

INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti**

(La Gazzetta Marittima, La Nazione LI)

Dai Porti:

Trieste:

"...Ekol Turhis è maggioranza in EMT Trieste..." (La Gazzetta Marittima)

"...A Trieste "Msc Paloma"..." (La Gazzetta Marittima)

Venezia:

"...Venezia, al via campagna comunicazione..." (Ansa, L'Informatore Navale, Il Nautilus, Informazioni Marittime)

"...6° Meeting Natalizio degli operatori del Trasporto Passeggeri Turistico..." (L'Informatore Navale)

Savona:

"...A Savona generati 661 posti di lavoro dalle crociere..." (Il sole 24 Ore)

Genova:

"...Signorini: «Molto preso noin sarò così popolare»..."

(The Medi Telegraph)

"...«concessioni in porto? Prima la verifica dei piani industriali»..."

(Il Secolo XIX)

"...Roi: "cultura al fianco dell'economia per lanciare Genova"..."

(La Repubblica GE)

La Spezia:

"...Biennale Logistica da Piacenza a La Spezia..." (La Gazzetta Marittima)

"...lancia una serie di eventi B2B al Fruit Logistica 2017 di Berlino..."
(The Medi Telegraph)

Ravenna:

"...Di Marco nuovo direttore del Vtp..." (Avvisatore Marittimo)

"...Donelli Group approda a Ravenna..." (Informazioni Marittime)

Livorno:

"...Natale In fortezza Vecchia con la fiaba di Pinocchio..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Darsena Europa, la ferrovia e l'imbuto da "tombare"..."

(La Gazzetta Marittima, La Nazione LI)



INDICE



Ancona:

"...Primo incontro tra Giampieri e Ceriscioli..." (Ferpress)

Napoli:

"...Via libera della Campania alla Zeus di Napoli, Salerno e Bagnoli..."

(Informazioni Marittime)

Gioia Tauro:

"...Le urgenze Gioia Tauro e Taranto..." (La Gazzetta Marittima)

Olbia:

"...Due ro/ro Grimaldi sulla Savona-Porto Torres..."

La Gazzetta Marittima)

Catania:

"...A.L.I.S. a Catania sull'area Mediterraneo..." (La Gazzetta Marittima)

"...E di notte approda la nave dei veleni..." (La Repubblica)

Augusta:

"...Siracusa, Quale futuro per il'area industriale: venerdì

incontro—dibattito al Vermexio..." (Siracusa News)

Palermo:

"...a Palermo varato il nuovo regolamento d'accesso..." (Ansa, L'Avvisatore Marittimo, Giornale di Sicilia, Giornale L'Ora)

"...Crollo del ponte Scorciovacche: "Falsa l'agibilità"..." (La Repubblica PA, Adnkronos, La Nazione LI)

"...Linea dura con gli ù"scafisti": da 5 a 18 anni per i 700 annegati ne Canale di Sicilia..." (Il Fatto Quotidiano)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

La Gazzetta Marittima

I porti e la logistica con il fiato sospeso

La conferma di Delrio al MIT e l'urgenza di completare la riforma dei "sistemi" prima che siano completamente aperti i trafori delle Alpi – Il rebus dell'ordinaria amministrazione

ROMA – Il conte Paolo Gentiloni Silveri, già extraparlamentare di sinistra, già "margheritino", già ministro degli Esteri del governo Renzi, è dunque il nuovo presidente del consiglio dei ministri, incaricato dal capo dello Stato di formare il nuovo esecutivo. Che dovrebbe nascere oggi. E sulla cui composizione a ieri c'erano ancora alcuni dubbi, in particolare sulla presenza o meno della fascinosa ex ministra delle Riforme Maria Elena Boschi, e sull'incarico a Graziano Delrio con limiti o no relativi alle tante riforme avviate e rimaste a metà del guado. Limite principale: ordinaria amministrazione o governo a pieno regime? Delrio, che è stato come noto candidato in pectore di Mattarella per sostituire Renzi – l'ha avuta vinta Renzi che ha preferito il "mite", di nome e di fatto, Gentiloni – deve rimettere in moto prima possibile il processo interrotto della riforma portuale. Lo stanno tempestando da giorni – in realtà, senza che ne avesse ancora i poteri – tutte le categorie operative del cluster marittimo, portuale e della logistica. Perché la situazione che si sta verificando nei porti è davvero paradossale: la maggior parte degli scali ha finalmente avviato la propria "governance", con l'insediamento dei presidenti "di sistema", ma non ha ancora gli strumenti di governo. Inoltre gli organi nazionali delegati a dirigere la strategia della logistica – tavolo del partenariato, regia del MIT sugli investimenti, etc. – non esistono. E il fallimento del referendum ha rilanciato con forza il ruolo (propositivo ma anche di freno) delle Regioni, con un guazzabuglio di competenze che va affrontato il prima possibile e con la maggior decisione possibile. Rimangono poi da nominare alcuni presidenti, con il caso paradossale di Livorno/Piombino rimasto a metà del guado (almeno fino a ieri, mentre scrivevamo queste note). Avrà Delrio – se riconfermato al suo posto – la forza politica e istituzionale per sciogliere velocemente questi nodi e i tanti altri connessi? Dai tanti convegni che si sono sgranati nei giorni scorsi, tutti gli stakeholders hanno messo l'accento sulla necessità di far presto a riformare l'intera catena logistica, dai porti al ferro. E non è solo perché la riforma si è impantanata con la crisi. A breve la "cintura di castità" delle Alpi – come l'ha chiamata il presidente di Confetra Marcucci – sarà bay-passata dai nuovi trafori: il che sarebbe un vantaggio per poter accedere più velocemente dai nostri porti ai ricchi mercati dell'Europa del Nord, ma nelle attuali condizioni della nostra logistica sembra più un rischio, in quanto permetterà alle organizzazioni ferroviarie della Germania e Polonia – ma non solo – di penetrare sulla nostra pianura e sulle aree industriali italiane, sottraendo merci ai nostri porti. Sempre di Marcucci, una battuta che per quanto irriverente spiega in modo lapidario il rischio: "Penetrare è meglio di essere penetrati – ha detto parlando dell'utilizzo dei trafori – specie se non si è consenzienti". E da questo punto di vista, dei tempi e degli impegni sulla logistica, la crisi di governo non poteva cadere in un momento peggiore.

A.F.

FRONTE DEL PORTO

LE MOSSE SULLA SCACCHIERA

IL TRASFERIMENTO al neo-creato (e abbastanza sorprendente) ministero dello sport di Filippo Letti, principale portavoce del cosiddetto "giglio magico" avrebbe rafforzato la linea di Delrio e Rossi

Authority, Becce in pole position e ruolo chiave per Nerio Busdraghi

Infuria il totonomine alla vigilia dell'arrivo a Livorno di Rossi e Delrio

LIVORNO. A TUTTO IERI, nessun invito ufficiale era arrivato: eppure era già in corso da qualche tempo una mobilitazione di istituzioni e di "bene informati" sulla cerimonia- già annunciata su queste colonne nei giorni scorsi- che sabato prossimo dovrà inaugurare il collegamento ferroviario diretto tra i terminal della Darsena Toscana e la rete nazionale Fs. La novità è semmai un'altra, e di peso: il governatore della Toscana Enrico Rossi, presentando l'altra sera in una sezione del Pd livornese il suo libro «La rivoluzione socialista», ha annunciato che all'inaugurazione oltre a lui ci sarà anche il ministro delle infrastrutture e trasporti Graziano Delrio. Ammesso che sia davvero così- tante volte i ministri promettono ma poi la realpolitik dispone altrimenti- la contemporanea presenza a Livorno dei due principali protagonisti della "telenovela" per la presidenza dell'Authority portuale può voler dire una cosa importante: che si è sbloccata la nomina del presidente della AdSP Livorno/Piombino. E che i due arriveranno avendola già annunciata- i tempi stringono: oggi o domani, dicono i bene informati- a meno che non intendano portarla sabato stesso come "pacco dono" ai livornesi. Tesi minoritaria, ma mai dire mai. A questo punto, è di nuovo partita la ridda delle ipotesi. La caduta di Renzi e la riconferma di Delrio al MIT- oggi dovrebbe esserci la definizione del nuovo governo, salvo sorprese- a fatto balzare in alto le azioni di



Strada sbarrata da Firenze per l'avvocato Rossi e, pare, anche per Luciano Guerrieri

Luca Becce, già fortemente sostenuto da Rossi, mentre a Roma Delrio sarebbe stato frenato dal "giglio magico" di Renzi che aveva puntato sull'avvocato geneve-

se omonimo del governatore toscano. Sbarrando la strada, sempre il "giglio magico", anche a Luciano Guerrieri.

MA IL TRASFERIMENTO al neo-creato (e abbastanza sorprendente) ministero dello sport del principale portavoce del suddetto gruppo di potere renziano, avrebbe rafforzato Delrio e Rossi nel loro accordo. Tutto gossip, ovviamente; ma al momento il convento non passa altro. E dobbiamo accontentarci. Non ci accontentiamo? Allora, aggiungiamoci un'altra indiscrezione, anch'essa colta al volo. Sembra che tra i candida-

ti ad assumere un ruolo importante nella nuova formulazione della "governance" del sistema Livorno/Piombino ci sia l'attuale comandante in seconda della Capitaneria, capitano di vascello Nerio Busdraghi. Lo vorrebbero in molti, perché è considerato ufficiale serio, responsabile e senza ghimbizzi. Tra l'altro avviato a una prossima uscita dal Corpo per limiti di età. Almeno che non valgano anche per lui le limitazioni di anzianità stabilite dai decreti Madia. E sulle quali c'è parecchia incertezza, per non dire confusione.

A.F.

Ekol Turchia è maggioranza in EMT Trieste

TRIESTE – Il porto triestino si conferma porto leader per i traffici della Turchia verso il continente europeo: "Yalova Ro-Ro Terminali A.S." del Gruppo logistico turco Ekol, ha acquisito il 65% delle quote di Europa Multipurpose Terminals SpA, società che gestisce il molo VI nel porto di Trieste, dove attraccano le navi e partono i treni del Gruppo Ekol e dalla controllata Alternative Lines. L'atto della firma è avvenuto ieri a Trieste: Francesco Parisi, Casa di Spedizioni S.p.A., fino ad oggi l'azionista di maggioranza di EMT, e Friulia S.p.A., finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia, hanno dato il benvenuto al nuovo socio, con l'augurio di poter sostenere una crescita sana della Società. Ahmet Musul, CEO del Gruppo Ekol, a Trieste per la formalizzazione degli atti ha dichiarato: "Siamo felici della conclusione di questa operazione che rappresenta un passaggio molto importante nello sviluppo delle nostre attività nello scalo giuliano." Per Francesco Parisi, presidente dell'omonima casa di spedizioni, "l'ingresso nel capitale di EMT della Ekol consolida una prospettiva di continuità, crescita ed ulteriori investimenti nella società per il beneficio di tutta la portualità triestina". Estremamente soddisfatto anche il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino: "Questa operazione rappresenta l'ennesimo riconoscimento dell'ottimo lavoro che il porto e gli operatori stanno facendo e porterà aumento dei traffici e delle possibilità di occupazione all'interno dello scalo. L'investimento di un grande gruppo internazionale come Ekol nel nostro scalo, è garanzia di stabilità, sviluppo e ulteriori investimenti per il prossimo futuro". Quest'operazione consolida ulteriormente la posizione del porto di Trieste come il principale scalo di riferimento della sponda settentrionale del Mediterraneo per i traffici dell'autostrada del mare da e per la Turchia e per i servizi intermodali verso l'Europa. 4 sono le toccate settimanali che fanno capo alla compagnia armatoriale turca e collegano il porto di Haydarpasa (Istanbul), Izmir e il porto greco di Lavrio con Trieste. Ma già dal prossimo febbraio le toccate di Alternative Transport al Molo VI diventeranno 5, grazie al recente varo della nave ro-ro, Meleq, ultima nata in casa Ekol. Gli investimenti del Gruppo di Istanbul sono stati resi possibili anche grazie agli ottimi servizi intermodali che collegano quotidianamente il molo VI con le principali destinazioni europee, tanto da farne il terminal più ferroviario dello scalo giuliano, con più del 90% della merce caricata via treno. Attualmente solo la Ekol gestisce dal terminal EMT quasi 50 treni la settimana in direzione Centro Est Europa, tutti integrati con le navi Ro-Ro da e per la Turchia. A fronte di una concessione di 25 anni, il gruppo EMT, facente capo alla storica casa di spedizioni triestina Francesco Parisi, ha iniziato l'attività terminalistica al molo VI nel 2010, con 52 navi e 46 coppie di treni movimentati, diventati nel 2015 rispettivamente 182 e 1361. Con questa operazione, si rafforzano e si ampliano le attività di sviluppo del terminal con investimenti complessivi di EMT per circa 20 milioni di euro.

A Trieste "MSC Paloma"

E' la più grande portacontainer mai arrivata al molo VII



TRIESTE – E' previsto per domani giovedì 15 dicembre l'arrivo al molo VII del porto di Trieste della "MSC Paloma", nave da 14mila Teu che, a poco meno di un anno di distanza, sposterà ancora il record quale portacontainer con la maggiore capacità mai entrata nel Mare Adriatico. Il record precedente, sempre con ormeggio sulle banchine gestite da Trieste Marine Terminal, apparteneva alla MSC Luciana con 11.660 Teu, seguita da altre navi gemelle dopo il suo arrivo nei primi giorni di gennaio. "L'evoluzione e la crescita del porto di Trieste – ha commentato il presidente dell'AdSP dell'Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino – continuano insieme ai maggiori protagonisti mondiali del settore. In maniera progressiva si stanno realizzando gli scenari che premiano le strategie dei nostri terminalisti e del porto più in generale, consentendo un pieno rilancio dell'economia del nostro territorio. Le grandi compagnie concentrano i traffici negli scali che hanno le infrastrutture e i servizi più idonei, ma soprattutto più efficienti. MSC ha investito direttamente nel molo VII e nel porto di Trieste più di un anno fa e sta confermando la fiducia in noi con l'arrivo di nuovi traffici che solo giganti come la MSC Paloma possono gestire in maniera ottimale". Costruita nel 2010 dal cantiere coreano Daewoo Shipbuilding&Marine Engineering, la "MSC Paloma" misura oltre 365 metri di lunghezza per poco più di 51 di larghezza, mentre i container sono disposti lungo 20 file. Appartenente alle meganavi con il "castello" e il ponte di comando circa a metà della lunghezza, la "MSC Paloma" può ormeggiare allo scalo giuliano grazie ai fondali naturali da 18 metri, mentre il recente ammodernamento delle gru di banchina consentirà a TMT di operare sulla nave con l'efficienza richiesta ai più moderni porti nazionali ed internazionali. L'inserimento su questo servizio di navi di maggiore capacità è un evidente segnale della volontà di rafforzamento della presenza e della crescita di traffico sul porto di Trieste e su TMT. Il molo VII, infatti, è oggi l'unico dell'Adriatico in grado di ormeggiare in contemporanea due meganavi oceaniche, con una capacità che sarà ulteriormente rafforzata dagli imminenti investimenti privati. I recenti interventi pubblici – affiancati da nuovi progetti finanziati per un totale di circa 50 milioni di euro – sull'infrastruttura ferroviaria dello scalo, infine, stanno mantenendo il trend di crescita che questa tipologia di traffici hanno assunto nell'ultimo decennio.

Porti: Venezia, al via campagna comunicazione

Tra temi innovazione e gestione flussi passeggeri



(ANSA) - VENEZIA, 13 DIC - "ConVenezia" è questo il nome della nuova campagna di comunicazione avviata da Venezia terminal passeggeri (Vtp).

L'obiettivo è di rafforzare ulteriormente le opportunità di informazione e di dialogo tra Vtp e la città di Venezia, le comunità locali, i passeggeri, le compagnie di crociera, le istituzioni e tutti gli stakeholder italiani e internazionali.

Il progetto sarà declinato su una molteplicità di azioni di comunicazione complementari e verrà strutturato attraverso l'integrazione di diversi strumenti, da quelli tradizionali ai più innovativi.

L'attività di comunicazione sarà volta da un lato a sottolineare ancora il ruolo e l'importanza rivestita dal Terminal all'interno dell'area veneziana dell'Adriatico e dall'altro a fornire in modo ancora più puntuale informazioni sulla capacità di innovazione, sostenibilità e qualità del servizio che Vtp vanta sul mercato europeo e mondiale.

Nello specifico, il progetto mira a favorire la scoperta, o la riscoperta, delle caratteristiche peculiari che rendono Vtp un protagonista di primo piano nella gestione e nello sviluppo dei terminal, come per esempio la realizzazione in-house di soluzioni tecnologiche innovative per una migliore gestione dei flussi dei passeggeri. (ANSA).

VTP: AL VIA LA CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE “ConVenezia”



Nuovo progetto VTP per sottolineare il valore di un Terminal unico al mondo e le sinergie con la città di Venezia “ConVenezia” è questo il nome della nuova campagna di comunicazione avviata da Venezia Terminal Passeggeri (VTP).

Venezia, 13 dicembre 2016 – L’obiettivo è di rafforzare ulteriormente le opportunità di informazione e di dialogo tra VTP e la città di Venezia, le comunità locali, i passeggeri, le compagnie di crociera, le istituzioni e tutti gli stakeholder italiani e internazionali. Il progetto sarà declinato su una molteplicità di azioni di comunicazione complementari e verrà strutturato attraverso l’integrazione di diversi strumenti, da quelli tradizionali ai più innovativi.

L’attività di comunicazione sarà volta da un lato a sottolineare ancora il ruolo e l’importanza rivestita dal Terminal all’interno dell’area veneziana dell’Adriatico e dall’altro a fornire in modo ancora più puntuale informazioni sulla capacità di innovazione, sostenibilità e qualità del servizio che VTP vanta sul mercato europeo e mondiale.

Nello specifico, il progetto mira a favorire la scoperta, o la riscoperta, delle caratteristiche peculiari che rendono VTP un protagonista di primo piano nella gestione e nello sviluppo dei terminal, come per esempio la realizzazione inhouse di soluzioni tecnologiche innovative per una migliore gestione dei flussi dei passeggeri.



Con l’avvio del progetto “ConVenezia”, VTP vuole anche sottolineare l’impegno compiuto negli anni dalla società per valorizzare le aree in cui opera: 10 terminal multifunzionali, 1 deposito per provviste di bordo, 6 parcheggi e 7 banchine nelle aree di Marittima, San Basilio e Riva dei Sette Martiri.

Grazie ai notevoli investimenti effettuati dalla Società tra il 1997 e il 2015 – pari a circa 70 milioni di Euro – VTP ha infatti migliorato l’efficienza delle strutture, riducendo l’impatto delle attività portuali sull’ambiente e migliorando il comfort e la sicurezza dei viaggiatori. Il Porto di Venezia dal 1997 ha infatti accolto 27 milioni di passeggeri complessivi, ponendosi anche in una posizione di rilievo tra i migliori porti crocieristici europei, con oltre 19 milioni di passeggeri.

- segue

Nel corso del 2016, la società ha significativamente modificato il proprio assetto proprietario, con l'ingresso di nuovi azionisti che apportano ulteriore valore e know-how alla società e dallo scorso ottobre il Consiglio di Amministrazione ha confermato Sandro Trevisanato alla Presidenza della Società.

Galliano Di Marco è invece il nuovo direttore generale. Di Marco vanta esperienze professionali nel Gruppo Atlantia, dove ha ricoperto diversi ruoli apicali all'interno del gruppo sia in Italia, sia all'estero. Successivamente è stato, tra l'altro, Chief Investment Officer e Senior Partner di F2i, fondo di investimento europeo per infrastrutture e reti. Negli ultimi quattro anni ha ricoperto l'incarico di Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna e Presidente di T&C Traghetti e Crociere.

“Il messaggio che il progetto ‘ConVenezia’ intende comunicare – ha commentato il Presidente Sandro Trevisanato – è che VTP non è solo ‘a’ Venezia in senso geografico, ma vive e si sviluppa ogni giorno con gli stessi obiettivi della città. Abbiamo dato vita a diversi progetti nel corso di questi anni, abbiamo investito ingenti risorse per garantire un futuro a quest'area nevralgica della Laguna, ma crediamo ci siano ancora importanti passi da compiere insieme. Vogliamo raccontare con ancora più passione la simbiosi tra la città di Venezia e VTP, una sinergia importante e di valore per lo sviluppo futuro del territorio”.

Porto di Venezia: campagna di comunicazione tra innovazione e gestione dei flussi passeggeri



VENEZIA – “ConVenezia” è questo il nome della nuova campagna di comunicazione avviata da Venezia terminal passeggeri (Vtp).

L’obiettivo è di rafforzare ulteriormente le opportunità di informazione e di dialogo tra Vtp e la città di Venezia, le comunità locali, i passeggeri, le compagnie di crociera, le istituzioni e tutti gli stakeholder italiani e internazionali.

Il progetto sarà declinato su una molteplicità di azioni di comunicazione complementari e verrà strutturato attraverso l’integrazione di diversi strumenti, da quelli tradizionali ai più innovativi.

L’attività di comunicazione sarà volta da un lato a sottolineare ancora il ruolo e l’importanza rivestita dal Terminal all’interno dell’area veneziana dell’Adriatico e dall’altro a fornire in modo ancora più puntuale informazioni sulla capacità di innovazione, sostenibilità e qualità del servizio che Vtp vanta sul mercato europeo e mondiale.

Nello specifico, il progetto mira a favorire la scoperta, o la riscoperta, delle caratteristiche peculiari che rendono Vtp un protagonista di primo piano nella gestione e nello sviluppo dei terminal, come per esempio la realizzazione in house di soluzioni tecnologiche innovative per una migliore gestione dei

Vtp rafforza la comunicazione "ConVenezia"



Venezia Terminal Passeggeri ([Vtp](#)) apre alla città lanciando una nuova campagna di comunicazione: **"ConVenezia"**. L'obiettivo è appunto quello di rafforzare ulteriormente le opportunità di informazione e di dialogo tra Vtp e la città lagunare, le comunità locali, i passeggeri, le compagnie di crociera, le istituzioni e tutti gli stakeholder italiani e internazionali. Il progetto sarà declinato su una molteplicità di azioni di comunicazione complementari e verrà strutturato attraverso l'integrazione di diversi strumenti, da quelli tradizionali ai più innovativi.

L'attività di comunicazione sarà volta da un lato a sottolineare ancora il ruolo e l'importanza rivestita dal Terminal all'interno dell'area veneziana dell'Adriatico e dall'altro a fornire in modo ancora più puntuale informazioni sulla capacità di innovazione, sostenibilità e qualità del servizio che Vtp vanta sul mercato europeo e mondiale.

Nello specifico, il progetto mira a favorire la scoperta, o la riscoperta, delle caratteristiche peculiari che rendono Vtp un protagonista di primo piano nella gestione e nello sviluppo dei terminal, come per esempio la realizzazione inhouse di soluzioni tecnologiche innovative per una migliore gestione dei flussi dei passeggeri.

Informatore Navale

Si è concluso positivamente il “6° Meeting Nazionale degli Operatori del Trasporto Passeggeri Turistico” tenutosi a Venezia dal 24 al 25 Novembre



Grosseto, 13 dicembre 2016 – Come programmato si è tenuto a Venezia, presso l'Hotel Hungaria al Lido, dal 24 al 25 novembre, il 6° Meeting S&T Broker, patrocinato dalla AIATP (Associazione Italiana Armatori Trasporto Passeggeri) e sponsorizzato da primarie aziende del settore, dedicato al trasporto passeggeri turistico costiero e in acque interne.

L'evento ha fatto registrare una consistente partecipazione di operatori del settore, circa 130, che sono convenuti a Venezia da tutta Italia, ospitati, presso l'Hotel Hungaria, da organizzatori e sponsor.

Il settore, di grande importanza per il turismo italiano è tuttavia inascoltato dalle Istituzioni e l'incontro di Venezia, oltre agli aspetti tecnici del settore, è stato di estrema importanza per l'attività della associazione di categoria appunto la AIATP.

L'evento fa seguito al convegno nazionale del 2014 tenutosi a Genova, con grande partecipazione da parte di armatori di tutta Italia, e a precedenti 4 meeting organizzati dalla S&T Broker.

Il meeting ha avuto inizio alle 14 del giovedì con il saluto e la presentazione di ospiti e relatori da parte Dr. Franco Sanna Amm.re S&T Broker Srl a cui hanno fatto poi seguito i vari interventi. La prima giornata si è chiusa con la cena a bordo della motonave Delta Tour in navigazione nel Canal Grande e il pernottamento dei partecipanti all'Hotel Hungaria.

Il venerdì è iniziato, prima delle relazioni tecniche, con incontri e confronti sulle tematiche del settore presso la parte espositiva degli sponsor (in una area adiacente alla sala convegni).

La chiusura dei lavori ha visto i ringraziamenti da parte di sponsor e partecipanti al Dott. Sanna per il successo della manifestazione il quale, nel commentare i due positivi giorni di lavoro, ha ipotizzato Napoli come eventuale sede per il prossimo meeting programmato per il 2018.

In quell'occasione ci sarà anche il Congresso della AIATP e la votazione per il rinnovo del consiglio direttivo che appunto nel 2017 giungerà alla scadenza del mandato. In questo 7° meeting per gli accompagnatori dei congressisti verrà organizzata, tra le varie iniziative, una visita guidata a bordo di un pullman della Sightseeing Napoli che opera anche a Venezia come armatore del trasporto passeggeri.

Successivamente i partecipanti si sono imbarcati per il pranzo a bordo della Delta Tour e successiva escursione all'Isola di San Giorgio.

Relazioni presentate nelle due giornate:

(Nota: una sintesi della relazione del Dott. Sanna “RC Navigazione e P&I covers in second risk” è

- segue

disponibile al sito della S&T Broker) **Il successo della Copertura Corpi di AIG** (Dr. Renato Villa – Resp.le assunzioni marine)

To be a leader through innovation (Ing. Francesco Cito – MAN Norimberga)

AIATP: l'attività svolta e la manifestazione dei marittimi a Roma del 15 Novembre 2016 (Cap. Sergio Michelini Presidente Naz.le AIATP)

An analysis of vibroacoustic comfort on board (Ing. Gianpiero Repetti Amm.re VULKAN Italia)

RC Navigazione e P&I covers in second risk (Dr. Franco Sanna – Amm.re S&T Broker Srl)

News Protezioni Anticorrosiva/Antivegetativa (Sig. Mongiardini Daniele Key account HEMPEL)

Avarie e alti consumi dei motori diesel. Cause effetti e soluzioni da High Performances Service (Luca Angeli – Adv. filtration system marine engines)

VTR e legno / la propulsione da 1 a 5 motori (Ing. Alberto Mori – per Cantieri Navali Boschetti)

ZTL Bus e ZTL Pontili – Danni agli Armatori causata dalla malagestio pubblica del territorio (Cap. Rudy Toninato Consigliere Naz.le AIATP)

Quando utilizzare la Tutela Legale Armatori (Dr. Stefano Buraglio – Direttore Generale)

Nanni Diesel, nuova gamma da 10 a 500 CV (Gregorio Passani Sales & Project Development)

STNO Perizie preventive e Liquidazione danni (Ing. Matteo Orsini e Ing. Paolo Della Cesta)

Zattere a noleggio “Il futuro è il risparmio” (Gianni Politi Amm.re Punto Nave Marine Service)

Propulsione mista? Tradition and innovation (Ing. Diego Campisi – per Hamilton Jet)

Le prossime iniziative dell'AIATP (Cap. Sergio Michelini Presidente Naz.le AIATP)

Passeggeri. Studio di Pwc

A Savona generati 661 posti di lavoro dalle crociere

Raoul de Forcade
SAVONA

Nel 2015 le attività di Costa Crociere a Savona, dove la compagnia ha uno dei principali homeport italiani, hanno generato, in termini occupazionali, un valore pari a 661,2 posti di lavoro (Fte, *full time equivalent*) sul territorio (tra indotto e indiretto) e un contributo al Pil del comune di 38,56 milioni di euro. È quanto mostra uno studio, presentato ieri, sulle ricadute delle crociere savonesi, realizzato da Pwc Italia per Costa. Il report calcola una spesa diretta generata sulla città pari a 62,8 milioni, dei quali 2,2 milioni derivano dagli acquisti di Costa, 32 milioni dalla spesa dei crocieristi e 8,6 milioni da quella degli equipaggi. Flussi che «hanno generato a Savona - spiega Francesco Sacchetto di Pwc - una spesa diretta annua complessiva pari a 96 euro per ciascun ospite in arrivo dalle navi Costa e pari a 1.020 euro per ogni abitante di Savona».

Dai dati della spesa diretta si è quindi arrivati al valore aggiunto, cioè il contributo al Pil che Costa fornisce al savonese, di 38,5 milioni. Di questi, prosegue Sacchetto, «18,92 milioni provengono dagli ospiti delle navi, 13,04 milioni derivano direttamente dalle attività della compagnia, mentre 6,59 milioni arrivano dalle spese effettuate dai membri dell'equipaggio». Un contributo che proviene dai 230 scali annui di navi Costa a Savona, che hanno portato un totale di circa 325 mila vacanzieri a imbarcarsi in città e ulteriori 334 mila ospiti in transito, provenienti da altri porti. Ogni nave ha portato, inoltre, una media di 860 membri di equipaggio.

Scomponendo maggiormente le voci, si evince che gli ospiti delle navi hanno un impatto indiretto, in termini di contributo al Pil, di 15 milioni e portano a generare, quanto a occupazione Fte, 325,6 posti; l'impatto indotto, invece, è di 3,9 milioni e 56,7 posti Fte. Gli equipaggi hanno un impatto indiretto di 5,3 milioni e 70,2 posti Fte e un impatto indotto di 1,3 milioni e 19,3 posti Fte. Infine la compagnia ha un impatto indiretto di 10,5 milioni e 153,3 posti Fte; nonché un impatto indotto di 2,5 milioni e 36,1 posti Fte. Riguardo alla spesa, poi, l'impatto diretto in termini di contributo

IL REPORT

Oltre all'occupazione, il contributo fornito da Costa nel 2015 a Savona, in termini di valore aggiunto, è stato di 38,56 milioni di euro

al Pil è di 30,8 milioni e 549,1 posti Fte, mentre l'impatto indotto è di 7,7 milioni e 112,1 posti Fte.

«Il nostro obiettivo futuro - afferma Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere - è quello di proseguire il lavoro avviato e continuare a creare valore sul territorio. Le nuove navi alimentate a Lng, la prima delle quali arriverà nel 2019 e avrà come homeport proprio Savona, sono un segno tangibile di questo nostro impegno». E rispetto alla prospettiva, dettata dalla nuova legge sui porti, che vede i porti di Genova e Savona uniti in un'unica Autorità di sistema portuale, Palomba sottolinea che «l'obiettivo è di collaborare in maniera costruttiva».

Genova, Signorini: «Molto presto non sarò così popolare»

Genova - «Fra qualche mese qualche "no" lo dovrò dire». Paolo Signorini, neopresidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, ha risposto così alle sollecitazioni degli imprenditori all'assemblea di Confindustria Genova.



Genova - **«Fra qualche mese non sarò così popolare perché qualche "no" lo dovrò dire».** Paolo Signorini, neopresidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, ha risposto così alle sollecitazioni degli imprenditori **che all'assemblea di Confindustria Genova hanno messo sul tavolo le loro richieste di risposte in tempi certi, anche sulle aree legate al Blueprint.**A partire dall'amministratore delegato della San Giorgio del porto Ferdinando Garrè che chiede a nome dei **riparatori navali** certezze sulle infrastrutture dell'area, come il riempimento.

Alberto Amico si è detto pronto a investire 35 milioni per il polo dei maxiyacht, Guido Ottolenghi interessato a spostare nelle aree sotto la Lanterna i depositi costieri di Carmagnani e Superba. Tutti dossier aperti che interessano il porto, in attesa di risposte. Sulla proroga delle concessioni Signorini non è preoccupato dalla procedura di evidenza pubblica al posto della gara, visto che l'Europa si è già espressa favorevolmente. Per quanto riguarda la privatizzazione di **Ente bacini** si è detto «personalmente favorevole». «Spero che possiamo avviarla in tempi certi», ha osservato.

■ L'INTERVISTA

Signorini: «In porto rispetto dei programmi poi le concessioni»

F. FERRARI >> 12

GENOVA-SAVONA, PARLA IL PRESIDENTE SIGNORINI

«Concessioni in porto? Prima la verifica dei piani industriali»

«Risponderò a tutte le richieste. Il board? Vorrei evitare di avere una lista di "over 65"»

L'INTERVISTA

FRANCESCO FERRARI

GENOVA. «Fra qualche mese non sarò così popolare, perché qualche "no" lo dovrò dire...». Una battuta pronunciata a margine dell'assemblea di Confindustria, ma che la dice lunga sul clima che aleggia nei corridoi di Palazzo San Giorgio dopo la fusione tra le Autorità portuali di Genova e Savona. Paolo Emilio Signorini quella fusione dovrà gestirla, e la comune impressione è che sarà tutt'altro che una passeggiata concretizzare ciò che solo sulla carta sembra un'impresa semplice: sostenere lo sviluppo del primo polo portuale italiano.

Nell'ufficio ereditato dall'ammiraglio Giovanni Pettorino, ancora in parte occupato dagli scatoloni del trasloco, Signorini svela al Secolo XIX la sua idea di "porto unico", affrontando i temi di maggiore attualità: terminal, lavoro, ge-

stione dell'Authority.

Presidente, partiamo da uno dei dossier più caldi: le concessioni. Come intende procedere di fronte alle tante richieste di rinnovo?

«Oggi possiamo contare su una certezza: la commissaria europea Violeta Bulc ha confermato che la procedura di evidenza pubblica è formalmente corretta. Detto questo, restiamo in attesa di un regolamento che sta seguendo un iter abbastanza tortuoso: dopo le osservazioni del Consiglio di Stato è tornato al ministero dei Trasporti, che lo ha rivisto e lo ha inviato al ministero delle Finanze, che a sua volta ha introdotto alcune modifiche. La verità è che oggi siamo impantanati».

I concessionari, o almeno molti di loro, sostengono di non essere in condizione di aspettare.

«Ma fino ad oggi il commissario Pettorino ha seguito un percorso coerente. Ha accolto le richieste di proroga e le ha inviate al Mit, che ha risposto

dicendo: l'Authority valuti le situazioni secondo necessità e urgenza, tenendo conto dell'andamento dei traffici. Cosa farò io? Chiederò di aprire istruttorie ai miei uffici sul rispetto dei piani industriali, dopodiché porterò ogni singolo caso all'attenzione del comitato di gestione. Ma voglio dirlo apertamente: intendo tenere conto delle istanze di tutti».

In sostanza chiederà la verifica dei piani. Non tutti ne saranno entusiasti...

«Lo so, ma è anche vero che basta conoscere le regole per capire che non esistono alternative. E dietro ogni concessione ci sono regole precise. Insomma: io assumo l'impegno di dare risposte a tutti, ma sempre e comunque nel rispetto della normativa».

A proposito del comitato di gestione: il board non c'è ancora. Preoccupato?

«Guardi, io ho fatto quello che dovevo fare: ho inviato le lettere agli enti che devono indicare i candidati, allegando la circolare del ministero che po-

ne il limite di età a 65 anni. Qualcuno sostiene che quell'indicazione può essere derogata in caso di gratuità dell'incarico: non sta a me dirlo, io devo solo prendere atto dei nomi che arriveranno sulla mia scrivania».

Parliamone: la circolare del ministero è stata contestata. Da alcuni, come l'assessore Rixi, apertamente. Da altri un po' meno, ma la sostanza non cambia.

«Non voglio entrare nel merito di questa vicenda. Vorrei solo evitare di trasmettere al ministero un board con quattro "over 65", tutto qui. Mi pare che l'indicazione del Mit contenga un principio chiaro e, per quanto mi riguarda, condivisibile».

Altra emergenza: il lavoro in porto.

«Con la Compagnia Unica ci vedremo a breve. Credo che ci siano alcuni punti fermi e altri da sciogliere. Per quanto mi riguarda non è in discussione il principio organizzativo della Culmv, che è simile a quello di altri porti europei. Valuteremo per prima cosa i profili dell'integrazione con Savona, ma da questo punto di vista sono fiducioso perché vedo molta ragionevolezza. Le esigenze sono due: dare alla Compagnia una forma gestionale secondo i principi, appunto, di sana e trasparente gestione e trovare un equilibrio economico finanziario. Il secondo punto rappresenta la vera svolta, perché non possiamo più sacrificare la competitività del porto in nome del bilancio della Compagnia».

Vie d'uscita?

«Sarebbe utile introdurre un modello che preveda, per la Culmv, altre fonti di ricavo. Ma anche un contestuale efficientamento dell'azienda e una riduzione dei costi».

Le sue dichiarazioni sulla piattaforma di Vado non sono piaciute a tutti. Lei crede davvero nella potenzialità dell'opera?

«La invito a una riflessione. Quando si parla di opere come la Torino-Lione, il Terzo valico,

la nuova diga del porto di Genova o la piattaforma di Vado, c'è sempre qualcuno che obietta: ma che bisogno c'è di aumentare così la capacità, col rischio che rimanga inutilizzata? Ecco, io credo che questo sia un errore grossolano. La capacità va segmentata sulla base delle tipologie prestazionali delle varie opere. Mi spiego meglio. Prendiamo il caso del Terzo valico: è vero che oggi abbiamo due valichi ferroviari lontani dalla saturazione, ma è anche vero che per pendenza, sagomatura e peso assiale quelle infrastrutture non sono adatte al traffico merci containerizzato. Tornando alla sua domanda: è innegabile che il bacino di Sampierdarena non sia saturo, ma vogliamo fare finta che non esistano vincoli all'approdo delle megaships? E ancora: pensiamo davvero che lo sviluppo del nostro sistema portuale possa limitarsi alla somma dei traffici di Sampierdarena e Voltri-Pra? Io sono convinto che ci sia bisogno di ambizione, che accontentarsi dei traguardi già tagliati sia sbagliato. Del resto, se il porto di Rotterdam sta programmando il raddoppio della sua capacità ci dovrà pur essere un motivo, o no? Posso anticiparle una cosa: chiamerò intorno allo stesso tavolo gli operatori per affrontare insieme questo tema, i segmenti di capacità».

Chi contesta la piattaforma lo fa anche per motivi di sostenibilità ambientale.

«La Valutazione di impatto ambientale è stata positiva, e non mi risulta che gli enti locali abbiano sollevato particolari questioni. Sono state seguite procedure molto rigide, a tutela sia del territorio che dell'occupazione. Particolare, quest'ultimo, di notevole importanza in una provincia in difficoltà come quella di Savona».

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

PORTO UNICO

Presto un tavolo con tutti gli operatori: bisogna essere ambiziosi

PAOLO E. SIGNORINI
presidente Adsp Genova-Savona



Il terminal contenitori Psd di Pra', nel ponente genovese

Roi: "Cultura al fianco dell'economia per lanciare Genova"

Il sovrintendente del Carlo Felice: "Succedeva già nel Settecento. E ora porto il teatro in Oman"

MASSIMO MINELLA

SUCCEDeva già nel Settecento, racconta il sovrintendente del Carlo Felice Maurizio Roi. «Il teatro dell'Opera si spostava per il mondo e si esibiva nelle fiere, in quegli spazi cioè dedicati agli affari». Succederà anche adesso. Anzi, per essere sinceri, è già successo e succederà di nuovo. È stato proprio il Carlo Felice a riaprire la "via della seta" che Genova ha scelto di percorrere con la doppia missione in Russia e in Cina. Due spettacoli a Guangzhou, la vecchia Canton, Cina Meridionale, nel 2015, poi l'incontro all'Expo di Milano con gli amministratori della terza città cinese e la missione recente del Comune di Genova che a Mosca è stata affiancata da Confindustria e a Guangzhou.

Cultura ed economia che vanno a braccetto. Insomma, con Tursi nel ruolo di regista. Roi riflette sulle parole del sindaco Marco Doria, che nell'intervista di domenica su *Repubblica* ha ricordato come sia stato proprio il Carlo Felice la scintilla che ha riacceso il motore del dialogo e, in prospettiva, del bu-

sia visto e vissuto come la casa di tutti, una realtà aperta, ma anche come una leva per lo sviluppo e uno strumento di rappresentanza della città».

Come vi siete mossi in Cina?

«Abbiamo avuto un grande sostegno dal consolato italiano a Guangzhou che ci ha affiancato in tutti gli incontri istituzionali, una raffica di incontri e di cene un po' impegnative, ma utili a verificare la grande attenzione, direi l'amore per l'Italia e le sue eccellenze, fra cui appunto la musica».

Pol loro vi hanno restituito la visita...

«È arrivato il vicesindaco di una città di 16 milioni di abitanti, che ha la delega all'internazionalizzazione. È stato prima all'Expo di Milano, poi è venuto a Genova e abbiamo cercato di fargli conoscere e apprezzare la città e il suo porto. Abbiamo ovviamente parlato del Premio Paganini, che tornerà nel 2018 e che il prossimo anno, proprio a Guangzhou, avrà le selezioni per tutta l'area Asia-Pacifico».

Potreste anche collaborare dal punto di vista operativo fra teatri?

«È quello che vorremmo. Un teatro come il nostro vuol dire know how, scene, produzioni chiavi in mano che possiamo tranquillamente esportare. L'obiettivo è quello di sottoscrivere con loro una relazione strutturata».

Utile anche all'economia, vero?

«Sì. Quando ci spostiamo possiamo sempre essere una buona leva per l'economia. In Cina la passione per il violino è fortissima, non smetterebbero mai di parlarne. E lo stesso vale per l'opera lirica. Ma il dialogo si allarga rapidamente a ogni possibile collaborazione. Così in Cina abbiamo parlato subito di portualità, di alta tecnologia, di industria. Ovviamente su questi temi tocca alle persone che hanno specifiche competenze tecniche e amministrative entrare nel dettaglio. Ma noi, come dicevo prima, siamo un veicolo, uno strumento. E dopo la Cina andremo presto a confrontarci con altre realtà nel mondo».

Quale sarà la prossima tappa?

«L'area del Golfo, in particolare l'Oman. Stiamo pensando a una grande iniziativa in questa area dove, fra l'altro, c'è un mercato della crociera che parla genovese. Quando siamo arrivati lì c'era una nave in porto. Insomma, il binomio è già pronto e può allargarsi ad altre realtà. Ma d'altra parte, non è che andiamo a scoprire qualcosa di inedito».

In che senso, sovrintendente?

«Succedeva già nel Settecento, con il teatro dell'Opera che, diventato popolare, si spostava nel mondo e si esibiva nelle fiere, che sono momenti di incontro economico, di commercio. Noi riprendiamo a farlo».



66

LA STRUTTURA

Siamo la casa di tutti, una realtà aperta, ma anche una leva per lo sviluppo e uno strumento di rappresentanza

99

siness. Il momento non è facile, per il teatro dell'Opera. Forse non lo è stato mai, perché essere un'eccellenza riconosciuta a livello internazionale per la qualità non solo dei suoi orchestrali, ma dell'intera macchina che muove il teatro, non basta da sola a far quadrare i conti. E i tagli robusti inferti alla cultura certo non aiutano. Non per questo il teatro deve smettere di essere forza trainante del territorio.

Sovrintendente, allora è stato il Carlo Felice a gettare le basi dell'alleanza cinese?

«In effetti è così, noi siamo andati a Guangzhou a suonare nel 2015, abbiamo fatto due cicli di concerti e poi abbiamo ospitato il loro balletto al Carlo Felice. Mi piace che il teatro

GIORGIO ZAPPALÀ - FOTOGRAFIA

La Gazzetta Marittima

Biennale Logistica da Piacenza a La Spezia



LA SPEZIA – La Commissione Tecnica per l'attuazione del protocollo d'intesa tra Autorità Portuale della Spezia e Comune di Piacenza, ha incontrato il commissario dell'Autorità Portuale della Spezia, Carla Roncallo, per illustrare i contenuti e gli obiettivi del protocollo siglato nel luglio del 2015 e per presentare il lavoro svolto in questi mesi per l'organizzazione della Biennale della Logistica. La prima edizione della manifestazione BiLOG, si terrà nei giorni 15 e 16 febbraio del prossimo anno a Piacenza, la successiva alla Spezia. In questi giorni la segreteria organizzativa dell'evento sta lavorando molto intensamente contattando operatori del settore, esperti in materia, rappresentanti delle associazioni, membri del ministero dei Trasporti e della Commissione Europea, per mettere a punto il fitto programma della due giorni di conferenze.

Il format della mostra-convegno che si svolgerà nei locali di Piacenza EXPO costituisce una importante occasione per la promozione del distretto logistico di Piacenza e delle sue relazioni commerciali con il porto della Spezia che troveranno ancora maggior significato in un'ottica di Autorità di Sistema Portuale ed in particolare nella connessione porto-retroporto. Molti i temi che verranno trattati con un target europeo: dal trasporto ferroviario alla connessione efficiente tra porto e retroporto, dall'innovazione e digitalizzazione della logistica alla sostenibilità ambientale nei trasporti, dalle misure per l'implementazione della rete TEN-T al ruolo delle Autostrade del Mare nei futuri scenari dello shipping. La Commissione Tecnica, rappresentata da Sergio Copelli, direttore di Piacenza Expo, e da Federico Scarpa, presidente del Consorzio Co.Sil (nella foto con il commissario Roncallo e l'ingegner Federica Montaresi), ha colto l'occasione per programmare già il prossimo incontro che si terrà nei primi giorni di gennaio a Piacenza alla presenza del sindaco di Piacenza e del commissario dell'Autorità Portuale della Spezia per la presentazione ufficiale di BiLOG.

Il Porto della Spezia lancia una serie di eventi B2B al Fruit Logistica 2017 di Berlino

La Spezia - La fiera offre ottime opportunità di networking al fine di creare contatti tra i principali operatori del comparto agroalimentare.



La Spezia - All'interno delle attività del progetto "Fresh Food Corridors", dall'8 al 10 Febbraio 2017, il Porto della Spezia parteciperà alla fiera "Fruit Logistica" di Berlino. FRESH FOOD CORRIDORS è un progetto cofinanziato dall'Unione Europea (all'interno del programma Connecting Europe Facility for Transport), che si propone di creare una catena logistica innovativa per il trasporto di merce deperibile e di collegare, attraverso le Autostrade del Mare, gli stati extra Europei con le reti che partono dai porti Mediterranei verso i mercati interni dell'Europa centrale.

Ogni anno, FRUIT LOGISTICA si occupa di ogni specifico settore riguardante il business di prodotti freschi ed offre un quadro completo delle ultime innovazioni, prodotti e servizi in ogni nodo della catena logistica internazionale. La fiera offre ottime opportunità di networking al fine di creare contatti tra i principali operatori del comparto agroalimentare. Più di 2800 espositori e 70000 visitatori parteciperanno a Fruit Logistica al fine di sfruttare al massimo le potenzialità di business che vi sono nel mercato internazionale di prodotti freschi. All'interno dello stand del progetto Fresh Food Corridors situato nella Hall 1.2, il Porto della Spezia organizzerà una serie di incontri B2B con l'obiettivo di promuovere nuove opportunità di business nel settore del trasporto di container a temperatura controllata, tali da migliorare in modo sostenibile i servizi intermodali da La Spezia verso i suoi mercati di riferimento, come il Nord Italia e l'Europa centrale.

- segue

I servizi di trasporto delle merci su ferrovia saranno più efficienti, grazie alle nuove tecnologie per la conservazione di merci deperibili su lunghe distanze, e più veloci, grazie alla realizzazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli che permetterà la digitalizzazione delle procedure fitosanitarie e dei controlli doganali, come previsto anche nella riforma delle Autorità Portuali.

Gli eventi B2B permetteranno di far incontrare i diversi stakeholder specializzati nel settore, favorendo l'interazione tra potenziali clienti, fornitori, importatori/esportatori e operatori del trasporto. **La Spezia è pronta, e tu?** Segui le iniziative del porto della Spezia in vista dell'evento di Fruit Logistica 2017 nelle prossime settimane!

TERMINAL PASSEGGERI VENEZIA

Di Marco nuovo direttore del Vtp *L'ex numero uno del porto di Ravenna*

Grazie ai notevoli investimenti effettuati dalla società tra il 1997 e il 2015 – circa 70 milioni di euro – «Vtp ha migliorato l'efficienza delle strutture, riducendo l'impatto delle attività portuali sull'ambiente e migliorando il comfort e la sicurezza dei viaggiatori». Sono cifre che forniscono la stessa società Venezia Terminal Passeggeri. «Il Porto di Venezia dal 1997 ha accolto 27 milioni di passeggeri complessivi, ponendosi anche in una posizione di rilievo tra i migliori porti crocieristici europei, con oltre 19 milioni di passeggeri».

Nel corso del 2016 però la società ha significativamente modificato il proprio assetto proprietario, con l'ingresso di nuovi azionisti «che apportano ulteriore valore e know-how alla società» e dallo scorso ottobre il Consiglio di Amministrazione ha confermato Sandro Trevisani alla Presidenza della Società. Galliano Di Marco è invece il nuovo direttore generale. «Di Marco vanta esperienze professionali nel Gruppo Atlantia, dove ha ricoperto diversi ruoli apicali all'interno del gruppo sia in Italia, sia all'estero. Successivamente è stato, tra l'altro, Chief Investment Officer e Senior Partner di F2i,



Galliano Di Marco

fondo di investimento europeo per infrastrutture e reti. Negli ultimi quattro anni ha ricoperto l'incarico di Presidente dell'Autonomia Portuale di Ravenna e Presidente di T&C Traghetto e Crociera».

Progetto "Con Venezia"

"Con Venezia" è il nome della nuova campagna di comunicazione avviata da Venezia Terminal Passeggeri. L'obiettivo è «rafforzare ulteriormente le opportunità di informazione e di dialogo tra Vtp e la città di Venezia, le comunità locali, i passeggeri, le compagnie di crociera, le istituzioni e tutti gli stakeholder italiani e internazio-

li. Il progetto sarà declinato su una molteplicità di azioni di comunicazione complementari e verrà strutturato attraverso l'integrazione di diversi strumenti, da quelli tradizionali ai più innovativi. L'attività di comunicazione sarà volta da un lato a sottolineare ancora il ruolo e l'importanza rivestita dal Terminal all'interno dell'area veneziana dell'Adriatico e dall'altro a fornire in modo ancora più puntuale informazioni sulla capacità di innovazione, sostenibilità e qualità del servizio che Vtp vanta sul mercato europeo e mondiale.

Nello specifico, il progetto mira a favorire la scoperta, o la riscoperta, delle caratteristiche peculiari che rendono Vtp un protagonista di primo piano nella gestione e nello sviluppo dei terminal, come per esempio la realizzazione inhouse di soluzioni tecnologiche innovative per una migliore gestione dei flussi dei passeggeri. Con l'avvio del progetto "Con Venezia", Vtp vuole anche sottolineare l'impegno compiuto negli anni dalla società per valorizzare le aree in cui opera 10 terminal multifunzionali, 1 deposito per provviste di bordo, 6 parcheggi e 7 banchine nelle aree di Marittima, San Basilio e Riva dei Sette Martiri».

Donelli Group approda a Ravenna

La società specializzata in operazioni doganali Donelli Group annuncia l'apertura di un nuovo ufficio di Ravenna, presso il centro direzionale "Sapir" (via Zani 3), dove effettuerà servizi internazionali di import ed export via mare.

Diventano quindi undici le sedi del gruppo – tra cui [Genova](#), [Venezia](#) e [Trieste](#) - per un totale di 30 collaboratori che seguono circa mille clienti. L'obiettivo del gruppo, che gestisce una media di 30mila operazioni doganali annue di import/export, è diventare il riferimento nazionale nella consulenza doganale per le imprese di spedizioni internazionali. La strategia a breve è ampliare il raggio di attività sul versante tirrenico mentre a lungo termine si prevede di operare anche in Lombardia (Milano Aeroporti) con un presidio diretto.

La Gazzetta Marittima

Natale in Fortezza Vecchia con la fiaba di Pinocchio

Un percorso fantastico con i personaggi di Walt Disney e tanti giochi e spettacoli



LIVORNO - L'evento Natale in Fortezza giunge quest'anno alla sua quarta edizione.

Nata nel 2013 come iniziativa per promuovere il monumento simbolo della città, la manifestazione ha richiamato, edizione dopo edizione, migliaia di famiglie, cittadini e turisti. Porto di Livorno 2000 insieme a Autorità Portuale di Livorno e Camera di Commercio Tirreno e Maremma organizzano l'evento in programma il week-end antecedente il 25 dicembre. La festa si aprirà il giorno 16 dicembre dalle ore 15 e proseguirà sabato 17 e domenica 18 dicembre. L'orario sarà 10-13 e 15-19. Quest'anno il tema della fiaba, tradizionalmente prescelta e mixata con il tema del Natale, sarà Pinocchio. La kermesse avrà il titolo: "Pinocchio ed il Natale dei balocchi" in omaggio a Carlo Collodi per il quale quest'anno è celebrato il 190° anno dalla sua nascita. La manifestazione, patrocinata da Comune di Livorno, ha come partner istituzionale anche l'Agenzia Toscana Promozione Turistica, e sarà ad ingresso gratuito. Lo storico monumento, simbolo della città, ospiterà un percorso fantastico dove in ogni angolo sarà possibile scoprire il magico mondo della fiaba e dell'avventura: un esilarante e frenetico viaggio dentro le mura dell'antica fortificazione dove i bambini saranno coinvolti dai personaggi di Disney della famosa fiaba di "Pinocchio" riletta in chiave natalizia sotto la direzione artistica del regista Emanuele Gamba. Il teatro e le scenografie di Pinocchio saranno mixate con gli allestimenti natalizi con i colori ed i balocchi di "Ghiomelli garden" che curerà la parte allestimenti e decorazioni all'interno del percorso. Il percorso partirà dal sotterraneo del monumento: per prima la Sala Canaviglia con la Casa di Geppetto, poi le zone Cannoniera con il Gran teatro dei Burattini e il Campo dei Miracoli fino a raggiungere la casa della fata turchina. Il percorso continua al piano superiore del monumento alla Sala della Cisterna con il Paese dei balocchi, alla Sala dei Granai con l'incontro con il Pescecane ed infine l'appuntamento è in sala Ferretti con Babbo Natale e le sue letterine. Il monumento ospiterà inoltre un piccolo mercatino nel Piazzale della Chiesa e grazie al coinvolgimento delle Scuole Superiori (che hanno contribuito alla realizzazione di alcuni allestimenti (Liceo Cecioni ed Istituto Colombo) e svolto alcuni servizi, come il "truccabimbi" (Istituto Colombo) e promozione sul web (Istituto Vespucci) sono previste tante attrazioni, giochi e spettacoli (in agenda anche concerti di Re-Mu.to, rete musicale toscana). La giornata inaugurale si svolgerà sabato prossimo 17 dicembre alle ore 9.45 alla presenza dell'assessore regionale all'Istruzione e al Lavoro, Cristina Grieco, oltre che al provveditore agli Studi, Anna Pezzati, ai dirigenti, presidi e studenti delle scuole coinvolte, al sindaco di Pescia e al direttore della Fondazione Collodi e le autorità cittadine.

La Gazzetta Marittima

Darsena Europa, la ferrovia e l'imbuto da "tombare"

L'imperativo di chiudere il collegamento acquico con la Darsena Toscana e tutte le difficoltà oggettive legate alla viabilità per Tirrenia – Tempi e finanziamenti ancora troppo sul vago



LIVORNO – La crisi di governo e il rinvio – l'ennesimo – della gara per la realizzazione della piattaforma Europa stanno riproponendo sia a livello tecnico che politico un'analisi globale sullo "snodo" del Calambrone che, allungandosi i tempi del porto del futuro, potrebbero oggi realisticamente essere messi allo studio per una soluzione globale. Della serie, fuor di metafora: non tutto il male vien per nuocere. O se preferite, più cinicamente: Hamò a passà 'a nuttata. La fotografia dal satellite che riproponiamo qui sopra, per quanto necessariamente non dettagliatissima, è comunque più chiara di qualsiasi discorso. I collegamenti stradali e i raccordi ferroviari tra la Darsena Toscana e le reti nazionali – e quindi il raccordo tra le suddette reti e anche l'auspicata Piattaforma Europa – sono oggi condizionati dall'imbuto acquico tra la foce dello Scolmatore/Canale dei navicelli e la Darsena Toscana. E la preannunciata inaugurazione di sabato prossimo 17 del nuovo, importante collegamento ferroviario cargo tra i due terminal della Darsena stessa e la rete nazionale FS è un passo avanti epocale – come sostengono all'unisono Giuliano Gallanti ed Enrico Rossi ciascuno da proprio punto di vista – ma non può essere considerato definitivo. Abbiamo scritto a più riprese che il collegamento ferroviario ha una brutta "strozzatura" sul ponte girevole, che è stretto (il fascio binari sul ponte si riduce a uno solo) e molto lento, soggetto a guasti e di difficili riparazioni. Certo che rispetto a ieri, e al nodo del Calambrone, è un passo avanti fondamentale. Ma se vogliamo guardare al domani della piattaforma Europa, o anche solo a una valorizzazione totale della Darsena Toscana in chiave delle moderne fullcontainers, l'"imbuto" va tombato. E va fatto prima possibile. Si sanerà così anche l'infinita bega delle "porte vinciane" e di chi le chiude (ovvero, nessuno...) e dei perenni insabbiamenti della Darsena. Però: basta guardare la foto in 1ª pagina per capire che delle tre opere che scavalcano l'Imbuto, con il "tombare" quest'ultimo solo la sopraelevata superstradale (ultima a destra nella foto) non comporterà interventi. Anche il ponte girevole delle ferrovie può essere rapidamente eliminato, raccordando semplicemente i fasci di binari già esistenti e che sabato saranno inaugurati. Le "porte vinciane" possono essere smontate e mandate in disfattura con generale sollievo. Ma c'è invece il grosso, davvero grosso problema dello sbocco a mare del Canale dei Navicelli, che è pur sempre un'arteria d'acqua navigabile e deve rimanerlo. Per farlo, non basta la "foce armata", già programmata e finanziata. Occorre anche eliminare l'attuale ponte stradale che attraversa il canale per Tirrenia ed è troppo basso per far passare gli scafi destinati alla darsena di Pisa. E qui casca l'asino. Perché tra Provincia e Regione si è discusso a lungo su un progetto di ponte-bis, da affiancare all'attuale con un'altezza maggiore sull'acqua e con la parte centrale mobile (tipo ponte levatoio), ma non si è andati oltre a un progetto di larghissima massima, fermandoci anche sul fronte dei finanziamenti. Il che significa che l'intero sogno di "tombare" l'ingresso in Darsena Toscana dello Scolmatore è condizionato a progetti difficilmente realizzabili, nel complesso, prima di un lustro. Sono tempi ancora compatibili con la piattaforma Europa, certo. Ma sulla cui certezza chi dovesse impegnarsi per la gara – ora rinviata – non potrà non chiedere garanzie. Altrimenti rischieremmo l'assurdo di un mega-terminal containers (e anche ro/ro, e anche petroli, se il progetto andrà a compimento) collegato alla rete logistica nazionale da un esile capello. Gradiremmo essere smentiti.

A.F.

La Gazzetta Marittima

I troppi nodi in attesa del Messia

LIVORNO – Forse mai come in questi giorni il porto labronico, i suoi programmi, i tanti provvedimenti aperti e in itinere fanno capo a un nodo gordiano che nemmeno la spada di Alessandro il Grande potrebbe risolvere con un colpo solo. Cominciamo dalla piattaforma Europa, o se preferite dal suo primo step, la Darsena Europa. Dopo la delibera della giunta regionale che chiedeva una importante serie di "addendum" al bando – ed ha in pratica dato la giustificazione all'Authority portuale per rinviarlo di sei mesi – da Firenze si sono precipitati a sottolineare che la Regione non cambia idea sulla piattaforma, e continuerà a sostenerla. Assicurazione da parte di un assessore (livornese) e non dal governatore. Vorrà dire qualcosa? Andiamo avanti. L'inaugurazione del collegamento ferroviario tra la Darsena Toscana e la rete FS è un importante passo avanti, sia pure con tutte le limitazioni che abbiamo descritto a fianco. Ma rimangono insoluti anche alcuni dei più seri e anche pericolosi scontri mai verificatisi nel nostro porto: quello sui ro/ro tra gli armatori Grimaldi e Onorato, che non sembra trovare soluzioni di compromesso e coinvolge anche Sintermar, aree ex Seatrag e calata Sgarallino; quello sui containers, con la guerra ormai aperta tra TDT e Lorenzini per il joint MSC sul Sud America (e c'è chi prevede che l'AdsP dovrà togliere le castagne dal fuoco di un ricorso duro da parte di TDT); quello della "comparazione" sulla sponda est della Darsena Toscana tra il TCO e il nuovo LTT di Barbera & Palumbo, con ricadute pesanti su tutta la programmazione dei rinfusi ma anche e specialmente sui tempi per la realizzazione del terminal crociere; quello sulla gara dei bacini di carenaggio, che sta davvero travalicando tutti i tempi ragionevoli sulla "liberazione" del galleggiante e mette in crisi anche la Benetti per i vari delle sue ormai quasi completate mega-navi da 100 metri. Ce ne sarebbe abbastanza, ma non basta. Ci risulta che la gara per la Porto 2000, formalmente in corso di esame da parte della commissione mista Authority/Camera di Commercio, abbia tirato il freno a mano, in attesa di sapere che succede per l'Authority di sistema portuale. Il mandato di Massimo Provinciali da segretario generale dell'AP è agli sgoccioli, ma non si capisce bene se potrà o non esserci una proroga nell'interregno attuale. E l'ipotesi di sostituirlo con il segretario generale di Piombino è subito caduta perché Guerrieri non l'ha nominato alla scadenza del suo. Nelle due Autorità portuali coinvolte, regna lo scoramento del personale. E mentre alcuni settori – quelli di Antonella Querci e di Enrico Pribaz in particolare – confermano il metodo della piena autonomia andando avanti con gli impegni tecnici e programmatori, in altri il freno a mano non solo è tirato ma inchiodato. In attesa, appunto, di passà 'a nuttata. Sperando di ora in ora che arrivi il Messia, il Redentore, insomma Lui. In fondo, siamo quasi a Natale...

Antonio Fulvi

L'INTERVISTA ENIO LORENZINI: «SIAMO GLI UNICI A RISPETTARE AL 100% GLI IMPEGNI PRESI»

«Guerra tra terminal? Per noi no davvero»

-LIVORNO-
«NON C'È alcuna guerra, almeno da parte nostra, tra i terminal delle due sponde in Darsena Toscana; ci sono solo scelte armatoriali per le quali una compagnia ha deciso di passare dalle nostre banchine a quelle di fronte e un'altra, tra l'altro azionista della nostra società, ha deciso di venire da noi con l'anno prossimo». Enio Lorenzini non ama far dichiarazioni sulla stampa, con la quale peraltro gode di ottimi reciproci ed apprezzati rapporti. Ma dopo i «rumors» che si sono scatenati per il passaggio al suo terminal dell'importante servizio Msc/Iapag Loyd per la costa Est del Sud America, ha voluto mettere qualche puntino sulla «i».

«Voglio rivendicare al nostro terminal - ci ha dichiarato - due elementi che mi sembrano basilari. Il primo: abbiamo investito e continuiamo a investire pesantemente

in attrezzature e in miglioramenti della sua funzionalità, ben consapevoli che oggi la competizione non consente di stare alla finestra. Il secondo: a quel che mi risulta siamo l'unica impresa in porto ad aver rispettato da sempre al cento per cento gli

IMPEGNO IMPORTANTE

«Abbiamo investito pesantemente e continuiamo a farlo tuttora per migliorare la funzionalità»

impegni assunti con il «piano d'impresa» alla base della concessione».

Enio Lorenzini e i suoi - il ponte di comando vede abbinati anche i figli del socio Ugo Grifoni - rappresentano in effetti una delle realtà più dinamiche del porto. Con un codice di condotta che - come rilevano

dallo stesso «ponte di comando» - è sempre stato ispirato alla correttezza nei confronti delle altre realtà del porto. Un Mantra del gruppo è sempre stato quello di cercarsi i clienti al di fuori, senza andare a pescare negli altrui «pollai». La scelta di Msc di attestarsi dall'inizio del prossimo gennaio sulla sponda Est del resto era data per scontata da quando quella che è la seconda compagnia al mondo nel settore dei containers è diventata socia del terminal Lorenzini con una cospicua partecipazione azionaria. Una scelta che oltre a rinforzare la compagine sociale - Msc è un colosso che non ha bisogno di presentazioni nel mondo dello shipping e della finanza - ha dato una lunga anche sulle possibilità di Livorno come porto containers del futuro, specie se le opzioni per la darsena Toscana e la piattaforma Europa si realizzeranno.

A.F.



AL TIMONE Enio Lorenzini guida una delle più dinamiche realtà del porto di Livorno

Marche: autorità di sistema del Mare Adriatico centrale. Primo incontro tra Giampieri e Ceriscioli

(FERPRESS) – Ancona, 13 DIC – Ieri il presidente Luca Ceriscioli e l'assessore alle Infrastrutture Anna Casini hanno incontrato il presidente dell'autorità portuale di sistema del Mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri e il segretario generale Matteo Paroli. È stata la prima visita ufficiale dopo la nomina a presidente dell'autorità.

Un'occasione importante per fare il punto sugli investimenti che l'autorità portuale concretizzerà a breve e un primo confronto sulle strategie future.

“Tutti i porti hanno delle vocazione naturali – ha spiegato Giampieri – che saranno valorizzate e messe a sistema nell'interesse dello sviluppo e dell'occupazione. In particolare per i porti di Pesaro e San Benedetto ci saranno investimenti grazie alle risorse che questi due scali già generano”.

“La prima occasione che abbiamo di mettere a sistema le politiche portuali regionali – ha detto Ceriscioli – in un quadro di valorizzazione delle vocazione dei porti principali, creando sinergie che fino ad oggi non erano strutturate. Inoltre importante il fatto che le risorse, direttamente generate dai porti, resteranno sul territorio e diventeranno immediata occasione di sviluppo, non dovendo subire più passaggi ministeriali. Una riforma che diventa dunque una grande opportunità per il territorio e per tracciare una prima visione strategica di un sistema portuale vasto”.

Via libera della Campania alla Zes di Napoli, Salerno e Bagnoli



La giunta regionale della Campania ha approvato questa mattina il documento di base per l'istituzione della "Zona economica speciale" (Zes) dei porti, delle aree retroportuali di Napoli e Salerno e dell'area di Bagnoli. Questa proposta verrà sottoposta al governo nel corso dell'incontro già convocato per i prossimi giorni, al fine di inoltrare il tutto alla Commissione europea e avviare così la sperimentazione. Frutto di un'interlocuzione con Claudio De Vincenti - ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio per le Politiche di Coesione e ora con il governo Gentiloni ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno -, con il ministero dei Trasporti e con quello dello Sviluppo Economico, il documento prevede la sperimentazione della Zes in alcune aree e direttrici a forte consistenza logistica, infrastrutturale e produttiva: i porti di Napoli e Salerno, l'area Est di Napoli, quella industriale di Salerno, Bagnoli e l'area ex Nato, le aree produttive del porto di Castellammare e dell'agro nocerino-sarnese, le direttrici di Salerno verso Pontecagnano-Battipaglia-Eboli, gli interporti e le relative aree dei consorzi Asl di Nola, Acerra e di Marcianise, infine l'area di Valle Ufita. In una seconda fase si potrà estendere l'intervento anche ad altre zone: Contrada Olivola/Roseto a Benevento, Valle dell'Irno e di Fisciano, Castel S.Giorgio e Mercato San Severino, Pianodardine e Calaggio, Carinaro, Teverola e Gricignano. Nel documento sono anche state indicate tutte le opportunità disponibili per le Zes in termini di incentivi finanziari, di sgravi e di esenzioni doganali e fiscali, di semplificazioni normative e amministrative che dovranno essere definite in un successivo provvedimento del governo.

«Con questo documento si avvia concretamente la procedura per la Zes già prevista dal "Patto per lo Sviluppo per la Campania". Continueremo il lavoro in corso da tempo con il governo per far sì che la Zes della Campania, insieme a quella di Gioia Tauro, sia tra i due progetti pilota per il Mezzogiorno. Intanto, sottolineiamo l'apporto positivo fornito dalle forze sociali e produttive, dall'Autorità Portuale e dalle principali istituzioni locali per giungere a un primo risultato di grande importanza per l'attrazione di investimenti e lo sviluppo economico della Campania», commenta l'assessore alle attività produttive Amedeo Lepore.

La Gazzetta Marittima

Le urgenze Gioia Tauro e Taranto

Roma – “L’istituzione della Agenzia per la somministrazione di lavoro in porto e per la riqualificazione professionale di Gioia Tauro e di Taranto non può essere fermata”. Così Claudio Tarlazzi, segretario generale Uiltrasporti, alla vigilia dell’iter di approvazione della Legge di Bilancio al Senato, è ritornato sull’urgenza di approvare il dispositivo di risposta alla crisi strutturale del transhipment nei porti di Gioia Tauro e di Taranto, di cui la Camera non aveva recepito la necessaria istituzione bocciando l’emendamento a riguardo.

“Occorrono soluzioni per le quasi 1.000 famiglie coinvolte – continua il dirigente Uiltrasporti – e per questi due porti di valenza internazionale, il cui futuro dipende dall’istituzione dell’Agenzia. Al Senato la responsabilità di trovare il modo di dar corso a questo strumento individuato a Palazzo Chigi, frutto di approfonditi ragionamenti e confronti. L’Agenzia è la risposta più adeguata e pertanto non si deve perdere. Se poi i tempi non ne potessero consentire l’approvazione nella Legge di Bilancio, va trovato subito un altro strumento legislativo” conclude Tarlazzi.

La Gazzetta Marittima

Due ro/ro Grimaldi sulla Savona-Porto Torres

Ulteriormente potenziate le Autostrade del mare per la Sardegna

NAPOLI – Il Gruppo Grimaldi chiude il 2016 con l'annuncio di un'importante novità per il prossimo anno: agli inizi di gennaio sarà avviata una nuova linea marittima tra i porti di Savona e Porto Torres, arricchendo così l'offerta di collegamenti tra l'Italia continentale e la Sardegna. Il nuovo servizio sarà operato da due navi ro/ro ed avrà frequenza giornaliera ambo le direzioni, garantendo così una continuità di servizio per le aziende di trasporto, anche durante il periodo estivo. Le partenze da ambo i porti si effettueranno in tarda serata e l'arrivo al porto di destino sarà previsto nella prima mattinata del giorno dopo.

"Il notevole successo riscontrato dai collegamenti Grimaldi Lines per la Sardegna durante l'anno in corso ci ha convinti a procedere all'ampliamento della nostra gamma di servizi", dichiara Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Commercial Director, nonché presidente di A.L.I.S.. "Crediamo nella posizione strategica della Sardegna, quale piattaforma logistica del Mediterraneo Occidentale ed intendiamo garantire una vera e costante continuità territoriale che permetta di raggiungere più facilmente i mercati insulari, in particolar modo quelli del nord Sardegna che necessitano di un servizio stabile tutto l'anno, rapido ed efficiente", conclude Guido Grimaldi.

Il lancio della nuova linea si aggiunge alle recenti iniziative che hanno rafforzato la presenza del gruppo armatoriale napoletano in terra sarda. Attualmente, il Gruppo Grimaldi offre una rete capillare di collegamenti da e per la Sardegna. Oltre ai collegamenti storici Civitavecchia-Porto Torres e Porto Torres-Barcellona, operati dalle due ammiraglie della flotta Cruise Roma e Cruise Barcelona, altre linee regolari miste merci e passeggeri offerte sono il Livorno-Olbia ed il Civitavecchia-Olbia. Per quello che riguarda il trasporto di sole merci, numerose linee regolari Grimaldi Lines collegano i porti di Genova, Livorno e Salerno con Cagliari, nonché Cagliari con Valencia. Inoltre, il Gruppo offre un servizio regolare per il trasporto merci tra Palermo ed il capoluogo sardo, il primo collegamento diretto tra le due più grandi isole del Mediterraneo.

Oltre ad ampliare l'offerta di collegamenti marittimi, il Gruppo Grimaldi ha radicato anche la propria presenza sul territorio sardo. E' stata infatti inaugurata lo scorso mese di giugno la nuova stazione marittima Grimaldi Lines a Porto Torres, dedicata al traffico passeggeri, mentre è stata fondata una nuova società denominata Grimaldi Sardegna s.r.l. con sede legale a Cagliari e sedi operative, oltre che nel capoluogo sardo anche nei porti di Porto Torres ed Olbia, con un organico di dipendenti tutti sardi.

La Gazzetta Marittima

A.L.I.S. a Catania sull'area Mediterraneo

Le grandi sfide della Sicilia e del Mezzogiorno per la circolazione delle merci e delle persone



Guido Grimaldi

CATANIA – La città etnea è al centro del dibattito sul ruolo dei trasporti e della logistica nello sviluppo del Mezzogiorno d'Italia e di tutta l'Area Euromediterranea. La nave Cartour Gamma – ancorata nel porto di Catania – ha infatti ospitato la tavola rotonda "Il mare per lo sviluppo del Mezzogiorno. Continuità territoriale ed Intermodalità nell'area Euromediterranea", promossa da A.L.I.S.: la nuova Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, che a poco più di un mese dalla fondazione rappresenta già oltre 300 aziende italiane attive nel settore dell'autotrasporto. "Nel rappresentare le esigenze dell'intero settore dei trasporti e della logistica – ha dichiarato Guido Grimaldi, presidente di A.L.I.S. – abbiamo scelto di partire dal Mezzogiorno d'Italia e in particolare dalla Sicilia, che ha accolto con entusiasmo la fondazione di una nuova associazione di categoria. I temi che abbiamo toccato oggi nel corso della tavola rotonda sono le grandi sfide per il futuro di quest'isola, del Mezzogiorno d'Italia e di tutta l'Area Euromediterranea: la garanzia d'efficienza nella circolazione di merci e persone, il riscatto del Mezzogiorno, la riduzione di emissioni di CO2 e l'internazionalizzazione del settore trasporti. Sono le stesse urgenze che A.L.I.S. ha fatto proprie, definendole come obiettivi macroeconomici a medio e lungo termine". Guido Grimaldi ha sottolineato inoltre la necessità di assicurare al trasporto merci continuità territoriale, competitività ed efficienza in ogni periodo dell'anno, con particolare riguardo alla stagione estiva da sempre caratterizzata da un notevole incremento dei flussi da e per le isole. A bordo della nave Cartour Gamma, dopo il saluto iniziale di Francesca Raciti (presidente del Consiglio Comunale di Catania) e Marcello Di Caterina (direttore generale di A.L.I.S.), ha avuto inizio il panel di interventi con la partecipazione di Guido Grimaldi (presidente di A.L.I.S.), Nunzio Martello (commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia), Giovanni Pistorio (assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Sicilia) e Enrico Finocchi (direttore generale per il Trasporto Stradale per l'Intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Ha chiuso gli interventi la senatrice Simona Vicari, sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. All'incontro di Catania hanno assistito i rappresentanti di numerose aziende italiane, che hanno così manifestato apertamente l'esigenza di un nuovo interlocutore per tutto il settore della logistica e dei trasporti. Nell'occasione, la nuova società di servizi A.L.I.S. Service ha presentato le numerose offerte competitive a disposizione di tutti gli associati.

E di notte approda la nave dei veleni

Ogni mercoledì a Catania un cargo con 900 tonnellate di residui della produzione d'acciaio dell'Ilva di Taranto. Poi il carico viene trasferito nella discarica di Melilli. Legambiente protesta. Il ministero: "Rifiuti non pericolosi"

GIANNI BONINA MELILLI. Arriva ogni mercoledì, dopo mezzanotte, approdando alla nuova darsena del porto di Catania. Il traghetto si chiama "Eurocargo Livorno" e trasporta fra trenta e sessanta cassoni pieni di polverino proveniente dall'acciaieria Ilva di Taranto. I cassoni vengono allineati sulla banchina insieme con mezza dozzina di motrici, le quali ne agganciano altrettanti, ma anche più servendosi di rimorchi, e nottetempo si dirigono alla Cisma di Melilli, una discarica specializzata nello smaltimento di rifiuti speciali. Gli autisti aspettano che si facciano le 7, quando apre la discarica, quindi sganciano i cassoni e tornano al porto per trasferire gli altri facendo la spola lungo l'autostrada.

Un addetto al settore si è accorto dell'andirivieni settimanale e ha informato nel novembre scorso Legambiente, che ha lanciato l'allarme. «Abbiamo denunciato un caso - dice Enzo Parisi, di Legambiente Augusta - che ritenevamo chiuso l'anno scorso a seguito del clamore da noi suscitato all'arrivo nel porto di Augusta di ben 9.200 tonnellate di questa sostanza granulosa che residua dagli altiforni e che il ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti ha classificato come rifiuto speciale non pericoloso».

Essendo di tale natura, il trasporto da una regione a un'altra, a differenza di quello dei rifiuti solidi urbani, non va segnalato.

Perciò, quando il deputato regionale siracusano dell'Ncd Vincenzo Vinciullo ha chiesto nei giorni scorsi agli assessori all'Energia Vania Contrafatto e al Territorio Maurizio Croce, nonché a Crocetta, ragguagli sui nuovi invii di rifiuti industriali a Melilli, si è sentito rispondere che non ne erano a conoscenza.

Ma ha poi accertato che è vero: con la novità che, anziché far approdare i carichi ad Augusta, l'Ilva ha scelto in tutto silenzio il più distante porto etneo. «Quello che lascia sbalorditi - dice Vinciullo - è vedere come il ministero, o chi per esso, abbia consentito di aggirare le disposizioni del Parlamento siciliano, ricorrendo all'Arpa di Catania, si suppone, e all'Asp di Catania, è sperabile pensare, ma di fatto aggirando le disposizioni impartite dalla commissione parlamentare referente».

Le spedizioni sono destinate a proseguire fino a quando non sarà concluso il contratto in base al quale l'Ilva può smaltire a Melilli un massimo di 100 mila tonnellate, dopodiché è probabile che l'industria

- segue

controllata dal governo si servirà della megadiscarica da un milione di tonnellate realizzata nel frattempo a Taranto.

Secondo Legambiente, ogni spedizione vale 900 tonnellate e si calcola che finora ne siano arrivate a Melilli circa 32 mila. La Cisma (bloccata dalla prefettura di Siracusa perché in odor di mafia ma poi riabilitata dai giudici del Cga) risulta legata alla Paradivi Servizi, la società che ha stipulato il contratto con l' Ilva e che ha poi incaricato del trasporto la Isia Global Service. La Paradivi è del catanese Nino Paratore, socio di maggioranza della Cisma con i fratelli Balistreri di Augusta, imprenditori anch' essi nello smaltimento ad alta tecnologia dei rifiuti. La Isia fa invece capo ad Alfredo Leto, presidente di Apindustria Calabria e amministratore unico della Alfa Tanko, la società costituita l' anno scorso per ottenere dal ministero dello Sviluppo economico la gestione di un pontile ad Augusta del cui porto era commissario Alberto Cozzo, già avvocato di Leto come pure delle imprese dei Balistreri. Isia e Alfa Tanko dividono lo stesso indirizzo della sede legale, in via Cola di Rienzo 190 a Roma, dove risulta pure domiciliato l' Istituto italiano di navigazione. La Alfa Tanko è un' azienda che in passato ha orbitato intorno all' augustano Gianluca Gemelli, ex fidanzato dell' ex ministra Federica Guidi alla quale si deve la nomina degli attuali tre commissari dell' Ilva.

Secondo un' intercettazione agli atti dell' inchiesta di Potenza, l' 8 maggio dell' anno scorso Leto disse a Gemelli che «l' imbarcazione aveva scaricato», espressione chiarita dalla risposta di Gemelli, il quale disse di essersi lamentato col ministero dello Sviluppo economico del fatto che la nave dei veleni era sbarcata ad Augusta. La nave era la "Rita Br", arrivata la notte del 29 aprile ad Augusta. E di notte arriva adesso a Catania la "Eurocargo Livorno".

Fino a sessanta cassoni allineati tutte le settimane sulle banchine della nuova darsena il trasporto è affidato a un' azienda vicina a Gemelli, ex compagno della ministra Guidi. Uno scorcio dell' acciaieria Ilva di Taranto.

Siracusa, Quale futuro per l' area industriale: venerdì incontro - dibattito al Vermexio

Siracusa, Quale futuro per l' area industriale:
venerdì incontro - dibattito al Vermexio

Siracusa, Quale futuro per l' area industriale:
venerdì incontro - dibattito al Vermexio

13 Dicembre 2016 Venerdì 16 dicembre alle 9,

nella Sala Borsellino di Palazzo Vermexio

(piazza Duomo 1, Siracusa), si terrà la tavola

rotonda dal titolo "Il futuro dell' area industriale

di Priolo", organizzata dal Centro studi

interdipartimentale "Territorio, Sviluppo e

Ambiente" dell' Università di Catania.

Introdurranno i lavori il sindaco di Siracusa

Giancarlo Garozzo e la direttrice del Centro

studi, prof.ssa Marisa Meli. Interverranno a

seguire Francesco Martinico (docente di

Tecnica e Pianificazione urbanistica,

Università di Catania) e Gabriella Corona

(primo ricercatore, Cnr Napoli). Seguiranno le

riflessioni di Aldo Garozzo, presidente dell'

Autorità portuale di Augusta e di Confindustria

Siracusa e già presidente di Erg Raffinerie

Mediterranee. Nel pomeriggio l' incontro

proseguirà con il punto di vista delle istituzioni:

sono in programma, infatti, gli interventi di

Gaetano Valastro (direttore Arpa - struttura

territoriale di Siracusa), Laura D' Aprile

(dirigente divisione Bonifiche e Risanamento

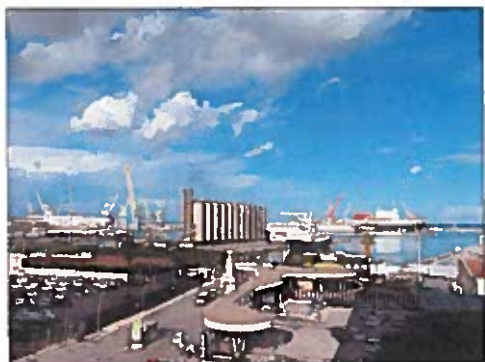
del Ministero dell' Ambiente), e Maurizio Croce

(assessore Territorio e Ambiente, Regione Siciliana). Concluderà i lavori lo storico Salvo Adorno

(Università di Catania).

Porti: a Palermo varato il nuovo regolamento d'accesso

Obiettivo è standardizzare e velocizzare le procedure



(ANSA) - PALERMO, 13 DIC - E' stato approvato il nuovo "Regolamento per la disciplina degli accessi nell'ambito portuale di Palermo e per il rilascio delle relative autorizzazioni" per autoveicoli e motoveicoli, in vigore a partire dal 2017. L'obiettivo è quello di regolamentare l'accesso in porto, semplificando e standardizzando le procedure, migliorando, nel contempo, le attività di controllo che hanno riflessi diretti sulle attività di sicurezza e security.

L'entrata al porto deve avvenire esclusivamente attraverso i varchi aperti al traffico con le limitazioni di orario e di tipo di traffico previste. Tutte le persone che entrano in porto con veicoli, attraverso i varchi aperti al traffico, hanno l'obbligo di fermarsi per i necessari controlli di security, secondo i vigenti Piani di sicurezza, e per gli eventuali controlli di polizia e doganali.

L'accesso dei veicoli in porto, limitato esclusivamente al raggiungimento del luogo dove deve essere svolta l'attività autorizzata, è soggetto al possesso di un titolo autorizzativo: permesso d'accesso a pagamento, biglietto d'imbarco - comprensivo del veicolo - o prenotazione. Il rilascio dei permessi di accesso in porto è di competenza dell'Autorità Portuale di Palermo: il soggetto che intende ottenere il permesso di accesso al porto dovrà avanzare apposita istanza all'Ente, direttamente (nei giorni e ore di ricevimento al pubblico) o attraverso il sito web www.portpalermo.it.

(ANSA).

LO SCALO

Palermo, nuove regole per l'accesso in porto

E stato approvato il nuovo "Regolamento per la disciplina degli accessi nell'ambito portuale di Palermo e per il rilascio delle relative autorizzazioni" per autoveicoli e motoveicoli, in vigore a partire dal prossimo 1 gennaio 2017. L'obiettivo è quello di regolamentare l'accesso in porto, semplificando e standardizzando le procedure, migliorando, nel contempo, le attività di controllo che hanno riflessi diretti sulle attività di sicurezza e security. L'entrata al porto deve avvenire esclusivamente attraverso i varchi aperti al traffico con le limitazioni di orario e di tipo di traffico previste. Tutte le persone che entrano in porto con veicoli, attraverso i varchi aperti al traffico, hanno l'obbligo di fermarsi per i necessari controlli di security, secondo i vigenti Piani di sicurezza, e per gli eventuali controlli di polizia e doganali. L'accesso dei veicoli in porto, limitato esclusivamente al raggiungimento del luogo dove deve essere svolta l'attività autorizzata, è soggetto al possesso di un titolo autorizzativo: permesso d'accesso a pagamento, biglietto d'imbarco – comprensivo del veicolo – polizza o prenotazione.

In vigore dal 2017

Accesso al porto, nuove regole per auto e moto

È stato approvato il nuovo regolamento che disciplina gli accessi al porto per autoveicoli e motoveicoli, in vigore a partire dal 2017. L'obiettivo è quello di «semplificare e standardizzare le procedure, migliorando, nel contempo, le attività di controllo». L'entrata al porto dovrà avvenire esclusivamente attraverso i varchi aperti al traffico con le limitazioni di orario e di tipo di traffico previste. Le persone che entrano in porto con veicoli hanno l'obbligo di fermarsi per i controlli di security.

L'accesso dei veicoli è soggetto al possesso di un titolo **autorizzativo**: permesso d'accesso a pagamento, biglietto d'imbarco - comprensivo del veicolo - o prenotazione. Il rilascio dei permessi di accesso in porto è di competenza dell'**Autorità portuale**: chi intende ottenerlo dovrà avanzare apposita istanza all'ente, direttamente o attraverso il sito web www.portpalermo.it.

Un nuovo regolamento disciplina gli accessi al porto di Palermo Tutti i veicoli dovranno dotarsi di un titolo autorizzativo: permesso di accesso a pagamento o biglietto d' imbarco

E' stato approvato il nuovo "Regolamento per la disciplina degli accessi nell' ambito portuale di Palermo e per il rilascio delle relative autorizzazioni" per autoveicoli e motoveicoli, in vigore a partire dal prossimo 1 gennaio 2017. L' obiettivo è quello di regolamentare l' accesso in porto, semplificando e standardizzando le procedure, migliorando, nel contempo, le attività di controllo che hanno riflessi diretti sulle attività di sicurezza e security. L' entrata al porto deve avvenire esclusivamente attraverso i varchi aperti al traffico con le limitazioni di orario e di tipo di traffico previste. Tutte le persone che entrano in porto con veicoli, attraverso i varchi aperti al traffico, hanno l' obbligo di fermarsi per i necessari controlli di security, secondo i vigenti Piani di sicurezza, e per gli eventuali controlli di polizia e doganali. L' accesso dei veicoli in porto, limitato esclusivamente al raggiungimento del luogo dove deve essere svolta l' attività autorizzata, è soggetto al possesso di un titolo autorizzativo: permesso d' accesso a pagamento, biglietto d' imbarco - comprensivo del veicolo - polizza o prenotazione, etc. Il rilascio dei permessi di accesso in porto è di competenza dell' Autorità Portuale di Palermo: il soggetto che intende ottenere il permesso di accesso al porto dovrà avanzare apposita istanza all' Ente, direttamente (nei giorni e ore di ricevimento al pubblico) o attraverso il sito web www.portpalermo.it. L' istanza, redatta su apposito modulo reso legale con marca da bollo da 16,00, dovrà essere compilata sui modelli disponibili anche sul sito internet. Com. Stam.

Crollo del ponte Scorciavacche: "Falsa l' agibilità"

INDAGATI L' EX PRESIDENTE DELL' ANAS E TRE DIRIGENTI DELL' ENTE. IL VIADOTTO SULLA PALERMO-AGRIGENTO VENNE GIÙ NEL DICEMBRE 2014 GIORGIO RUTA Avrebbero avuto fretta di aprire il viadotto. Quel viadotto Scorciavacche sulla Palermo-Agrigento che crollò il 30 dicembre del 2014 a sei giorni dall' inaugurazione. Per questo la procura di Termini Imerese ha iscritto nel registro degli indagati per concorso in concussione l' ex presidente nazionale dell' Anas, Pietro Ciucci, e tre dirigenti di altissimo livello dell' ente: il condirettore tecnico Alfredo Bajo, il direttore centrale nuove costruzioni Stefano Liani e Michele Vignate, direttore del Centro-sud.

Avrebbero accelerato i tempi «così ottenendo il raggiungimento di un risultato da sfruttare per mero tornaconto personale », come si legge nell' avviso di garanzia consegnato dai carabinieri del comando provinciale di Palermo.

È lontano il clima di festa del giorno dell' apertura del viadotto, quando Ciucci si vantava di aver bruciato le tappe perché «l' apertura della variante di Scorciavacche era prevista per marzo 2015». Adesso il quadro si allarga e spunta un dettaglio che aggrava la situazione: i magistrati contestano anche il concorso in falso al direttore dei lavori, Fulvio Giovannini, al project manager Pierfrancesco Paglini e al responsabile del procedimento Claudio Bucci. Sarebbe stato falso il certificato di agibilità. «Attestavano falsamente che i fatti descritti nel sopraccitato certificato fossero stati da loro compiuti e fossero avvenuti alla loro presenza», recita l' avviso di garanzia.

L' anno scorso erano state già iscritte sul registro degli indagati trenta persone per attentato alla sicurezza dei trasporti, tra quadri regionali dell' Anas, vertici delle aziende coinvolte nella realizzazione dell' opera e noti professionisti siciliani. Tra gli indagati ci sono l' ex direttore generale dell' ente Salvatore Tonti e l' ex presidente dell' Autorità portuale Nino Bevilacqua, in qualità di consulente della Bolognetta spa, l' Ati guidata dalla coop Cmc di Ravenna insieme a Tecnis di Catania e Ccc di Bologna che è il contraente generale dell' opera.

Alla base dell' indagine del procuratore Alfredo Morvillo e dal sostituto Giovanni Antoci vi è una relazione del ministero delle Infrastrutture, stilata dagli ispettori inviati in Sicilia dopo il cedimento dall' allora ministro Maurizio Lupi. Due i punti su cui gira la vicenda: l' apertura anticipata «nonostante non sussistesse alcuna necessità o urgenza e l' organo di collaudo non avesse mai eseguito alcuna visita o sopralluogo presso il cantiere » e la progettazione. Le parole messe nero su bianco dai magistrati dipingono un quadro inquietante: «Nella fase progettuale venivano assunti come riferimenti parametri geotecnici non rappresentativi della realtà territoriale», oltre ad aver «eseguito un numero esiguo di prove di carico». C' era fretta sullo Scorciavacche.

LA PROCURA Tempi accelerati per ottenere un risultato da sfruttare per mero tornaconto personale " " IL VIADOTTO Il ponte crollò a sei giorni dall' inaugurazione.

GIORGIO RUTA

Crollo viadotto 'Scorciavacche', indagato anche ex presidente Anas Pietro Ciucci

Svolta nell'inchiesta sul crollo del viadotto 'Scorciavacche' sulla Statale **Palermo-Agrigento**, avvenuto nel Natale del 2014, poco dopo la sua inaugurazione. Oltre ai trenta indagati già noti, tra cui gli ex vertici siciliani dell'Anas, la Procura di Termini Imerese, guidata da Alfredo Morvillo, ha inviato quattro nuovi avvisi di garanzia. Tra questi spicca il nome di Pietro Ciucci, ex presidente dell'Anas, accusato di concorso in concussione. Indagati anche Alfredo Bajo, Stefano Liani e Michele Vigna, che all'epoca erano rispettivamente condirettore generale tecnico Anas, direttore centrale nuove costruzioni Anas e vice direttore Centro Sud Anas, accusati oltre che di concussione anche di concorso in falso in atto pubblico. Gli interrogatori inizieranno giovedì prossimo, davanti alla Procura di Termini Imerese (**Palermo**) che coordina l'indagine. Tra gli indagati anche l'ex direttore generale Anas Salvatore Tonti, l'ex presidente dell'**Autorità portuale** Nino Bevilacqua, in qualità di consulente della 'Bolognetta scpa', l'Ati guidata dalla coop Cmc di Ravenna insieme a Tecnis di Catania e Ccc di Bologna, che è il contraente generale dell'opera. Con Tonti ci sono indagati anche collaudatori, tecnici e rappresentanti delle imprese che hanno eseguito i lavori. L'ipotesi di reato è di attentato alla sicurezza dei trasporti. Anche l'ex premier Matteo Renzi era intervenuto sulla vicenda: "Il viadotto Scorciavacche 2, sulla **Palermo-Agrigento**, inaugurato lo scorso 23 dicembre e costato 13 milioni, è crollato. Solo per una fortunata coincidenza non si è fatto male nessuno, ma questo non cambia di una virgola le colpe dei colpevoli. Ho chiesto ad Anas il nome del responsabile: è finito il tempo degli errori che non hanno mai un padre. Pagheranno tutto", aveva scritto su Facebook. Nell'avviso di garanzia Bajo, Liani, Ciucci e Vigna, tutti ai vertici Anas ai tempi del crollo, sono accusati di avere "imposto a Claudio Bucci, Salvatore Tonti e altri soggetti in servizio in Anas - scrivono i magistrati - gerarchicamente subordinati e comunque sottoposti alla loro posizione di supremazia, nonché ad altri soggetti che operavano in seno al contraente generale 'Bolognetta' di procedere entro il termine del 23 dicembre 2014 all'apertura anticipata del tratto stradale interessato dai lavori di ammodernamento" "così ottenendo - dicono i magistrati - il raggiungimento di un risultato da sfruttare per mero tornaconto personale, abusando delle loro qualità e dei loro poteri, costringevano i predetti a dare o a promettere, a loro o ad altri, indebite utilità". Accuse pesanti che i diretti interessati smentiscono. Fulvio Giovannini, Pierfrancesco Paglini e

- segue

Claudio Bucci sono accusati di avere "attestato falsamente che i fatti descritti nel certificato di agibilità fossero stati da loro compiuti e fossero avvenuti alla loro presenza". Indagati, inoltre, Pierfrancesco Paglini, project manager d' area della Bolognetta scpa, il suo vice, Davide Tironi, e i dirigenti della subaffidataria "Icoler srl", Ettore e Gaetano Calamaio. L' ingegnere Bevilacqua è indagato in qualità di "consulente di Bolognetta scpa per la fase di progettazione definitiva ed esecutiva delle opere di ammodernamento stradale". Per l' Anas, oltre a Tonti, indagati i dirigenti Federico Murrone, Massimo Fidenzi, Maurizio Aramini, Claudio Bucci e Maria Coppola. Gli altri nomi iscritti nel registro degli indagati sono Stanislao Fortino, Giorgio Comandé e Giuseppe Russello, responsabili servizi tecnici Bolognetta scpa, Vito Di Grigoli, direttore cantiere Icoler, Massimo Nunzi, responsabile progettazione definitiva, Fatima Alagna, responsabile Della vicenda si era occupata anche l' **Autorità** anticorruzione che aveva rilevato "criticità e anomalie sia nella fase di progettazione che nella realizzazione dell' opera". Compreso un collaudatore senza i requisiti e un certificato di agibilità senza certezza dell' avvenuto collaudo. Il cedimento sul viadotto situato sulla statale **Palermo-Agrigento** avvenne a pochi giorni dall' inaugurazione. L' **Autorità** Anticorruzione ha avviato verifiche sulla regolarità delle procedure di realizzazione dell' opera. Tra le principali criticità rilevate vi sarebbe innanzitutto l' emissione di un certificato provvisorio di agibilità da parte del direttore dei lavori senza che vi fosse certezza dell' avvenuto collaudo statico della struttura: un punto, questo, che l' Anticorruzione propone di segnalare alla Procura della Repubblica. Altro aspetto segnalato, la nomina nell' ambito della commissione di collaudo tecnico di una persona senza i requisiti dovuti e in possesso di un titolo di studio inadeguato: nello specifico, un diploma di tecnico industriale. Alla base dell' indagine vi è una relazione del Ministero delle Infrastrutture fatta dagli ispettori inviata lo scorso dicembre in Sicilia dall' ex ministro Maurizio Lupi. In particolare, sono due i punti contestati negli avvisi di garanzia inviati dalla Procura un anno fa. Il primo nella fase progettuale "e segnatamente quando veniva variato il progetto preliminarmente inserendo un rilevato in terra rinforzata in luogo della parte di viadotto originariamente prevista nel tratto " e questo "nonostante le caratteristiche geologiche, geomorfologiche ed idrogeologiche dell' area sconsigliassero palesemente una soluzione progettuale diversa dal viadotto". "Inoltre, sempre nella fase progettuale venivano assunti come riferimenti parametri geotecnici non rappresentativi della realtà territoriale", scrivono i pm. Il secondo punto contestato riguarda la fase esecutiva perché "veniva eseguito un numero esiguo di prove di carico su piastra". Nel mirino anche l' apertura anticipata del tratto lo scorso Natale "nonostante non sussistesse alcuna necessità o urgenza e l' organo di collaudo non avesse mai eseguito alcuna visita o sopralluogo preso il cantiere". Ora gli avvisi di garanzia agli ex vertici Anas.

Viadotto crollato, indagati eccellenti «Apertura lampo per avere i bonus»

Sicilia, nei guai l'ex presidente Anas Pietro Ciucci e tre manager

Nino Femiani **PALERMO** QUEL VIADOTTO fu inaugurato in pompa magna, poche ore prima del Natale di due anni fa, con tre mesi di anticipo sulla fine dei lavori e «solo per un tornaconto personale» (gratificazioni di carriera). Dieci giorni dopo, il crollo della rampa di accesso in una nuvola di polvere, figuracce e veleni.

Ieri, per il collasso della variante 'Scorciavacche' sulla Palermo-Agrigento, sono arrivati quattro avvisi 'eccellenti'. Si tratta di Pietro Ciucci, ex presidente dell'Anas, accusato di concorso in concussione. Con lui indagati Alfredo Bajo, Stefano Liani e Michele Vigna, che nel Natale del 2014 erano rispettivamente condirettore generale tecnico, direttore centrale nuove costruzioni e vice direttore Centro Sud. Questi ultimi tre sono accusati, oltre che di concussione, anche di concorso in falso in atto pubblico. Per loro gli interrogatori inizieranno domani.

I QUATTRO 'eccellenti' Anas, accusati dalla procura di Termini Imerese, coordinata al procuratore Alfredo Morvillo (fratello di

Francesca, la moglie di Giovanni Falcone, uccisa nella strage di Capaci), si vanno ad aggiungere ai trenta già indagati dal pm Giovanni Antoci, sette mesi fa: tra questi, oltre agli ex vertici dell'Anas siciliana e a diversi collaudatori, anche l'ex direttore generale Anas Salvatore Tonti, l'ex presidente dell'Autorità portuale Nino Bevilacqua consulente della 'Bolognetta', l'associazione temporanea di imprese guidata dalla coop Cmc di Ravenna insieme a Tecnis di Catania e Ccc di Bologna, che è il contraente generale dell'opera. Per questi trenta, l'ipotesi di reato è di attentato alla sicurezza dei trasporti.

Nell'avviso di garanzia Ciucci e gli altri tre sono accusati di avere «imposto a Tonti e altri soggetti in servizio in Anas - scrivono i magistrati - gerarchicamente subordinati, di procedere entro il 23 dicembre 2014 all'apertura anticipata per mero tornaconto personale». Accuse pesanti che i diretti interessati smentiscono.

Alla base dell'indagine vi è una relazione degli ispettori del ministero delle Infrastrutture inoltrata in Procura. Due i punti contestati. Il primo: l'uso di un «rilevato in terra rinforzata» al posto della prevista parte di viadotto. Il secondo: un numero esiguo di prove di carico su piastra e la mancanza da parte dei collaudatori di visite o sopralluoghi presso il cantiere.

Gli avvisi di garanzia agli ex vertici Anas allargano ora la scena delle responsabilità non solo all'Anas locale e alle coop rosse che hanno eseguito i lavori, ma anche alla dirigenza nazionale dell'Azienda

- segue

delle Strade' con implicazioni che potrebbero riservare ulteriori sorprese.

ANCHE l' ex premier Matteo Renzi era intervenuto sulla vicenda: «Il viadotto Scorciavacche 2, sulla Palermo-Agrigento, costato 13 milioni, è crollato. Ho chiesto ad Anas il nome del responsabile: è finito il tempo degli errori che non hanno mai un padre. Pagheranno tutto», aveva scritto in un tweet del 4 gennaio.

Della vicenda si era occupata anche l' **Autorità** anticorruzione di Raffaele Cantone che aveva rilevato «criticità e anomalie». A far storcere il naso a Cantone, l' emissione di un certificato provvisorio di agibilità da parte del direttore dei lavori senza che vi fosse certezza dell' avvenuto collaudo statico della struttura. Punto che l' Anticorruzione segnalò alla Procura della Repubblica insieme alla nomina nell' ambito della commissione di collaudo di una persona senza i requisiti: aveva solo un diploma di tecnico industriale.

Linea dura con gli "scafisti": da 5 a 18 anni per i 700 annegati nel Canale di Sicilia

Prima hanno negato entrambi, poi il mozzo siriano Mahmud Bikhit, 25 anni, ha accusato il tunisino Moahmed Ali Malek, 27 anni, di avere condotto il peschereccio di 25 metri salpato dalla costa a est di Tripoli con 700 migranti a bordo verso l'ecatombe. Era il 19 aprile del 2015, il barcone affondò a 60 miglia dalla Libia trascinando in fondo al mare gran parte del suo carico umano, siriani, eritrei, somali, nigeriani: si salvarono solo in ventotto nella tragedia più grave del Mediterraneo dal dopoguerra, e ieri il comandante e il mozzo sono stati condannati dal gup di Catania Daniela Monaco Crea, rispettivamente, a 18 anni il primo, e cinque il secondo, le pene chieste dalla procura etnea guidata da Carmelo Zuccaro.

Sono stati ritenuti responsabili di naufragio e favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e il comandante anche di omicidio plurimo colposo. Le indagini hanno ricostruito, infatti, che la tragedia si deve in parte alla sua imperizia, oltre che al numero esorbitante di passeggeri caricato su un barcone di poco più di venti metri: quando la salvezza era infatti a portata di mano, con l'arrivo del mercantile portoghese King Jacob, allertato dalla sala operativa della Guardia Costiera di Roma che aveva raccolto l'sos lanciato da un telefono

satellitare, il peschereccio ha prima cozzato contro il mercantile e poi si è riballato, intrappolando sotto la chiglia centinaia di uomini, donne e bambini, gran parte dei quali incapaci di nuotare. Le scialuppe di salvataggio del mercantile sono riuscite a salvare solo ventotto persone, le fotoelettriche dei mezzi della capitaneria di porto giunti sul posto illuminano un tappeto di cadaveri che galleggiano accanto al peschereccio rovesciato: ne ripescheranno quasi 60, ma i testimoni sono concordi nel dire che a bordo c'erano, secondo le stime, oltre 700 persone.

"Non sapremo mai quante persone c'erano davvero a bordo di quel barcone", ha detto a telefono Abdullah Ambrousi Angeles, comandante del King Jacob, che dopo avere soccorso i migranti è attraccato al porto di Palermo, dove ha chiesto l'assistenza di un sacerdote e di una psicologa per i suoi diciotto uomini di equipaggio impegnati nei soccorsi. All'inizio i due imputati si sono proclamati innocenti, sostenendo di essere anch'essi "passeggeri" del viaggio della speranza, come gli altri migranti. Ma il ruolo del comandante è stato poi svelato proprio dal mozzo, che lo ha accusato di avere condotto l'imbarcazione sin dalla costa libica da cui è salpata. L'uomo ha continuato a negare,

sostenendo di avere individuato i componenti dell'equipaggio, ma di non averli visti più tra i sopravvissuti; ed ha aggiunto di aver vissuto per "due anni e mezzo in Italia" e di avere avuto "un figlio piccolo da un'italiana" che vorrebbe "sposare per riconoscere il bambino".

Entrambi sono stati condannati dal gup catanese a risarcire i familiari delle vittime del naufragio per una cifra di 3 milioni di euro.

GIUSEPPE LO BIANCO

Sant' Agata Militello

Lavori al porto, costituito ufficio di direzione

OOO Un tassello importante per l' apertura del cantiere dei lavori di completamento del porto di Sant' Agata di Militello è stato incastonato ieri dal dipartimento regionale tecnico dell' assessorato Infrastrutture e Viabilità con la costituzione dell' ufficio direzione. La struttura portuale di località Piana, sarà completata con la realizzazione del tratto di 443 metri del molo di sopra flutto oltre ai 708 metri esistenti, dei 610 metri del molo di sottoflutto e della banchina di riva. Ieri è stato costituito l' ufficio con le nomine del direttore dei lavori, ingegnere Salvatore D' Urso, del coordinatore della sicurezza, ingegnere Giancarlo Teresi, del direttore opere a mare, geometra Paolo Franzone, opere a terra (banchina di riva, impianti, opere civili) geometra Salvatore Chiommino, ispettori Luigi Cimino, Andrea D' Aliberti, Santo Bottone, Antonino Micciché, collaboratori amministrativi, ingegnere Rosario Petta, Girolamo Valenti, Delia Bucossi. (*NDR*)

Intermed (Genova, Marsiglia e Barcellona): al via piattaforma cooperazione porti Mediterraneo

(FERPRESS) – Roma, 13 DIC – L'alleanza dei porti del Mediterraneo Intermed, formata dai porti di Genova, Marsiglia e Barcellona, ha lanciato una piattaforma di dibattito virtuale per potenziare la cooperazione tra i porti del Mediterraneo. La piattaforma è stata lanciata la scorsa settimana da Marsiglia dove i tre porti capofila di Intermed hanno riunito rappresentanti di 25 scali portuali nel primo "Forum dei porti del Mediterraneo", realizzato in collaborazione con il segretariato dell'Unione per il Mediterraneo, proprio per migliorare la collaborazione tra i porti del bacini. Lo riporta ANSA-med.

"Speriamo – ha detto Christine Cabau, presidente del porto di Marsiglia e di Intermed – di poter avere questo strumento a disposizione per l'inizio del 2017, ci sarebbe molto utile per organizzare il prossimo Medport Forum". Tra i temi su cui i porti del Mediterraneo coopereranno spiccano la sicurezza, la protezione dell'ambiente, le rotte alternative per il sud. "In un momento in cui il traffico di container – hanno spiegato i rappresentanti del porto di Barcellona – nel Mediterraneo ha visto una crescita maggiore rispetto ai porti del Nord Europa, i professionisti che hanno partecipato all'incontro hanno discusso su come dare impulso al riequilibrio del commercio del mercato euromediterraneo e come promuovere una porta del sud alternativa". Il Forum Medport mira anche alla creazione di nuove rotte di trasporto marittimo nel cuore del Mediterraneo, che si completino con strade efficienti verso l'interno ma anche la costruzione di una comunità economica capace di rispondere alle sfide della logistica globale.

The Medi Telegraph

Samil PwC "condanna" Hanjin alla liquidazione/FOCUS
Genova - La compagnia varrebbe meno della metà se restasse operativa: sul documento del revisore si baserà la decisione del tribunale di Seul.



Genova - Meglio liquidare Hanjin che rilanciarla: il parere è di Samil PricewaterhouseCooper, che lo ha raccomandato al tribunale di Seul nel proprio rapporto di due diligence. PwC ha stimato che il valore della liquidazione di Hanjin Shipping, o comunque della fine della sua attività, sarebbe di 1,53 miliardi di dollari (1.790 miliardi di won). Il rapporto non definisce il valore della compagnia, se dovesse rimanere operativa, ma secondo alcune stime varrebbe soltanto 687 milioni di euro (800 miliardi di won), ossia meno della metà rispetto all'ipotesi liquidazione. Il rapporto di PwC è uno dei documenti su cui il tribunale coreano prenderà la propria decisione, dopo aver valutato anche il piano di rilancio che la stessa compagnia presenterà il prossimo 23 dicembre. Hanjin, società fondata 39 anni fa e che era arrivata ad essere la settima flotta portacontainer del mondo per capacità di stiva, è oggi sotto amministrazione controllata. Quello che rimane della compagnia, secondo i dati di Alphaliner, sono 8 navi, di cui 7 di proprietà e una a noleggio, per una capacità di 52 mila teu, il che la pone attualmente al ventisettesimo posto nel mondo. **Sul suo futuro si è discusso per mesi dopo l'intervento del giudice, lo scorso 31 agosto.** In un primo momento il tribunale avrebbe voluto trovare un acquirente per venderla in blocco. Si era parlato anche di un possibile interessamento di Maersk, che però ha rivolto la sua attenzione più vicino, alla tedesca Hamburg Sud. Lo scorso ottobre un rapporto ha spinto il tribunale alla vendita separata degli asset di maggior valore, come la rotta transpacifico e quella verso l'Europa. Per Hanjin a quel punto il destino sembrava di diventare una compagnia regionale che avrebbe mantenuto soltanto le attività intra-asiatiche. Il parere di PwC chiude anche questa possibilità e spinge il marchio verso l'uscita di scena. La fine di Hanjin ha colto di sorpresa il mondo dello shipping e ha provocato un'accelerazione dei processi di aggregazione del settore portacontainer. Le compagnie sudcoreane, Hanjin e Hyundai,

- segue

erano da qualche tempo sotto osservazione, ma finora nessuno stato aveva lasciato che una propria compagnia finisse in amministrazione controllata. Negli ultimi anni dopo l'inizio della crisi, nel 2008, sono state sostenute dai rispettivi governi la francese Cma-Cgm, la tedesca Hapag Lloyd, l'israeliana Zim, le cinesi China Shipping e Cosco. **Seul invece ha compiuto una mossa a sorpresa che ha provocato un terremoto. Per alcune settimane le novanta navi di Hanjin, con il loro carico di circa 500 mila container, sono state bloccate nei mari di tutto il mondo, con il timore che la merce a bordo venisse sequestrata.** Alla fine si è potuto effettuare lo scarico di tutti i container, con disagi per spedizionieri e ricevitori, ma per gli operatori l'esperienza è stata più di un campanello d'allarme. Non a caso nel giro di poche settimane Maersk ha acquisito Hamburg Sud e le tre compagnie giapponesi, Mol, Nyk e K-Line, hanno annunciato una joint-venture a cui affideranno la gestione delle rispettive attività di trasporto contenitori. Nella sua valutazione di Hanjin Shipping, Pwc ha spiegato ieri al tribunale che la liquidazione della compagnia è «più economica», piuttosto che continuare nella procedura di salvataggio. L'amministrazione controllata era diventata inevitabile lo scorso settembre, dopo che i creditori, guidati dalla banca statale Korea development bank (Kdb), avevano rigettato il piano di auto-salvataggio. Nel tentativo di saldare i debiti, Hanjin ha provato a vendere i suoi asset migliori. Nel rapporto inviato alla corte, PwC parla di un valore di 1,53 miliardi di dollari, in caso di liquidazione. A questo punto il tribunale dovrebbe procedere con la vendita degli asset redditizi che sono rimasti. Ad esempio, Hyundai merchant marine (Hmm) e Msc hanno presentato un'offerta per il 54 per cento di un terminal a Long Beach, in California, per 340 milioni di dollari. Msc è già azionista di minoranza detenendo il restante 46 per cento del terminal. A novembre Sm Group, gruppo coreano che controlla Korea Line, numero due nazionale del settore delle porta-rinfuse, ha accettato di acquisire le rotte transpacifiche fra Asia e Stati Uniti della compagnia per 32 milioni di dollari facendosi carico anche del personale utilizzato per questi servizi. Intanto il 90 per cento delle navi sono state vendute. Hanjin, che era sopravvissuta alla crisi finanziaria asiatica del 1998, conclude la sua corsa per il ribasso dei noli che colpisce il settore da alcuni anni, sia a causa della crisi del 2008, sia per la guerra commerciale portata avanti dalle maggiori compagnie marittime.

Singapore, container in salita a novembre

Singapore - Il porto ha totalizzato a novembre 2,57 milioni di contenitori, in aumento del 7,1% rispetto ai 2,4 milioni segnati l'anno scorso.



Singapore - **Singapore totalizzato a novembre 2,57 milioni di container, in aumento del 7,1% rispetto ai 2,4 milioni segnati l'anno scorso. I dati sono stati rivelati dalla Maritime and Port Authority of Singapore (Mpa).** Con i volumi raggiunti a novembre, Singapore in 11 mesi ha movimentato in totale 28,14 milioni di teu, in ribasso del 1% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Il più vicino rivale dello scalo è Shanghai che ha ottenuto 34 milioni di teu negli undici mesi del 2016.