziario e del relativo progetto, senza i quali non si potrebbe procedere con quanto previsto dall'accordo di programma.

I vertici di Cevital e Aferpi si sono inoltre detti interessati alla nuova realtà costituita dall'Autorità di Sistema Portuale: "Livorno dista meno di cento chilometri dal Piombino – ha dichiarato Benikene – e costituisce una opportunità per sviluppare attività logistiche in sinergia, coinvolgendo Piombino e il suo hinterland.

Benikene ha anche messo l'accento sulla necessità di collaborare: "No one can pull this off on his own (nessuno può farcela con le proprie forze) – ha detto – ma è necessario "get embedded all together", lavorare insieme per il bene della comunità"

CORSINI A BENIKENE SULLA LOGISTICA

«Ora serve il piano finanziario»

Incontro tra il neopresidente dell'Autorità portuale e l'ad di Aferpi

DI PICCINNO

Incontro alla sede livornese dell'Autorità portuale tra il presidente dell'Adsp dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, Massimo Provinciali, segretario generale dell'Adsp di Livorno, Roberta Maci, dirigente piombinese dell'Adsp dell'Alto Tirreno in partenza, essendo stata nominata segretario generale dell'Adsp del Tirreno centro-settentrionale che comprende Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta) e l'amministratore delegato di Aferpi, Said Benikene, accompagnato da due membri del cda, Amin Rezig e Riccardo Grilli. «Benikene ha mostrato di voler dare seguito alle promesse di rilancio

dello scalo piombinese - dice una nota dell'Autorità portuale - offrendo rassicurazioni circa la volontà di arrivare entro fine giugno col business plan dettagliato e soffermandosi a lungo sui tre pilastri del progetto, siderurgia, agroalimentare, attività di container».

Durante l'incontro, il presidente Corsini ha insistito sull'urgenza di formalizzare il piano finanziario e il relativo progetto, senza i quali non si potrebbe procedere con quanto previsto dall'accordo di programma.

Intanto si è costituito il Comitato di gestione con la nomina di tutti e cinque i componenti previsti dalla legge. Il delegato del Comune di Piombino è Mauri-

zio Poli, dirigente affari legali e demanio marittimo del Comune di Piombino, esperto in materie portuali e trasporti marittimi, designato dal sindaco Massimo Giuliani. «A fronte dei requisiti richiesti dalla nomina e della comprovata esperienza in possesso del dottor Poli - ha scritto il sindaco nella lettera di nomina - ho ampio motivo di ritenere tale designazione quale scelta assolutamente idonea e adeguata per il ruolo dei componenti del collegio e per le funzioni ad esso assegnate. Sono certo che la professionalità del dottor Poli porterà un significativo valore aggiunto alla gestione e alla valorizzazione del porto di giurisdizione dell'Autorità di sistema».



Da sinistra Stefano Corsini, Roberta Maci, Riccardo Grilli e Said Benikene

LA CRISI DELLE ACCIAIERIE

«Qui è tutto fermo, la Marzano non basta»

I sindacati chiedono un incontro al Mise, altrimenti nuova iniziativa il 13: occorrono continuità produttiva e un partner siderurgico

PIOMBINO

Al sindacato non basta l'ipotesi di prolungamento della Legge Marzano ed esprime preoccupazione per gli sviluppi della trattativa tra Aferpi e il Governo, annunciando con Rsu e segreterie di Fim, Fiom e Uilm che «non accetterà una semplice riproposizione dello schema fallimentare di due anni fa».

Il consiglio di fabbrica è durato tutto il pomeriggio, una lunga discussione per ragionare sul da farsi, a un mese dalla scadenza della "Marzano" e dopo l'audizione alla Camera del commissario Piero Nardi, «una relazione-giudica il sindacato - da cui emerge sostanzialmente solo una buona intenzione a proseguire i due anni di sorveglianza».

Per questo il sindacato in un documento chiede «un incontro urgente al ministero dello Sviluppo economico per essere aggiornati sulla trattativa con Cevital». Un appuntamento in cui la

rsu rivendicherà, «oltre al rinnovo della sorveglianza da parte del Governo, che siano subito garantite le seguenti condizioni: continuità produttiva certificata dei tre treni di laminazione che permetta la tenuta dell'ammortizzatore sociale, il finanziamento del piano certificato in tutti i suoi settori, anche per le opere di urbanizzazione e civili, un partner industriale siderurgico che entri nel più breve tempo possibile nella gestione dell'azienda, un piano industriale e finanziario certificato dei settori logistica e agroindustria, il rinnovo delle concessioni portuali in scadenza il 15 giugno».

Insomma, rsu e segreterie non accetterebbero accordi dove l'unico elemento sicuro fosse il prolungamento della "Marzano", anche perché per dare continuità ai contratti di solidarietà è ovvio che serve una ripresa dell'attività, a oggi paralizzata a livello produttivo, anche se si lavora al top per la manutenzione. In questo senso, visto che l'a-

zienda ha annunciato che nei prossimi giorni saranno impegnati alcuni lavoratori per piccoli interventi di smantellamento, la rsu chiederà un incontro all'azienda perché ritiene necessario «che venga da subito organizzata una rotazione di tutti i lavoratori che sono stati formati per le demolizioni e che la formazione stessa venga estesa anche a chi non l'ha ancora fatta così come prevede il nuovo contratto nazionale».

L'urgenza del confronto richiesto al Mise è delimitata da una data, perché «il 13 giugno - dice la nota del sindacato - nel caso non si fosse ancora tenuto l'incontro, sarà organizzata una iniziativa che avrà l'obiettivo di sollecitare risposte certe da parte del Governo, iniziativa che sarà comunque confermata qualora a quell'incontro non ci fossero le risposte attese».

Infine viene «nuovamente sollecitata la convocazione del tavolo sull'indotto nel quale si dovranno trovare soluzioni e stru-

menti ad hoc per il territorio di Piombino. Per questo ci attiveremo affinché entro la fine di giugno venga indetto uno sciopero generale confederale di Cgil, Cisl e Uil».

Giugno decisivo, dunque, visto che il commissario Nardi si è detto convinto di poter trovare un accordo con Issad Rebrab entro il 15-20 giugno, mentre il 12 al Mise si terrà la riunione del Comitato esecutivo dell'Accordo di programma del 2014. La richiesta dell'incontro era stata fatta nei giorni scorsi dal presidente Enrico Rossi e dal sindaco Massimo Giuliani. Tra i punti all'ordine del giorno: monitoraggio del Pri (Progetto di riqualificazione e reindustrializzazione), messa in sicurezza e bonifica delle aree, attivazione della bretella di collegamento della 398, sostegno al reddito, alla formazione e all'occupazione dei lavoratori, progetto industriale Aferpi, insediamenti produttivi e rinnovo delle concessioni demaniali portuali. (cloz)



La manifestazione dei lavoratori piombinesi in aprile davanti al Mise

«Aferpi, Calenda dica chiaramente che cosa vuole fare per ripartire»

Proroga e partner di maggioranza, i sindacati chiedono un incontro

- PIOMBINO -
«DALLA RELAZIONE del commissario Piero Nardi alla commissione attività produttive Camera dei Deputati emerge sostanzialmente solo una buona intenzione a proseguire i 2 anni di sorveglianza». I sindacati Rsu Aferpi e Piombino Logistics riuniti con le segreterie provinciali di Fim-Fiom-Film esprimono ancora una volta la propria grande preoccupazione riguardo agli sviluppi della trattativa in corso fra il Governo e Aferpi. «Il sindacato non accetterà una semplice riproposizione dello stesso schema fallimentare di due anni fa». «Le priorità sono la proroga del sorveglianza e ammortizzatori sociali - spiega Lorenzo Fusco della Uil - però abbiamo bisogno di continui aggiornamenti sulla situazione e sul nuovo partner in grado di far partire lo stabilimento. Il fatto che si parli di un partner di maggioranza è una cosa importante».

«**RICHIEDIAMO** un incontro urgente al ministero dello Sviluppo Economico - affermano i sindacati - per essere aggiornati in relazione alla trattativa con Cevital». In quella sede la Rsu rivendica, oltre al rinnovo della sorveglianza da parte del governo, siano fin da subito garantite le seguenti condizioni: «Continuità produttiva Certificata dei tre treni di laminazione che



PREOCCUPAZIONE La situazione delle Acciaierie è sempre difficile

permetta la tenuta dell'ammortizzatore sociale. Finanziamento del piano certificato in tutti i suoi settori, anche per le opere di urbanizzazione e civili. Partner industriale siderurgico che entri nel più breve tempo possibile nella gestione dell'azienda. Piano industriale e finanziario certificato dei settori logistica e agroindustria. Rinnovo delle concessioni portuali in scadenza il 15 di giugno. Il giorno 13 giugno, nel caso non si fosse ancora

tenuto l'incontro, sarà organizzata una iniziativa che avrà l'obiettivo di sollecitare risposte certe da parte del Governo, iniziativa che sarà comunque confermata qualora a quell'incontro non ci fossero le risposte attese. Sollecitiamo nuovamente la convocazione del tavolo sull'indotto nel quale si dovranno trovare soluzioni e strumenti ad hoc per il territorio di Piombino. Per questo ci attiveremo affinché entro la fine di giugno venga indetto uno sciopero generale con-



Accordo Programma Riunione il 12

IL 12 GIUGNO si riunisce a Roma il Comitato esecutivo sull'Accordo di programma, «Disciplina per gli interventi per la riqualificazione e riconversione del Polo industriale di Piombino», sottoscritto nel 2014. La richiesta dell'incontro era stata fatta nei giorni scorsi dal presidente della Regione Enrico Rossi e dal sindaco di Piombino Massimo Giuliani.

federale di Cgil Casl Uil. Concludendo, abbiamo appreso che l'azienda nei prossimi giorni farà entrare a lavoro alcuni lavoratori per alcuni piccoli interventi di smantellamento. La Rsu chiederà un incontro all'azienda perché ritiene necessario che venga da subito organizzata una rotazione di tutti i lavoratori che sono stati formati per le demolizioni e che la formazione stessa venga estesa anche a chi non l'ha ancora fatta così come prevede il nuovo contratto».

PIOMBINO CEVITAL E **AUTHORITY** A CONFRONTO SULLE POSSIBILITÀ DI SVILUPPO COMMERCIALE

Benikene incontra Corsini: sinergie sul porto

- PIOMBINO -
INCONTRO a Palazzo Rosciano a Livorno, sede dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Tirreno, tra il presidente dell'ente Stefano Corsini, il direttore generale esecutivo di Cevital, Said Benikene, e due dirigenti di Aferpi, Amin Rezig e Riccardo Grilli (nella foto), «che hanno mostrato - si spiega in una nota dell'Autorità - di voler dare seguito alle promesse di rilancio dello scalo piombinese, offrendo rassicurazioni circa la volontà di arrivare entro la fine di giugno con il business plan dettagliato». I tre si sono soffermati a lungo sui tre pilastri del progetto (siderurgia, agroalimentare, attività



di container): alcuni milioni di tonnellate di merce legata all'agroalimentare (crude oil, zucchero, succo d'arancia), milioni di tonnellate di merce varia e 2 milioni di tonnellate annue di movimentazioni siderur-

giche. In particolare, Cevital punta molto sulla possibilità di rafforzare i rapporti commerciali tra Algeri e Piombino. Durante l'incontro il presidente Corsini ha insistito sul tema dell'urgente formalizzazione del piano

finanziario e del relativo progetto, senza i quali non si potrebbe procedere con quanto previsto dall'accordo di programma. I vertici di Cevital e Aferpi si sono inoltre detti interessati alla nuova realtà costituita dall'Autorità di Sistema Portuale: «Livorno dista meno di cento chilometri da Piombino - ha detto Benikene - e costituisce una opportunità per sviluppare attività logistiche in sinergia, coinvolgendo Piombino e il suo hinterland». Benikene ha anche messo l'accento sulla necessità di collaborare: «Nessuno può farcela con le proprie forze - ha detto - ma è necessario, lavorare insieme per il bene della comunità».

Piombino, riconversione Polo industriale - incontro al ministero

FIRENZE – Si terrà il prossimo 12 giugno a Roma alle ore 10, presso il ministero dello Sviluppo Economico, la riunione del **Comitato Esecutivo dell'Accordo di Programma "Disciplina per gli interventi per la riqualificazione e riconversione del Polo industriale di Piombino"**, sottoscritto nel 2014.

La richiesta dell'incontro era stata fatta nei giorni scorsi dal **presidente Enrico Rossi e dal sindaco di Piombino Massimo Giuliani**. *"Finalmente – ha commentato il presidente Rossi – la convocazione è arrivata. Sarà un'occasione importante per verificare tutti gli impegni presi per l'area piombinese e per discutere dei temi legati alla siderurgia"*.

Tra i punti all'ordine del giorno: monitoraggio del PRRI (Progetto di Riquilificazione e Reindustrializzazione); messa in sicurezza e bonifica delle aree; **attivazione della bretella di collegamento della SS 398**; sostegno al reddito, alla formazione e all'occupazione dei lavoratori; progetto industriale Aferpi; insediamenti produttivi e rinnovo delle concessioni demaniali portuali.

PIOMBINO

Il sindaco Giuliani: «Poli è la persona giusta»

— PIOMBINO —

AUTORITÀ Portuale. Maurizio Poli nel Comitato di gestione. Una designazione dal territorio per la Port Authority livornese. Il delegato del Comune di Piombino - come abbiamo già scritto ieri - è Maurizio Poli, dirigente affari legali e demanio marittimo del Comune di Piombino, esperto in materie portuali e trasporti marittimi, designato dal sindaco Giuliani sulla base delle sue competenze tecniche. Maurizio Poli andrà dunque a rappresentare il territorio di Piombino insieme agli altri quattro componenti: il presidente Stefano Corsini, il comandante del porto di Livorno contrammiraglio Vincenzo di Marco, il delegato della Regione Toscana Giovanni Bonadio, il delegato del Comune di Livorno Filippo Nogarin. «A fronte dei requisiti richiesti dalla norma e della comprovata esperienza in possesso dell'interessato - ha scritto il sindaco nella lettera di nomina - ho ampio motivo di ritenere tale designazione quale scelta assolutamente idonea e adeguata per il ruolo dei componenti del Collegio e per le funzioni ad esso assegnate». «Sono certo che la professionalità del dottor Poli porterà un significativo valore aggiunto alla gestione e alla valorizzazione dei porti di giurisdizione dell'Autorità di sistema - continua il sindaco - e, più in generale, all'economia delle città di Livorno e Piombino».

Civitavecchia firmato accordo per riduzione delle emissioni

CIVITAVECCHIA - Si chiama Civitavecchia Blue Agreement l'accordo volontario, aperto ad ulteriori adesioni, siglato tra l'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale, la Capitaneria di porto di Civitavecchia, il Comune di Civitavecchia e l'armatore Grandi Navi Veloci, con il quale si anticipano di tre anni alcuni effetti del decreto legislativo n. 152 / 2006. In base all'accordo, le compagnie di navigazione si impegnano a far funzionare i motori delle navi con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% non solo durante la sosta in banchina, ma anche durante la navigazione a partire da un'ora prima dell'accesso della nave in porto. Sono, inoltre, previste delle *best practices* tese a ridurre, ulteriormente, le emissioni dei gas di scarico prodotte dalle navi. L'accordo è stato sottoscritto dal presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo, dal direttore marittimo del Lazio e comandante del porto di Civitavecchia, contrammiraglio Giuseppe Tarzia, dal sindaco di Civitavecchia, Antonio Cozzolino e, per la Grandi Navi Veloci spa, dal capitano Pietro Gianni. «Sono soddisfatto della sottoscrizione del Civitavecchia Blue Agreement - sottolinea Francesco Maria di Majo - grazie al quale ci sarà un'ulteriore riduzione delle emissioni in atmosfera ancor prima dell'accesso delle navi nel porto di Civitavecchia». «L'armatore, in maniera del tutto volontaria - continua di Majo - ha deciso, sin da ora, di adeguarsi ad obblighi che non entreranno in vigore prima del 2020. Per questo ringrazio Gnv che, oggi, ha dato un segnale importante dando il via alla sottoscrizione di questo accordo». «Il Civitavecchia Blue Agreement - conclude il presidente di Majo - si inserisce nel percorso avviato fin dal mio insediamento per rendere più sostenibili i traffici del porto. In tal senso, nei prossimi mesi, nel nostro scalo ci sarà il primo rifornimento di Gnl (Gas naturale liquefatto) alla nave da crociera Aida Perla».

Napoli gare truccate in porto, Spirito: faremo un lavoro preventivo

NAPOLI- In merito all'inchiesta sulle gare pilotate all'interno del porto di Napoli, il commento di Pietro Spirito, presidente Adsp dei porti campani non tarda ad arrivare: «Avevamo già da tempo intenzione di nominare una commissione per il miglioramento delle procedure amministrative. Quello che è successo ha confermato che era necessario farlo». «Presenteremo le conclusioni del lavoro della commissione entro il 30 giugno e le consegneremo anche alla magistratura». Intanto per il funzionario dell'Authority coinvolto, Giancarlo D'Anna, è arrivato il licenziamento e sull'attività dei tanti dipendenti dell'ente il presidente ha le idee chiare. «Bisogna distinguere tra la strenua difesa della serietà del nostro lavoro e la dura reprimenda che dobbiamo esprimere nei confronti di chi è infedele rispetto all'amministrazione. A coloro che collaborano con l'Autorità portuale ho spiegato le motivazioni che mi hanno portato al licenziamento del funzionario coinvolto nell'inchiesta. Temo che non sarà l'unico percorso su cui dovrò incamminarmi. Di volta in volta verificherò gli atti che dovrò assumere e li assumerò. Ma è importante anche un lavoro preventivo».

Informazioni Marittime

Napoli, a luglio la prima edizione di Porto Aperto



Visite guidate nel porto, a guardare i mestieri del mare. Poi un convegno sull'accessibilità portuale. Infine un concerto del Teatro San Carlo, nel piazzale Razzi del molo Angioino, sotto la stazione marittima. Tutto gratis. Gli eventi culturali del porto di Napoli ricominciano da qui, dalla prima edizione di "Porto Aperto", format con il quale in diversi porti del mondo si coinvolgono i cittadini a vivere gli spazi portuali di una città di mare.

L'evento di Napoli si terrà nel corso della giornata di domenica 2 luglio. Oggi c'è stata una prima conferenza stampa con il presidente dell'Autorità di sistema portuale campano, Pietro Spirito, che ha presentato i contenuti e il concetto alla base. «È un evento frutto del lavoro della comunità portuale», spiega Spirito. «Quello che vogliamo fare, principalmente, è rendere noti i mestieri ai cittadini. Il porto è una fabbrica sempre aperta, ancora di più in queste occasioni».

Il programma Si comincia alle 9.30, al molo Angioino, molo 5, con le **visite guidate** a bordo del traghetto Rosa D'Ambundo, normalmente impiegato nei collegamenti con Ischia e Procida. Con quattro partenze previste porterà i passeggeri a circumnavigare i cinque chilometri di porto commerciale. Verranno mostrati i luoghi di lavoro, le zone di stoccaggio, le varie parti in cui è frazionato lo scalo partenopeo. Per partecipare **bisogna prenotarsi online**. Il secondo evento è un **convegno** nella sala "Dione" della stazione marittima, dal titolo *Le porte d'accesso alla città. Porto, aeroporto, stazione ferroviaria*. Infine, alle 20.30, **concerto** del coro del Teatro San Carlo presso il piazzale Razzi del molo Angioino, sotto la stazione marittima.

Il 26 giugno, qualche giorno prima dell'inizio della manifestazione. Una nuova conferenza stampa, stavolta anche col Comune e il sindaco Luigi De Magistris, illustrerà il programma di questi tre eventi nel dettaglio. Una prima edizione partita in sordina, organizzata da un'amministrazione portuale commissariata fino a pochi mesi fa. Ci si aspetta quindi un arricchimento del palinsesto nel tempo. «Questa è la prima edizione di un evento con cui si vuole instaurare un rapporto continuativo porto-città. Nella prossima edizione vogliamo coinvolgere anche le scuole, recuperando un rapporto che questo porto ha sempre avuto con questi istituti», conclude Spirito.

Informazioni Marittime

Nel nuovo Beverello metro e traffico punti critici



di **Paolo Bosso** Sarà il dispositivo di traffico, la libertà di movimento tra piazza Municipio e le banchine del porto la chiave per il successo del progetto di riqualificazione del molo Beverello di Napoli. La nuova, piccola stazione marittima dedicata al cabotaggio isolano è ancora in una fase preliminare. Due giorni fa la Conferenza dei servizi ha approvato il progetto definitivo. Progetto esecutivo e bando saranno i prossimi due passi da fare, che il presidente dell'Autorità di sistema portuale campana, Pietro Spirito, spera di chiudere entro l'anno, ma è ancora presto per lanciarsi in scadenze. «Come porto, abbiamo iniziato un percorso che ha il suo punto positivo nella stazione marittima, una struttura di livello europeo. Il punto debole è il molo Beverello, la zona di partenze verso le isole», spiega Spirito nel corso [della presentazione di “Porto Aperto”](#), il primo evento culturale della nuova amministrazione portuale che si terrà per tutta la giornata di domenica 2 luglio.

Nell'immediato, entro giugno, verranno risistemati i *gate* di sbarco/imbarco e installati tabelloni elettronici presso ciascun punto di attracco. «Al Beverello c'è una situazione complicata, che resterà complicata ancora per un po'», spiega Spirito. C'è anche il piazzale dei taxi da sistemizzare, una giungla di auto che con il caldo e l'assalto dei tassisti ai turisti d'estate trasforma la banchina in un inferno. «Stiamo preparando un'ordinanza per disciplinare i taxi nel periodo estivo. Dopo l'estate faremo entrare in vigore un nuovo dispositivo incentrato su due varchi, come per all'aeroporto di Capodichino», spiega Spirito.

La Conferenza dei servizi ha approvato il progetto per il Beverello evidenziando due istanze che se verranno risolte porteranno alla realizzazione di un'opera moderna, capace di accogliere i turisti in modo completo. La prima è la coerenza architettonica con il Maschio Angioino. «Non sarà facile» mantenerla, secondo Spirito. La seconda istanza è rendere fluido il flusso di sbarco e imbarco, che per la zona del Beverello significa rendere transitabile ai pedoni, continuamente, senza barriere, un percorso che va da Palazzo San Giacomo, sede del Comune, fino alle banchine di piazzale Razzi, passando per il Beverello. Eliminare, quindi, la barriera architettonica di Colombo/Marina senza eliminarla come arteria stradale, sempre molto trafficata. Un punto critico che potrà risolversi solo all'apertura della metro di piazza Municipio, un cantiere aperto dal 2003 di cui ancora non si sa quando se ne vedrà la fine. La prescrizione della Conferenza dei servizi per il Beverello risiede sostanzialmente nel dispositivo di traffico.

L'iniziativa

«Porto aperto», in giro sul traghetto tra molo e darsena

Il 2 luglio tragitto per visitatori dal «San Vincenzo» alla «Petroli Spirito»: trasparenza sugli appalti

Antonino Pane

Il porto si apre alla città. In attesa del nuovo waterfront, della stazione della metropolitana, della rimozione delle tante barriere che, di fatto, fanno da freno ai cittadini che vogliono arrivare da piazza Municipio al mare, l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Centrale lancia «Napoli Porto Aperto», una giornata per permettere ai napoletani e agli ospiti di guardare al porto dalla prospettiva migliore, dal mare.

L'appuntamento è per domenica 2 luglio, una giornata intera dedicata al porto con la possibilità concreta e gratuita di guardare il porto, tutto il fronte portuale dal mare, grazie all'utilizzo di un traghetto che, ad intervalli regolari, percorrerà i due chilometri di costa dal molo San Vincenzo fino alla darsena petroli. «In progetto - ha detto il presidente Pietro Spirito - che realizziamo con la collaborazione dell'intera comunità portuale. Questa è la prima edizione ma, posso già dire che ci saranno altre giornate come queste: in futuro coin-

volgeremo anche le scuole, la conoscenza della potenzialità del porto devono diventare momento di riflessione e di educazione per i giovani». La prima edizione di «Napoli Porto Aperto» si avvale della collaborazione dei piloti, dei rimorchiatori, degli ormeggiatori della MedMar, che ha messo a disposizione il traghetto «Rosa D'Abundo», e di tanti altri operatori portuali.

Spirito ha ringraziato tutti evidenziando che la giornata sarà articolata in tre momenti: le visite via mare, un

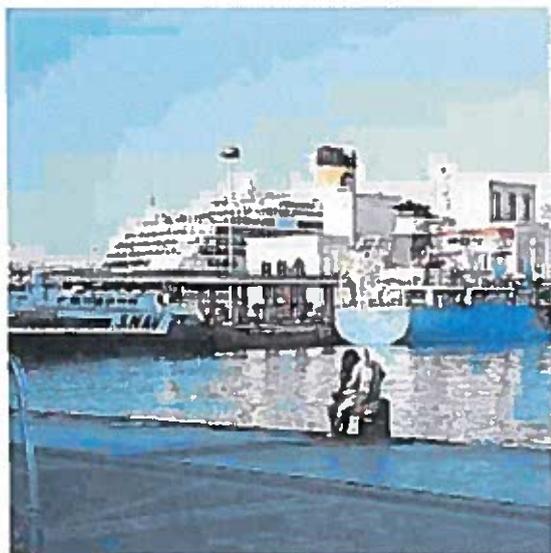
convegno pomeridiano sulle porte di ingresso alla città, un concerto serale del coro del Teatro San Carlo che si terrà nel piazzale Ruzzi alle spalle della Stazione Marittima. E proprio per questo Spirito ha voluto al suo fianco la Soprintendente del Teatro, Rosanna Purchia. Una iniziativa che rafforza la partnership tra i due enti che già collaborano con altre iniziative messe in campo per l'accoglienza dei crocieristi. «Per promuovere l'evento - ha aggiunto Spirito - abbiamo creato sulla pagina del sito web del porto una sezione dedicata a «Porto Aperto». Cliccando si hanno a disposizione le informazioni sul programma e si accede anche alla scheda di prenotazione della visita. Le richieste, in ordine di presentazione,

formeranno i gruppi di passeggeri che si potranno imbarcare sulla «Rosa D'Abundo» nelle varie partenze orarie. Chi si prenoterà, riceverà un mail con la conferma e l'ora di imbarco».

Particolarmente importante anche il convegno previsto per il pomeriggio del 2 luglio. «Parleremo - ha detto Spirito - delle tre più importanti porte di accesso alla città, aeroporto, stazione e porto. A Capodichino si sono fatti notevolissimi passi in avanti, bene anche il lavoro portato avanti a piazza Garibaldi. Ora tocca al porto».

Procedure veloci, sul porto, e massima trasparenza. Spirito ha assicurato che non ci saranno sconti. L'avvio dell'iter di licenziamento del funzionario Giancarlo D'Anna, coinvolto nel giro di mazzette degli appalti di manutenzione, è solo un primo passo. «Il 30 giugno - ha sottolineato il presidente - la commissione interna ha finito le verifiche sugli appalti per inviare i risultati anche in Procura. Così come applicheremo le disposizioni dell'Anticorruzione. Il segretario Francesco Messineo sta seguendo da vicino la procedura con cui l'Anac detterà norme precise a tutte le Autorità di sistema portuale che nei prossimi anni dovranno spendere molti capitali pubblici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GIOIA TAURO -MESSINA -MILAZZO

Autorità Portuale, sarà messinese il nuovo direttore generale

ROMA. Ora l'ultimo tassello sarà la nomina del direttore generale, che forse ricadrà, secondo i pronostici, su un deputato messinese già alla commissione trasporti della Camera. Ma il primo passo è stato fatto: l'ex assessore regionale calabrese Francesco Russo, professore dei Trasporti all'Università della Calabria, è stato nominato presidente dell'autorità portuale di Gioia Tauro Messina - Milazzo. Per Palermo, la scelta del ministro Delrio, è caduta invece sull'ex presidente di Assoporti Pasqualino Monti.

27. Siracusa, il biglietto della mummia In mostra i sarcofagi egizi. Con queste sorprese
28. Montalbano in Festa di Primavera Dal 2 al 4 giugno aria di Medioevo nello straordinario borgo
33. L'arte orafa rivive a Messina La spettacolare mostra voluta dalla dirigente del liceo artistico Basile per rilanciare una grande tradizione
35. Santi Visalli, genio della foto A tu per tu con un grande fotografo che ricorda la sua Messina.

Mobilità turistica, salta piano Delrio

«Io non riuscirò a sviluppare, per i motivi che sapete, la seconda parte del mio programma di lavoro sulle infrastrutture, cioè il piano della mobilità turistica accessibile». Lo ha affermato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, chiudendo i lavori del 50esimo anniversario dalla fondazione di Assaeroporti a Roma, durante il quale è stata presentata il Rapporto Censis sugli aeroporti italiani.

«Il nostro piano era far sbarcare le navi da crociera a Catania e Palermo, far salire i passeggeri su un treno che viaggiasse per 5 giorni per fargli conoscere la Sicilia e fare delle crociere anche di terra», ha aggiunto.

raccoglierà risorse pubbliche e private: dallo stato, dalle regioni, dall' ue e da cdp

Fondo Porti acchiappa-tutto

Il suo raggio d' azione sarà ampio, dalle infrastrutture portuali vere e proprie a quelle per il gnl, fino agli interventi per la sostenibilità ambientale negli scali. Il ministro Delrio promette tempi rapidi per il lancio

Prende forma il fondo Porti di Cassa Depositi e Prestiti. Il lancio dello strumento è stato annunciato di recente dal ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio e, secondo quanto risulta a MF-Milano Finanza, l' architettura dell' operazione sarebbe sostanzialmente già pronta. La mission del nuovo veicolo targato Cdp sarà quella di mettere insieme le risorse già disponibili per il settore portuale, riuscendo possibilmente ad attrarre anche capitali privati oltre a quelli che sarà pronta a mettere sul piatto Cassa stessa.

Da l settore pubblico dovrebbero essere convogliate nel fondo risorse statali e locali, ma anche fondi europei, facendo leva sia su quelli classici, come i fondi per lo sviluppo regionale (Fesr), sia su quelli attivabili grazie al Piano Juncker. Qualcosa di certo arriverà dal fondo Infrastrutture da 47 miliardi (in 15 anni) previsto dall' ultima legge di Bilancio. Due giorni fa il primo ministro Paolo Gentiloni ha firmato il decreto di riparto delle risorse, sottolineando che oltre 20 miliardi «sono destinati a strade e ferrovie, con particolare attenzione ai trasferimenti locali e ai porti».

I denari insomma non sembrerebbero mancare, tanto che Delrio, parlando a Genova la settimana scorsa nell' ambito degli Stati generali della logistica del Nordovest, ha candidato il costituendo veicolo a finanziare la diga del porto della città, una maxi-opera da 1 miliardo di euro. «La diga del porto di Genova, quando il progetto sarà pronto, sarà finanziata», ha detto il responsabile delle Infrastrutture, aggiungendo: «abbiamo la disponibilità di Cassa Depositi e Prestiti a costruire un fondo ad hoc per finanziare le opere portuali, un fondo per i porti perché sono centrali nella nostra ottica».

Il ruolo della Cassa, con il fondo Porti, dovrebbe dunque essere sostanzialmente quello di regista per coordinare e massimizzare i risultati degli interventi nel settore portuale. E gli interventi che potranno essere finanziati dal veicolo dovrebbero essere davvero vari: non solo le infrastrutture portuali propriamente dette, ma anche i progetti per ridurre l' impatto ambientale degli scali marittimi, la realizzazione di infrastrutture a gas naturale liquefatto e finanche la riqualificazione dei waterfront.

Di pari passo anche il ventaglio degli strumenti messi a disposizione dovrebbe essere ampio e andare

oltre i classici finanziamenti, passando anche per la fornitura di garanzie fino agli interventi in equity. Si ragiona inoltre sulla possibilità che il fondo Porti possa intervenire anche nella primissima fase delle iniziative per lo sviluppo della portualità, fornendo un appoggio nella fase della progettazione e degli studi di fattibilità. E la Cassa metterebbe a disposizione delle Autorità Portuali, uno dei soggetti che saranno più coinvolti nella nuova tomata di investimenti, le sue competenze di project manager per aiutare a realizzare progetti che siano effettivamente finanziabili.

D'altronde i porti italiani dovranno farsi trovare pronti a raccogliere la sfida della nuova via della Seta cinese.

Pechino si è infatti detta pronta a inserire gli scali italiani tra i porti sui quali investire come terminali della One belt one road (Obor). Non è forse un caso quindi che il ministro Delrio abbia spinto l'acceleratore sul progetto della diga del porto di Genova, che insieme a Trieste è il candidato principe a entrare nel nuovo network commerciale cinese.

(riproduzione riservata)

LUISA LEONE

Il Gip di Trapani accoglie la richiesta

Ettore Morace ai domiciliari Siremar, interviene il ministro

PALERMO Dopo il sì del Gip di Palermo, anche quello di Trapani, per la parte dell'inchiesta trasmessa al suo ufficio, ha revocato la custodia cautelare in carcere disponendo gli arresti domiciliari per l'armatore accusato di corruzione Ettore Morace, difeso dagli avvocati Giovanni Di Benedetto e Marco Siragusa.

Arrestato due settimane fa con l'accusa di avere corrotto funzionari regionali, il deputato regionale Girolamo Fazio (che resta ai domiciliari), candidato sindaco di Trapani e, tra gli altri, l'ex sottosegretario ai Trasporti Simona Vicari, per assicurarsi favori e aiuti per la sua compagnia di navigazione, la posizione di Morace è stata divisa in due tranches: una rimasta a Palermo, l'altra trasmessa a Trapani, in quanto il gip ha ritenuto che parte delle corruzioni si siano consumate.

Dopo le dimissioni di Morace da tutte le cariche societarie, i suoi legali hanno presentato due richieste di revoca del carcere sostenendo il venir meno delle esigenze cautelari. La procura ha dato parere favorevole e i Gip di Palermo e Trapani le hanno accolte. Intanto sull'inchiesta è intervenuto il ministro del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti:

«Ancora questa storia? Non mi occupo di giudiziaria... Comunque il compito del governo è affrontare e risolvere i problemi. Tra il 2015 e il 2016 avevamo il problema della crisi della Siremar, l'abbiamo risolto applicando la sentenza del Consiglio di Stato, garantendo la continuità territoriale con le isole minori e tutelando 340 lavoratori. Questo è il compito del governo e questo è stato il mio ruolo». Così ha risposto alle domande dei giornalisti che gli chiedevano delle intercettazioni nelle quali l'armatore trapanese Morace afferma di aver chiesto il suo aiuto, quando era sottosegretario alla Presidenza del consiglio, per l'acquisizione della Siremar: «Veramente è stato un caffè e non una cena, ma non è importante - ha proseguito il ministro rispondendo a una domanda sul suo incontro a Filicudi con l'armatore - e in ogni caso è stato semplicemente un incontro per constatare che era stata risolta mesi prima quella vertenza».

Domiciliari per Morace, decide il giudice di Trapani

Raffica di dimissioni dopo l' arresto dell' armatore della Liberty Lines indagato per corruzione. Attesa per l' interrogatorio di Crocetta

Raffica di dimissioni dopo l' esplosione della bufera giudiziaria che ha investito il patron di Liberty Lines, Ettore Morace: dopo avere lasciato tutte le cariche sociali è stato interrogato dal Gip Marco Gaeta che ha riconosciuto gli arresti domiciliari.

L' inchiesta "Mare Monstrum" per competenza si sposta però a Trapani. Sarà il Gip di Trapani a decidere se l' armatore potrà lasciare il carcere. Revocati gli arresti domiciliari anche a Giuseppe Montalto, accusato di corruzione, segretario particolare dell' assessore alle Infrastrutture Giovanni Pistorio che dal venti maggio si è dimesso dalla carica. Ha respinto tutte le accuse, come gli altri imputati, anche il deputato regionale Girolamo Fazio, candidato sindaco a Trapani.

Accusato di avere fatto pressioni sull' ex presidente del Cga Raffaele De Lipsis per aggiustare attraverso un intervento sull' attuale presidente Claudio Zucchelli, una causa che al Tar aveva visto soccombere la Liberty Lines, ha respinto ogni addebito: all' alto magistrato avrebbe chiesto solo un consiglio, come d' altronde avrebbe fatto anche con il presidente dell' Antitrust, Giovanni Pitruzzella.

La moglie Lilli Ferro alla domanda dei cronisti, mentre si aspettava che si concludesse l' interrogatorio, se avesse mantenuto la sua

candidatura a sindaco, la risposta è stata secca "Assolutamente sì". Una situazione anomala che coinvolge anche il suo vecchio alleato, il senatore Antonio D' Ali, candidato sindaco per il quale i magistrati di Palermo hanno chiesto il soggiorno obbligato.

Si sposta a Perugia, intanto, il troncone di inchiesta che riguarda gli armatori Sergio la Cava e Vincenzo Franza, accusati di avere assunto alla Coronte Tourist Isole Minori Alessia, la figlia di un carabiniere in servizio a Perugia, Orazio Gisabella, che si sarebbe prestato a fare opera di dossieraggio contro Ettore Morace, per favorire l' apertura di una inchiesta giudiziaria.

E' stato fissato poi per il sei giugno l' interrogatorio di Rosario Crocetta, il presidente della Regione indagato per corruzione nell' ambito dell' inchiesta: avrebbe ricevuto aiuti economici dagli armatori per il suo movimento "Riparte -Sicilia", che ha preso il posto del Megafono nella sua annunciata corsa alla riconferma alla Presidenza della Regione. Dopo il sei giugno sono poi previsti gli interrogatori di Simona Vicari, sottosegretaria allo sviluppo economico che si è dimessa dall' incarico, per l' accusa di avere favorito l' approvazione di un decreto sull' Iva agevolata dei trasporti Marittimi, passata nella legge di stabilità dal 10% al 5%. A seguire dovrebbe essere interrogato anche il presidente dell' Ast, Massimo Finocchiaro, vicino alle posizioni di Crocetta, trait-d' union- secondo l' accusa- nei rapporti tra gli armatori e il governatore.

R.C.

PARTITI. Gli imbarazzi dei democratici dopo lo scandalo per l'inchiesta Mare Monstrum

Pd, il silenzio degli incoscienti

Faraone rompe il gelo invitando a scegliere il candidato alla presidenza della Regione con le primarie il 9 luglio. L'ipotesi Pietro Grasso

La risposta del partito, il Pd, dopo l'esplosione dell'inchiesta "Mare Monstrum" sui trasporti marittimi in Sicilia che vede il presidente della Regione Rosario Crocetta indagato con l'accusa di corruzione è stata eloquente: il silenzio. A rompere il gelo solo il rrefrenabile sottosegretario Davide Faraone che ha rilanciato la battuta: "Domenica nove luglio sarebbe un ottimo giorno per svolgere le primarie in Sicilia e scegliere il Candidato alla Presidenza della Regione".

Ma ora sulle primarie del Pd, un partito che si mostra sempre più spaccato, dalle elezioni a Palermo, dove un gruppo di venti fuoriusciti ha deciso di sostenere il candidato de "I Coraggiosi" Fer randelli, sostenuto dal centrodestra, creando uno strappo tanto forte quanto quello registrato a Catania, dove il segretario provinciale Luca Spataro si è autosospeso dalla direzione provinciale, denunciando la spaccatura tra i leader etnei nel sostegno ai candidati alle amministrative da Paternò a Palagonia in corsa senza simbolo di partito, per una logica di contrappasso è sceso il silenzio.

Lo stesso che mantiene Crocetta da quando ha appreso di essere indagato con l'odiosa accusa di corruzione, che ha respinto a caldo con una conferenza stampa: "Sarei l'unico presidente della Regione che prende tangenti per bonifico".

Ma i segnali di imbarazzo sulla vicenda Liberty Lines sono tanti. Compresa la decisione di premiare l'armatore Ettore Morace per la festa dei settanta anni dell'Autonomia, il giorno prima che l'inchiesta esplodesse.

Su tutto ora aleggia una decisione suprema: quella di candidare alla Presidenza, il magistrato Pietro Grasso, attuale Presidente del Senato, originario di Licata, al quale i vertici del partito continuano a fare pressing per la "Vertenza Sicilia", l'isola simbolo che rischia in queste condizioni di spaccatura di esser consegnata ai seguaci di Belle Grillo, che già nei sondaggi volano al 37%.

"Di fronte a un nome del genere non ci sarebbe la necessità di fare le primarie" si limita a dire eloquentemente il presidente nazionale dei Dem, Matteo Orfini.

Una eventualità ancora tutta da verificare, che porta il fronte di "RiparteSicilia", dove Crocetta milita con

- segue

Beppe Lumia e Giuseppe Antoci, ad ammettere che "nel caso di una candidatura del presidente del Senato non ci sarebbe nessuna forzatura da parte del governatore uscente che farebbe un passo indietro", come ha riportato Repubblica venerdì 26 maggio.

In questo clima i deputati regionali si mostrano sempre più spaccati. A Catania l'area che fa riferimento a Concetta Raia, della mozione del ministro Orlando, insieme ai Renziani Luca Sammartino e Valeria Suidano sostengono la candidatura di Anthony Di Stefano, lo stesso candidato appoggiato da Forza Italia e Alternativa Popolare, il partito di Alfano che qui ha il volto di Giuseppe Castiglione di Pino FIRRARELLO.

Solo macedonie amministrative o un tentativo di "Krosse coalition" come quello proposto da Totò Cuffaro? Altri esponenti come l'assessore regionale Anthony Barbagallo, insieme a Sicilia Futura, sostengono un altro candidato, Nino Naso, che singolarmente è sostenuto anche da una lista che si rifà alla destra di Fratelli d'Italia. Quasi un crollo di ideologia, a favore dell'antipolitica che a parole si contrasta e che prende sempre più piede con la sparizione quasi totale del simbolo: a Sciacca e a Pozzallo i big del partito si sono costruiti candidature autonome, un fenomeno che si ripete anche a Misterbianco e a Termini Imerese.

Unico partito a rompere il silenzio sul "Caso Crocetta", il presidente che chiede spiegazioni ufficiali al partito per rinunciare alla candidatura, i Grillini che ne hanno chiesto le pronte dimissioni. Per il resto sulle primarie, è caduto il silenzio.

R.C.

L' INCHIESTA. L' ex presidente del Cga è stato iscritto nel registro degli indagati anche per presunte anomalie sul voto per le Regionali del 2012 nel Siracusano

Caso Trapani, nuove accuse all' ex giudice De Lipsis

Concessi i domiciliari all' armatore Ettore Morace finito in carcere il 19 maggio nell' indagine sul presunto giro di tangenti

La nuova indagine siracusana è nata dalla denuncia del politico Giuseppe Gennuso che nel 2012 per poche preferenze venne escluso dallo scranno all' Ars in favore di Pippo Gianni. Sandra Figliuolo OOO Mentre l' armatore Ettore Morace, finito in carcere il 19 maggio scorso con l' inchiesta «Mare Monstrum», ieri ha ottenuto i domiciliari (come richiesto dai suoi avvocati, Giovanni Di Benedetto, Lorenzo Contrada e Marco Siragusa), il Gip ha rigettato la richiesta di revoca dei domiciliari del deputato regionale di Ap e candidato sindaco di Trapani Girolamo Fazio, nonostante il parere favorevole della Procura. Arriva, inoltre, una nuova tegola giudiziaria per l' ex presidente del Cga, Raffaele De Lipsis, coinvolto anche lui nell' inchiesta anticorruzione e per il quale ora il gip di Palermo, Roberto Riggio, nell' ambito di un altro fascicolo sul voto per le Regionali nel Siracusano del 2012, ha disposto l' iscrizione nel registro degli indagati. Inoltre, dagli atti depositati dalla Procura in relazione alle indagini che coinvolgono anche il governatore Rosario Crocetta, emergono alcuni particolari su un incontro a Roma tra il deputato e candidato a sindaco Girolamo Fazio e il presidente dell' Antitrust Giovanni Pitruzzella.

Il «professorone» al quale sarebbe stato chiesto consiglio per un ricorso presentato al Cga da Morace, dopo l' annullamento di due bandi che aveva vinto per il **trasporto marittimo** da parte del Tar.

Il giudice indagato De Lipsis, presidente del Cga ormai in pensione, è finito nell' inchiesta «Mare Monstrum» perché - per i pm di Palermo, che coordinano le indagini dei carabinieri - avrebbe fatto pressioni sul collega che ha preso il suo posto, Claudio Zucchelli, per assicurarsi che il ricorso presentato da Morace avesse un esito favorevole.

Un nuovo avviso di garanzia gli sarà ora notificato per le indagini relative alle elezioni regionali nel Siracusano. Una vicenda intricata, nata dalla denuncia del politico Giuseppe Gennuso che nel 2012 per poche preferenze era stato escluso dallo scranno all' Ars in favore di Pippo Gianni.

Dopo un ricorso al Cga (allora presieduto da De Lipsis) era stato ammesso il conteggio delle schede che, però, non furono trovate (un fatto oggetto di altra indagine). A quel punto il Cga decise di indire

-segue

nuove elezioni in 3 seggi di Rosolini e 6 di Pachino, vinte da Gennuso. Tutto questo è al centro di un'inchiesta, coordinata dal sostituto Pierangelo Padova, che coinvolge diverse persone - compresi l'ex governatore Raffaele Lombardo e l'ex ministro Saverio Romano - per le quali il pm aveva chiesto l'archiviazione. Il gip l'ha accolta solo per Maria Grazia Caruso, Claudio Vinci, Girolamo Rubino, Giovanni Mauro e Giovanni Di Mauro (difesi dagli avvocati Roberto Tricoli, Giovanni Di Benedetto e Toto Cordaro). Contestualmente è stata disposta l'iscrizione di De Lipsis: per il gip occorre verificare che l'operato del giudice sia stato corretto ed imparziale. Gli incontri con Pitruzzella «Niente, sono a Roma, cummatto, in un mondo di pazzi... sono distribuiti equamente in tutto il paese», così dice il presidente dell'Antitrust, Pitruzzella, il 7 marzo, al telefono con Fazio, prima di vederlo a pranzo.

A Roma quel giorno c'è anche Morace, preoccupato per l'esito del procedimento davanti al Cga. Secondo il pm, infatti, oltre a chiedere consigli a De Lipsis, attraverso Fazio, si sarebbe rivolto anche al presidente dell'Antitrust. È proprio il deputato regionale a riferire poi all'armatore di essersi «fatto una lunghissima chiacchierata con Giovanni (Pitruzzella, ndr), il quale vorrebbe vederti, se disponibile a pranzare, sabato o lunedì, a Trapani». Morace accetta e poi Fazio aggiunge: «Su questo argomento (si riferisce al collegio difensivo, ndr) lui (Pitruzzella, ndr) non è convinto dei nominativi... come li ha definiti tutt'e due? Traffichini...».

«Minchia, a posto siamo - esclama Morace - ma lui ha alternative?». Fazio fa alcuni nomi e poi dice all'armatore «comunque parlati e vedi un po' cosa ti dice... io ora l'ho lasciato cinque minuti fa, ho pranzato con lui». Il 13 marzo è Morace a ricevere una telefonata da Pitruzzella: «Ci vediamo più tardi come ha detto Mimmo (Fazio, ndr)?», gli chiede e aggiunge: «Ci vediamo all'una da Ricevuto ché devo mettere la barca a mare». I carabinieri scattano numerose foto che immortalano Morace mentre va all'appuntamento che lui stesso definisce «importantissimo».

Aliscafi, nuova indagine su Morace "Imbarcazioni fantasma per le Eolie"

Barcellona, rinvio a giudizio per il patron Vittorio. Scontro acceso sui rapporti con Crocetta

Altro che «azienda di eccellenza», come recita l' attestato consegnato nei giorni scorsi dal presidente della Regione Crocetta ai Morace. La famiglia di armatori trapanesi è sotto inchiesta non solo a Palermo: la procura di Barcellona ha scoperto che nell' estate 2011 c' erano degli aliscafi "fantasma" attorno alle Eolie. Nel servizio della "Ustica lines", quattro delle sette imbarcazioni sarebbero state vecchie e inadeguate, quando invece dovevano essere tutte dotate dei più moderni sistemi di sicurezza. Così prescriveva in modo tassativo il contratto di appalto stipulato con la Regione. Al termine dell' udienza preliminare, il vecchio patron della famiglia, Vittorio Morace, è stato rinviato a giudizio per frode in pubbliche forniture e falso. La procura di Barcellona ritiene che l' assessorato ai Trasporti sia «parte offesa». Ma in udienza non si è visto nessuno. Crocetta dice: «Non ho mai ricevuto alcuna richiesta dall' assessorato». M5S chiede le dimissioni di Crocetta, che risponde annunciando querele. Ad oggi, qual è la situazione dei collegamenti marittimi? Se da un lato è vero che la Regione ha risparmiato 30 milioni di euro, a causa dei tagli si scopre che alcuni collegamenti veloci si interromperanno il 3 settembre.

FRASCHILLA E PALAZZOLO ALLE PAGINE II E III.

I PUNTI

L'INDAGINE A PALERMO Oltre al filone di Barcellona Pozzo di Gotto, la procura di Palermo indaga per corruzione nel settore GLI ARRESTI Misure cautelari sono state emesse nei confronti dell' **armatore** Ettore Morace e del deputato Fazio GLI INDAGATI Tra gli indagati anche il governatore Rosario Crocetta e la sottosegretaria Simona Vcari.

ANTONIO FRASCHILLA

Morace, altra inchiesta "Aliscafi fantasma sulla rotta per le Eolie"

Barcellona, il patron Vittorio rinviato a giudizio Imbarcazioni vecchie spacciate per ultra moderne

ANTONIO FRASCHILLA SALVO PALAZZOLO Altro che «azienda di eccellenza», come recita l'attestato consegnato nei giorni scorsi dal presidente della Regione Crocetta ai Morace. La famiglia di armatori trapanesi è sotto inchiesta non solo a Palermo: la procura di Barcellona Pozzo di Gotto ha scoperto che nell'estate 2011 c'erao degli aliscafi "fantasma" attorno alle Eolie. Nel servizio della "Ustica lines", quattro delle sette imbarcazioni sarebbero state vecchie e inadeguate, quando invece dovevano essere tutte dotate dei più moderni sistemi di sicurezza. In alcuni giorni, poi, risultavano in servizio dei catamarani che invece erano fermi. Una violazione del contratto di appalto stipulato con la Regione. Al termine dell'udienza preliminare, il patron della famiglia, Vittorio Morace, è stato rinviato a giudizio per frode in pubbliche forniture e falso dal gip di Barcellona, Salvatore Pugliese. Il processo è già iniziato. Sul banco degli imputati non solo Morace senior, ma anche uno dei dirigenti della società, Nunzio Formica, e sei comandanti, che avrebbero attestato sui giornali di bordo corse inesistenti. La procura di Barcellona Pozzo di Gotto ritiene che l'assessorato regionale ai Trasporti sia «parte offesa». Per questa ragione, la convocazione per l'udienza preliminare era stata notificata anche all'avvocatura dello Stato di Messina. Ma in udienza non si è visto nessuno.

Crocetta dice: «Non ho mai ricevuto alcuna richiesta dall'assessorato». Di sicuro, il 15 maggio, il figlio di Morace, Ettore, che ha preso la guida dell'azienda (ora si chiama Liberty lines), ha ricevuto dalle mani di Crocetta una «speciale attestazione di merito» come «azienda di eccellenza» nel corso delle celebrazioni per il 71esimo anniversario dell'Autonomia siciliana. E dopo la premiazione, un bel comunicato stampa: «Questo attestato - ha detto Morace junior - è il segno di una continua attenzione agli sforzi imprenditoriali del nostro gruppo». Attenzione anche eccessiva, secondo la procura di Palermo, che ha fatto scattare le manette per Ettore Morace (oggi è ai domiciliari) e un avviso di garanzia per Crocetta.

Qualche mese fa, si sarebbe mossa anche l'Antitrust contro gli armatori trapanesi. Lo riferiva il segretario dell'assessore

-segue

ai Trasporti, Giuseppe Montalto (finito anche lui ai domiciliari) nel corso di un' intercettazione. Scrivono i carabinieri: «Montalto riferisce all' assessore Pistorio che c' è una cosa nuova, ovvero che l' Antitrust ha scritto a Morace in merito agli sconti che faceva, ribadendo che non si potevano fare ». Dalle intercettazioni, emerge che uno dei fedelissimi di Morace, il deputato Mimmo Fazio, aveva incontrato a Roma il presidente dell' Antitrust, l' avvocato Giovanni Pitruzzella. Morace voleva un parere sulla vertenza in corso fra la sua società e la Regione davanti al Tar. Per quella questione si era mosso in modo deciso il presidente emerito del Cga Raffaele De Lipsis, indagato per aver fatto pressioni sul collega che doveva decidere. Pitruzzella resta sullo sfondo della vicenda.

Ma nelle cinquemila pagine dell' inchiesta è rimasta un' intercettazione fra Morace e Pitruzzella. Il 13 marzo scorso, è Pitruzzella a chiamare. «Ettore? Sono Giovanni Pitruzzella, come stai?...

Noi ci vediamo più tardi come ha detto Mimmo?». Si danno appuntamento all' ora di pranzo.

Morace gli dice: «Ti vengo a prendere ». Pitruzzella risponde: «Allora all' una ci vediamo da Ricevuto, che devo mettere la barca a mare». Qualche ora dopo, Morace parla con un amico: «Tra cinque minuti me ne devo andare perché ho un pranzo importantissimo qua a Trapani». I carabinieri sono già davanti al cantiere "Ricevuto". «Pitruzzella si trovava già lì - annotano nella relazione di servizio - per un' attività di manutenzione sulla barca». Perché Morace doveva incontrare il presidente dell' Antitrust? I carabinieri scrivono che l' **armatore** mette in libertà il suo autista. Di Morace e di Pitruzzella si perdono le tracce.

Sul fronte politico, Giancarlo Cancellieri dei 5 stelle chiede le dimissioni di Crocetta perché avrebbe voluto più collegamenti con Fillicudi per «ragioni personali ». Il governatore: «Querelo Cancellieri per diffamazione».

©RIPRODUZIONE RISERVATA M5S: "Favoritismi di Crocetta per questioni di cuore, si dimetta" L: replica: "Li querelo" IL PATRON Vittorio Morace ex patron della **Ustica** Lines che ha cambiato nome in Liberty **lines** e che è amministrata dal figlio Ettore finito ai domiciliari nell' ambito dell' inchiesta "Mare monstrum"

Il racconto. Quelle ferme nel porto di Ravenna dal 2006 sono ormai per tutti "le tre caravelle". Ma aumentano ogni anno da Trieste a Trapani le imbarcazioni abbandonate dagli armatori. Demolirle non si può. Restano all'ancora, spesso con i marinai a bordo come a guardia di un enorme cimitero

Le navi fantasma

L'Italia dei 749 relitti ecco i giganti del mare che nessuno vuole più

RAVENNA. Qui alla Capitaneria di porto le chiamano le Tre caravelle. In fila una dietro l'altra, come fossero in attesa di consegnare il loro carico in porto. Due galleggiano ancora, la terza è piegata sulla sabbia. Sul ferro arrugginito non ci sono i nomi della Nina, della Pinta e della Santa Maria ma quelli più complicati di Orenburggasprom, V.Nicolaev e Vomv gaz. Sono tre general cargo di San Pietroburgo venuti a morire qui, in uno dei tanti cimiteri di relitti e di navi abbandonate che stanno intasando i porti italiani. In aria le grida di migliaia di gabbiani, a terra le corse di topi e nutrie. Sembra di essere nella terra di nessuno e forse è davvero così. Anche le navi che si fermano per sempre sembrano non essere più di nessuno, come gli uomini che ci vivevano e lavoravano sopra e che all'improvviso si sono trovati senza stipendio, senza cibo e alla fine senza i soldi del biglietto aereo per il ritorno a casa. «Dopo tre mesi sulla nave abbandonata dall'armatore - dice subito padre Pietro Gandolfi, il missionario scalabriniano che dal 2000 ad oggi ha soccorso 19 equipaggi solo qui a Ravenna - i marinai perdono la voglia di vivere. Con la nostra associazione, la Stella Maris, lavoriamo perché abbiano almeno una speranza».

Maggio 2016. Davanti alla commissione Ambiente del Senato l'ammiraglio Vincenzo Melone, comandante generale della Guardia costiera italiana, racconta che nei porti della penisola ci sono 749 relitti navali.

Nel 2012 erano 448. Relitti e navi abbandonate sono in continuo aumento, anche a causa della crisi economica internazionale. È per questo che, il 25 gennaio dell'anno scorso, al Senato (atto 2215) è stato presentato un disegno di legge sulla "rimozione e riciclaggio dei relitti navali e navi abbandonate". Primo firmatario il presidente della commissione Ambiente, Francesco Giuseppe Marinello.

Le storie che si raccolgono a Ravenna sono uguali a quelle di tanti altri porti, da Trieste a Trapani. Le "Tre caravelle", ad esempio, sono ferme dal 2006. In teoria le due che galleggiano non possono nemmeno essere considerate relitti. Il proprietario russo avrebbe dovuto recuperarle e rimuoverle ormai da anni, ma non si è fatto vivo. Lo Stato italiano non può

- segue

decidere il recupero perché ancora sono iscritte al registro navale di San Pietroburgo. Poco lontano dalle tre navi russe adesso c'è anche la Lady Aziza, bandiera libanese, che il 28 dicembre 2014 causò l'affondamento della nave turca Gokbel e la morte di 6 marinai. È sotto sequestro perché i turchi hanno chiesto il risarcimento dei danni. Tutti sanno però che Lady Aziza - una nave ferma da più di due anni perde gran parte del suo valore - non uscirà mai più dal porto.

Il capitano di vascello Francesco Cacace è il consulente tecnico della presidenza della commissione Ambiente del Senato. «Il ddl - racconta - vuole aggiornare in diretta la mappa di questi cimiteri delle navi. E questo sarà compito delle Autorità portuali, dove esistono, o delle Capitanerie. I numeri saranno inviati subito a un osservatorio del ministero dell' Ambiente. Finalmente si precisa anche la figura giuridica del relitto, che per ora è solo un concetto. "Relitto" sarà non solo la nave affondata o semiaffondata, ma anche quella che sta per affondare. E così si risolve, ad esempio, il problema delle navi russe di Ravenna. Oggi si lavora ancora con il codice di navigazione del 1942. L' Autorità marittima diffida il proprietario a rimuovere un relitto e se questi non risponde si chiede l' intervento dello Stato di cui fa parte».

«Spesso passano mesi e anni e non accade nulla. Non puoi recuperare la nave e rivenderla ai demolitori perché non è tua. Con il ddl è invece possibile, in tempi brevi, affidare il relitto a un Consorzio di demolitori, cantieri, aziende impegnate nel riciclo dei materiali. E così si combatte anche l' inquinamento. La nuova legge - si sta ancora discutendo in commissione - sarà a costo zero per i contribuenti. I fondi necessari saranno trovati con la richiesta di un contributo ad ogni nave che attracca in un porto italiano». La stessa procedura è prevista per le navi ancora galleggianti, ma abbandonate.

Nel salone della Stella Maris, accanto alla stazione ferroviaria di Ravenna, ci sono il biliardo, il ping pong e soprattutto un computer e il wi-fi. «Così gli equipaggi di navi abbandonate - racconta padre Pietro Gandolfi - possono chiamare le loro famiglie lontane. Ormai viviamo in un' emergenza continua. Nei primi giorni di marzo un' altra nave, l' egiziana Marsa Alam, è stata messa sotto sequestro. Ha debiti per 900.000 dollari e i 21 membri dell' equipaggio non sanno come fare. Sono storie che abbiamo visto tante volte. Non arrivano gli stipendi, il cibo in cambusa comincia a scarseggiare, non ci sono più soldi nemmeno per telefonare a casa.

Per fortuna qui a Ravenna c' è il Comitato welfare per i marittimi, guidato dal capitano Carlo Cordone, di cui facciamo parte noi, la Capitaneria, il Comune, l' associazione piloti del porto Raccogliamo fondi per cibo e medicine, e anche per pagare, quando necessario, il ritorno a casa».

Sono qui nel grande salone, i 21 marinai della Marsa Alam. Aspettano il pulmino del Comitato per tornare sulla nave. «Restare mesi e mesi su una nave ferma ti uccide dentro. Qui i marinai trovano almeno qualcuno con cui parlare. E non si sentono abbandonati da tutti, come la loro nave».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Difficile la vita dei membri dell' equipaggio che si ritrovano senza stipendio, senza cibo e senza neppure i soldi per tornare a casa DA SAN PIETROBURGO Nella foto grande la Vomv gaz, uno dei tre general cargo di San Pietroburgo venuti a morire nel porto di Ravenna, dove sono fermi dal 2006 e sono ormai una presenza familiare, con il soprannome "le Tre caravelle". Tutte le foto della pagina, fornite dalle Capitanerie di porto di varie città italiane da Trieste a Trapani, mostrano alcuni dei 749 relitti navali censiti a maggio 2016. Il ddl Marinello presentato in Senato mira a favorire la demolizione, un intervento da finanziare chiedendo un contributo a ogni nave che attracca in Italia.

JENNER MELETTI

L' ANALISI

Politica, giustizia e vite private i veri nodi dell' indagine sugli aliscafi

L' inchiesta rivela come la politica non abbia una vera strategia per il turismo in Sicilia. Di Crocetta serve sapere cosa ha fatto non quali gusti abbia DALLA PRIMA DI CRONACA EMANUELE LAURIA Davanti a numeri che, al di là dell' osservatorio statistico che li diffonde, denunciano tutti un ridottissimo sfruttamento delle potenzialità turistiche della Sicilia, i rimedi fotografati dalle carte dell' inchiesta parlano di soluzioni-tampone, riunioni frettolose con la straordinaria partecipazione dei beneficiari dei provvedimenti (leggi Morace), di un generale tentativo di non provocare eccessivo nocumento agli armatori. Il tutto in un clima di evidente diversità di vedute fra un presidente della Regione e l' assessore alle Infrastrutture.

Difficile rintracciare, nei comportamenti e negli atti amministrativi contenuti nel dossier dei pm, anche l' ombra di una strategia seria di rafforzamento e rilancio del comparto. E si che lo sviluppo e la crescita del turismo sono fortemente connessi con il potenziamento e la razionalizzazione del sistema di navi e aliscafi.

Filicudi, la piccola capitale dello scandalo (ancora non si sa quanto piccolo), è una delle Isole Eolie che costituiscono un patrimonio dell' umanità tutelato dall' Unesco. Un patrimonio adeguatamente valorizzato? O sfregiato (anche) da collegamenti intermittenti e carenti?

Lo stesso Rosario Crocetta, nel difendersi dalle accuse che lo vorrebbero particolarmente interessato a Filicudi per questioni personali, ha avuto modo di fornire un dato: a fronte di una crescita delle presenze in Sicilia del 12 per cento nello scorso settembre, le isole minori hanno fatto segnare un incremento del 4. Cifre che confermano la scarsa efficacia delle politiche adottate per questo comparto.

E allora forse è questo il segno politico meno evidenziato in questa vicenda. Il segno di un' azione di corto respiro, raffazzonata e chiaramente priva di risultati, con un rapporto di non sufficiente distanza fra gli amministratori e i beneficiari dell' attività amministrativa, ovvero nel caso specifico i ras degli aliscafi. Con monopoli difficili da scalfire, sia nel trasporto marittimo che in quello su gomma, altro pilastro su cui poggia il turismo.

Ciò, come già rimarcato nei giorni scorsi, rientra in una consolidata tendenza di una politica debole a inchinarsi ai voleri degli imprenditori potenti e riveriti in ogni occasione. Tendenza messa in rilievo, di

- segue

nuovo, dalle carte dei magistrati. Tendenza di per sè sconcertante ma al limite persino accettabile, se ciò contribuisse allo sviluppo dell' economia. Non è questo il caso.

Queste sono considerazioni alla portata di chiunque volesse farsi un' idea sull' esito concreto di pratiche di governo, magari cercare alternative da inserire nella campagna elettorale alle porte. Invece, da più parti, l' occhio è caduto sui particolari più piccanti dell' inchiesta, sulle allegre considerazioni dell' assessore Pistorio circa le abitudini sessuali di Crocetta, sull' amante fantasma del governatore. Una pruderie che dall' inizio della legislatura accompagna l' attività di un presidente dichiaratamente gay ma che è solo colorito contorno, spesso puro pettegolezzo, rispetto alla questione centrale: Crocetta ha commesso illeciti? Ha speso in modo illegittimo i fondi pubblici? Ha determinato scelte amministrative per ragioni personali? Sono queste le domande che tutti dovremmo farci, a cominciare dallo stesso presidente. Che merita di essere giudicato in base a numeri e risultati, non alla vita privata.

©RIPRODUZIONE RISERVATA IL PIANO Se mancano le idee si finisce col fare trattative con i singoli imprenditori " " MATITA ALLEGRA.

EMANUELE LAURIA

Inchiesta Trapani, il ministro De Vincenti: "Con Morace solo un caffè"

Il ministro per il Mezzogiorno prende le distanze dall'armatore e spiega di essersi limitato a risolvere i problemi legati alla crisi della Siremar

«Il compito del governo è risolvere i problemi. Ed è quello che è stato fatto». Il ministro per il Mezzogiorno Claudio De Vincenti non ci sta a passare per "facilitatore" di Ettore Morace. L'armatore, ex patron di Liberty Lines, si sarebbe vantato col padre di essere stato a cena con De Vincenti, all'epoca sottosegretario: «È quello che ci ha aiutato nell'acquisizione della Siremar». Il ministro aveva già preso le distanze con una nota in cui spiegava di aver «sempre lavorato nel rispetto delle regole e nell'interesse generale». Ma stamattina, a margine della sua visita a Palermo durante la quale ha viaggiato sul tram, è tornato sull'argomento, rispondendo alle domande dei cronisti: «Non mi occupo di giudiziaria, ma comunque il compito del governo è affrontare e risolvere i problemi e fra il 2015 e il 2016 avevamo il problema della crisi della Siremar e l'abbiamo risolto applicando la sentenza del Consiglio di Stato, garantendo la continuità territoriale con le isole minori e tutelando 340 lavoratori. Questo è il compito del governo e questo è stato il mio ruolo». De Vincenti ha smentito anche la cena a Filicudi con Morace: «Veramente era solo un caffè, ma non è importante. Era solo un momento di incontro in cui abbiamo constatato che mesi prima era stata risolta quella vertenza». Le carte dell'inchiesta sulla guerra dei mari hanno svelato i numerosi contatti dell'ex numero uno di Liberty Lines: orologi Rolex, favori, biglietti per lo stadio, le isole Egadi e le Eolie a chi si sarebbe prodigato per aiutarlo. Da qui, l'arresto dell'armatore per corruzione - la misura cautelare è scattata anche per il deputato regionale Girolamo Fazio e il funzionario Giuseppe Montalto - e l'iscrizione nel registro degli indagati di una serie di presunti "ganci" di Morace: dall'ex sottosegretaria Simona Vicari all'ex deputata Marianna Caronia. Sotto inchiesta, anche il presidente della Regione Rosario Crocetta.

Inchiesta Trapani, il ministro De Vincenti: "Con Morace solo un caffè"

Il ministro per il Mezzogiorno prende le distanze dall'armatore e spiega di essersi limitato a risolvere i problemi legati alla crisi della Siremar

«Il compito del governo è risolvere i problemi. Ed è quello che è stato fatto». Il ministro per il Mezzogiorno Claudio De Vincenti non ci sta a passare per "facilitatore" di Ettore Morace. L'armatore, ex patron di Liberty Lines, si sarebbe vantato col padre di essere stato a cena con De Vincenti, all'epoca sottosegretario: «È quello che ci ha aiutato nell'acquisizione della Siremar». Caso Trapani, De Vincenti: nessun aiuto a Morace, con lui solo un caffè.

Aliscafi "fantasma", Morace senior a giudizio per frode

Un'inchiesta a Barcellona sulle corse per le Eolie: catamarani fermi e altri mezzi inadeguati. "Regione parte offesa"

Altro che "azienda di eccellenza", come recita l' attestato consegnato nei giorni scorsi dal presidente della Regione Crocetta ai Morace. La famiglia di armatori trapanesi è sotto inchiesta non solo a Palermo: la procura di Barcellona Pozzo di Gotto ha scoperto che nell' estate 2011 c' erano degli aliscafi "fantasma" attorno alle Eolie. Nel servizio della "Ustica lines", quattro delle sette imbarcazioni sarebbero state vecchie e inadeguate, quando invece dovevano essere tutte dotate dei più moderni sistemi di sicurezza. In alcuni giorni, poi, risultavano in servizio dei catamarani che invece erano fermi. Una violazione del contratto di appalto stipulato con la Regione. Al termine dell' udienza preliminare, il patron della famiglia, Vittorio Morace, è stato rinviato a giudizio per frode in pubbliche forniture e falso dal gip di Barcellona, Salvatore Pugliese. Il processo è già iniziato. Sul banco degli imputati non solo Morace senior, ma anche uno dei dirigenti della società, Nunzio Formica, e sei comandanti, che avrebbero attestato sui giornali di bordo corse inesistenti. La procura di Barcellona Pozzo di Gotto ritiene che l' assessorato regionale ai Trasporti sia «parte offesa». Per questa ragione, la convocazione per l' udienza preliminare era stata notificata anche all' avvocatura dello Stato di Messina. Ma in udienza non si è visto nessuno. Crocetta dice: «Non ho mai ricevuto alcuna richiesta dall' assessorato». Di sicuro, il 15 maggio, il figlio di Morace, Ettore, che ha preso la guida dell' azienda (ora si chiama Liberty lines), ha ricevuto dalle mani di Crocetta una «speciale attestazione di merito» come «azienda di eccellenza» nel corso delle celebrazioni per il 71esimo anniversario dell' Autonomia siciliana. E dopo la premiazione, un bel comunicato stampa: «Questo attestato - ha detto Morace junior - è il segno di una continua attenzione agli sforzi imprenditoriali del nostro gruppo ». Attenzione anche eccessiva, secondo la procura di Palermo, che ha fatto scattare le manette per Ettore Morace (oggi è ai domiciliari) e un avviso di garanzia per Crocetta.

L'interporto di Novara cresce e aumenta le società insediate

Sono positivi i dati che emergono dall'ultimo bilancio del Centro intermodale merci di Novara (Cim), che ha chiuso l'esercizio 2016 con un valore della produzione a 4,2 milioni di euro (dai 4 milioni del 2015) e margine operativo lordo a 2,1 milioni, «in costante incremento» come sottolineato dal presidente Maurizio Comoli. Sempre Comoli evidenzia come «questi risultati sono stati raggiunti unitamente a una ulteriore riduzione dell'esposizione debitoria che si attesta a 13 milioni di euro (nel 2009 ammontava a oltre 62 milioni)». Mentre «l'esposizione finanziaria netta della società, considerati i crediti verso lo Stato e le disponibilità liquide, scende a quota 5,3 milioni di euro». trasporto merci 31 maggio 2017 Siemens investe nella logistica e scommette sull'Italia Il Cim di Novara ha chiuso il 2016 con un utile di 83.924 euro, in contrazione rispetto ai 597mila euro del 2015 (ma nel 2014 si erano registrate perdite d'esercizio per 886mila euro). Al di là dei numeri, il Centro intermodale di Novara è comunque in una fase di sviluppo, come testimonia l'accordo per l'insediamento del polo di manutenzione della tedesca Siemens (il primo al di fuori della Germania, si veda altro articolo in pagina), la crescita del numero di società insediate, l'espansione nell'area Boschetto. A oggi sono oltre 40 le società insediate nell'interporto, - una decina quelle nuove insediate nel 2016 con un investimento intorno ai 700mila euro - con una occupazione diretta di 400 persone, che salgono a 750 considerando l'indotto. «Le ricadute per il territorio sono importanti - evidenzia l'amministratore delegato Massimo Groff -, l'impatto occupazionale, che determina un monte retribuzioni di oltre 10 milioni di euro l'anno, è infatti solo uno dei fattori positivi generati dalla presenza del Cim». I benefici riguardano anche la riduzione delle emissioni inquinanti e della incidentalità, e l'attrazione di investimenti. «Un dato oggettivo - ricorda Groff - è l'impatto sull'economia locale, traducibile in 1,7 milioni di euro di ritorno sul Pil regionale per investimenti, oltre mezzo milione di euro di ricadute dirette su fornitori novaresi e 640mila euro di tributi locali». I riconoscimenti di [assologistica](#) 28 novembre 2016 All'Interporto di Novara il premio Logistico dell'anno 2016 Il Cim di Novara - che ha come soci principali Finpiemonte (con oltre il 30%), Satap (24,31%), Comune di Novara (16,88) e Sito Interporto di Torino (13,8) - è il secondo terminal intermodale a livello nazionale come quantità di treni gestiti (24 coppie di treni al giorno, secondo i dati più recenti) e, insieme al Quadrante Europa di Verona, e all'Interporto di Padova, movimentata la quasi

totalità dei Teu complessivi a livello nazionale: 700mila teu all'anno Verona, 300mila Novara, 270mila Padova. Ma il Cim ha a disposizione una superficie di molto inferiore rispetto agli altri due interporti. © Riproduzione riservata.

«Oocl France» è la nave più grande ad aver attraversato canale di Panama

PANAMA CITY - A neanche un mese di distanza dal precedente record, il canale di Panama ha accolto nei giorni scorsi il transito della Neopanamax "Oocl France", la nave con la più grande capacità ad aver attraversato il nuovo canale da quando è stato inaugurato a Giugno dello scorso anno. La "Oocl France", lunga 366 metri e larga 48, capace di trasportare 13.926 teu, è infatti transitata in direzione northbound dal Pacifico all'Oceano Atlantico. «Questa tendenza per il transito di navi da 13.000 teu o superiori, dimostra l'accettazione e la fiducia che lo shipping riconosce al servizio fornito dal canale dopo la sua espansione» ha dichiarato l'amministratore del Canale di Panama, Jorge L. Quijano. Il record precedente era stato stabilito il 2 Maggio dalla nave "Cosco Development", che può trasportare 13.345 teu ed è anch'essa lunga 366 metri e larga 48. La "Oocl France" è impiegata nel servizio settimanale South Atlantic Express (Sax) operato dalla Ocean Alliance, che collega l'Asia ai porti della East Coast degli Stati Uniti via Panama. Il servizio Sax è effettuato da undici navi della capacità compresa tra 11.000 e 13.000 teu. "Oocl France" è la seconda nave di questo servizio ad attraversare il canale, dopo la "Cosco Development" all'inizio di Maggio. Infine, in occasione del suo primo transito, l'Autorità del canale di Panama ha conferito alla "Oocl France" il Green Connection Award riconoscendo il suo impegno per la riduzione delle emissioni. Utilizzando questa via navigabile, infatti, la nave ha prodotto un'emissione di anidride carbonica (CO2) inferiore rispetto alle rotte alternative, variabile dalle 5.000 alle 26.000 tonnellate. In meno di un anno dalla sua apertura, delle 1.360 navi Neopanamax che finora hanno attraversato la nuova via d'acqua, le porta contenitori rappresentano circa il 43,8% del traffico, seguite da bulk carriers adibite al trasporto di liquefied petroleum gas (Lpg) e gas naturale liquefatto (Lng), che rappresentano rispettivamente il 29 e l'8,1%.