



Primo piano:

- **Riforma dei Porti** (Il sole 24 Ore)

Dai Porti:

Trieste:

"...Serracchiani, grandi prospettive per Porto Vecchio..." (Ferpress)

Genova:

"...Stati generali della Logistica del Nord Ovest..." (Ferpress, Corriere Marittimo, Ansa, Il Secolo XIX, Il Sole 24 Ore)

Livorno:

"...Darsena Europea si farà..." (Corriere Marittimo)

Napoli:

"...Si apre la vertenza Culp..." (Informazioni Marittime)

Bari:

"...Nuovo traffico automobili nel porto..." (Il Nautilus)

Brindisi:

"...bando per cono di atterraggio..." (Il Nautilus, Brindisi Report, Brindisi Oggi, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Augusta:

"...collegamento Siracusa-Fontanarossa..." (Siracusa News)

Messina:

"...Ampliamento del molo..." (La Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Inchiesta sulla corruzione**

(Ansa, Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia, Il Messaggero, La Repubblica, La Sicilia)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Governance. Assemblea a Ravenna

Agenti marittimi: la riforma dei porti va a due velocità

«Esiste il rischio che l'Italia, per i porti, diventi un Paese a due velocità, con alcuni scali che vanno velocissimi nello sviluppo, sfruttando il clima di positività a livello centrale, innescatosi con la riforma della governance portuale; e altri porti che, invece, non hanno capito come sta andando il sistema e rischiano di fermarsi». A lanciare l'allarme è Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, l'associazione nazionale degli agenti marittimi che venerdì prossimo si riunirà a Ravenna in assemblea generale e farà il punto proprio su come sta andando la riorganizzazione dei porti, a 10 mesi dall'avvio della riforma varata dal Governo.

«Siamo di fronte - afferma Duci - a un approccio della politica bivalente. Mi sembra che quella nazionale abbia capito la rilevanza dei porti e della logistica che aveva trascurato, invece, negli anni passati. A livello di Governo c'è un'attenzione specifica al settore come non c'era mai stata. A livello locale, invece, in molti territori del Paese mi pare non si sia capito come la volontà di controllare piccole cose possa creare un danno all'intero sistema Paese».

La critica di Duci si appunta sul «tergiversare di alcune autorità locali nel non procedere alle nomine» dei presidenti delle Autorità di sistema (la nuova legge prevede che il ministro dei Trasporti nomini d'intesa con le Regioni interessate, ndr), e «nel non aver scelto sempre persone adeguate nei comitati di gestione, facendo, in molti casi, prevalere la politica alla buona amministrazione. Questo è un problema perché la necessità di comprendere come questo settore sia chiave per il rilancio del Paese deve essere qualcosa che pervade l'intero sistema nazionale, non solo Roma ma anche le amministrazioni locali».

Nel mirino di Federagenti e anche delle associazioni locali di Agenti marittimi ci sono alcune specifiche situazioni. In particolare quella dell'Adsp della Sardegna per al quale c'è «un commissariamento che si protrae da 45 mesi» (precedente, alla riforma); poi la «disattenzione della Regione Calabria al conto alla rovescia che sta conducendo Gioia Tauro (porto anche questo commissariato, ndr) alla scadenza della cassa integrazione» per i lavoratori portuali; e ancora «un silenzio tombale sul destino di Palermo e di Trapani, oggi focalizzati più sulle elezioni amministrative che sul futuro di moli e banchine». Un'azione concreta della politica locale ci vorrebbe, secondo Duci, «anche su Taranto», che ha perso da tempo il traffico di transhipment.

Altri porti, invece, corrono: «Trieste è una locomotiva lanciata, ma anche Genova si sta muovendo nella

giusta direzione; e così Salerno, Bari e Livorno che sta ripensando il suo futuro in maniera corretta». Il punto, conclude Duci, «è che se il declino di alcuni porti avvenisse per selezione economica, si potrebbe dire che è il mercato. Ma se invece avviene per incapacità della politica locale, è qualcosa che le imprese devono denunciare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

R.d.F.

I NUMERI

15 Le Autorità di sistema Con la riforma della governance dei porti il Governo ha dimunito il numero delle port Authority, che erano 24, creando 15 Autorità di sistema portuale, ognuna delle quali governa su un certo numero di scali. la Liguria conta due Adsp: quella del Mar Ligure occidentale (che comprende Genova e Savona) e quella del Mar ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara) 10 milioni Il progetto L' Adsp del Mar Ligure occidentale ha messo a bilancio 10 milioni per la progettazione della nuova diga fornea del porto.

Trieste: Serracchiani, grandi prospettive per il pontone galleggiante Ursus a Porto Vecchio

(FERPRESS) – Trieste, 23 MAG – Il pontone galleggiante Ursus sta per rivivere una stagione da protagonista, forse già dal prossimo luglio, quando potrebbe ospitare un concerto dedicato a Puccini eseguito dal coro del Teatro Verdi. Oltre a ciò, c'è l'investimento del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (Mibact) per la sua ristrutturazione, unitamente al fascino e alla suggestione che hanno portato diversi registi a scegliere l'area del Porto vecchio di Trieste, con lo sfondo dello stesso pontone, quale location per film e serie tv.

Riguardo l'impiego del finanziamento del Mibact, alla luce delle richieste del Comune di Trieste per la parte legata alle opere di urbanizzazione dell'area del Porto vecchio, è in corso una ricalibratura delle quote delle allocazioni, il cui riparto deve essere conferente alla finalità culturale del contributo statale.

Una volta espletata questa fase, l'iter vedrà nell'Autorità portuale di sistema del Mare Adriatico Orientale il soggetto attuatore dell'opera.

Queste le novità e le certezze legate all'Ursus, la gru galleggiante di 75 metri ormeggiata nell'antico scalo di Trieste, che oggi è stata visitata per la prima volta dalla presidente della Regione, Debora Serracchiani.

Ad accoglierla Fabrizio Pertot e Roberto De Gioia, rispettivamente presidente e vicepresidente della Guardia costiera ausiliaria regionale, associazione di fatto proprietaria dell'Ursus. Ad accompagnare poi Serracchiani all'interno del pontone ci ha pensato Renato Fonda, l'ultimo responsabile della sala macchine rimasto in servizio fino al 1994.

Come è stata spiegato dai responsabili, nel corso degli ultimi interventi manutentivi alla chiglia del pontone, realizzati con finanziamento regionale, si è potuta constatare la buona condizione strutturale complessiva della gru galleggiante: questo grazie anche alla qualità del materiale usato nella realizzazione e alle tecniche costruttive dell'epoca (il pontone risale al 1914 mentre la gru è del 1931).

La presidente ha rimarcato la propria soddisfazione per essere riuscita ad inserire il recupero del pontone all'interno dei 50 milioni stanziati dal Mibact nell'ambito del finanziamento per il Porto vecchio. L'obiettivo? "Far diventare l'Ursus – ha risposto Serracchiani – uno dei simboli della regione e in particolare di Trieste, affinché la città, attraverso l'immagine di questa struttura unica in Europa, possa essere riconosciuta sempre e dovunque".

Altro fattore attrattivo esaltato dal Porto vecchio e dal pontone è quello legato al cinema e alle fiction televisive. In questi ultimi anni Trieste ha avuto un'occasione importante di visibilità, proprio grazie al fatto di essere diventata in più di un'occasione un set per produzioni viste sul piccolo e grande schermo da milioni di telespettatori.

In particolare su questo aspetto la presidente ha sottolineato l'ottimo lavoro fatto dalla Fvg Film Commission, che con la sua opera ha contribuito a far diventare la regione e Trieste un set cinematografico di grande fascinazione anche, tra gli altri, per un regista premio Oscar come Gabriele Salvatores. Per non parlare delle serie televisive, in particolar modo La Porta Rossa, trasmessa da Rai 2, che ha registrato uno share record per la seconda rete. Da qui la nascita di un turismo connesso alla popolarità acquisita dalla città? grazie a questa fiction, le cui riprese del sequel riprenderanno nel 2018.

"Aldilà della soddisfazione di aver generato l'attenzione del cinema e della televisione per il Porto vecchio e l'Ursus – ha concluso la presidente – il traguardo finale deve essere quello di garantire la piena fruibilità dell'area ai cittadini aprendo Trieste al futuro".

Stati Generali della Logistica del Nord Ovest: Delrio, rinnovata centralità della portualità italiana

(FERPRESS) – Genova, 22 MAG – “I cinesi sono interessati ai porti liguri e questo interesse si sta concretizzando”. Lo ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, a margine degli Stati generali della logistica del Nord Ovest in corso a Genova, presso il Palazzo San Giorgio.

«È ovvio – ha spiegato Delrio – che tutti gli operatori delle merci vogliono arrivare il più vicino possibile alla loro destinazione, quindi i cinesi oltre alla storica Venezia cercano un altro approdo che permetta di arrivare velocemente al Sud Europa ed è chiaro che i porti liguri sono al centro del loro interesse. Ne abbiamo parlato quando abbiamo visitato il governo cinese con il presidente Mattarella, ne abbiamo parlato più volte, anche io personalmente, e mi pare che questo interesse stia concretizzandosi».

«L'Italia deve pensare insieme – conclude il Ministro – la sua portualità con la logistica, gli interporti, i collegamenti e le destinazioni. Pensare tutto insieme vuol dire aumentare l'efficienza, far risparmiare alle imprese un mucchio di costi, e per i porti italiani, in particolare quelli della Liguria, intercettare le merci che oggi vanno a nord Europa e che non usano i porti italiani e liguri come porta di ingresso per tutto il sud dell'Europa. È una prospettiva molto interessante, sono molto felice che questo anno di lavoro si sia concluso positivamente con tanti passi avanti. oggi ne facciamo altri e quindi c'è una rinnovata centralità della portualità italiana, e questa è una grande soddisfazione».

Ferpress

Giachino: il rilancio del Paese e del Nord Ovest arriverà dalla logistica e dai porti liguri ma i tempi sono strettissimi

(FERPRESS) – Genova, 23 MAG – Il Rilancio del Paese e del Nord Ovest arriverà dalla logistica e dai porti liguri. Ma i tempi sono strettissimi perché ancora in questi giorni perdiamo traffico italiano a favore dei porti del Nord Europa. Interpellato a margine degli Stati Generali della Logistica tenutisi a Genova, l'ex Sottosegretario ai trasporti Giachino, attualmente Presidente di SAIMARE SPA ha dichiarato che: “le tre Regioni del Nord Ovest devono assolutamente recuperare il tempo perduto dietro a progetti parziali e inconcludenti come il LIMONTE (di Bresso e Burlando) o come il MI TO”.

Il vecchio triangolo industriale anche se negli ultimi dieci anni, a causa del rallentamento del Piemonte e della Liguria, ha rallentato la crescita, ha oltre 16 milioni di abitanti e un PIL di 537 miliardi (procapite di 33.300) e può competere pertanto con le aree più sviluppate d'Europa come l'Ile de France e il Baden-Vuttemberg che hanno un PIL procapite superiore del 60 e del 30% circa.

Strategie per il rilancio del Nord Ovest, l'area economica più importante del Paese, la rete infrastrutturale e la organizzazione logistica.

Dai porti liguri infatti transita oltre il 50% delle merci in importazione e in esportazione del nostro Paese.

I tempi sono stretti perché appena realizzato il traforo del Monte Ceneri le merci da Rotterdam arriveranno più facilmente a Milano e Torino.

A conferma di ciò un brutto segnale arriva dalla scelta di una azienda italiana che opera nel piacentino di far arrivare 35.000 container dai porti del Nord Europa e non da quelli liguri.

Parafrasando l'Avvocato Agnelli si può dire che ciò che va bene per i porti liguri va bene per il Paese.

Per questo occorre accelerare la riforma dei porti a partire dal Decreto dello Sportello unico dei porti fermo al Ministero della Economia e accelerando la realizzazione del Terzo Valico e della TAV.

Così come è urgente migliorare il collegamento ferroviario tra i porti liguri e la linea ferroviaria verso Nord.

Questi interventi sono necessari per poter recuperare quasi 1 miliardo di containers diretti verso il nostro Paese ma che decidono di arrivare dai porti del Nord Europa e non da quelli liguri. Recupereremmo così quasi 4 miliardi di euro tra tasse portuali, quota IVA e lavoro trasportistico e logistico.

In quest'ottica il documento firmato stamane dai tre Presidenti delle Regioni è importante anche per non perdere la opportunità di essere inseriti insieme a Trieste i destinatari della via della Seta.

A questo proposito l'ex Sottosegretario ha scritto al Prof. Prodi che domani a Milano presenterà il progetto della via della Seta che i terminali di tale linea di collegamento dovranno essere Genova e Trieste come da impegni del Premier cinese assunti nella recente visita di Gentiloni.

Delrio a Genova: "Prima il progetto poi la diga foranea"

GENOVA - *"Prima il progetto poi la diga foranea, quindi quando sarà pronto il progetto l'opera sarà finanziata" Lo ha annunciato il ministro Graziano Delrio dal palco degli Stati generali della Logistica del Nord Ovest, svolto a palazzo San Giorgio. La nuova Diga foranea a Genova è necessaria per far entrare le le grandi navi nel bacino di Sanpierdarena, il costo è stimato attorno ad 1 miliardo di euro e partirebbe con una prima fase attuativa di risagomatura dell'imboccatura. "Abbiamo la disponibilità di Cassa Depositi e prestiti a costruire un fondo ad hoc per finanziare le opere portuali", ha specificato il ministro, "un fondo per i porti perché sono centrali nella nostra ottica. Siamo pronti per partire subito ed allargare nella zona di Sampierdarena il primo imbocco e poi costruire il resto. Sappiamo che quell'opera è strategica per la competitività di Genova e, come non c'è stata e non ci sarà incertezza nel collegamento per il Terzo Valico ferroviario". In arrivo c'è quindi un cantiere, non più un progetto l'iter è a buon punto.*

Soddisfazione da parte dei genovesi in prima fila il presidente Aldo Spinelli, che commenta: *"Non possiamo attendere oltre la realizzazione di questa opera, sarà importante anche la tempistica, perché ormai non c'è più tempo da perdere"*.

Anche l'iter della **Grona** è vicino alla conclusione, ha annunciato il ministro *"La Grona è una delle opere strategiche da mettere a punto daremo il via libera definitivo entro l'estate 2017 dopo l'ultima negoziazione con Bruxelles sulle modalità di finanziamento"*.

Delrio dai microfoni degli Stati generali ha parlato di logistica *"è una questione che l'Italia ha sempre sottovalutato, è necessario un cambio culturale e si deve pensare la logistica insieme alla portualità, agli*

Stati Generali della Logistica del Nord Ovest: Toti, se cresce la Liguria cresce un pezzo di Paese strategico

(FERPRESS) – Genova, 22 MAG – “Il protocollo che firmiamo contiene impegni concreti di prospettiva, segna un orizzonte condiviso verso cui tutte le parti vogliono andare con determinazione e tenacia: è un atto di indirizzo di grande valore che va inteso non solo come una serie di investimenti sul territorio, ma anche come la voglia di marciare tutti nella stessa direzione e con obiettivi chiari e condivisi. Credo sia una dimostrazione di come si deve fare sistema e di buona politica”. Così il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti nel suo intervento durante gli Stati Generali della logistica del Nord Ovest in corso a Palazzo San Giorgio di Genova.

“In questa sala – ha aggiunto il governatore Toti – sono presenti tutti gli attori dello sviluppo futuro del paese: le istituzioni a tutti i livelli, gli spedizionieri, i terminalisti, la Compagna Unica, le istituzioni finanziarie. Credo sia profondamente entrato nel Dna di tutti noi il fatto che la Liguria può crescere solo così e se cresce la Liguria cresce un pezzo del paese che è sempre più strategico per la crescita dell’Italia e io credo anche per il nostro continente.

Non è un caso che questa regione ospiti i sistemi portuali più importanti e sia l’incrocio dei principali corridoi europei. Intorno a questo, ognuno di noi deve costruire un pezzo futuro”.

“Qui poi – ha proseguito il presidente Toti – c’è l’elemento più importante, ovvero le aspettative ottimistiche di coloro che determineranno il successo di questa iniziativa: il pubblico deve fare pubblico, trovando, in un quadro di finanza pubblica difficile, le risorse e le condizioni per stabilire quali investimenti siano strategici per noi e per il paese. Dopodiché – ha affermato il governatore della Liguria – il paese deve funzionare in un “vortice virtuoso” di interessi comuni: i privati devono costruire un sistema di mercato che cresce attorno a quello che le istituzioni mettono loro a disposizione. Credo che ci siano tutte le condizioni per farlo, che siamo su strada giusta. Siamo lavorando tutti nella stessa direzione: è un bell’esempio di collaborazione istituzionale e anche di quello che le istituzioni devono fare per porre le condizioni dello sviluppo del mercato”.

“Oggi – ha continuato il Presidente Toti – Servono investimenti lunghi per un periodo prolungato: questa è una tappa di un percorso che abbiamo cominciato all’inizio del nostro mandato, per costruire un vero e proprio sistema del nord ovest del nostro Paese, un territorio fondamentale per l’Italia e anche per l’Europa, l’unico che sarà alla fine attraversato da due corridoi strategici ferroviari e che ospita il sistema delle Autorità Portuali liguri che sono un terminale fondamentale per lo sviluppo dei commerci nel nostro Paese ma anche in Europa. Siamo riusciti a fornire un buon esempio di collaborazione interistituzionale tra Regioni e anche con il Ministero e con le nuove Autorità di Sistema portuale. Un grande passo avanti per gli impegni che prendiamo per le opere di efficientamento e ammodernamento del nostro porto, dopo anni in cui si è sonnecchiato, dormendo sugli allori”.

“A questo punto – ha concluso il governatore ligure – occorre fare in fretta e fare bene per non perdere occasioni e noi ce la stiamo mettendo tutta e la risposta delle Istituzioni lo dimostra”. “I due accordi che firmiamo riguardano le ferrovie, le opere a mare, il ferrobonus e cioè l’efficientamento complessivo del sistema, che sta già portando i suoi benefici, grazie agli investimenti delle ferrovie Nord – Milano all’interno del Porto di Genova avvenuti qualche mese fa che stanno portando ad una messa a sistema del porto di Genova”.

Nel suo intervento il Presidente di Regione Lombardia ha sottolineato “l’importanza dello sforzo comune per sfruttare le potenzialità”.

“Continuiamo in questo sforzo comune per sfruttare tutte le opportunità che derivano dal fatto che Lombardia, Piemonte e Liguria, insieme, sono uno dei centri più importanti d’Europa per la logistica – ha detto Maroni – Ci sono potenzialità ancora da sfruttare, come quella dei porti liguri di intercettare i traffici merci da e per il Nord Europa che oggi percorrono altre tratte. Bisogna investire sulla mobilità, questo è lo sforzo comune delle tre Regioni, che sta andando nella direzione giusta”.

- segue

Il Governatore, Maroni ha ricordato che la Regione Lombardia, “oltre a partecipare a questo impegno comune, ha fatto molti progetti e molti investimenti importanti, soprattutto per quanto riguarda i collegamenti ferroviari con il Nord Europa, dall’Alp-Transit all’Arcisate-Stabio”.

Tornando alla collaborazione con Piemonte e Lombardia, Maroni ha sottolineato l’importanza “del lavoro di squadra che ci deve essere fra istituzioni, a prescindere dal colore politico. E – ha evidenziato – la disponibilità che bisogna avere per realizzare progetti strategici”. “FNM, ad esempio – ha fatto notare il presidente – non ha nella sua mission principale quella di occuparsi della movimentazione del porto di Genova, ma è intervenuta per aiutare e perché noi crediamo in questo progetto generale. Come Lombardia – ha ribadito – mettiamo a disposizione le nostre risorse e le nostre capacità per questo grande progetto”.

Maroni infine ha lanciato l’idea di coinvolgere anche all’Emilia nell’edizione del prossimo anno degli Stati Generali della logistica. “È vero – ha osservato – l’Emilia-Romagna, non fa parte della Macroregione delle Alpi a differenza delle nostre regioni, ma sul tema logistica e trasporti, credo possa essere interessante coinvolgerla. Potrebbe essere un’idea per l’incontro del prossimo anno”. Il Presidente di Regione Piemonte, Sergio Chiamparino ha sottolineato l’importanza del metodo adottato da Liguria, Lombardia e Piemonte. “Non è la prima volta – ha detto Chiamparino – che si cerca di costruire e gestire progetti complessi tra grandi città. Qui però le cose stanno andando avanti e cominciano a produrre risultati, atti concreti che si realizzano”.

Anche Chiamparino si è detto d’accordo con Maroni “nell’invitare anche il Presidente dell’Emilia Romagna proprio per arricchire questa metodologia di lavoro. Penso che sia importante cominciare a ragionare su quel che c’è”. Chiamparino ha ribadito che “Dobbiamo rapidamente collegare il sistema portuale genovese attraverso il Terzo Valico, ma al contempo non va sottovalutata l’asse est ovest, perché è l’intersezione dei due assi strategici che può fare la ricchezza di questa piattaforma”.

“Oggi non si è fatto solo strategia – ha aggiunto Chiamparino – perché non credo ci siano molte altre realtà europee con una tale intersezione di assi ferroviari strategici. Noi, come Piemonte, stiamo lavorando per mettere a sistema gli interporti che abbiamo: da Torino a Mondovì, passando per Novara e l’Alessandrino, quindi Rivalta: un sistema che va fatto funzionare perché solo se questa rete comincia a dare i suoi frutti in modo proficuo, diventa credibile la sfida attraverso i grandi assi. Questo è un disegno in cui il pubblico è importante ma anche l’efficacia e snellezza che viene dai privati. Sul Ferrobonus poi abbiamo investito delle risorse per iniziare a incentivare l’uso della ferrovia invece dell’autostrada. Azioni che riguardano il sistema piemontese ma con ripercussioni su Liguria e Lombardia”.

“Dopo la cabina di regia a Novara, abbiamo già ottenuto alcuni risultati concreti come l’entrata di Ferrovie Nord nel porto di Genova per la movimentazione merci su ferro – ha concluso l’assessore ai Porti di Regione Liguria Edoardo Rixi – La firma del protocollo di oggi ribadisce con forza la centralità della catena logistica, indispensabile per i porti liguri che sono e devono essere considerati scali al servizio dell’intero sistema Paese. È indispensabile che vengano già avviate tutte le infrastrutture di raccordo con il Terzo Valico e pensare a un collegamento Tortona-Piacenza che sarebbe utilissimo per avere l’alta velocità diretta anche sulla capitale”.

- segue

interporti ai collegamenti e le destinazioni finali delle merci. Vuol dire aumentare l'efficienza far risparmiare alle imprese i costi e intercettare le merci che oggi vanno al nord Europa che non usano i porti italiani”.

Augusto R. Cosulich, managing director del gruppo Fratelli Cosulich ha commentato l'intervento del ministro con queste parole: *“Delrio ha fatto un grande discorso questa regione e l'Italia ha bisogno di fare squadra di essere uniti, solo uniti possiamo vincere la concorrenza dei paesi stranieri”.*

Porti: Signorini, con Delrio patto su diga e lavoro

Roncallo: "Il sistema ligure va considerato come un unico porto"



(ANSA) - GENOVA, 22 MAG - "Avanti con la diga foranea per il porto di Genova, cooperazione e non competizione e presto una norma sul lavoro portuale, sono i tre grandi messaggi del ministro Delrio. Il patto è la dimostrazione della cooperazione, nel patto una cosa molto grossa è la diga, e anticipa l'intesa sul lavoro portuale di una norma che spetta al parlamento". Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità portuale del Mar ligure Occidentale (i porti di Genova e Savona) commenta soddisfatto il protocollo di intenti firmato questa mattina a Palazzo San Giorgio per lo sviluppo del sistema portuale della Liguria con il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e la collega a capo dell'Autorità di sistema del Mar ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara), Carla Roncallo, una firma avvenuta in contemporanea con la riunione degli Stati generali della logistica del Nord Ovest, presenti i due presidenti di Piemonte e Lombardia, Sergio Chiamparino e Roberto Maroni. "Il sistema portuale del Mar ligure deve essere considerato come un sistema integrato, non in concorrenza: affaccia su tutta la pianura padana occidentale, centrale e orientale e insieme possiamo attrarre traffico, come stiamo già facendo. Infatti ci sono linee che dalla Cina scalano sia Genova sia La Spezia" dice Carla Roncallo e sottolinea la necessità che sia completata la Pontremolese, il collegamento ferroviario La Spezia-Parma, uno dei punti che fanno parte del protocollo di intenti firmato con il ministro insieme con le opere di banchinamento in programma da parte dei terminalisti e l'ampliamento dell'offerta per le crociere.

Delrio, portualità e logistica riducono i costi delle imprese

Agli stati generali della logistica delle regioni del Nord Ovest



> (ANSA) - GENOVA, 22 MAG - "L'Italia deve pensare tutte insieme portualità, logistica, interporti, collegamenti e destinazioni, per avere efficienza, far risparmiare alle imprese un mucchio di costi e, per i porti italiani, in particolare quelli della Liguria, intercettare le merci che oggi vanno nel nord Europa e che non usano i porti italiani e liguri come porta di ingresso per tutto il sud dell'Europa". Lo ha detto il ministro dei Trasporti Graziano Delrio a Genova agli stati generali della logistica per lo sviluppo delle infrastrutture del Nord Ovest promosso dalla Regione Liguria insieme con il Piemonte e la Lombardia. All'incontro sono presenti i presidenti Sergio Chiamparino, Roberto Maroni e Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Doria. "Pensare tutto insieme è una questione che l'Italia ha sempre sottovalutato - ha aggiunto Delrio -. Sono molto felice che questo anno di lavoro si sia concluso positivamente con tanti passi avanti. Oggi ne facciamo altri e quindi c'è una rinnovata centralità della portualità italiana, e questa è una grande soddisfazione".

Porto Genova: Delrio, nuova diga sarà finanziata

Con fondo ad hoc di Cdp appena sarà pronto il progetto



(ANSA) - GENOVA, 22 MAG - "La diga del porto di Genova, quando il progetto sarà pronto sarà finanziata". Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio, lo ha annunciato a Genova, a Palazzo San Giorgio in occasione degli Stati generali della logistica per lo sviluppo delle infrastrutture dei trasporto del Nord Ovest. "Abbiamo la disponibilità di Cassa Depositi e prestiti a costruire un fondo ad hoc per finanziare le opere portuali, un fondo per i porti perché sono centrali nella nostra ottica - ha detto il ministro -. Quindi siamo pronti per partire subito ed allargare nella zona di Sampierdarena il primo imbocco e poi costruire il resto.

Sappiamo che quell'opera è strategica per la competitività di Genova e, come non c'è stata e non ci sarà incertezza nel collegamento per il Terzo Valico ferroviario, non ci deve essere incertezza quando individuiamo un'opera strategica per il futuro del Paese. E nel momento in cui abbiamo deciso, il Paese deve correre". La nuova diga del porto di Genova, necessaria per consentire di far entrare le grandi navi nel bacino di Sampierdarena, costo stimato un miliardo di euro, partirebbe con una prima fase attuativa di "risagomatura" dell'imboccatura per 240 milioni. L'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale ha già accantonato 10 milioni nel bilancio di previsione per la progettazione.

Porti: Toti, accordi importanti per Liguria e Paese

Riguardano ferrovie, opere a mare, efficientamento del sistema



(ANSA) - GENOVA, 22 MAG - "Ci sono accordi che riguardano le ferrovie, le opere a mare, il Ferrobonus, l'efficientamento complessivo del sistema e ci sono accordi che già stanno portando benefici come gli investimenti di Ferrovie Nord Milano all'interno del porto di Genova di qualche mese fa". Il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti presenta a Palazzo San Giorgio i protocolli firmati per lo sviluppo delle infrastrutture del Nord Ovest con il ministro Graziano Delrio e i presidenti di Lombardia e Piemonte, Roberto Maroni e Sergio Chiamparino. "E' una messa a sistema del porto di Genova come struttura e risorsa di un'intera area geografica del Nord Ovest che è la prima per sviluppo e crescita del nostro Paese, quindi credo che gli impegni che prendiamo oggi sono importanti per la Liguria e per il Paese e un ottimo esempio di quello che servirebbe per fare sistema e far ripartire l'Italia".

Le richieste: "A Delrio chiediamo un impegno del governo che sottoscriverà firmando il protocollo, per lavorare a rendere più efficienti tutti i canali di trasferimento delle merci verso l'entroterra e verso i mercati dell'Europa, ma anche le opere a mare già deliberate dal rinnovo delle concessioni portuali di Genova" ha detto Toti, sottolineando che servono "investimenti lunghi per un periodo prolungato".

La tappa di oggi secondo il presidente della Liguria, è un pezzo del percorso "cominciato dall'inizio del nostro mandato: costruire un vero e proprio sistema del Nord Ovest del nostro Paese". Un territorio che è "fondamentale per l'Italia e per l'Europa, che sarà attraversato da due corridoi strategici ferroviari e che ospitano il sistema delle autorità portuali liguri, terminale fondamentale per lo sviluppo dei commerci" continua Toti, sottolineando che si tratta di un buon esempio di collaborazione istituzionale e ora occorre "fare in fretta e fare bene".

L' accordo

Porti, autostrade e treni il Nord Ovest fa squadra

Delrio garantisce: «Siamo pronti a finanziare la nuova diga» E sulla Gronda: «Via libera dell' Europa entro la fine dell' estate»

GENOVA. Sono tre i capisaldi che reggono il protocollo d' intesa che il ministero delle Infrastrutture e Trasporti e le due Autorità di sistema portuale della Liguria, hanno firmato ieri durante gli Stati generali della Logistica del Nord Ovest: opere a mare, logistica lato terra e lavoro in banchina.

A Genova il ministro Graziano Delrio, accolto dai governatori Toti (Liguria), Chiamparino (Piemonte) e Maroni (Lombardia) sale con due regali che soddisfano soprattutto i primi due capitoli: promette i soldi per la nuova diga da 1 miliardo e sblocco della Gronda che potrà essere cantierizzata dopo il via libera dell' Europa previsto per l' inizio di giugno. Manca ancora la parte sul lavoro per risolvere strutturalmente i problemi della Culmv e degli altri portuali italiani.

La nuova autostrada «L' iter della Gronda è vicino alla conclusione, daremo il via libera definitivo entro l' estate 2017 dopo l' ultima negoziazione con Bruxelles sulle modalità di finanziamento. In arrivo c' è quindi un cantiere, non più un progetto». Delrio accenna all' ok da parte dell' Europa al progetto del raddoppio della A 10 tra Genova Ovest e Vesima, agli Stati generali, poi spiega meglio in un incontro elettorale con il candidato sindaco del centro sinistra Gianni Cri vello: «Abbiamo fatto una istruttoria molto serrata con Bruxelles analizzando i costi, la qualità dell' intervento, la competitività dell' accesso alla città e siamo pronti davvero, entro l' estate, a chiudere spero, ma sono molto fiducioso, la negoziazione. Anche la Gronda deve essere considerata come un cantiere che sta arrivando».

L' accordo, a quanto risulta al Secolo XIX, prevede un allungamento della concessione ad Autostrade per l' Italia di 4 anni.

Il valore di questa proroga si aggira sui 10 miliardi, soldi che consentiranno alla società guidata da Giovanni Angelucci di realizzare la gronda e le terze corsie dei nodi di Bologna e Firenze, evitando il maxi aumento dei pedaggi. I tempi sono serrati: entro fine mese ci sarà la definizione tecnica, poi quella politica tra Delrio e la commissario alla Concorrenza Margrethe Vestager ai primi di giugno. L' Europa darà il via libera definitivo entro l' estate, poi invierà alcune prescrizioni a settembre: Bruxelles infatti ammetterà l' aiuto di Stato - la procedura di notifica da parte dell' Italia è già pronta - a patto che vengano rispettate una serie di

- segue

raccomandazioni stringenti sui tempi di realizzazione e sulla modalità. I cantieri potrebbero partire in autunno, comunque entro il 2018.

La super-diga Il ministro dal palco assicura: «La diga del porto di Genova, quando il progetto sarà pronto, sarà finanziata». Nessuna incertezza da parte di Roma sul progetto, ma i soldi chi li mette? «Abbiamo lavorato in questi mesi con Cassa Depositi e prestiti per un fondo dedicato ai lavori e alle opere portuali.

Adesso questo lavoro sta per concludersi - spiega Delrio- Ci vorrà un anno per il progetto della diga: è un' opera strategica e non avrà difficoltà ad accedere ai fondi». In prima fila i terminalisti di Sampierdarena (Aldo e Roberto Spinelli, Ignazio e Stefano Messina e Giulio Schenone in fondo alla sala) sorridono: la diga favorirà l' accesso di navi più grandi. «Dobbiamo recuperare traffico: calcoliamo di poter riprendere i 600 mila contenitori che vanno in Nord Europa- dice Paolo Signorini - e un altro milione e mezzo di container possiamo ottenerli dalla rotta che collega l' Asia all' Europa». Carla Roncallo, numero uno della Spezia e Carrara, punta sulla Pontremolese e sulla necessità di un sistema ligure coeso. La grande alleanza a tre «funziona: abbiamo accordi su ferrovie, opere a mare e Ferrobonus- spiega Toti - e poi abbiamo già gli investimenti di Ferrovie Nord Milano nel porto di Genova».

SIMONE GALLOTTI

Logistica. Agli Stati generali del Nord-Ovest accordo tra le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia

Genova porta Ue per le maxi-navi

Delrio: ok alla nuova diga da un miliardo e alle intese con la Cina

Si sta concretizzando l'interesse della Cina per il sistema **portuale** della Liguria. A sottolinearlo è stato ieri il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, nel corso degli Stati generali della **logistica** del Nord-Ovest.

Delrio ha anche annunciato che sarà finanziata la realizzazione della nuova diga foranea del **porto** di Genova, un'opera da un miliardo di euro, necessaria per consentire un agevole ingresso delle grandi navi portacontainer nel principale scalo italiano e far sì che l'Italia abbia un **porto** all'altezza di quelli europei del Northern range.

«Tutti gli operatori delle merci - ha affermato - vogliono arrivare il più vicino possibile alla loro destinazione; quindi i cinesi, oltre alla storica Venezia, cercano un altro approdo che permetta di arrivare velocemente al Sud Europa.

È chiaro che i porti liguri sono al centro del loro interesse: ne abbiamo parlato quando abbiamo visitato il governo cinese con il presidente Mattarella, ne abbiamo parlato più volte, anche io personalmente, e mi pare che questo interesse stia concretizzandosi».

Delrio, nel corso del meeting genovese, ha incontrato i presidenti delle Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia, Giovanni Toti, Sergio Chiamparino e Roberto Maroni, che hanno formato, dall'anno scorso, quando c'è stata la prima edizione degli Stati generali a Novara, una sorta di cabina di regia per le infrastrutture **logistiche** del Nord-Ovest. I tre governatori hanno firmato ieri un documento con il quale esprimono la «comune volontà di concorrere» al Ferrobonus 2017-2019, che è in fase finale di approvazione, per potenziare l'utilizzo delle rotaie «per lo scambio delle merci tra i porti liguri e la retroportualità piemontese e lombarda».

Delrio, da parte sua, a siglato con Toti e le Autorità di sistema del Mar ligure occidentale (Genova e Savona) e del Mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara) un protocollo d'intenti finalizzato allo sviluppo della **portualità** ligure. All'interno di questo documento si esplicita la volontà del governo di riservare risorse alla nuova diga foranea di Genova, proponendola tra i progetti nazionali suscettibili di finanziamento «nell'ambito della Eu-China connectivity platform».

«La diga del **porto** di Genova - ha detto il ministro - quando il progetto sarà pronto, verrà finanziata. Abbiamo la disponibilità di Cassa depositi e prestiti a costruire un fondo ad hoc per finanziare le opere

- segue

portuali: un fondo per i porti perché sono centrali nella nostra ottica. Quindi siamo pronti per partire subito ed allargare, nella zona di Sampierdarena, il primo imbocco della diga e poi costruire il resto. Sappiamo che quell' opera è strategica per la competitività di Genova e, come non c' è stata e non ci sarà incertezza nel collegamento per il Terzo valico ferroviario, non ci deve essere incertezza quando individuiamo un' opera strategica per il futuro del Paese.

Nel momento in cui abbiamo deciso, il Paese deve correre». Per la nuova diga, dal costo stimato un miliardo, l' Adsp del Mar ligure occidentale ha già accantonato 10 milioni, nel bilancio di previsione, per la progettazione.

Delrio ha precisato, poi, che il lavoro fatto con Cdp «sta per concludersi». Il fondo-porti, ha aggiunto, «vuole mettere insieme finanziamenti pubblici e privati e dare un sostegno costante alle opere di infrastrutturazione **portuale** per i prossimi anni. Siamo in fase avanzatissima». Il ministro ha anche spiegato che il governo sta procedendo sulla riforma delle regole del lavoro **portuale** e che punta anche ad arrivare alla realizzazione della nuova gronda autostradale di Genova: «L' iter della gronda è vicino alla conclusione, daremo il via libera definitivo entro l' estate 2017, dopo l' ultima negoziazione con Bruxelles sulle modalità di finanziamento».

Raoul de Forcade

IL RETROSCENA

GENOVA. «Sulla questione del lavoro sono preoccupato - ha detto ieri dal palco Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di sistema portuale Genova -Savona -. Ci sono molti cambiamenti in atto, il mondo va verso l' automazione, non possiamo permetterci una crisi sociale, sono allo studio delle soluzioni ma dobbiamo accelerare».

Il tema del lavoro in porto è il terzo capitolo dei protocolli firmati ieri a Palazzo San Giorgio: un tema sul quale da lustri governi e parlamenti tentano invano riforme, con il risultato che ora in quasi tutti gli scali italiani imprese e compagnie legate alla manodopera hanno problemi di bilancio e personale.

Per i porti liguri l' emergenza è quella della Compagnia Unica: il lavoro in banchina non è - questo vale anche per i.

ALBERTO QUARATI

Logistica. Agli Stati generali del Nord-Ovest accordo tra le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia

Genova porta Ue per le maxi-navi

Delrio: ok alla nuova diga da un miliardo e alle intese con la Cina

Si sta concretizzando l'interesse della Cina per il sistema portuale della Liguria. A sottolinearlo è stato ieri il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, nel corso degli Stati generali della logistica del Nord-Ovest.

Delrio ha anche annunciato che sarà finanziata la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova, un'opera da un miliardo di euro, necessaria per consentire un agevole ingresso delle grandi navi portacontainer nel principale scalo italiano e far sì che l'Italia abbia un porto all'altezza di quelli europei del Northern range.

«Tutti gli operatori delle merci - ha affermato - vogliono arrivare il più vicino possibile alla loro destinazione; quindi i cinesi, oltre alla storica Venezia, cercano un altro approdo che permetta di arrivare velocemente al Sud Europa.

È chiaro che i porti liguri sono al centro del loro interesse: ne abbiamo parlato quando abbiamo visitato il governo cinese con il presidente Mattarella, ne abbiamo parlato più volte, anche io personalmente, e mi pare che questo interesse stia concretizzandosi».

Delrio, nel corso del meeting genovese, ha incontrato i presidenti delle Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia, Giovanni Toti, Sergio Chiamparino e Roberto Maroni, che hanno formato, dall'anno scorso, quando c'è stata la prima edizione degli Stati generali a Novara, una sorta di cabina di regia per le infrastrutture logistiche del Nord-Ovest. I tre governatori hanno firmato ieri un documento con il quale esprimono la «comune volontà di concorrere» al Ferrobonus 2017-2019, che è in fase finale di approvazione, per potenziare l'utilizzo delle rotaie «per lo scambio delle merci tra i porti liguri e la retroportualità piemontese e lombarda».

Delrio, da parte sua, a siglato con Toti e le Autorità di sistema del Mar ligure occidentale (Genova e Savona) e del Mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara) un protocollo d'intenti finalizzato allo sviluppo della portualità ligure. All'interno di questo documento si esplicita la volontà del governo di riservare risorse alla nuova diga foranea di Genova, proponendola tra i progetti nazionali suscettibili di finanziamento «nell'ambito della Eu-China connectivity platform».

«La diga del porto di Genova - ha detto il ministro - quando il progetto sarà pronto, verrà finanziata. Abbiamo la disponibilità di Cassa depositi e prestiti a costruire un fondo ad hoc per finanziare le opere

- segue

portuali: un fondo per i porti perché sono centrali nella nostra ottica. Quindi siamo pronti per partire subito ed allargare, nella zona di Sampierdarena, il primo imbocco della diga e poi costruire il resto. Sappiamo che quell' opera è strategica per la competitività di Genova e, come non c' è stata e non ci sarà incertezza nel collegamento per il Terzo valico ferroviario, non ci deve essere incertezza quando individuiamo un' opera strategica per il futuro del Paese.

Nel momento in cui abbiamo deciso, il Paese deve correre». Per la nuova diga, dal costo stimato un miliardo, l' Adsp del Mar Ligure occidentale ha già accantonato 10 milioni, nel bilancio di previsione, per la progettazione.

Delrio ha precisato, poi, che il lavoro fatto con Cdp «sta per concludersi». Il fondo-porti, ha aggiunto, «vuole mettere insieme finanziamenti pubblici e privati e dare un sostegno costante alle opere di infrastrutturazione **portuale** per i prossimi anni. Siamo in fase avanzatissima». Il ministro ha anche spiegato che il governo sta procedendo sulla riforma delle regole del lavoro **portuale** e che punta anche ad arrivare alla realizzazione della nuova gronda autostradale di Genova: «L' iter della gronda è vicino alla conclusione, daremo il via libera definitivo entro l' estate 2017, dopo l' ultima negoziazione con Bruxelles sulle modalità di finanziamento».

Raoul de Forcade

Signorini, il regista che chiama Roma

L' APPELLO IL PRESIDENTE DELL' AUTHORITY CHIAMA A RACCOLTA GOVERNO E GRANDI ENTI PUBBLICI DI GESTIONE LE prime parole sono per chi, dopo più di trent' anni, si appresta a lasciare Palazzo San Giorgio. «Se uno rimane così tanto ai vertici è perché è bravo» dice il presidente dell' authority del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini rivolto a Sandro Carena, direttore e segretario generale, il cardinal Mazzarino di San Giorgio, entrato a Palazzo dopo la laurea con l' allora presidente del Cap Roberto D' Alessandro e mai più uscito. Il salone delle Compere gli tributa un applauso sincero e lui, forzando la sua riservatezza, si rialza solo di pochi centimetri della sedia per ringraziare. Al suo fianco c' è l' erede, il successore, uno che comunque ha già un quarto di secolo alle sue spalle dentro a San Giorgio, il neosegretario generale Marco Sanguineri. Signorini riflette subito sui numeri, su un mercato contendibile che può far crescere la nuova authority di Genova-Savona. «Partiamo da due milioni e mezzo - spiega - Mezzo milione può arrivare dal recupero di quei container della Pianura Padana che si servono del Nord Europa.

Un altro milione, milione e mezzo arriva dal Far East e va intercettato. Ma come espanderlo, questo mercato? ». L' interrogativo non è retorico, perché l' opportunità di arrivare in tempi ragionevolmente brevi a 4 milioni di teu è concreta. E allora Signorini lancia i quattro pilastri su cui fa leva per la crescita: terzo valico, gronda, diga e piattaforma di Vado. «Sono opere fuori scala - precisa il presidente dell' authority che al suo fianco ha la collega di Spezia-Marina di Carrara Carla Roncallo - Il loro costo complessivo è di 15-20 miliardi di euro. Per questo abbiamo bisogno di Roma, intesa come governo e grandi enti pubblici di gestione, come Rfi e Anas». Non per questo l' attenzione va distolta da opere non così "grandi", ma ugualmente importanti. «I nostri terminalisti già oggi potrebbero lavorare molta più merce in modo intermodale se queste opere fossero già pronte».

Poi un accenno preoccupato alla "crescente automazione" che può creare problemi al mondo del lavoro.

Quel mondo che è presente in sala, con il console Antonio Benvenuti e i vice Silvano Ciuffardi e Luca Ledda, affiancato da quello delle imprese. Non è un caso, che mentre si tengono gli Stati Generali, Assiterminal, l' associazione che riunisce i terminal operator italiani, rinnova le sue cariche associative e chiama alla presidenza Luca Becce.

(mas.m.

) ©RIPRODUZIONE RISERVATA Il presidente Paolo Signorini.

Delrio: "La Darsena Europa si farà"

GENOVA – "A Livorno la Darsena Europa si farà", ha assicurato il ministro **Graziano Delrio** a Genova a margine degli Stati generali della Logistica del Nord Ovest che si sono tenuti a palazzo San Giorgio.

La domanda che chiedeva conferma al ministro sul destino della maxi Darsena del porto di Livorno, futuro sviluppo dei traffici commerciali dello scalo, è stata solleticata dai fatti della scorsa settimana, ovvero dalla posticipazione dei termini di partecipazione al bando per la progettazione e realizzazione del primo lotto della futura piattaforma portuale e logistica dello scalo toscano. Infatti il provvedimento a firma del presidente dell'AdSP di Livorno e Piombino, Stefano Corsini, ha fatto slittare nuovamente, questa volta di 4 mesi dal 31 maggio al 29 settembre, il termine ultimo per poter essere ammessi a partecipare al bando.

La notizia era stata accolta con circospezione sulle banchine labroniche ed aveva aperto il campo alle varie supposizioni, l'allontanarsi dell'obiettivo aveva fatto temere che celasse la rimodulazione romana delle nazionali priorità in ambito di infrastrutture portuali. Per dirla in breve molti avevano temuto nel ripensamento del ministro, ma Delrio tranquillizza i livornesi.

Con la Darsena Europa non ci sarà il rischio di creare un sistema in competizione con i porti liguri?

"Non creerà un sistema competitivo perché noi miriamo ad aumentare i traffici in Italia e non a diminuirli. Quindi per i porti italiani ben collegati con la ferrovia, come Livorno, miriamo che diventino sede di traffici che ad oggi non vengono intercettati. Ma Livorno comunque ha già un'ottima movimentazione di container e merci in generale, quindi non c'è competizione".

- segue

Quindi la Darsena Europa si farà ma dovrà avere più traffici, dovrà intercettare container e merci attualmente presenti su altri mercati e quindi confrontarsi in una competizione a livello internazionale per andare a strappare quelle merci che attualmente passano attraverso altri porti ed altre catene logistiche.

Delrio inoltre dal palco di palazzo San Giorgio ha messo in evidenza **il ruolo di Genova come primo porto nazionale**, questa è la linea di governo tant'è che il presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, nella recente visita a Pechino ha parlato specificatamente di Genova come porto centrale per l'Italia e per l'Europa: *"Gli operatori con la merce vogliono arrivare il più vicino possibile alla loro destinazione finale"*, ha commentato il ministro, *"quindi i cinesi cercano oltre alla storica Venezia, anche un altro approdo che gli permetta di arrivare velocemente anche al sud Europa, quindi Genova e i porti liguri sono al centro del loro interesse. Ne abbiamo parlato anche quando abbiamo visitato con il presidente della Repubblica Mattarella il governo cinese. Ne abbiamo parlato più volte, anche io personalmente, mi pare che questa ipotesi si stia concretizzando"*.

C'è da dire che gli appetiti cinesi nel Mediterraneo sono forti e diffusi, anche Livorno con il progetto della Darsena Europa ha destato ben più di un semplice interesse da parte del Gruppo delle ferrovie di stato cinese, China Railways International, che nel marzo scorso, durante una visita nello scalo toscano, ha manifestato l'intenzione di voler scommettere sul porto di Livorno realizzando la Piattaforma Europa.

Lucia Nappi

Informazioni Marittime

Napoli, si apre la vertenza Culp



di Paolo Bosso

Inizia oggi a Napoli la negoziazione tra Autorità portuale e Compagnia Unica dei Lavoratori Portuali (Culp). Domattina i dipendenti della società, che fornisce manodopera extra nei picchi di lavoro, manifesteranno di fronte l'Autorità di sistema portuale (Adsp). Questa volta contro nessuno, piuttosto per spingere verso l'apertura di un tavolo in vista del rinnovo della concessione che scade il 28 gennaio 2018.

Le decisioni già preseA marzo l'assemblea dei soci ha approvato un "piano industriale" con qualche novità importante. In primo luogo una riduzione dei salari del 15 per cento a partire dagli stipendi di aprile, per tutti i 77 dipendenti. Una rimodulazione della 13^a e 14^a mensilità che non saranno più determinate in ragione dei mesi interi ma per le giornate realmente lavorate. Con questi due interventi la Culp spera di recuperare mezzo milione di euro di costi. Per quest'anno, se non si interviene, sono previste perdite per 600 mila euro. «Il nostro non può essere un piano industriale, ovviamente, ma l'Autorità portuale ci ha chiesto espressamente un *business plan*», spiega Gennaro Imperato, coordinatore porti per la Fit-Cisl Campania.

Le decisioni da prendereLe proposte per far fronte alle difficoltà, oltre al rinnovo del contratto d'appalto l'anno prossimo, sono diverse. Il pensionamento anticipato per 17 persone in non più di tre anni per effetto del riconoscimento dell'esposizione all'amianto dal 1990 al 2003, come previsto dall'art. 47 del [decreto legge 269/2003](#). Attivazione del comma 15bis della legge 84/94 che prevede la destinazione del 15 per cento delle tasse sulle merci incassate dell'Adsp. Raggiungimento dei 18 mila turni annui. Riduzione salariale e adeguamento della giornata di lavoro al maggior costo a parità di turni di lavoro. Infine, verifica delle reali possibilità di utilizzo del personale da parte delle imprese terminalistiche (art. 18 legge 84/94) e portuali (art. 16) per capire quanta «volontà concreta» ci sia da parte di queste di usufruire ancora di questo tipo di manodopera.

«È un piano senza mercato», commenta Pietro Spirito, presidente dell'Adsp. «Iniziare con una manifestazione un processo di negoziazione non è il massimo ma l'importante è confrontarsi», spiega Spirito, che considera la «previsione di un aumento delle tariffe la parte debole del piano. Bisogna scegliere prezzi in linea con quello che chiede il mercato. Niente di più».

«C'è poi - spiega Imperato - anche la questione dei lavoratori dell'Interporto Sud Europa, 7 in totale, su cui l'Adsp non ha intenzione di applicare la clausola sociale», ovvero l'obbligo di assumere il vecchio organico al subentro di una nuova gestione. «Prendiamo atto - conclude Imperato - di un porto che, con il rinnovo della presidenza, finalmente si prende le sue responsabilità. Ma vediamo anche che al presidente Spirito (Pietro, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, ndr) manca una visione organica d'insieme».

La crisi della compagnia portuale (regolamentata dall'art. 17 della legge 84/94) è in realtà la crisi di un mestiere, quello del lavoratore portuale, il "camallo", che sta lentamente sparendo o comunque fortemente riducendosi a seguito di due processi: la tendenza dei terminal ad impiegare organico proprio, e l'aumento dell'automazione che [rende sempre più superfluo](#) l'uso dei turnisti. Nel porto di Napoli si è passati dai 15 mila turni con 96 unità nel 2010 a 12,404 giornate con 77 turnisti nel 2016, senza mai raggiungere l'obiettivo delle 22 mila ore preventivate dal ministero dei Trasporti. Nei primi quattro mesi di quest'anno, si legge nel piano industriale della Culp, c'è stata una perdita di 589 turni. «Le particolari condizioni del porto di Napoli - si legge alla fine del piano industriale della Culp - configurato in modo da creare tanti piccoli monopoli per ogni settore merceologico, non permettono la vera concorrenza tra i vari segmenti. Non a caso l'unico armatore che scala Napoli in proprio, Grandi Navi Veloci, utilizza il lavoro articolo 17 in maniera più intensiva rispetto a tutti gli altri».

Il Nautilus

Nuovo traffico di automobili nel porto di Bari ad opera del Gruppo Grimaldi



BARI – Continua l'espansione della società armatoriale partenopea nei collegamenti sulla dorsale adriatica, per consentire il decongestionamento della rete autostradale nazionale. Il nuovo traffico di vetture a marchio Peugeot sarà effettuato per il tramite delle due moderne ro-ro cargo ship, già impiegate sulla tratta Bari-Ravenna-Venezia-Patrasso.

Le gemelle EUROCARGO TRIESTE ed EUROCARGO PATRASO, ciascuna con una capacità di carico di circa 220 trailer e 130 automobili, nel corso del 2016, hanno movimentato circa 16mila pezzi, incrementando l'offerta di trasporto tra la due sponde dell'Adriatico nel settore ro/ro- car carrier, favorendo quindi il rilancio delle autostrade del mare. Dedicato al solo trasporto di merci rotabili (automobili, van, camion, semirimorchi, ecc.), il collegamento Venezia-Ravenna-Bari-Patrasso ha una frequenza trisettimanale sia dall'Italia che dalla penisola ellenica. Le partenze da Venezia e Ravenna per Bari e la Grecia sono il lunedì, mercoledì e sabato, mentre quelle da Bari per il Nord Italia il martedì, giovedì e sabato. Infine, le partenze da Patrasso per l'Italia, il lunedì, mercoledì e sabato.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi, si dice soddisfatto per l'avviamento di questa nuova tipologia di traffico, che favorirà il conseguimento di importanti utilità, prima fra tutte quella di ridurre il tasso di congestione e quindi di incidentalità stradale e diminuire gli impatti ambientali tipici dell'autotrasporto. "Il trasporto combinato via mare come alternativa al trasporto merci "tutto strada" - ha detto il presidente della AdSP MAM - rappresenta oggi più che mai una sfida per lo snodo costituito dai porti dell'allargata circoscrizione marittima".

I porti pugliesi giocano un ruolo strategico nella fitta rete di collegamenti marittimi offerti dal Gruppo Grimaldi. Il porto brindisino è infatti uno scalo di primaria importanza nei collegamenti pax e ro-ro con la sponda greca mentre Bari è oggi inserito in uno scenario di tutto rispetto nei collegamenti della rete di autostrade del mare offerte dal Gruppo Grimaldi nell'Adriatico.

Il Nautilus

Porto di Brindisi: bando per l'innalzamento del cono d'atterraggio



BRINDISI – Svolta decisiva nella procedura di innalzamento dei limiti del cono di atterraggio che interessa le banchine del porto di Costa Morena-Terrare, a Brindisi. La società Aeroporti di Puglia, infatti, in attuazione degli impegni assunti attraverso un protocollo di intesa promosso dalla soppressa Autorità portuale di Brindisi e siglato lo scorso 26 settembre, ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica e sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea un bando di gara finalizzato all'esecuzione dei lavori impiantistici e di ingegneria, relativi agli interventi di riqualifica della pista di volo RWY 13/31 dell'aeroporto del Salento.

Obiettivo, portare l'air-draft dagli attuali 36 mt. (sul livello medio mare) a 50 mt, al fine di svincolare definitivamente il traffico portuale dalle attuali restrizioni operative che, fino ad oggi, lo hanno fortemente penalizzato.

La soppressa Autorità portuale di Brindisi aveva già previsto un impegno di spesa di 1 milione 300 mila euro, per le opere afferenti l'infrastruttura portuale. Le offerte potranno essere presentate entro il 31.07.2017, i lavori dureranno, secondo stima, 510 giorni, 200 dei quali saranno effettuati in ore notturne.

Attraverso tale atto, inizia la fase conclusiva dell'azione esercitata, da numerosi anni, dall'Ente portuale brindisino, volta a definire una delle più rilevanti problematiche che affliggono il porto. Lo scalo, infatti, avrà l'opportunità di recuperare una parte molto rilevante delle proprie potenzialità operative, con evidenti e conseguenti favorevoli impatti sullo sviluppo dei traffici.

“Nonostante negli anni il percorso sia stato impervio e lungo, la sinergia operativa tra Aeroporti di Puglia, l'Ente portuale, Enac ed Enav sta producendo, finalmente, i frutti tanto auspicati, – commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale, prof. Ugo Patroni Griffi. “Tali risultati- conclude il presidente- sono stati ottenuti grazie alla professionalità delle strutture, al grande spirito collaborativo e all'unità di intenti che ha animato tutti gli attori principali di questa annosa vicenda

Via al bando per liberare il porto dal cono d'atterraggio troppo basso

Comincia il conto alla rovescia, che dovrebbe durare poco più di un paio d'anni, per il definitivo innalzamento da 36 a 50 metri dell'air-draft del cono di atterraggio della pista RWY 13/31 dell'aeroporto di Brindisi

9 Condivisioni

BRINDISI – Comincia il conto alla rovescia, che dovrebbe durare poco più di un paio d'anni, per il definitivo innalzamento da 36 a 50 metri dell'air-draft del cono di atterraggio della pista RWY 13/31 dell'aeroporto di Brindisi. Si tratta della parte della struttura aeroportuale che ha la testata sul porto medio. Il tempo stimato è quello necessario ad espletare le modalità di selezione dell'impresa che effettuerà i lavori sulla pista, più i 510 giorni concessi per il completamento delle opere.

Probabilmente un calcolo ottimistico, ma ciò dipenderà da come il percorso della gara e dell'esecuzione dei lavori sarà seguito, trattandosi di un intervento assolutamente vitale per i traffici portuali. Si tratta, in pratica, di spostare di alcune centinaia di metri il punto di atterraggio o di stacco da parte degli aerei in arrivo e partenza – a seconda del vento - che utilizzano la RWY 13/31, proprio per evitare che i vettori si abbassino troppo sorvolando il porto medio. La lunghezza della pista non dovrebbe subire sensibili modifiche. Ma quei 14 metri in più di air-draft consentiranno ad esempio alle grandi navi da crociera di entrare in porto, e da parte degli armatori anche l'impiego a Costa Morena e a Punta delle Terrare navi ro-ro o passeggeri più grandi. Unità che hanno tutte sovrastrutture importanti, che interferiscono attualmente con l'air-draft di soli 36 metri fissato per garantire la sicurezza degli atterraggi e dei decolli dalla pista principale dell'aeroporto brindisino.



Non sempre si fa caso al problema che comporta l'arrivo nel porto interno, di una nave da crociera o anche di una nave ro-ro come l'Europa Link, per le quali è sempre necessaria una deroga che comporta l'autorizzazione, tramite la capitaneria di Porto, da parte degli enti preposti alla sicurezza dei voli, quindi con orari concordati sia per l'ingresso che per l'uscita di queste unità.

Tutto ciò dovrebbe finire, restituendo al porto di Brindisi tutte le proprie potenzialità, grazie alla sinergia raggiunta negli ultimi anni tra Aeroporti di Puglia, Capitaneria di Porto di Brindisi e commissario della ormai ex Autorità Portuale. E' stata infine Aeroporti di Puglia a formalizzare la procedura, "in attuazione degli impegni assunti attraverso un protocollo di intesa promosso dalla soppressa Autorità portuale di Brindisi e siglato lo scorso 26 settembre", pubblicando sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica e sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea "un bando di gara finalizzato all'esecuzione dei lavori impiantistici e di ingegneria, relativi agli interventi di riqualifica della pista di volo RWY 13/31 dell'Aeroporto del Salento".

- segue

Lo fa sapere in un comunicato il presidente della nuova Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. "La soppressa Autorità portuale di Brindisi aveva già previsto un impegno di spesa di 1 milione 300 mila euro, per le opere afferenti l'infrastruttura portuale", specifica la nota dell'Adsp che unisce i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. "Le offerte potranno essere presentate entro il 31 luglio 2017, i lavori dureranno, secondo stima, 510 giorni, 200 dei quali saranno effettuati in ore notturne".



Intanto il gruppo Grimaldi espande la propria attività nel porto di Bari. Sempre una nota dell'Adsp fa sapere che "continua l'espansione della società armatoriale partenopea nei collegamenti sulla dorsale adriatica, per consentire il decongestionamento della rete autostradale nazionale. Il nuovo traffico di vetture a marchio Peugeot sarà effettuato per il tramite delle due moderne ro-ro cargo ship, già impiegate sulla tratta Bari-Ravenna-Venezia-Patrasso".

"Le gemelle Eurocargo Trieste ed Eurocargo Patrasso, ciascuna con una capacità di carico di circa 220 trailer e 130 automobili, nel corso del 2016, hanno movimentato circa 16 mila pezzi, incrementando l'offerta di trasporto tra la due sponde dell'Adriatico nel settore ro/ro - car carrier, favorendo quindi il rilancio delle autostrade del mare."

"Dedicato al solo trasporto di merci rotabili (automobili, van, camion, semirimorchi, ecc.), il collegamento Venezia-Ravenna-Bari-Patrasso ha una frequenza trisettimanale sia dall'Italia che dalla penisola ellenica. Le partenze da Venezia e Ravenna per Bari e la Grecia sono il lunedì, mercoledì e sabato, mentre quelle da Bari per il Nord Italia il martedì, giovedì e sabato. Infine, le partenze da Patrasso per l'Italia, il lunedì, mercoledì e sabato", conclude il secondo comunicato dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Brindisi Oggi

Nuovi lavori alla pista dell'aeroporto, alzato il cono di atterraggio, sbloccato il traffico del porto



BRINDISI- Aumento del cono di atterraggio con i nuovi lavori alla pista dell'aeroporto, il porto dopo anni viene svincolato da alcuni limiti. Svolta decisiva nella procedura di innalzamento dei limiti del cono di atterraggio che interessa le banchine del porto di Costa Morana-Terrare, a Brindisi. La società Aeroporti di Puglia, infatti, in attuazione degli impegni assunti attraverso un protocollo di intesa promosso dalla soppressa Autorità portuale di Brindisi e siglato lo scorso 26 settembre, ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica e sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea un bando di gara finalizzato all'esecuzione dei lavori impiantistici e di ingegneria, relativi agli interventi di riqualifica della pista di volo RWY 13/31 dell'aeroporto del Salento.

Obiettivo, portare l'*air-draft* dagli attuali 36 mt. (sul livello medio mare) a 50 mt, al fine di svincolare definitivamente il traffico portuale dalle attuali restrizioni operative che, fino ad oggi, lo hanno fortemente penalizzato.

La soppressa Autorità portuale di Brindisi aveva già previsto un impegno di spesa di 1 milione 300 mila euro, per le opere afferenti l'infrastruttura portuale.

Le offerte potranno essere presentate entro il 31 luglio prossimo, i lavori dureranno, secondo stima, 510 giorni, 200 dei quali saranno effettuati in ore notturne.

Attraverso tale atto, inizia la fase conclusiva dell'azione esercitata, da numerosi anni, dall'Ente portuale brindisino, volta a definire una delle più rilevanti problematiche che affliggono il porto. Lo scalo, infatti, avrà l'opportunità di recuperare una parte molto rilevante delle proprie potenzialità operative, con evidenti e conseguenti favorevoli impatti sullo sviluppo dei traffici.

"Nonostante negli anni il percorso sia stato impervio e lungo, la sinergia operativa tra Aeroporti di Puglia, l'Ente portuale, Enac ed Enav sta producendo, finalmente, i frutti tanto auspicati, – commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi- Tali risultati sono stati ottenuti grazie alla professionalità delle strutture, al grande spirito collaborativo e all'unità di intenti che ha animato tutti gli attori principali di questa annosa vicenda".

BrindisiOggi

Publicato il bando di gara per l'innalzamento del "tetto" dall'attuale quota 35

Aerei e porto potranno convivere: il cono di atterraggio a 50 metri

di Roberta DENETTO

Più di un anno e mezzo per i lavori necessari all'innalzamento dei limiti del cono di atterraggio dell'aeroporto di Brindisi. Questo il tempo indicato nel bando di gara che la società Aeroporti di Puglia ha pubblicato lo scorso 8 maggio su Gazzetta Ufficiale della Repubblica, Serie Speciale - Contratti Pubblici, oltre che sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea. La notizia è stata commentata, in una nota dell'Autorità di Sistema Portuale Adriatico - Meridionale, come "una svolta decisiva" per l'operatività del porto in generale e delle banchine di Costa Morena - Terrare nello specifico.

La pubblicazione del bando è arrivata dopo un impegno propedeutico di Aeroporti di Puglia e della soppressa Autorità Portuale brindisina che si concretizzò, lo scorso 26 settembre, con la sottoscrizione di un protocollo di inte-

sa. Il bando prevede la progettazione e l'esecuzione dei lavori impiantistici e di ingegneria relativi agli interventi di riqualificazione della pista di volo Rwy 13/31, utili a portare l'altezza dalla linea mare dagli attuali 36 metri a 50 metri. In questo modo si potrà "svincolare" - si legge nella nota dell'autorità di sistema - definitivamente il traffico portuale dalle attuali restrizioni operative che, fino ad oggi, lo hanno fortemente penalizzato".

La gara prevede una procedura aperta, con una base d'asta di 13.219.651,73 euro comprensivi anche di oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta, mentre il criterio di aggiudicazione fa riferimento all'offerta economicamente più vantaggiosa. Il disciplinare di gara specifica tutti i requisiti che devono essere posseduti per poter partecipare alla gara e sottolinea che si procederà anche in caso di una sola offerta valida, pur-



ché ritenuta "congrua e conveniente".

Le offerte potranno essere presentate entro il 31 luglio 2017. Nel dettaglio per la fase meramente progettuale sono stati ritenuti sufficienti 60 giorni, 450 invece riguarderanno la realizzazione delle opere, di cui 250 da effettuarsi di giorno e 200 in orario notturno, ossia tra le 23.30 e le 05.30.

A disposizione per le opere relative all'infrastruttura portuale 1 milione e 300 mila euro, già impegnati dalla soppressa autorità portuale brindisina.

Aereo in fase di atterraggio sul porto di Brindisi. Attualmente il passaggio è stabilito ad una quota minima di 35 metri di altezza, provocando problemi al traffico di grosse navi, che non possono ompeggiare. In futuro la quota di sicurezza sarà innalzata a 50 metri sul livello del mare

«Nonostante negli anni il percorso sia stato impervio e lungo - ha dichiarato Ugo Patroni Griffi presidente dell'Autorità di Sistema - la sinergia operativa tra Aeroporti di Puglia, l'Ente portuale, Enac ed Enav sta producendo, finalmente, i frutti tanto auspicati. Tali risultati sono stati ottenuti grazie alla professionalità delle strutture, al grande spirito collaborativo e all'unità di intenti che ha animato tutti gli attori principali di questa annosa vicenda».

"Attraverso tale atto - si legge nella nota dell'Autorità di sistema" - inizia la fase conclusiva dell'azione esercitata, da numerosi anni, dall'ente portuale brindisino, volta a definire una delle più rilevanti problematiche che affliggono il porto. Lo scalo, infatti, avrà l'opportunità di recuperare una parte molto rilevante delle proprie potenzialità operative, con evidenti e conseguenti favorevoli impatti sullo sviluppo dei traffici".

La Filt Cgil traccia il bilancio delle attività svolte e rilancia: "collegamento Siracusa - Fontanarossa prioritario"

Il collegamento Siracusa -Fontanarossa è la priorità per la Filt Cgil siracusana. Un concetto ribadito nel corso del direttivo del sindacato dei trasporti, durante cui sono state tirate le somme del bilancio, che sintetizza l'attività economica della Filt del 2016, ma soprattutto segna l'attività politica e organizzativa della categoria in tutti i settori del trasporto, oltre a tracciare le prospettive future politico-sindacali. "Una categoria in netta crescita, le cui battaglie e le conquiste o conferme ottenute, mostrano tutto il lavoro fatto" esordisce il segretario della Filt, Vera Uccello. Le infrastrutture - colonna portante di qualsiasi attività produttiva, e anello di connessione per lo sviluppo, l'economia e l'occupazione - sono quantomeno carenti. "E l'assenza di investimenti fa sempre più declinare l'ammodernamento delle opere infrastrutturali necessarie per i collegamenti e il trasporto e quindi per lo sviluppo - prosegue Uccello - Manca un piano di investimenti per l'ammodernamento del sistema dei trasporti, rendendoli intermodali, collegando porti, aeroporti, autostrade e ferrovie. Vorrei fare notare il dirottamento delle risorse al Nord a danno del Sud: gli investimenti per il Meridione sono del 25% (ed sono in costante calo) mentre al Settentrione sono pari al 75%. Ripartire dai servizi di trasporto, rilanciando gli investimenti dovrebbe essere un impegno stabile, obbligato. Purtroppo, la politica fa poco, impegnata in giochi di potere e di poltrona. Noi della Filt lavoriamo giornalmente in continua emergenza e lottiamo per ciò che abbiamo ottenuto, mettendo in campo proposte e iniziative necessarie per il miglioramento, l'affermazione e la crescita". Per uscire dalla continua emergenza a detta del sindacato è necessario un piano di lavori che focalizzi tre aspetti per noi fondamentali: il primo, il più importante, è la realizzazione del collegamento ferroviario Siracusa/Fontanarossa, l'incentivazione del collegamento Fontane Bianche con l'intreccio del servizio bus, e la realizzazione del terminal (o capolinea) per il servizio urbano ed extraurbano da realizzare nell'ex scalo merci della stazione ferroviaria di Siracusa. Altro punto è il rafforzamento del polo manutentivo ferroviario dello scalo Pantanelli, che coprirebbe tutta la Sicilia Orientale. Infine per il sindacato è ritenuto fondamentale anche lo sviluppo dell'Autorità portuale Augusta/Catania, e la realizzazione della bretella ferroviaria di collegamento del porto di Augusta con il tracciato ferroviario

- segue

Siracusa/Catania, come collegamento dello scalo merci Bicocca, affinché migliori e venga potenziata la rete della interconnessione per il trasporto merci e la logistica, con ferrato e portualità. Nel corso del direttivo è stato rilevato come nel settore ferroviario, molto sia stato fatto, ma tanto altro c'è da fare. " La Filt provinciale - prosegue la Uccello -, a inizi 2016, ha presentato il progetto per il collegamento ferroviario Siracusa -Fontanarossa, chiedendo l' incontro all' Ars. Convocati in audizione il 30 marzo 2016, il dirigente Rfi dichiarò la disponibilità di 5 milioni di euro per i lavori di collegamento Bicocca - Aeroporto. A metà ottobre 2016 siamo stati riconvocati dall' assessore regionale Pistorio, per confermare la fattibilità del collegamento; in quella sede è stata comunicata anche la disponibilità della Sac per l' utilizzo dei bus-navetta di collegamento da Bicocca all' aeroporto per tutti i viaggiatori provenienti da Siracusa e Messina. Oggi riteniamo che sia necessario mettere in campo altre iniziative, che vedano le istituzioni e l' Amministrazione comunale scendere in campo a fianco del sindacato" . Il tutto in una cornice che vede la chiusura per 3 mesi della tratta ferroviaria Sr-Ct. La Filt Cgil è preoccupata, temendo che questa tranche di lavori potrebbe rappresentare il preludio dello smantellamento e chiusura della stazione di Siracusa. Notizia già smentita dal deputato nazionale Sofia Amoddio e dall' assessore regionale alla Formazione professionale Bruno Marziano. Nonostante le rassicurazioni, però, il sindacato non si sente tranquillo. " Ovvio - ancora il segretario provinciale Filt Cgil - che non siamo contrari ai lavori di ammodernamento e velocizzazione della linea ferrata, anzi, ma è il metodo che Rfi e Trenitalia hanno scelto non va bene. In tal senso, con Fit Cisl e Ultrasporti siamo procedendo per ottenere la convocazione di un Consiglio comunale aperto alle Istituzioni e alla politica nazionale e regionale, affinché Trenitalia e Rfi, convocate nell' assise, ci diano garanzie sia sui lavori e sui tempi di consegna della tratta ferroviaria sia alla rimodulazione dei lavori per scongiurare la chiusura totale" . Vera Uccello rimarca ancora: " Abbiamo lavorato per il rilancio dello scalo Pantanelli, mettendo in moto la produttività dello scalo, con l' incremento di lavorazioni che vedono la presenza di imprese di servizi, che però in questo periodo, stanno vivendo i disagi e le angherie delle fasi di cambio appalto, battaglia che vede la Filt in prima linea ". Infine una menzione anche per il porto di Augusta. Il segretario provinciale ritiene errata la scelta del ministro Delrio di assegnare a Catania la sede dell' Autorità portuale della Sicilia Orientale sottraendo al Porto di Augusta il ruolo che gli spettava, in quanto riconosciuto porto "Core" dalla Comunità europea per le sue caratteristiche naturali. " Catania - conclude - è stata scelta non per le sue peculiarità naturali ma per il "peso politico": il rischio di tale scelta è che Augusta sia tagliata fuori dal sistema portuale nazionale, facendo perdere al nostro territorio una straordinaria opportunità di sviluppo e di crescita, visto che il settore è aumentato del 160%, e su rotte internazionali addirittura del 1.240%. Oggi il 90% del commercio mondiale utilizza il trasporto marittimo che ha la modalità più efficiente, con il minore impatto ambientale" .

Il "braccio" terminale del porto mamertino

Ampliamento del molo foraneo Sul piatto 7 mln, progetto definito

Potranno attraccare navi da crociera di lunghezza superiore a 250 metri

Milazzo Allargare il molo foraneo per consentire l'attracco di navi di lunghezza superiore ai 250 metri e al tempo stesso agevolare le operazioni a terra. L'Autorità portuale ha previsto 7 milioni di euro nel Piano delle opere triennali 2014-2016 e nel frattempo ha definito il progetto - spesa circa 450 mila euro - per dar corso agli interventi finalizzati all'ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto "terzo lotto".

L'intervento - così come spiegato nella relazione tecnica - è volto all'ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino. Si andrà a modificare l'attuale conformazione oggi costituita da un tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. In atto opera come banchina di ricovero per i rimorchiatori del porto e accoglie sia le navi ro-ro che le navi da crociera. La limitata larghezza del molo foraneo impedisce, di fatto, un comodo utilizzo del banchinamento e ciò in particolare ne limita l'uso sia per le operazioni commerciali (benché allo scopo sia destinata un'altra banchina del porto) che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera, non essendo possibile collocare comodamente le strutture ricettive per i passeggeri o i pullman.

Il Piano regolatore del porto prevede infatti che il molo foraneo venga ampliato sia in larghezza che allungato in direzione est. Per l'espletamento del servizio di progettazione preliminare, definitiva, esecutiva sono previsti complessivamente 380 giorni.

In fase di affidamento anche lo studio di fattibilità dell'intervento Porto di Milazzo - realizzazione di una infrastruttura portuale atta a garantire gli ormeggi di navi da crociera all'esterno del molo foraneo i cui lavori sono previsti nel Pot 2014-2016 per un importo presunto pari a un milione di euro.

Lo scalo mamertino - evidenziano all'Authority - non dispone di banchine idonee ad ospitare comodamente navi da crociera di lunghezza superiore a 220-240 metri e poiché il mercato del crocierismo richiede navi di dimensione sempre maggiore e lo standard minimo per le principali

compagnie è pari a circa 250 metri, il porto di Milazzo è oggi meno "spendibile", su questo mercato e sino ad ora ha potuto ospitare solo navi di piccole dimensioni. Anche se l'ipotesi della sosta in rada non è mai stata tenuta in considerazione dall'Autorità portuale nonostante le pressioni e le richieste della classe politica locale.

La banchina del molo foraneo ha una larghezza di 12 metri; nel tratto in testata, in corrispondenza del dente, raggiunge i 28 metri, con una profondità di 10 metri.

Inchiesta Trapani: ex Siremar 'svuotata' dopo 2 mesi dall'acquisto

Patrimonio diviso tra Morace e Franza. Nuova società in perdita



(ANSA) - PALERMO, 22 MAG - La Siremar dell'ex gruppo Tirrenia è stata "svuotata" due mesi dopo essere stata rilevata per 55,1 milioni di euro dalla Società navigazione siciliana Spa (Sns). L'operazione di acquisto risale ad aprile del 2016 e a giugno i soci di Sns, la Ustica lines di Ettore Morace - finito in carcere per corruzione in una inchiesta della Procura di Palermo - e la Caronte&Tourist isole minori di Vincenzo Franza, hanno provveduto alla scissione. L'atto notarile di scissione di Sns, che è stata trasformata da Spa in società consortile (Scpa) è stato depositato presso lo studio di un notaio di Locri, come risulta da alcuni documenti acquisiti dall'ANSA. Dalle carte emerge che il patrimonio di Sns, pari a 13 milioni di euro, è stato spaccettato: 6,5 mln è transitato in Ustica lines e 6,5 mln alla Caronte&Tourist isole minori. Alla luce di questa operazione, oggi Sns ha un capitale sociale di 500 mila euro e non possiede più una flotta né il personale. Il ramo aliscafi ex Siremar-Sns è andato a Ustica lines che così ha messo a proprio patrimonio nove imbarcazioni veloci rilevando anche i contratti di locazione di nove appartamenti a Mrettimo, Lipari, Ustica, Leni; il ramo traghetti è andato alla Caronte&Tourist dei Franza, in particolare nove navi e la locazione di parte di un capannone a Milazzo (Me). Anche il personale marittimo e amministrativo ex Siremar è transitato in capo ai due soci di Sns post-scissione, la cui sede legale risulta a Trapani. Attraverso la consortile, che rimane attiva, i soci di Sns ogni ricevono dallo Stato circa 80 milioni di euro di contributi per i collegamenti con le isole minori; il contratto prevede i contributi per 12 anni, quattro anni in più rispetto agli otto anni che era stati garantiti a Compagnia delle isole. L'ultimo bilancio di Sns depositato in Camera di commercio è quello del 2015: la società chiuse l'esercizio con una perdita di 18.239 euro. Buona parte del personale amministrativo ex Siremar, 45 lavoratori, non è più negli organici. Piuttosto che accettare i trasferimenti a Trapani (ramo aliscafi) e a Milazzo (ramo traghetti) i dipendenti hanno concordato un incentivo con Sns - dai 50 ai 100 mila euro - firmando le dimissioni. Le procedure si chiusero in sordina nonostante il tentativo di alcuni sindacati di sollevare il caso anche in commissione all'Assemblea siciliana perché preoccupati per il depauperamento dell'ex Siremar.

Il "sistema Trapani" Si valuta anche la posizione dell' ex magistrato, ora in pensione, Raffaele De Lipsis

Mare Monstrum, 17 gli indagati

La tranche dell' inchiesta che riguarda Vincenzo Franza trasmessa a Messina dai Pm di Palermo

Palermo Gli indagati dell' inchiesta Mare Monstrum sul "sistema Trapani" sono parecchi. Complessivamente diciassette le persone che hanno ricevuto in questi giorni uno dei decreti di perquisizione siglato dal procuratore capo Francesco Lo Voi e dai suoi sostituti, e che di conseguenza risultano indagate dalla Procura di Palermo nell' ambito dell' inchiesta. Nel registro degli indagati è stato iscritto anche l' ex magistrato, oggi in pensione, Raffaele De Lipsis, ex presidente del Consiglio di giustizia amministrativa siciliano.

In riferimento all' ex magistrato il gip Gaeta - nella sua ordinanza di custodia cautelare - lo cita quando parla delle «manovre messe in atto del deputato regionale Girolamo Fazio a favore dell' **armatore** Morace».

Nell' inchiesta è indagato - come abbiamo riferito ieri - l' **armatore** messinese Vincenzo Franza, ad di Caronte&Tourist.

Questa tranche dell' indagine è stata trasmessa, a quanto pare, per competenza territoriale dalla Procura di Palermo ai colleghi di Messina. Pag. 22.

È durato quattro ore ieri mattina l'interrogatorio di garanzia davanti al giudice Gaeta Morace risponde al Gip: «Nessuna corruzione»

PALERMO Nessuna corruzione, e con il deputato regionale siciliano Girolamo Fazio c'era solo un rapporto di amicizia.

Ha risposto per quattro ore alle domande del gip Marco Gaeta, ieri mattina, l'armatore Ettore Morace, arrestato venerdì scorso per corruzione.

Il giudice e i pm Luca Battinieri e Francesco Gualtieri gli hanno contestato una serie di episodi di corruzione: quella del deputato regionale e candidato a sindaco di Trapani Girolamo Fazio, finito ai domiciliari, del funzionario regionale Giuseppe Montalto, anche lui ai domiciliari, e della candidata al consiglio comunale di Palermo Marianna Caronia e quella dell'ex sottosegretario alle Infrastrutture Simona Vicari.

«Morace ha risposto a tutte le domande fornendo la sua versione sui fatti. Siamo soddisfatti», ha detto il legale del titolare della compagnia di aliscafi Liberty Lines, Giovanni Di Benedetto.

Il penalista deciderà nei prossimi giorni se chiedere la scarcerazione del suo assistito al gip o ricorrere al tribunale del Riesame.

Secondo l'accusa, Morace, attraverso la rete di rapporti creata alla Regione e con diversi politici locali e nazionali, avrebbe condizionato la politica sui trasporti marittimi fino ad ottenere l'approvazione di un emendamento taglia Iva che gli ha portato un risparmio di un milione e mezzo.

E intascare, grazie a stime gonfiate delle compensazioni regionali, fondi che non gli sarebbero spettati. Morace avrebbe potuto contare sui favori di Fazio, che intercedeva presso i vari assessori ai Trasporti della Regione, e della Vicari, che avrebbe caldeggiato l'emendamento. In cambio avrebbe finanziato la campagna elettorale di Fazio, gli avrebbe regalato biglietti di viaggio e avrebbe donato alla Vicari un Rolex.

La rete di rapporti tessuta da Morace arrivava anche a alla Regione dove persone compiacenti intervenivano per scongiurare nomine di consulenti a lui sgradite e predisporre bandi su misura dell'armatore.

Oggi il gip Marco Gaeta interrogherà invece Giuseppe Montalto, mentre Fazio verrà sentito mercoledì.

Secondo indiscrezioni, sarebbe stato fissato invece a giugno l'interrogatorio del governatore siciliano Rosario Crocetta, coinvolto nell'indagine per l'estensione, oltre settembre, del servizio trasporti tra la Sicilia e alcune isole minori. Dalla proroga Morace avrebbe guadagnato 3 milioni e mezzo. Crocetta è

accusato di corruzione.

Nuovi retroscena nell'inchiesta sulla "rete" creata dall'**armatore** Morace della compagnia Liberty lines

"Sistema Trapani", perquisizioni per 17 indagati

Tra i nomi dei personaggi coinvolti anche il magistrato De Lipsis, ex presidente del Cga

Nuccio Anselmo Nei cassetti della Procura di Palermo gli indagati dell'inchiesta Mare Monstrum sul "sistema Trapani" sono parecchi. Anche perché i filoni da seguire sono diversi e non riguardano soltanto i rapporti **armatori-politici**. Nel registro degli indagati è stato iscritto anche il magistrato, oggi in pensione, Raffaele De Lipsis, originario di Erice, ex presidente del Consiglio di giustizia amministrativa siciliano, che è stato destinatario di un decreto di perquisizione e sequestro nell'ambito dell'inchiesta, insieme ad altre sedici persone.

In riferimento a De Lipsis il gip Gaeta lo cita quando parla delle manovre messe in atto del deputato regionale Girolamo Fazio all'indomani della sentenza negativa del Tar per l'**armatore** Morace. E scrive: «... Da ultimo pare essenziale ricostruire alcuni recentissimi episodi ulteriormente sintomatici dello strettissimo connubio di interessi sussistente tra Fazio e Morace, episodi occorsi all'indomani del deposito da parte del Tar Sicilia di una sentenza particolarmente sfavorevole agli interessi dell'**armatore**, in quanto sostanzialmente confermativa del ben noto provvedimento di annullamento d'ufficio emesso dalla dirigente Piazza in relazione ai

bandi di gara predisposti dalla precedente dirigente Severino Salvatrice, secondo parametri di assoluto favore per la società amministrata dal Morace.

Ebbene, proprio quest'ultima decisione giurisdizionale risalente al 21 febbraio scorso costituiva un evento di fortissima fibrillazione per gli odierni indagati ed in particolare per Morace e Fazio, i quali da subito si attivavano per predisporre contro misure di varia natura avverso la sentenza emessa dal Tribunale amministrativo regionale e soprattutto in vista dell'imminente ricorso in appello da presentare presso il Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione Siciliana».

E Fazio, documentano le indagini dei carabinieri di Palermo e Trapani, a marzo di quest'anno sbarca a Roma, così come racconta il gip: «... Era proprio il deputato regionale Fazio Girolamo coinvolto nelle vicende aziendali al pari di Ettore Morace, a farsi promotore di due incontri: uno con il giudice De Lipsis Raffaele, già Presidente di Commissione del Consiglio di Stato per il C.G.A. Sicilia, attualmente in quiescenza, il secondo con Giovanni Pitruzzella, presidente in carica dell'Antitrust. Lo scopo delle

- segue

interlocuzioni con i due professionisti era quello di sottoporre al vaglio di due interlocutori qualificati sia la sentenza del Tar a loro dire "scandalosa", sia i nominativi dei legali individuati per la formazione del collegio difensivo per il ricorso al C.G.A.».

E perché proprio De Lipsis?

Perché «... caldeggiasse espressamente le ragioni di Liberty Lines dinanzi a colui che in atto ricopre l'incarico più elevato nei ranghi della Magistratura amministrativa siciliana, ossia il dott. Claudio Zucchelli, attuale Presidente del Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione Siciliana».

Tornando poi ad uno dei decreti di perquisizione siglato dal procuratore capo di Palermo Francesco Lo Voi e dai suoi sostituti, che poi è l'atto principale dell'inchiesta insieme all'ordinanza di custodia cautelare, sono complessivamente - compreso De Lipsis -, ben diciassette le persone che lo hanno ricevuto, e che di conseguenza risultano indagate dalla Procura di Palermo nell'ambito dell'inchiesta. Si tratta di: Ettore Morace, Girolamo Fazio, Giuseppe Montalto, Marianna Caronia, Salvatrice Severino, Orazio Gisabella, Sergio La Cava, Rosario Crocetta, Simona Vicari, Marcello Di Caterina, Gianluce Morace, Carlo Morace, Vittorio Morace, Sergio Bagarella, Mauro Lombardo e Angelo Lombardo.

NUCCIO ANSELMO

Vincenzo Franza

Invio di atti da Palermo a Messina

Nell'inchiesta è indagato - come abbiamo scritto nell'edizione di lunedì -, l'**armatore** messinese Vincenzo Franza, ad di Caronte&Tourist, socio e concorrente dell'imprenditore Ettore Morace della Liberty lines. Franza in concorso col presidente della società NGI Spa, Sergio La Cava, avrebbe corrotto un sottufficiale dell'Arma commissionandogli un'attività di dossieraggio ai danni di Morace. In cambio, avrebbe assunto la figlia del militare. Questa tranche dell'indagine è stata trasmessa a quanto pare per competenza territoriale dalla Procura di Palermo ai colleghi di Messina.

Il programma di lunedì

Anche due ministri al "G7 dei sindaci"

Si tratterà della prima riunione dei sindaci metropolitani del Mezzogiorno. Lo si potrebbe ribattezzare "G7" e saranno presenti i primi cittadini di Palermo, Catania, Reggio Calabria, Bari, Napoli, Cagliari. Il confronto lo ha voluto fortemente Messina e il suo sindaco metropolitano Renato Accorinti, e l' Anci ha scelto Palazzo Zanca per questo primo incontro programmatico, con vista sui fondi europei a disposizione diretta delle super città. Lunedì prossimo il clou dovrebbe essere il dibattito pomeridiano con due esponenti del governo Gentiloni: il ministro dei trasporti Graziano Delrio e quello della Pubblica amministrazione Marianna Madia.

Un' occasione di confronto per parlare anche e soprattutto di infrastrutture i cui finanziamenti, oramai, non possono che avvenire attraverso i piani comunitari ai quali le Città possono attingere.

Non a caso, i sindaci di Messina e Reggio Calabria hanno deciso di firmare proprio la prossima settimana il loro protocollo d' intesa per la mobilità dello Stretto. Si tratta di un investimento da 25 milioni di euro che servirà a garantire una maggiore frequenza di collegamenti fra le due città, specie negli orari attualmente non coperti dal contratto ex Metromare, aggiudicato all' **Ustica Lines** di Morace.

Ma la stessa cifra consentirà anche di ridurre il costo dei trasporti per i pendolari che ogni giorno studiano o lavorano nell' altra Regione.

All' incontro, che inizierà alle 11 con il saluto di Accorinti e l' introduzione di Falcomatà, prevede una serie di relazioni tecniche, il confronto sulle politiche , gli interventi dei responsabili di Ifel, Anci e fra gli altri di alcuni massimi dirigenti della Presidenza del Consiglio, e poi nel pomeriggio parola ai sindaci e ai due ministri.(d.b.)

IL CASO TRAPANI L' IMPRENDITORE INTERROGATO DAL GIP: «CON FAZIO AMICIZIA E BASTA. I SOLDI A MARIANNA CARONIA LA SUA BUONUSCITA»

Morace: «I Rolex solo regali, non corruzione»

*Indagato l' **armatore** Franza. L' accusa: ha assunto un ex carabiniere autore di un dossier contro il «collega» della Liberty **Lines***

L' ex carabiniere avrebbe finto che il contenuto di un esposto anonimo su presunti comportamenti illeciti della «Liberty **Lines**», fosse stato in realtà acquisito da una fonte confidenziale.

Per favorire l' azienda di Franza.

Riccardo Arena OOO I Rolex? «Solo regali, leciti e non collegati a nessuna ipotesi di corruzione: non ebbi nulla in cambio». I rapporti con Girolamo Fazio, il deputato regionale arrestato assieme a lui? «Il nostro era solo un rapporto di amicizia». La buonuscita «doppia» a Marianna Caronia? «Tutto dovuto, nessun regalo». Dunque nessuna società di fatto tra Fazio e Ettore Morace, nonostante la particolare attenzione cosa che emerge dalle carte dell' esponente politico nei confronti delle società dell' **armatore**.

Napoletano, ma con residenza a Messina e base operativa a Trapani, Morace ribadisce per quattro ore e mezza la propria versione davanti al Gip di Palermo Marco Gaeta, che venerdì ha ordinato di portarlo in carcere, mentre sono andati ai domiciliari un dirigente regionale, Giuseppe Montalto, e Mimmo Fazio, ex sindaco di Trapani. Indagati a piede libero, fra gli altri, il governatore Rosario Crocetta,

che ha preannunciato che chiarirà tutto e sarà ascoltato all' inizio del mese prossimo, l' ex sottosegretario alle Infrastrutture Simona Vicari, che si è dimessa, e anche l' altro **armatore** Vincenzo Franza, messinese.

Il carabiniere e i dossier Franza, che è uno dei componenti della famiglia proprietaria della Caronte&Tourist, è coinvolto in una brutta storia di dossieraggio contro il «collega» della Liberty **Lines** (e concorrente) Morace, di 55 anni. Per entrambi l' accusa è sempre di corruzione, ma Franza risponde nei confronti di un carabiniere ex del Ros, Orazio Gisabella, di 51 anni (sospeso dal servizio dal Gip), che sarebbe stato ricompensato con l' assunzione della figlia Ettore Morace, **armatore** della Liberty **Lines**, a sinistra. A destra, Vincenzo Franza della Caronte&Tourist L' assunzione della figlia Gisabella, che nisseno, è un luogotenente dell' Arma: ha lavorato alla Sezione anticrimine del Ros e poi al Nucleo tutela patrimonio culturale. La Cava gli avrebbe fatto ottenere un contratto a tempo indeterminato e l'

- segue

inquadramento al quarto livello della figlia Alessia. Si sarebbe trattato del corrispettivo per cercare di mettere in difficoltà una delle società di Morace, la **Ustica Lines**, poi ribattezzata Liberty **Lines** spa, e i componenti della famiglia Morace. Gisabella avrebbe finto cioè che il contenuto di un circostanziato esposto anonimo, già inviato da La Cava a varie istituzioni e riguardante presunti comportamenti illeciti della concorrente Liberty **Lines**, fosse stato in realtà acquisito da una fonte confidenziale.

Il militare avrebbe così redatto una relazione di servizio che avrebbe conferito a quell' anonimo una dignità e poi si sarebbe adoperato per far arrivare tutto a Palermo, attraverso i suoi superiori e il procuratore aggiunto di Perugia. Lo scopo era quello di inguaiare i Morace e la loro impresa di navigazione, anche attraverso una «soffiata» a due giornalisti, uno del Fatto Quotidiano e un altro della Rai. Ipotesi suffragate da varie intercettazioni, sostiene l' accusa.

Morace: nessuna irregolarità Davanti al Gip Gaeta e ai due pm titolari dell' inchiesta, Luca Battinieri e Francesco Gualtieri, l' **armatore** finito in carcere non fa ammissioni. Morace, difeso dagli avvocati Giovanni Di Benedetto e Lorenzo Contrada, nega di avere corrotto chicchessia. In questa vicenda si starebbe facendo strada una linea che punterebbe sostanzialmente sull' insindacabilità degli atti parlamentari: presentare un emendamento - che comunque per passare deve essere condiviso e votato da un certo numero di altri parlamentari non è un atto contestabile dall' accusa.

L' eventuale, successiva «utilità» corrisposta al deputato o al senatore non integrerebbe così la corruzione. Morace ammette di avere regalato, lo scorso Natale, un Rolex in acciaio (scontato) all' ex deputato del Pdl Marcello Di Caterina e un altro alla Vicari (Ncd). Di Caterina, che venerdì ha subito una perquisizione, ha consegnato il comunque prezioso orologio (valore circa 4000 euro, mentre quello della Vicari sarebbe stato di 5800) ai carabinieri dei Comandi provinciali di Palermo e Trapani. Il presunto asservimento di Fazio è stato l' altro argomento del lungo interrogatorio: negato anche il tentativo di «aggiustare» un giudizio al Cga contro una sentenza del Tar sfavorevole al gruppo Morace. Domande anche sui rapporti con il presidente Crocetta. «Siamo soddisfatti dell' interrogatorio», dicono i legali.

Ettore Morace interrogato per 4 ore: l' armatore risponde ai giudici e si difende

PALERMO. E' durato oltre quattro ore l' interrogatorio, davanti al gip Marco Gaeta, dell' armatore Ettore Morace, arrestato venerdi dai carabinieri con l' accusa di corruzione . Secondo la Procura di Palermo, avrebbe stretto una rete di rapporti con politici locali, come il deputato Girolamo Fazio, finito ai domiciliari con la stessa contestazione, e nazionali, come l' ex sottosegretario alle Infrastrutture Simona Vicari , che gli avrebbero consentito di condizionare la politica sui trasporti marittimi. L' armatore, assistito dall' avvocato Giovanni Di Benedetto, si è difeso rispondendo alle domande del gip e del pm Luca Battinieri . Secondo l' avvocato, il suo cliente ha risposto a tutte le domande fornendo le spiegazioni necessarie a chiarire la vicenda. Nell' inchiesta, coordinata dal procuratore di Palermo Francesco Lo Voi, è finito anche il governatore siciliano Rosario Crocetta, anche lui accusato di corruzione . Morace avrebbe ottenuto tra l' altro, attraverso stime gonfiate delle compensazioni, fondi regionali che non gli spettavano e uno sconto sull' Iva, grazie a un emendamento alla Legge di Stabilità, che gli avrebbe fatto risparmiare un milione e mezzo. Ai domiciliari è finito anche un consulente della Regione, Giuseppe Montalto. Funzionari regionali e politici, in cambio del loro interessamento, avrebbero avuto regali, favori e assunzioni di familiari e conoscenti. Domani tocca a Montalto, Fazio sarà interrogato mercoledì. © Riproduzione riservata.

di Simona Licandro -

Corruzione, interrogato Morace (Liberty Lines)

Trapani, indagato il proprietario della Caronte

Nell'inchiesta per corruzione della procura di Palermo, che ha portato all'arresto dell'armatore Ettore Morace e coinvolto l'ormai ex sottosegretario ai Trasporti, Simona Vicari (nella foto), spunta il nome di Vincenzo Franza, proprietario della Caronte, la compagnia che gestisce i collegamenti nello Stretto.

Franza, messinese, in concorso col presidente della società **Navigazione generale italiana** spa, Giuseppe La Cava, avrebbe corrotto un sottufficiale dell'Arma commissionandogli un'attività di dossieraggio ai danni dell'imprenditore della Liberty Lines, la più grande compagnia di aliscafi d'Europa. Ieri, Morace ha risposto alle domande del gip per oltre quattro ore. «Siamo soddisfatti - hanno commentato i difensori, Lorenzo Contrada e Giovanni Di Benedetto - Morace ha spiegato i fatti e il contenuto delle intercettazioni. Nei prossimi giorni - hanno spiegato - decideremo se chiedere al gip la scarcerazione o fare ricorso al tribunale del Riesame».

Ufficio di collocamento Morace & co.

ASSUNZIONI, CONSULENZE E STAGE A PARENTI E AMICI DEI POLITICI. E NON SOLO MORACE si difende davanti ai pm dall'accusa di corruzione. Ma al di là dei reati, nelle pieghe dell'inchiesta emerge che nella terra che vanta il record di disoccupazione uno dei mezzi per fare favori, e poi chiederne altri in cambio, è il lavoro. Così politici, burocrati e anche carabinieri finiscono nella rete "amicale" degli armatori dopo aver ottenuto l'assunzione di fratelli, nipoti e figli.

FRASCHILLA ALLE PAGINE XIV E XV.

Il retroscena. Dal nipote di Fazio al fratello di Simona Vicari L' ex assessore Pizzo consulente per i software della compagnia

Assunzioni, contratti, stage il "sistema Morace" per conquistare i potenti

«Non ho corrotto nessuno, non ho infranto la legge». Ettore Morace, il patron della Liberty Lines finito venerdì scorso agli arresti, si difende davanti ai magistrati che ieri lo hanno sentito per oltre quattro ore nell' ambito della mega-indagine sulla corruzione nel settore del trasporto marittimo. Indagine che vede coinvolto anche il governatore Rosario Crocetta e che ha provocato le dimissioni della sottosegretaria Simona Vicari: la senatrice è accusata di avere sponsorizzato un emendamento al quale teneva Morace per avere in cambio, tra le altre cose, un orologio Rolex e l' assunzione del fratello. Morace, difeso dagli avvocati Giovanni Di Benedetto e Lorenzo Contrada, si è difeso e ha rimandato al mittente qualsiasi accusa di «corruzione».

Ma al di là della sussistenza del reato, una cosa emerge con chiarezza: nella terra che vanta il record di disoccupati, nella regione più povera d' Italia, uno dei mezzi per fare favori è quello del lavoro. Nel caso di Morace, e anche di Vincenzo Franza indagato per concorso in corruzione, quello dell' offrire un' assunzione agli amici che possono tornare utili. Così politici, funzionari e perfino carabinieri finiscono nella rete "amicale" degli armatori

perché hanno avuto contratti per fratelli, nipoti, figli e amici. Una grande catena di Sant' Antonio con al centro il lavoro, che vale oro nell' Isola della disoccupazione.

L' ex sindaco di Trapani, il deputato regionale Girolamo Fazio, frequentava l' azienda Liberty Lines come fosse di casa, portandovi curriculum di persone da lui sponsorizzate e chiedendo a Morace di far fare a questi "protetti" un colloquio di lavoro. Fazio raccomandava l' assunzione anche di disoccupati segnalati da altri politici a lui vicini, come il consigliere comunale Giuseppe Ruggirello che sponsorizzava un marittimo da tempo senza contratto e che poi è stato assunto. Per qualche mese alla Liberty Lines ha lavorato anche il nipote di Fazio, Roberto.

Lavoro e politica, un legame che coinvolge nelle carte dell' inchiesta anche l' ex sottosegretaria ai Trasporti Simona Vicari, che oltre a ricevere un Rolex in regalo da Morace, lo scorso Natale, ha suggerito la chiamata del fratello Manfredi alla Liberty Lines. «Nessuna assunzione, solo uno stage», si è prontamente difesa Vicari.

- segue

Ma al di là del reato, il lavoro in Sicilia vale moltissimo, in qualsiasi forma. Ed è una merce preziosa. Tra le pieghe delle carte si legge anche «dell' assunzione dell' ex assessore alle Infrastrutture Giovanni Pizzo» da parte di Morace. Un ex assessore che lavora nell' azienda di un **armatore** che ha un contratto con la Regione? Nulla di illegale, tanto che Pizzo non è indagato. Semmai una questione di opportunità. In realtà Pizzo non è stato assunto, ma avrebbe una consulenza da circa seimila euro perché fa da tramite fra gli **armatori**, Franza compreso, e una società di informatica che ha sviluppato un software per integrare orari e tratte.

Un reato, invece, per i pm c' è nell' assunzione da parte di Morace della figlia dell' ex dirigente del servizio gare della Regione, Salvatrice Sanseverino, accusata di aver favorito l' **armatore**. Interrogata dai magistrati, è la stessa Severino a raccontare come sono andati i fatti: «A proposito dell' assunzione di mia figlia in **Ustica Lines** (oggi **Liberty Lines**, ndr), preciso che tutto è avvenuto in seguito a un incontro istituzionale che ebbi presso il mio ufficio con Vittorio Morace (padre di Ettore, ndr), incontro durante il quale mi pare di ricordare si dovesse parlare delle tariffe agevolate per le trasferte degli agenti di polizia penitenziaria. Ad ogni modo ricordo che in questa occasione, nel parlare con Morace con il quale vi erano da anni rapporti cordiali, gli chiesi se aveva modo di mettermi in contatto con il direttore del carcere di Favignana al fine di consentire l' inserimento di mia figlia Mariagrazia, da poco laureatasi in Psicologia, nell' albo degli psicologi accreditati all' assistenza dei detenuti.

Gli chiesi in sostanza una raccomandazione con il responsabile del carcere».

E se il segretario dell' assessore Giovanni Pistorio, Giuseppe Montalto, è finito agli arresti perché avrebbe favorito Morace in cambio anche dell' assunzione di un amico giornalista, Piero Messina, come addetto stampa di **Liberty Lines**, nell' indagine è coinvolto anche il carabiniere del Ros di Perugia Orazio Gisabella: è accusato di aver fatto assumere la figlia nell' azienda di Franza e in cambio di aver sostenuto, nelle procure e in alcuni giornali, un dossier anonimo che screditava Morace. A fare da tramite in questa vicenda è un socio di Franza, Giuseppe La Cava, che chiede all' **armatore** messinese di aiutare la ragazza.

Il lavoro come merce di scambio, al di là dei reati, per avere influenze, amici e ampliare la rete delle "conoscenze" che possono sempre tornare utili.

ANTONIO FRASCHILLA

Traghettopoli siciliana

Anche i Franza nella tempesta Mare Monstrum

Il ras dello Stretto indagato per corruzione di un carabiniere: dossier sul socio-rivale in cambio dell' assunzione della figlia

alessandra serioMessina. E' durato quattro ore il confronto tra il giudice per le indagini preliminari Marco Gaeta e l' **armatore** Ettore Morace, arrestato venerdi scorso nell' inchiesta Mare Monstrum. L' imprenditore ha infatti deciso di rispondere alle domande poste dal giudice e dai Pm titolari dell' inchiesta, Luca Battineri e Francesco Gualtieri, ed ha fornito la propria versione dei fatti, respingendo le accuse di corruzione.

Morace ha chiarito la natura dei rapporti con le persone chiamate in causa nell' intercettazione, dal candidato a sindaco di Trapani Girolamo Fazio, anche lui ai domiciliari come il funzionario regionale Giuseppe Montalto, all' ex sottosegretario alle infrastrutture Simona Vicari, dimessasi il giorno in cui è scoppiato il terremoto giudiziario.

"Siamo soddisfatti", ha detto il legale del titolare della compagnia di aliscafi Liberty Lines, Giovanni Di Benedetto. Il difensore sta vagliando una serie di documenti, e non ha ancora deciso se tornare dal Gip a chiedere la scarcerazione del suo assistito o chiedere il vaglio del Tribunale del Riesame. Nei prossimi giorni gli interrogatori degli altri protagonisti vanno avanti.

Intanto in concomitanza con gli arresti e con l' avviso a comparire del governatore regionale Rosario Crocetta, si è aperto un nuovo filone, tutto messinese, della vicenda. La Procura di Palermo aveva chiesto l' arresto dell' **armatore** di Lipari Sergio La Cava, legato al gruppo Franza, i soci-concorrenti di Morace. Il giudice ha però respinto la richiesta. Anche La Cava sarà ascoltato nei prossimi giorni sulla ipotesi di corruzione per cui è indagato. E' stato lui, infatti, a chiedere al carabiniere Orazio Ginsabella di dare corso ai dossier contro i Morace. In cambio, è l' ipotesi della magistratura palermitana, il carabiniere avrebbe ottenuto l' assunzione della figlia presso gli **armatori** messinesi della Caronte & Tourist. Anche Vincenzo Franza, patron del gruppo che garantisce il traghettamento in riva allo Stretto e socio nella **Siremar** proprio con Morace, è indagato per l' episodio.

Anche lui dovrà adesso spiegare le modalità di questa assunzione, effettuata nel 2016.

A svelare i retroscena dell' episodio sono le conversazioni telefoniche tra l' imprenditore eoliano e il carabiniere: ad ogni telefonata trascritta nell' ordinanza, La Cava chiede lumi sui dossier, vuol sapere se

- segue

il carabiniere ha informato questa o quell' altra procura, se si è messo in contatto con i giornalisti. Nell' attività di dossieraggio-killer, La Cava voleva coinvolgere anche due giornalisti nazionali. Dopo aver "relazionato", Ginsabella chiede poi notizie sulla richiesta avanzata nei confronti della figlia, che ha già un impiego ma che il padre vorrebbe vedere a Messina, accanto a La Cava o con i Franza, perché possa essere seguita meglio, possa imparare. E La Cava riferirà poi che ha parlato con i Franza, che si sono dimostrati disponibili e, infine, i due commentano l' assunzione. Il colloquio sarebbe andato meglio di quanto La Cava sperasse, visto che dai Franza "non si fanno assunzioni negli uffici" e invece la figlia del carabiniere ce l' ha fatta ad entrare nello staff. E questo malgrado i Franza temano che con la figlia a Messina anche Ginsabella possa voler ottenere il trasferimento in riva allo Stretto, e quindi finisca per "mettere il naso" nei loro affari. Paura, questa, che è sempre La Cava a riferire, in un' altra conversazione intercettata, effettuata con un soggetto diverso dal carabiniere. Il giudice palermitano ha detto no all' arresto dell' **armatore** eoliano, alla luce di una serie di considerazioni: a cominciare ad esempio dal fatto che i contenuti dei dossier che Ginsabella avrebbe dovuto approfondire o far approfondire si sono rivelati fondati. Ma adesso la Procura vuole che i due, sia Vincenzo Franza che Sergio La Cava, chiariscano tutti i particolari della vicenda, e ha avvisato anche il messinese per corruzione. Passa da Messina anche il capitolo che riguarda il Governatore Crocetta, perché ha ricevuto un avviso di garanzia anche il presidente dell' Ast Massimo Finocchiaro, vicinissimo al presidente. Finocchiaro compare in due intercettazioni di Morace, impegnato a bloccare la nomina nella commissione trasporti dell' Ars dell' ex dipendente **Siremar** Giuseppe Prestigiacomo. "Non sono indagato per la vicenda del consulente", precisa in una nota ufficiale Finocchiaro. "Non voglio dire altro per via delle indagini in corso, ma sono stato chiamato a riferire su altri fatti". Finocchiaro è stato l' artefice della festa per la nascita del nuovo movimento di Crocetta durante la quale sarebbe avvenuta la "donazione" da 5 mila euro di Morace. Impossibile non ipotizzare che gli inquirenti palermitani vogliano sentirlo proprio su questo passaggio. Il contenuto di questo filone di inchiesta è però coperto dal più stretto riserbo.

ALESSANDRA SERIO