



## Primo Piano:

- **Consulta Autorità per accesso a Infrastrutture**  
(Ansa, The MediTelegraph, Informazioni Marittime, Il Nautilus, InforMare)

## Venezia:

"...**Ferrovia, in capo anche il porto...**" (Venezia Mestre)

## Genova:

"...**Diritto del lavoro nei porti...**" (Informazioni Marittime)

"...**Rilancio ex silos...**"

(The MediTelegraph, Ansa, Il Secolo XIX, Il Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX, La Repubblica GE)

## Piombino:

"...**Concessioni Portuali...**" (Il Telegrafo)

## Civitavecchia:

"...**Involuzione dei rapporti tra città e porto...**" (Civonline)

## Messina:

"...**Piano Regolatore Portuale...**" (Gazzetta del Sud, Economia Sicilia)

## Palermo:

"...**attivi desk di accoglienza...**" (guida Viaggio Portale)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

## Porti: consultazione dell'Autorità per l'accesso alle infrastrutture

Audizione pubblica l'8 febbraio al Lingotto di Torino



(ANSA) - TORINO, 8 GEN - L'Autorità di regolazione dei trasporti ha avviato una consultazione pubblica per stabilire prime misure che garantiscano "l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali". I soggetti interessati potranno formulare osservazioni entro il 2 febbraio.

Nell'ambito della consultazione, l'Autorità ha convocato anche un'audizione pubblica per l'8 febbraio, alle 11, presso la propria sede al Lingotto a Torino.

Le prime misure contenute nello schema di atto di regolazione in consultazione riguardano le concessioni di aree e banchine portuali, le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, l'implementazione di meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori, criteri di contabilità regolatoria per la verifica delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali. Il procedimento si concluderà entro il 31 maggio.

## Authority dei Trasporti, consultazione pubblica per equo accesso alle infrastrutture portuali

Torino - I soggetti interessati potranno formulare osservazioni entro il 2 febbraio. Convocata un'audizione pubblica per l'8 febbraio.



Torino - L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha avviato una consultazione pubblica per stabilire prime misure che garantiscano «l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali». I soggetti interessati potranno formulare osservazioni entro il 2 febbraio. Nell'ambito della consultazione, l'Autorità ha convocato anche un'audizione pubblica per l'8 febbraio, alle 11, presso la propria sede al Lingotto a Torino. Le prime misure contenute nello schema di atto di regolazione in consultazione riguardano le concessioni di aree e banchine portuali, le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, l'implementazione di meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori, criteri di contabilità regolatoria per la verifica delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali. Il procedimento si concluderà entro il 31 maggio.

## Accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali

**ROMA** - Entro il 2 febbraio i soggetti interessati potranno formulare osservazioni in merito a "*Accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali*", l'**Autorità di regolazione dei trasporti** ha avviato infatti una consultazione pubblica per stabilire le misure di garanzia. Nell'ambito della consultazione, l'Autorità ha convocato anche un'audizione pubblica per l'8 febbraio, alle 11, presso la propria sede al Lingotto a Torino.

Le prime misure contenute nello schema di atto di regolazione in consultazione riguardano le concessioni di aree e banchine portuali, le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, l'implementazione di meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori, criteri di contabilità regolatoria per la verifica delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali. Il procedimento si concluderà entro il 31 maggio.

# Informazioni Marittime

---

## Autorità trasporti avvia consultazione sulle infrastrutture portuali



L'Autorità di regolazione dei trasporti – nata quattro anni fa e guidata da Andrea Camanzi – ha avviato una consultazione pubblica «per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali». I soggetti interessati hanno tempo fino a 2 febbraio per inviare osservazioni, le quali avranno la possibilità di essere anche discusse in audizione, a chi ne farà richiesta, l'8 febbraio nella sede dell'Autorità a Torino.

**Ai partecipanti si chiedono osservazioni su concessioni di spazi e banchine dei porti, sulle autorizzazioni dei servizi portuali, sulla vigilanza delle tariffe e sui meccanismi incentivanti dei canoni di concessione.**

L'iniziativa rientra nel procedimento regolatorio avviato [con delibera 40/2017](#) del 16 marzo dell'anno scorso, riguardante l'adozione di un atto di regolazione contenente il quadro metodologico e i criteri da applicarsi all'intero sistema nazionale della portualità.

Infine, il 16 febbraio scade un'altra consultazione pubblica (delibera [134/2017](#) prorogata con la [147/2017](#)) per le condizioni minime di qualità dei servizi di cabotaggio marittimo passeggeri, nazionali, regionali e locali. Il procedimento è stato avviato a novembre dell'anno scorso e si concluderà il 30 aprile.

# Il Nautilus

---

## Consultazione Autorità per accesso a infrastrutture: audizione pubblica l'8 febbraio



TORINO – L'Autorità di regolazione dei trasporti ha avviato una consultazione pubblica per stabilire prime misure che garantiscano "l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali". I soggetti interessati potranno formulare osservazioni entro il 2 febbraio.

Nell'ambito della consultazione, l'Autorità ha convocato anche un'audizione pubblica per l'8 febbraio, alle 11, presso la propria sede al Lingotto a Torino.

Le prime misure contenute nello schema di atto di regolazione in consultazione riguardano le concessioni di aree e banchine portuali, le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, l'implementazione di meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori, criteri di contabilità regolatoria per la verifica delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali. Il procedimento si concluderà entro il 31 maggio.

## **L'ART avvia una consultazione pubblica sull'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali**

*Osservazioni e proposte dovranno essere inviate entro il 2 febbraio*

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha annunciato oggi l'avvio di una consultazione pubblica su "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali" per la quale i soggetti interessati possono formulare osservazioni e proposte entro il prossimo 2 febbraio. Inoltre l'ART ha convocato per l'8 febbraio alle ore 11,00, presso la sede dell'Autorità a Torino, un'audizione al fine di consentire ai partecipanti alla consultazione che ne facciano richiesta di illustrare le proprie osservazioni e proposte dinanzi al consiglio dell'Autorità.

L'avvio della consultazione pubblica si inserisce nell'ambito del procedimento regolatorio attivato dall'ART con delibera n. 40/2017 del 16 marzo 2017 riguardante l'adozione di un atto di regolazione contenente il quadro metodologico ed i criteri da applicarsi all'intero sistema nazionale della portualità per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali (delibera del 17 marzo 2017).

Ai partecipanti alla consultazione si richiede in particolare di fornire osservazioni e proposte sui temi delle concessioni di aree e banchine portuali, delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, della vigilanza sulle tariffe delle operazioni e dei servizi portuali e sulle procedure di verifica sui meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori e sui criteri di contabilità regolatoria per la verifica delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali.

## Ferrovia, in campo anche il Porto: si punta sulle merci

► Il presidente Musolino:  
«Trasporto su rotaia  
da mantenere e sviluppare»

### CHIOGGIA

L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Setentrionale sta operando a tutto campo per scongiurare la minacciata dismissione della linea ferroviaria Rovigo-Chioggia, gestita dalla Regione.

«Il porto», spiega il presidente Pino Musolino, «non avrebbe alcun futuro, senza ferrovia. Per questo», aggiunge, «ci siamo già attivati con i responsabili della Rete ferroviaria italiana (Rfi), riprendendo la questione letteralmente per i capelli. Stiamo agendo al fine di poter conseguire il massimo di operatività, una volta ottenuta la piena gestione del porto di Chioggia. Ci stiamo battendo - prosegue - non solo per evitare la chiusura della tratta. Operiamo, infatti, soprattutto affinché la ferrovia torni ad essere una delle modalità di trasporto di eccellenza, da e per lo scalo chioggiotto. In estrema sintesi, il trasporto su rotaia va mantenuto e sviluppato».

### TRASPORTO MERCI

La presa di posizione della nuova «Port Authority», destinata a rimpiazzare l'azienda speciale Aspo e tutti gli altri enti nella gestione del porto, sarà sicuramente determinante, in vista della scelta finale. Sta di fatto che se il traffico passeggeri, da solo, forse non riesce a giustificare il mantenimento della linea, la ripresa del trasporto merci, auspicata e prevista da Musolino, la salverebbe

quasi sicuramente. La presa di posizione dell'Autorità portuale è stata accolta assai favorevolmente dai pendolari che, nei giorni scorsi, avevano protestato contro la soppressione, coinvolgendo l'amministrazione comunale. L'allarme era scattato una quindicina di giorni fa per iniziativa della consigliera regionale del Movimento cinque stelle Erika Balbin. «Il treno», aveva detto, «non deve essere cancellato. Non può essere sostituito con un servizio su gomma», aggiungendo che la Regione dovrebbe immediatamente migliorare la qualità del servizio passeggeri, oggetto di dure critiche ormai da lunghi anni: guasti, convogli malconci, orari che non rispondono alle mutate esigenze. A suo avviso, l'eliminazione dei disagi potrebbe convincere un cospicuo numero di persone a preferire il treno, decisamente competitivo anche in termini di velocità.

I convogli coprono i 59 chilometri tra Chioggia e Rovigo (via Adria) in un'ora e 10. Considerati i limiti lungo le strade (variano tra i 70 e i 50 km/h), con l'auto non ci si potrebbe mettere di meno. Il servizio on-line [www.viamichelin.it](http://www.viamichelin.it) prevede come minimo un'ora e 13 minuti, indipendentemente dal tipo di vettura.

Roberto Perini

© RASSEGNA STAMPA

**PRESA DI POSIZIONE  
DOPO LE PROTESTE  
DEI PENDOLARI  
PER GUASTI E ORARI,  
RACCOLTE DALLA  
CONSIGLIERA BALDIN**



SISTEMI TERRITORIALI  
Uno dei treni della Chioggia-Rovigo

# Informazioni Marittime

---

## Diritto del lavoro nei porti, la tavola rotonda a Genova



Una delle città italiane più attive nel promuovere l'applicazione del diritto europeo è Genova e il caso storicamente più esemplare è stato quello noto come "Porto di Genova" che si era concluso con la fondamentale sentenza del 10 dicembre 1991 della Corte di Giustizia Ue la quale aveva sancito la disapplicazione degli articoli 110 e 111 del Codice della navigazione conducendo all'abrogazione del monopolio del lavoro nei porti a beneficio delle compagnie portuali.

Del caso esemplare si parlerà nel corso della **tavola rotonda** organizzata dallo studio legale Conte & Giacomini il **15 gennaio** nel capoluogo ligure alle ore 17 presso la Sala Giunta Nuova di Palazzo Tursi, Via Garibaldi 9. All'incontro parteciperanno il professor Tommaso Pavone, del Department of Politics, e la professoressa Kim Lane Scheppele, del Program of Law & Public Affairs, entrambi dell'Università di Princeton, nonché, in video collegamento con la medesima Università, il professor Paul Frymer, Direttore del Program of Law and Public Affairs. Interverranno per la parte italiana alcuni qualificati professori dell'Università di Genova nonché giornalisti che, all'epoca dei fatti, tennero le cronache di una vicenda che ebbe importanti e profonde conseguenze non solo sul piano giuridico ma anche sociale, politico ed economico in tutta Europa.

Il rinvio pregiudiziale in Corte di Giustizia da parte del Tribunale di Genova era stato formalmente richiesto dallo studio Conte & Giacomini che aveva anche seguito il giudizio incidentale, nella fase scritta e orale, svoltosi davanti alla Corte di Giustizia europea.

## Un altro rilancio per l'ex silos di Genova / PRO-GETTO & GALLERY

Genova - Riparte il progetto di recupero per l'ex silos granario Hennebique di Genova, inutilizzato dagli anni Settanta.



**Genova - Riparte il progetto di recupero per l'ex silos granario Hennebique di Genova**, inutilizzato dagli anni Settanta. Entro un anno al massimo sarà pronta la scheda che stabilirà le regole per la tutela dell'edificio in vista della gara per gli interventi e il riutilizzo che dovrà tornare a far vivere lo storico edificio: «Ci siamo dati al massimo un anno ma io credo che sarà molto molto meno - dice il governatore ligure Giovanni Toti - per stabilire quali sono i vincoli, e all'interno di quel quadro privati e pubblico dovranno agire per valorizzare l'immobile che è uno scandalo sia rimasto in abbandono per 30 anni». «Non esiste il problema di cosa si fa ma di come si fa. In teoria è tutto possibile, il vincolo è il come» spiega il soprintendente Vincenzo Tiné. Si riparte da una larga intesa (Regione, Comune, Porto, Soprintendenza) dopo che nel 2013 la gara per la ristrutturazione e la gestione era andata a vuoto.

### [GUARDA IL PROGETTO](#)

**Toti**, insieme al presidente dell'Autorità portuale di sistema portuale Genova-Savona, Paolo Emilion Signorini, al sindaco di Genova Marco Bucci, a Tiné e al direttore del dipartimento di Architettura dell'Università di Genova, Enrico Dassori, hanno firmato l'accordo quadro che si propone di mettere in fila tutte le regole, in modo da eliminare qualsiasi incertezza per gli investitori privati interessati.

**Il vecchio silos granario sarà quindi** «messo a disposizione di chi ha un buon progetto di sviluppo ovviamente legato all'occupazione per ristrutturarlo e poi gestirlo in tutte le sfaccettature: turistiche, commerciali e culturali». L'Hennebique fa parte della strategia del Comune per valorizzare il fronte

## - segue

---

mare cittadino: «C'è molto interesse da parte di tanti per attività turistiche, alberghiere, commerciali e di ristorazione» sottolinea Bucci. I nodi da sciogliere sono due, sottolinea Signorini: «Uno si risolve con l'accordo per la revisione del vincolo della Soprintendenza perché si tratta di un bene tutelato. Il secondo sono le destinazioni d'uso. Al momento restano esclusi residenziale e grande distribuzione, però anche su questo va fatta una riflessione molto attenta», spiega dicendo di non essere contrario a un uso per uffici pubblici. L'intento è valorizzare Hennebique e tutto il contesto. Per questo ci sarà un collegamento con Ponte Parodi anche se i due progetti non saranno «ammanettati» dice Toti.

**Presenti alla firma anche gli assessori regionali allo Sviluppo Economico**, Edoardo Rixi, che sottolinea la necessità di «ripensare una città aperta sul mare, sinergica allo scalo crocieristico» e all'Urbanistica, Marco Scajola.

### QUARANT'ANNI DI ABBANDONO

Inutilizzato ormai da 40 anni, l'ex silos granario Hennebique ha una storia importante alle spalle: **era stato realizzato nel 1901 con la tecnica brevettata appunto da Francois Hennebique**, dal quale prende il nome, il primo in Italia in cemento armato. Situato accanto alla Stazione Marittima, era utilizzato per smistare i carichi di grano in arrivo e in partenza nel porto di Genova. **La struttura smise di funzionare dagli anni Settanta e da allora è rimasta inutilizzata** e abbandonata, una ferita nel cuore del fronte mare genovese, nonostante i progetti, mai realizzati, come quello di ospitare la facoltà di Ingegneria.

**Costi troppo elevati per la ristrutturazione di un manufatto complesso e troppi vincoli** da parte della Soprintendenza avevano contribuito a renderlo poco appetibile per eventuali investitori. Tanto che anche l'ultimo bando lanciato dall'Autorità portuale nel 2013 per la ristrutturazione e la gestione era andato a vuoto. Troppi vincoli anche nella destinazione d'uso, che prevedeva l'obbligo di utilizzare almeno il 51% della superficie per servizi pubblici, si era detto, non aveva aiutato. **Adesso Regione, Comune e Autorità portuale** ci riprovano, alleati con Soprintendenza e il Dipartimento di architettura e design dell'Università di Genova il cui direttore sottolinea la «ferita insostenibile per la città» rappresentata dall'Hennebique inutilizzato e abbandonato».

**Per avere un'idea di come ristrutturarlo le suggestioni sono molte**, ma uno degli interventi a cui ispirarsi, citato dalla Soprintendenza, è quello di Fondaco dei tedeschi a Venezia.

## Vte, nuova area per i container vuoti consegnata a Spinelli

Genova - Oltre 50 mila metri quadri negli spazi delle banchine Psa di Genova, Danesi: «Avevamo bisogno di più spazio dentro il terminal per il continuo aumento del traffico». Spinelli: «Movimenteremo 500 mila teu».



Genova - Nuovi spazi, e più grandi, per il gruppo Spinelli nel porto di Prà-Voltri. Si tratta di 57 mila metri quadrati accanto al terminal Psa di Prà, consegnati ufficialmente questa mattina nel corso di una cerimonia. Il gruppo utilizzava già un'area da 20 mila metri quadrati attraverso la società Voltri terminal Riparazioni, ma all'interno del terminal contenitori. I nuovi spazi che li sostituiscono sono invece esterni, più vicini allo svincolo autostradale. «In quest'area abbiamo fatto contratti per 500 mila contenitori e questo agevola anche Vte che avrà spazio per prendere nuovi armatori» spiega Aldo Spinelli. L'area sarà utilizzata dallo società del gruppo Spinelli per le attività di manutenzione dei contenitori vuoti e la preparazione dei reefer (quelli refrigerati) per il riempimento, mentre il terminal Psa di Prà riguadagna nuovi spazi in una fase di forte crescita dei traffici. **Alla cerimonia hanno partecipato il numero uno di Psa in Italia e ad del terminal, Gilberto Danesi, Aldo Spinelli, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, il presidente della Regione Giovanni Toti e il sindaco di Genova Marco Bucci.**

## Porti:Genova, nuove aree a Spinelli per i vuoti a Prà-Voltri

Spazio per la manutenzione di 500 mila container



(ANSA) - GENOVA, 8 GEN - Nuovi spazi, e più grandi, per il gruppo Spinelli nel porto di Prà-Voltri. Si tratta di 57 mila metri quadrati accanto al terminal Psa di Prà, consegnati ufficialmente questa mattina nel corso di una cerimonia. Il gruppo utilizzava già un'area da 20 mila metri quadrati attraverso la società Voltri terminal Riparazioni, ma all' interno del terminal contenitori. I nuovi spazi che li sostituiscono sono invece esterni, più vicini allo svincolo autostradale.

"In quest'area abbiamo fatto contratti per 500 mila contenitori e questo agevola anche Vte che avrà spazio per prendere nuovi armatori" spiega Aldo Spinelli. L'area sarà utilizzata dallo società del gruppo Spinelli per le attività di manutenzione dei contenitori vuoti e la preparazione dei reefer (quelli refrigerati) per il riempimento, mentre il terminal Psa di Prà riguadagna nuovi spazi in una fase di forte crescita dei traffici. Alla cerimonia hanno partecipato il numero uno di Psa in Italia e ad del terminal, Gilberto Danesi, Aldo Spinelli, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, il presidente della Regione Giovanni Toti e il sindaco di Genova Marco Bucci.

## Hennebique, un anno per capire cosa fare

*I tempi del recupero si allungano: più spazi alle attività commerciali per attirare i privati*

«No a centro commerciale» «Sicuramente non si può pensare a un centro commerciale a Ponte Parodi» ha aggiunto Bucci a margine della firma, ieri, dell' accordo sottoscritto con Regione, Autorità portuale, Soprintendenza e Università per definire le regole per il recupero dell' ex silos Hennebique. Perché, anche se i percorsi seguono binari diversi, i progetti di riqualificazione di questi due beni dell' Autorità portuale, se davvero si realizzeranno, non possono non essere legati.

«Sono due percorsi che procedono parallelamente, ma non bloccheremo la riqualificazione dell' Hennebique per aspettare che si superino i problemi pendenti sull' operazione di Ponte Parodi - ha sottolineato il presidente della Regione Giovanni Toti - Ci auguriamo che anche questa vicenda si sblocchi rapidamente e che si possa procedere su tutti e due i fronti, ma le due operazioni non sono "ammanettate" l' una all' altra».

Sul futuro di Ponte Parodi pende, infatti, la richiesta "pesante" di risarcimento di circa 17 milioni di euro avanzata da Altarea nei confronti dell' Autorità portuale, per i danni che

«IL PROBLEMA non è quello che si fa, ma come si fa». Le parole di Vincenzo Tiné, soprintendente per Archeologia, Belle arti e Paesaggio della Liguria, sintetizzano significato e obiettivi dell' accordo sul silos Hennebique firmato ieri in Regione dallo stesso Tiné, dal presidente dell' Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini, dal presidente della Regione, Giovanni Toti, dal sindaco Marco Bucci e dal direttore del dipartimento Architettura e Design dell' Università di Genova Enrico Das sori. L' intesa rappresenta il primo passo, solo formale, per avviare il recupero dell' ex silo granario, che le istituzioni locali contano di realizzare con risorse private, attraverso un project financing.

I firmatari si sono impegnati a definire entro un anno che cosa si potrà e non si potrà fare nella ristrutturazione e quali potranno essere le destinazioni dell' ex silo, sottoposto a un vincolo di tutela e ormai in disuso da circa 40 anni. «Qualunque idea in sé è fattibile: il punto è come viene realizzata e questa è la prima volta che le istituzioni cercano di mettersi d' accordo prima di decidere» ha sottolineato Tiné che ha mostrato alcune immagini di come sono stati recuperati, in varie città del mondo, edifici comparabili all' Hennebique. E si è soffermato sull' operazione (controversa) che a Venezia ha trasformato il Fondaco dei Tedeschi, antico approdo di mercanti sul Canal Grande, in uno store di lusso, con spazi anche per attività culturali e mostre, caffè e ristorante. «Io sono esaltato da questo intervento» ha commentato il soprintendente. E, anche se le destinazioni d' uso dell' ex silo non

## -segue

---

sono definite, le ipotesi fatte ieri sono quelle di spazi commerciali per griffe prestigiose, di strutture alberghiere e di altri servizi per i turisti. «Ma non escludiamo che una porzione possa essere destinata ad usi civili» ha sottolineato Toti, mentre il sindaco Bucci ha confermato che «ci sono già state manifestazioni d'interesse». Sembra tramontare, quindi, l'ipotesi lanciata nei mesi scorsi dalla Regione- di destinare una parte consistente dell'immobile ad uffici pubblici, anche se per conoscere il destino dell'ex silo bisognerà aspettare ancora.

Contenzioso da 17 milioni «Abbiamo già avuto contatti con i legali di Altarea -ha spiegato il presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini - Noi ci siamo impegnati a presentare un programma per proseguire il rapporto e loro sono d'accordo a fare questa verifica». Questo significa che Altarea non punta, almeno per ora, a ottenere un risarcimento e ad uscire di scena dall'operazione di Ponte Parodi, anche se l'accordo con l'Autorità portuale non è scontato. Ma se si arrivasse in tempi brevi a un'intesa, il recupero dell'Hennebique e la trasformazione di Ponte Parodi stesso potrebbero avere una regia unica. Concentrando nell'ex silos attività economicamente più redditizie e lasciando, invece, proprio Ponte Parodi a una fruizione prevalentemente pubblica, se i desideri del sindaco fossero condivisi e sostenibili economicamente. E non è neppure escluso che, se Autorità portuale e Altarea troveranno un'intesa, quest'ultima possa essere coinvolta in qualche modo anche nell'operazione Hennebique. «L'unificazione delle procedure è al vaglio degli avvocati- ha spiegato Signorini Per attrarre privati che investano sul recupero dei silos noi dobbiamo valorizzare l'intera area e anche lo specchio acqueo e dare ai privati un quadro di certezze».

AL GRUPPO SPINELLI ALTRI 50 MILA METRI QUADRATI PER LA GESTIONE DEI CONTAINER VUOTI

## Raddoppio binari al Vte, cantieri a primavera

L'opera, sulla carta dal 2006, è compresa nei lavori del nodo ferroviario. Consegna a fine 2019

### IL CASO

SIMONE GALLOTTI  
ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** Con il ri-appalto del nodo di Genova, si sbloccheranno anche i lavori per il raddoppio dell'accesso ferroviario al Psa Terminal di Voltri-Pra'. L'opera, approvata dal Cipe nel 2006, permetterà di aumentare il traffico su ferro del principale terminal di destinazione italiano del 30%.

A marzo, fanno sapere dalle Ferrovie dello Stato, Rfi avrà concluso i contratti di appalto permettendo l'apertura del cantiere, mentre in aprile l'Autorità di sistema portuale

consegnerà il nuovo edificio degli spogliatoi, più a Sud rispetto alla struttura precedente, aprendo lo spazio necessario al raddoppio del binario di accesso e l'adeguamento del fascio merci, cui saranno aggiunti due nuovi binari agli attuali quattro: tutte e sei le tracce saranno lunghe 450 metri. Questa prima fase dell'opera sarà pronta a fine 2019. Le tracce potranno essere prolungate a 750 una volta che sarà realizzato il nuovo viadotto autostradale, opera tuttavia subordinata ai lavori della Gronda.

#### L'accordo con Spinelli

Un po' di respiro per i container vuoti, vero cruccio di Spinelli e degli armatori, arriva da oggi con il nuovo piazzale da 50 mila metri che il Psa Termini-

nal ha consegnato ieri al gruppo genovese. «Movimenteremo sino a 500 mila teu e faremo nuove assunzioni» rilancia Spinelli, mentre Danesi spiega: «Avevamo bisogno di spazi interni dove Spinelli già operava perché quest'anno abbiamo totalizzato il record di traffico» ha spiegato il numero uno di Vte - e così in soli sei mesi è stato realizzato il piazzale». Alla consegna hanno partecipato anche il presidente del porto Paolo Signorini («Puntiamo ai cinque milioni di teu in pochi anni»), il governatore Toti («Serve maggiore autonomia ai nostri porti»), mentre il sindaco, Marco Bucci, ha sottolineato «l'importanza, anche sotto il profilo occupazionale, del nostro porto».

[www.themediterranean.com](http://www.themediterranean.com)

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il Vte di Genova ha totalizzato un nuovo record annuale grazie anche alle nuove gru

**+30%**

**di traffico**

Con il nuovo binario  
cresceranno  
i volumi su ferrovia

**500mila**

**container vuoti**

Il volume  
previsto da Spinelli  
nel nuovo piazzale

CONFERMATO LA PRESENZA DEI "RIMORCHIATORI RIUNITI". SU UN BINARIO PARALLELO L'INTERVENTO SUL SILO

## Bucci: «Un parco pubblico a Ponte Parodi»

L'idea del sindaco dopo le nuove proposte, resta il nodo del contenzioso tra Porto e Altarea

ANNAMARIA COLUCCIA

UN PARCO pubblico a Ponte Parodi. È la destinazione che piacerebbe al sindaco Marco Bucci per ridisegnare l'area interessata da un'operazione di trasformazione urbanistica che, a circa vent'anni dall'inizio del suo iter, è ancora una grande incompiuta. «Abbiamo ricevuto diverse proposte per Ponte Parodi, fra le quali quella di farlo diventare un parco pubblico. È un'idea che mi piace molto, fermo restando che lì devono rimanere comunque gli spazi e i servizi per i Rimorchiatori Riuniti» ha detto il sindaco, convinto della necessità di rivedere il progetto immaginato per Ponte Parodi a cavallo fra gli anni Novanta e Duemila.

«No a centro commerciale»

«Sicuramente non si può pensare a un centro commerciale a Ponte Parodi» ha aggiunto Bucci a margine della firma, ieri, dell'accordo sottoscritto con Regione, **Autorità portuale**, Soprintendenza e Università per definire le regole per il recupero dell'ex silos Hennebique. Perché, anche se i percorsi seguono binari diversi, i progetti di riqualificazione di questi due beni **dell'Autorità portuale** se davvero si realizzeranno, non possono non essere legati.

«Sono due percorsi che procedono parallelamente, ma non bloccheremo la riqualificazione dell'Hennebique per aspettare che si superino i problemi pendenti sull'operazione di Ponte Parodi - ha sottolineato il presidente della Regione Giovanni Toti - Ci auguriamo che anche questa vicenda si sblocchi rapidamente e che si possa procedere su tutti e due i fronti, ma le due operazioni non sono "ammanettate" l'una all'altra».

Sul futuro di Ponte Parodi pende, infatti, la richiesta "pesante" di risarcimento di circa 17 milioni di euro avanzata da Altarea nei confronti **dell'Autorità portuale** per i danni che

la società ritiene di aver subito a causa dei ritardi nella realizzazione degli interventi preliminari alla realizzazione della Piazza sul mare, con spazi commerciali e attività per sport, cultura, spettacoli, tempo libero. Altarea, infatti, è capofila del gruppo d'impresa scelto a suo tempo come promotore della trasformazione urbanistica immaginata dalla prima giunta Pericu, ma rimasta finora solo sulla carta.

Contenzioso da 17 milioni

«Abbiamo già avuto contatti con i legali di Altarea - ha spiegato il presidente **dell'Autorità portuale** Paolo Emilio Signorini - Noi ci siamo impegnati a presentare un programma per proseguire il rapporto e loro sono d'accordo a fare questa verifica». Questo significa che Altarea non punta, almeno per ora, a ottenere un risarcimento e ad uscire di scena dall'operazione di Ponte Parodi, anche se l'accordo con **l'Autorità portuale** non è scontato. Ma se si arrivasse in tempi brevi a un'intesa, il recupero dell'Hennebique e la trasformazione di Ponte Parodi stesso potrebbero avere una regia unica. Concentrando nell'ex silos attività economicamente più redditizie e lasciando, invece, proprio Ponte Parodi a una fruizione prevalentemente pubblica, se i *desiderata* del sindaco fossero condivisi e sostenibili economicamente. E non è neppure escluso che, se **Autorità portuale** e Altarea troveranno un'intesa, quest'ultima possa essere coinvolta in qualche modo anche nell'operazione Hennebique. «L'unificazione delle procedure è al vaglio degli avvocati - ha spiegato Signorini - Per attrarre privati che investano sul recupero del silos noi dobbiamo valorizzare l'intera area e anche lo specchio acqueo e dare ai privati un quadro di certezze».

coluccia@secoloxix.it

BY NC ND ALCC/ND/RE/IT/RESERVA/1

# Il Secolo XIX

FIRMATO L'ACCORDO TRA REGIONE, COMUNE, **AUTORITÀ PORTUALE** E SOVRINTENDENZA



L'Hennebique è in disuso da ormai quarant'anni: è di proprietà **dell'Autorità portuale**

## Hennebique, un anno per capire cosa fare

I tempi del recupero si allungano: più spazi alle attività commerciali per attirare i privati

«IL PROBLEMA non è quello che si fa, ma come si fa». Le parole di Vincenzo Tinè, soprintendente per Archeologia, Belle arti e Paesaggio della Liguria, sintetizzano significato e obiettivi dell'accordo sul silo Hennebique firmato ieri in Regione dallo stesso Tinè, dal presidente **dell'Autorità portuale** Paolo Emilio Signorini, dal presidente della Regione, Giovanni Toti, dal sindaco Marco Bucci e dal direttore del dipartimento Architettura e Design dell'Università di Genova Enrico Dassori. L'intesa rappresenta il primo passo, solo formale, per avviare il recupero dell'ex silo granario, che le istituzioni locali contano di realizzare con

risorse private, attraverso un project financing.

I firmatari si sono impegnati a definire entro un anno che cosa si potrà e non si potrà fare nella ristrutturazione e quali potranno essere le destinazioni dell'ex silo, sottoposto a un vincolo di tutela e ormai in disuso da circa 40 anni. «Qualunque idea in sé è fattibile: il punto è come viene realizzata e questa è la prima volta che le istituzioni cercano di mettersi d'accordo prima di decidere» ha sottolineato Tinè che ha mostrato alcune immagini di come sono stati recuperati, in varie città del mondo, edifici comparabili all'Hennebique. E si è soffermato sull'operazione

(controversa) che a Venezia ha trasformato il Fondaco dei Tedeschi, antico approdo di mercanti sul Canal Grande, in uno store di lusso, con spazi anche per attività culturali e mostre, caffè e ristorante. «Io sono esaltato da questo intervento» ha commentato il soprintenden-

### LO SCENARIO

**L'apertura di Tinè:  
«Ogni proposta  
è fattibile, dipende  
da come viene  
realizzata»**

te. E, anche se le destinazioni d'uso dell'ex silo non sono definite, le ipotesi fatte ieri sono quelle di spazi commerciali per griffe prestigiose, di strutture alberghiere e di altri servizi per i turisti. «Ma non escludiamo che una porzione possa essere destinata ad usi civici» ha sottolineato Toti, mentre il sindaco Bucci ha confermato che «ci sono già state manifestazioni d'interesse». Sembra tramontare, quindi, l'ipotesi lanciata nei mesi scorsi dalla Regione - di destinare una parte consistente dell'immobile ad uffici pubblici, anche se per conoscere il destino dell'ex silo bisognerà aspettare ancora.

A. COL

Il commento

## PORTO, ATTENTI ALLA GUERRA DEI NUMERI

*Massimo Minella*

Il primo a parlarne è stato qualche settimana fa il presidente del porto Paolo Signorini ha spiegato come l'obiettivo di traffico del 2018 sia di tre milioni di container. Ieri ci ha pensato il sindaco Marco Bucci ad alzare l'asticella, a margine della consegna delle nuove aree del porto di Pra' al gruppo Spinelli. «Non dimenticate che l'obiettivo di Genova è di cinque milioni di

container». Per evitare di cadere nelle polemiche del passato (quando l'allora sindaco Maria Vincenzi parlò di dieci milioni di container) sarà opportuno procedere un passo per volta. Solo così, armandosi di tanto buon senso, si può tenere a freno la tentazione del numero a effetto. Perché, a ben vedere, e modulando i tempi, né Bucci né tantomeno Signorini parlano a

vanvera. I tre milioni del 2018 sono agevolmente alla portata di Genova, spingendo molto sul ferro. I cinque milioni sono invece un numero di medio periodo, da qui a cinque anni, per intenderci, quando sarà già in servizio il Terzo Valico. Quindi, avanti così, ma sempre un container per volta e ben sapendo che la ricchezza di un porto non arriva solo dalla somma dei cassoni colorati.

porto

## Riparazione container 50mila metri quadri per Spinelli al Vte

Ieri la cerimonia di consegna delle aree all'imprenditore. L'intervento del terminal che fa capo a Psa rientra nel piano d'investimenti da 250 milioni

MASSIMO MINELLA

C'è un'area nuova all'interno del porto di Pra e ci sono prospettive di crescita importanti per il porto di Genova. Nel suo colloquio con *Repubblica*, il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini aveva parlato nelle scorse settimane di tre milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi) a fine 2018 come traguardo possibile. Una crescita importante, ma percentualmente "sostenibile", poco più del 10 per cento partendo dai 2,6 milioni del 2017. Una crescita, soprattutto, da governare facendo leva esclusivamente sulla modalità ferroviaria, sottoponendo il porto di Genova a quella cura del ferro a cui la tradizionalmente riferimento il ministro dei Trasporti Graziano Delno. Il sindaco Marco Bucci, sempre dal porto di Pra, ieri ha rilanciato l'obiettivo di "medio termine", cinque milioni di teu, realizzabile puntando sempre sulla ferrovia, ma anche su nuove aree retroportuali da mettere a disposizione dello scalo. È proprio l'operazione presentata ufficialmente ieri al Vte si iscrive in questa linea strategica. In mattinata, infatti, si è svolta la cerimonia di consegna da parte di Pde (che fa parte del gruppo Psa proprietario di Vte) al gruppo Spinelli della cosiddetta area "MOI", cinquantamila metri quadri nell'area retroportuale del Vte.

L'area è stata ripavimentata e dotata delle infrastrutture civili di supporto (le fognature, gli allacci, l'elettricità) a carico del gruppo Psa, con un investimento superiore a 5 milioni di euro per accogliere le attività di Spinelli che attualmente si trovano all'interno delle aree operative del Vte.



spazi, che ridisegna il layout del terminal e, liberando spazi alle spalle delle banchine, consentirà al Vte di offrire maggiori aree agli armatori. La nuova area consegnata ieri sarà dedicata da Spinelli alla manutenzione e alle riparazioni dei contenitori vuoti.

Oltre alla presenza del management del due gruppi, l'amministratore delegato del Vte Gilberto Danesi e il presidente del gruppo Spinelli Aldo Spinelli, sul grande piazzale vuoto si dispongono anche il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (che riunisce i porti di Genova e Savona) Paolo Emilio Signorini.

«L'intervento - spiega una nota del Vte - rientra tra l'altro nel complessivo piano di investimenti e azioni di sviluppo del Terminal, pari a 250 milioni di euro, posti in essere dal gruppo Psa per mantenere una efficace ed efficiente gestione dei traffici previsti per i prossimi anni».

Facce distese e sorridenti, nonostante il freddo e il vento che soffia a Ponente, quelle dei rappresentanti delle istituzioni e delle imprese che riflettono sull'operazione, ma anche sulle prospettive dello scalo. Aldo Spinelli arriva per ultimo, complice un'intemperanza che lo sta bloccando da giorni. Ma l'ipotesi di saltare l'appuntamento non è in programma e l'imprenditore arriva con il berretto di lana calato sulla testa. «Avete visto come lavorano i privati?» dice rivolto a Bucci, Signorini e Toti. «Sel nesi di lavoro, tutti di seguito» aggiunge subito l'amministratore delegato del Vte Danesi. «Ora vedremo quanto ci metteremo noi» scherza ancora Spinelli, prima però di concentrarsi sui numeri. Le nuove aree affidate a Spinelli, infatti,



**Pra'**  
L'area del porto di Pra' oggetto dell'intervento presentato ieri dalle istituzioni e dall'impresa

Spinelli: "Nel 2017 il nostro gruppo ha movimentato 536mila teu, insieme a quelli del Vte arriviamo solo noi a due milioni". Bucci: "Ma l'obiettivo del porto dev'essere di cinque"

ne liberano altre all'interno del Vte. Quindi, maggiori spazi di manovra e maggiori volumi per il terminal che avrebbe già in tasca un nuovo accordo commerciale da centomila container l'anno. «Io so come riempirai quegli spazi - dice soritone Spinelli a Danesi che abbozza con un sorriso - Avrai nuove navi per altri centomila container». La ratifica di numeri sfiducia anche il sindaco Bucci a una riflessione sulle prospettive del porto. Dopo i tre milioni di Signorini, il sindaco alza ancora l'asticella. «Voi sapete che l'obiettivo per il porto di Genova dev'essere di cinque milioni - spiega - dai tre del 2018 puntiamo in prospettiva a salire ancora». Come, si sa, o almeno si spera con la sistemazione delle linee ferroviarie attuali, nuove aree retroportuali e con l'arrivo di nuove infrastrutture, partendo ovviamente dal terzo valico che sarà pronto per il 2022. «Noi intanto quest'anno, insieme al Vte, possiamo garantire al porto di Genova due milioni di teu - chiude Spinelli - Noi faremo il nostro record, a 536mila teu, e un milione e mezzo lo farà il Vte».

## Concessioni portuali di Piombino Logistics Proroga in scadenza

### Movimentazione merci: gli sviluppi futuri

**IL 31 GENNAIO** scade la proroga delle concessioni portuali a Piombino Logistics, la società di Aferpi che si occupa della movimentazione merci. Le concessioni erano state rilasciate provvisoriamente nel giugno scorso da parte dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno. Il decreto firmato dal presidente Stefano Corsini stabiliva che le concessioni venivano prorogate in attesa del piano di impresa da presentarsi entro il primo ottobre 2017. Come sappiamo poi c'è stato un ulteriore slittamento della scadenza per il piano al 31 ottobre 2017. Cevital all'ultimo momento ha effettivamente presentato una documentazione facendo riferimento a nuovi partner, i cinesi di Sinosteel e una società finanziaria di Dubai, ma il ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda non ha ritenuto sufficienti gli annunci di Rebrab. In particolare il ministero non ritiene credibile il pia-

delle proroga delle concessioni portuali. Che cosa accadrà? Le concessioni non sono soltanto i pontili dove attraccano le navi con il semilavorato per i laminatoi e da dove ripartono le rotaie. In ballo ci sono in totale circa 53 ettari di piazzali che interessano anche la parte del progetto agroalimentare e logistica a suo tempo presentato da Rebrab e mai messo in opera. Quindi si tratta di un affare che ha un grande valore e Rebrab è probabilmente più interessato ai piazzali sul porto che allo stabilimento delle Acciaierie. I sindacati chiedono un incontro urgente a Calenda. Vogliono capire se il governo intende far andare avanti la fabbrica assicurando la produzione (in grado di mantenere attivi i contratti di solidarietà per 2000 dipendenti), o se vuole andare allo scontro con Rebrab chiudendo il porto. I giorni scorrono, dal 16 gennaio si fermerà di nuovo la produzione e prima del 31 bisognerà decidere sulle concessioni.

#### LA DOCUMENTAZIONE

**Cevital ha presentato degli atti facendo riferimento a nuovi partner ma al ministro Calenda non è bastato**

no dal punto di vista finanziario e in assenza dell'inizio dei lavori di riqualificazione del polo industriale, ha stabilito che Cevital è inadempiente rispetto al contratto addendum siglato il 30 giugno 2017. Inadempiente anche per quanto riguarda la continuità produttiva nei reparti di laminazione, la parte delle Acciaierie che può ancora funzionare dopo lo spegnimento dell'altoforno. Calenda ha anche detto chiaro e tondo che tornerà a parlare con Rebrab solo per la cessione delle Acciaierie ad un nuovo partner industriale.

**DA PARTE** sua Cevital ha replicato che sta continuando a lavorare al piano industriale in attesa di trovare un accordo con un imprenditore nel settore dell'acciaio e che non intende svendere lo stabilimento di Piombino. Ma ora mancano poco più di 20 giorni alla scadenza



**CONVINTO**  
Il numero 1 di Cevital Rebrab. L'azienda insiste col dire che sta lavorando alla realizzazione di un piano industriale



Ai raggi X

#### Il Ministero

Il ministero non ritiene credibile il piano dal punto di vista finanziario: ha stabilito che Cevital è inadempiente rispetto al contratto siglato il 30 giugno scorso

#### La produzione

Inadempiente Cevital anche per la continuità produttiva nei reparti di laminazione, la parte delle Acciaierie che può funzionare dopo lo spegnimento dell'altoforno

#### L'appello

I sindacati continuano a chiedere a gran voce un incontro con Calenda. Vogliono capire se il governo intende far andare avanti la fabbrica oppure no

### Forza Italia: "Involuzione dei rapporti tra città e porto"

*La vice coordinatrice azzurra Emanuela Mari interviene sulla situazione dello scalo, prendendo spunto dalla vicenda Royal Bus e chiedendo un incontro a Di Majo: "Ogni giorno vengono alla luce notizie preoccupanti sull'AdSP, nel silenzio di chi ha scelto un Presidente, almeno fino ad ora, inadeguato"*



CIVITAVECCHIA - La vice coordinatrice locale di Forza Italia, Emanuela Mari, interviene sulle ultime vicende che hanno investito l'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno centro-settentrionale e il suo presidente Francesco Maria Di Majo: "Non trascorre giorno - afferma Emanuela Mari - che notizie a dir poco preoccupanti vengono alla luce sull'operato della autorità portuale. Dalla perdita di commesse della Fiat alla concessione Port Mobility, dai pseudo protocolli d'intesa con l'armatore Grimaldi dei quali non si conoscono i contenuti alla vertenza Royal bus, fino ad una serie di vertenze dove ormai le soluzioni non sono più procrastinabili. Quel che però ci preme, ancor prima di lanciarsi nell'ennesima crociata pro o contro una persona, è far capire che il lavoro portuale deve essere rilanciato e immediatamente condiviso con la città. Questo è l'unico modo di affrontare il problema: andare a vedere i contenuti delle problematiche mirando esclusivamente agli interessi dei lavoratori, tutti, e non gli interessi di parte siano essi economici o politici. Troppe volte il porto è stato depredato, non avendo progettato uno sviluppo industriale sostenibile da integrare al territorio".

"Le responsabilità di quanto sta accadendo - prosegue Emanuela Mari - vanno ripartite tra tutti coloro che hanno avuto l'onore e l'onore di guidare i diversi processi all'interno dello scalo e certo, non può sottrarsi l'attuale Presidente che, seppur in sella da poco più di un anno, non ha certamente brillato per capacità e volontà. Inoltre, è ormai storia recente, che le stesse responsabilità provengono da un lato, da una serie di fattori manageriali ed imprenditoriali che partono da lontano, e dall'altro lato da una parte politica che oggi è colpevolmente silente per aver scelto un Presidente, almeno fino ad ora, inadeguato le cui responsabilità non possono essere addossate a Forza Italia e/o ad una amministrazione ormai allo sbando. Nel caso le scelte si confermassero sbagliate, queste dovranno per forza di cose tramutarsi in responsabilità politiche che, come nella vita, dovranno portare alle logiche conseguenze. Detto ciò, facciamo rilevare come si stia assistendo ad una involuzione dei rapporti Porto/città, dove per la prima volta il sistema portuale scarica i problemi occupazionali sul territorio, abbandonando al proprio destino aziende che invece andrebbero valorizzate come avvenuto in

## - segue

---

passato. Non vorremmo che nel porto si venisse a creare la stessa situazione di altre grandi aziende che operano sul territorio, dove la città oltre a pagare il conto a livello di infrastrutture e inquinamento ambientale, si ritrova le aziende di fuori che vengono a fare business a Civitavecchia. Senz'altro la situazione dei traffici commerciali è un esempio in negativo. Sarà nostra premura sollecitare anche i vertici nazionali; Civitavecchia non può e deve rimanere sola nella gestione del problema".

"Chiederemo - conclude la Mari - un incontro al il presidente e al segretario generale per avere dei chiarimenti sui tanti lati oscuri emersi finora, non per protestare a prescindere, ma per riportare chiarezza sul territorio e per offrire soluzioni a problemi che non possono essere nascosti come fossero polvere sotto il tappeto. In caso contrario sapremo far sentire la nostra voce, come abbiamo dimostrato di saper fare da forza politica di governo".

Il tema chiave della Valutazione ambientale strategica, ultimo atto per l' approvazione del nuovo Piano regolatore del porto

## De Cola: «Nella Vas incongruenze da eliminare»

*Concorda con Cucinotta ma smorza i toni: «La fedeltà al Patto per la Falce è nelle firme delle istituzioni»*

Alessandro Tumino La questione è troppo importante per il futuro di **Messina**, e non è mai troppo tardi - fino all' approvazione finale - per discutere di alcuni aspetti del nuovo Piano regolatore del porto. È lo strumento indispensabile per attuare le bonifiche della Zona falcata. C' è peraltro ancora il tempo, e la possibilità di legge, di correggere gli eventuali errori, incongruenze, anacronismi, contenuti nella documentazione allegata, la Vas, la Valutazione ambientale strategica. Che è stata curata nel corso di molti anni da professionisti incaricati dall' **Authority**, e poi di recente adeguata ai contenuti del Patto per la Falce siglato nel gennaio 2016. In modo che dà piena garanzia di fedeltà allo stesso Patto a giudizio del commissario De **Simone**, in modo carente e sospetto per il movimento Cambiamo **Messina** dal Basso, legato al sindaco, e il suo esperto Filippo Cucinotta. Un elemento chiave di questa contrapposizione, che deve trovare soluzione nello stesso iter finale della Vas viene rilevato - vedi nota a fianco - da Elio Conti Nibali, già fondatore del movimento Indietrononsitoma. Cosa pensa sul punto l' Amministrazione Accorinti? Sembra sposare in pieno le tesi dell' ex assessore Cucinotta, visto che l' assessore oggi competente per la procedura ha per ben due volte - l' ultima nel dicembre 2016 - presentato proprie osservazioni, coincidenti con quelle di CmdB, sul fatto che nella documentazione di Vas manchi una documentazione dettagliata dei ridotti indici di cubatura: da 120.000 a 25 metri cubi. In effetti è così, anche se tra Cucinotta e De Cola corre differenza di toni.

«Condivido certo il punto di vista del prof. Cucinotta, esperto che stimo, - rimarca l' assessore Sergio De Cola - ovvero la richiesta di correzione delle incongruenze rilevate nella documentazione della Vas allegata al Piano. Da parte mia, credo che la fedeltà ai contenuti del Patto sia garantita dalle firme dei vertici di Istituzioni che oggi non possono certo violarlo e dal fatto che il Patto sta dentro alla Vas, ma sono doverosi richiami puntuali alla riduzione di cubatura, non devono esserci contraddizioni. Insomma, io ho firmato le osservazioni del Comune per eliminare ogni contraddizione e sono anch' io pronto ad incontrare per eventuali chiarimenti, il nuovo assessore regionale all' Ambiente».

## - segue

---

Sul tema, intanto, ovvero sull' essenziale approvazione del nuovo Prg del porto, è tornata ieri a pronunciarsi anche Sicindustria Messina. «L' iter è alle battute finali, in attesa della Valutazione Ambientale Strategica.

Quest' atto, infatti, - sottolinea il presidente Nuccio D' Andrea - dà concretezza a una procedura di programmazione che la città attende da moltissimi anni. Il Prg del porto è uno strumento dispositivo, e quindi prescrittivo e indispensabile, di pianificazione territoriale. Concretamente, senza il Piano regolatore portuale, non sarà possibile immaginare destinazioni e investimenti produttivi per le aree che ne sono oggetto. Sicindustria Messina non vuole entrare nel dibattito sulle obiezioni dell' ex assessore comunale, Filippo Cucinotta, circa i contenuti della Vas, poiché, come puntualmente precisato dal Commissario dell' Autorità portuale, Antonino De Simone, le cubature insediabili sono state già oggetto di un accordo tra le Istituzioni interessate, che viene richiamato negli atti della Valutazione Ambientale Strategica.

Quindi il passaggio chiave: «Sicindustria Messina vuole però ribadire con fermezza che la Città non può permettersi ulteriori fasi di stallo, rimettendo in discussione quanto già deliberato, rischiando che un riavvio di procedure possa dilatare per anni i tempi della concretizzazione dello strumento pianificatorio. Ciò comporterebbe un ulteriore blocco di investimenti che incidono sul piano imprenditoriale e della riqualificazione storico-culturale, e che possono costituire una leva indispensabile per agganciare il processo di sviluppo del territorio».

Messina Sugli ultimi atti l' assessore De Cola si dichiara ottimista

## Prg portuale, correttivi possibili Teatro Vittorio, la salvezza si gioca a Palermo

*Questa è da 30 anni la cartolina della Falce, il nuovo piano e le bonifiche sono la svolta verso il futuro CronachePag. 24Il Teatro Vittorio Emanuele*

Prg portuale, correttivi possibili Teatro Vittorio,  
la salvezza si gioca a Palermo.

## Messina. Sicindustria Messina sul piano regolatore portuale

Postato da Economia Sicilia il 8/01/18 L' iter del Piano Regolatore del Porto è alle battute finali, in attesa della Valutazione Ambientale Strategica. Quest' atto, infatti, dà concretezza a una procedura di programmazione che la città attende da moltissimi anni. Il Piano è uno strumento dispositivo, e quindi prescrittivo e indispensabile, di pianificazione territoriale. Concretamente, senza il Piano Regolatore Portuale non sarà possibile immaginare destinazioni e investimenti produttivi per le aree che ne sono oggetto. Sicindustria Messina non vuole entrare nel dibattito sulle obiezioni dell' ex assessore comunale alle Politiche del Mare, Filippo Cucinotta, circa i contenuti della VAS, poiché, come puntualmente precisato dal Commissario dell' Autorità Portuale, **Antonino De Simone**, le cubature insediabili sono state già oggetto di un accordo tra le Istituzioni interessate, che viene richiamato negli atti della Valutazione Ambientale Strategica. Sicindustria Messina vuole, però, ribadire con fermezza che la Città non può permettersi ulteriori fasi di stallo, rimettendo in discussione quanto già deliberato, rischiando che un riavvio di procedure possa dilatare per anni i tempi della concretizzazione dello strumento pianificatorio. Ciò comporterebbe, infatti, un ulteriore blocco di investimenti che incidono sul piano imprenditoriale e della riqualificazione storico-culturale, e che possono costituire una leva indispensabile per agganciare il processo di sviluppo del territorio.

## Il Distretto Turistico Palermo Costa Normanna attiva i desk di accoglienza

*I primi "presidi" sono nelle due più importanti vie di arrivo/partenza dei turisti in Sicilia: l' Aeroporto Falcone Borsellino e il Porto di Palermo città*

Il Distretto Turistico Palermo Costa Normanna ha dato avvio a un' operazione di comunicazione turistica strategica , che ha previsto l' attivazione dei desk di accoglienza presso le infrastrutture palermitane di grande transito turistico. I primi "presidi", già attivi, sono nelle due più importanti vie di arrivo/partenza dei turisti in Sicilia: l' Aeroporto Falcone Borsellino e il Porto di Palermo città . I desk in zona portuale sono attivi sia in coincidenza degli arrivi delle navi da crociera sia della partenza delle navi traghetto. I desk aeroportuali sono invece attivi giornalmente, negli orari di punta, sia nell' area delle partenze sia in quella degli arrivi. I punti di accoglienza - che saranno a breve ampliati in numero e capillarità e presenti anche in alcune strutture ricettive - consentiranno di far conoscere ed apprezzare agli ospiti del territorio le caratteristiche delle "esperienze di viaggio", individuate e promosse dal Distretto, in collaborazione con gli operatori, per valorizzarne le eccellenze, ma anche di conoscere il loro giudizio rilevando, attraverso un' apposita intervista, il livello di gradimento che i visitatori del territorio esprimono nei confronti dello stesso e delle sue strutture e servizi ricettivi. Un' iniziativa ancor più importante in vista del prevedibile incremento di flussi di arrivi connesso a " Palermo città capitale della cultura del 2018 ". Si vuole dare in questa maniera continuità ai risultati di immagine e promozione ottenuti nelle più importanti kermesse europee dedicate al turismo del 2017, durante le quali il Distretto Turistico Palermo Costa Normanna ha suscitato l' interesse di buyer e tour operator presenti nei diversi appuntamenti di Torino, Londra e Berlino, ma anche raccogliere i frutti dell' azione pubblicitaria in corso proprio in queste settimane su testate italiane ed estere di settore per promuovere il Distretto e i suoi oltre 30 operatori aderenti tra b&b, case vacanze, hotel e affittacamere, appartenenti ai comuni di Palermo, Bagheria, Casteldaccia, Santa Flavia e Monreale.

## Accordo per il recupero del Silos Hennebique

GENOVA – Siglata l'intesa per il progetto di recupero del Silos Hennebique nella Sala Trasparenza della Regione Liguria.

Inutilizzato ormai da quarant'anni, l'ex silos granario Hennebique ha una storia importante alle spalle: era stato realizzato nel 1901 con la tecnica brevettata appunto da Francois Hennebique, dal quale prende il nome, il primo in Italia in cemento armato.



GENOVA – Siglata l'intesa per il progetto di recupero del Silos Hennebique nella Sala Trasparenza della Regione Liguria.

Inutilizzato ormai da quarant'anni, l'ex silos granario Hennebique ha una storia importante alle spalle: era stato realizzato nel 1901 con la tecnica brevettata appunto da Francois Hennebique, dal quale prende il nome, il primo in Italia in cemento armato. Situato accanto alla Stazione Marittima, era utilizzato per smistare i carichi di grano in arrivo e in partenza nel porto di Genova. La struttura smise di funzionare dagli anni '70 e da allora è rimasta inutilizzata e abbandonata, una ferita nel cuore del waterfront genovese, nonostante i progetti, mai realizzati, come quello di ospitare la facoltà di Ingegneria.

L'intesa è stata sottoscritta dal presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, dal sindaco di Genova Marco Bucci, dal soprintendente ai Beni archeologici Vincenzo Tiné e dal direttore del Dipartimento di Architettura e design dell'Università di Genova Enrico Dassori. L'Accordo Quadro che Regione Liguria, AdSp di Genova e Savona, Comune di Genova, Soprintendenza Archeologica con la collaborazione del Dipartimento di Architettura dell'Università di Genova ha proprio lo scopo di stabilire in via definitiva le regole per la tutela del bene e al tempo stesso tutti gli interventi, anche a carattere trasformativo, che possono essere realizzati sull'edificio così da eliminare qualsiasi incertezza al riguardo.

### Percorso tecnico

L'intesa stabilisce pertanto il percorso tecnico che, al massimo entro un anno dalla sottoscrizione, le Amministrazioni dovranno seguire per giungere a questo obiettivo, mediante attività di studio e ricerca finalizzate alla predisposizione della scheda tecnica prescritta dal Regolamento sugli appalti pubblici di lavori riguardanti i beni culturali tutelati.

## -segue

---

All'interno di questo percorso il Dipartimento Architettura avrà il compito di curare la parte tecnico-scientifica e le relative attività saranno sottoposte all'esame di un apposito Comitato di coordinamento tecnico scientifico composto da rappresentanti tecnici delle Amministrazioni sottoscrittrici.

### **Il presidente della Regione**

Il presidente della Regione Giovanni Toti ha dichiarato: «Abbiamo fatto una cosa che non si era mai fatta in questa regione e in questa città. Un accordo quadro tra tutte le amministrazioni competenti che sarà fondamentale non solo per l'estetica, ma per la funzionalità della città e ci siamo dati massimo un anno, ma io credo sarà molto meno, per stabilire quali sono i vincoli, all'interno dei quali privato e pubblico dovranno agire per valorizzare quell'immobile che è uno scandalo sia rimasto così per 30 anni. Quindi nel giro di qualche mese saranno resi noti i vincoli da rispettare per cui l'immobile sarà messo a gara a e disposizione per coloro che avranno un progetto di sviluppo legato all'occupazione di questa città per ristrutturarlo e per gestirlo».

### **Il presidente dell'AdSp del Mar Ligure occidentale**

Nel suo intervento a margine della firma, Paolo Emilio Signorini, dopo aver sottolineato la valenza del silos Hennebique, punto di congiunzione tra il porto e la città di Genova, ha ricordato che la revisione dei vincoli è uno dei due punti per arrivare ad avere le idee chiare per sollecitare il mercato. Un imprenditore che deve partecipare – ha detto – deve sapere quali sono le condizioni e quali sono le destinazioni d'uso che avrà il bene. Risolti questi due punti saremo in grado di fare la procedura. Rimane un ultimo punto che coinvolge anche il Comune e la regione che è la valorizzazione dell'intero contesto.

Dalla sottoscrizione dell'accordo sono previsti sei mesi e, entro la fine del 2018, si avranno gli esiti delle valutazioni che stabiliranno, in via definitiva, le possibilità di uso e trasformazione dell'edificio per il suo affidamento pubblico a soggetti interessati al suo riuso. La sottoscrizione rappresenta la prima volta in cui tutte le parti in causa concordano di collaborare per arrivare al riutilizzo dell'edificio liberty in cemento armato costruito del 1901 da Giovanni Antonio Porcheddu come deposito di granaglie e collocato sulla calata Santa Limbania del porto antico di Genova. A partire dal 1992 con l'Expo sono iniziate le riflessioni sull'utilizzo di tutta l'area del Porto antico che aveva perso la sua antica utilità e molte idee si sono succedute per far rivivere Hennebique: tra le tante anche quella di diventare sede della Facoltà di Ingegneria di Genova, ma la complessità della struttura e gli elevati costi di trasformazione hanno portato l'Università ad abbandonare il progetto.

Il Comune di Genova e l'Autorità portuale che ne è proprietaria, a partire dal 2007 hanno tentato di rendere disponibile l'edificio per utilizzi prevalentemente pubblici con la possibilità di insediare anche attività turistiche e commerciali, ma i bandi per le manifestazioni di interesse sono andati deserti. La criticità principale è stata individuata nell'incertezza sulle possibilità di intervento, tenuto conto che sull'edificio grava un vincolo monumentale che, in assenza di preventive valutazioni sugli elementi di valore storico e monumentale da cui possano scaturire concrete possibilità di intervento, espone i potenziali operatori interessati al riutilizzo dell'edificio e rischi di investimento elevati in rapporto agli alti costi di intervento.

# Il Messaggero Marittimo

---

## Per Spinelli nuove aree a Voltri

Nuovi spazi, e più grandi, per il gruppo Spinelli nel porto di Prà-Voltri. Si tratta di 57 mila metri quadrati vicini al terminal Psa, consegnati ufficialmente nel corso di una cerimonia.



GENOVA – Nuovi spazi, e più grandi, per il gruppo Spinelli nel porto di Prà-Voltri. Si tratta di 57 mila metri quadrati vicini al terminal Psa, consegnati ufficialmente nel corso di una cerimonia.

Il gruppo utilizzava già un'area da 20 mila metri quadrati attraverso la società Voltri terminal Riparazioni, ma all'interno del terminal contenitori. I nuovi spazi che li sostituiscono sono invece esterni, più vicini allo svincolo autostradale.

«In quest'area abbiamo fatto contratti per 500 mila contenitori e questo agevola anche Vte che avrà spazio da offrire a nuovi armatori» spiega Aldo Spinelli. L'area sarà utilizzata dallo società del gruppo per le attività di manutenzione dei contenitori vuoti e la preparazione dei reefer per il riempimento, mentre il terminal Psa di Prà guadagna nuovi spazi in una fase di forte crescita dei traffici.

Alla cerimonia hanno partecipato il numero uno di Psa in Italia e amministratore delegato del terminal, Gilberto Danesi, Aldo Spinelli, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, il presidente della Regione Giovanni Toti e il sindaco di Genova Marco Bucci.

## Difesa della costa toscana: Protocollo di interventi

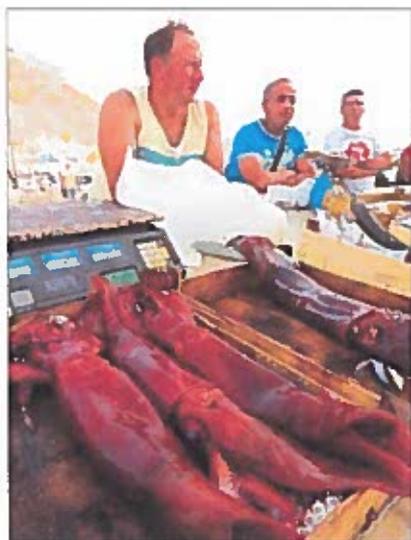
**SAN VINCENZO (LIVORNO)**- Alla firma domani alle ore 11.30, presso la sala consiliare della Torre, a San Vincenzo, il protocollo d'intesa contro l'**erosione costiera** siglato di recente tra il ministero dell'Ambiente e la Regione Toscana.

L'intesa prevede la realizzazione di una serie interventi pilota sulla costa di Piombino, Rosignano Marittimo e della stessa San Vincenzo, dove è previsto il ripascimento dell'arenile.

A presentare l'iniziativa saranno il sottosegretario di Stato del ministero dell'Ambiente, l'**on. Silvia Velo**, l'**assessore regionale all'ambiente e alla difesa del suolo, Federica Fratoni**, che hanno siglato il protocollo, e il sindaco di San Vincenzo, Alessandro Bandini. Nell'occasione saranno illustrate anche le attività che si stanno mettendo a punto per studiare e affrontare le cause dell'arretramento della costa.

## Porti: a Selinunte scalo bloccato da alghe e sabbia

Appello dei pescatori che non possono esercitare attività



(ANSA) - PALERMO, 8 GEN - Nuovo appello dei pescatori di Selinunte per l'intasamento del porticciolo i cui fondali sono pieni di alghe e sabbia che "intrappolano" i natanti. Il maltempo degli ultimi giorni ha peggiorato la situazione e questo aumenta la tensione tra le circa quaranta famiglie che a Selinunte vivono di pesca e che da mesi protestano. Già tre settimane fa la Capitaneria di porto di Mazara del Vallo aveva emanato un avviso di pericolosità dopo che in seguito a un sopralluogo era stato constatato che i fondali del porto erano intasati da sabbia e accumuli di posidonia oceanica.

Capri

PORTO TURISTICO, IL PROGETTO  
RIPARTE DOPO NOVE ANNI

Panc a pag. 10



Il progetto

## Capri, dopo nove anni riparte l'iter per il nuovo porto

Via gli scivoli per le barche piazzale allargato contro i rischi di «contatto» tra veicoli e turisti

**Antonino Pane**

Più spazio ma soprattutto più sicurezza. Il Comune di Capri rompe gli indugi e con l'aiuto della Regione rivitalizza il progetto di sistemazione del porto di Marina Grande. Con i fondi di rotazione, infatti, è stato lanciato il bando (384mila euro) per il progetto esecutivo del primo lotto, quello che prevede un impegno di spesa complessiva di circa otto milioni di euro. In pratica si tratta di ampliare il piazzale di Marina Grande sfruttando l'area degli scivoli lungo tutto il fronte dell'attuale piazza, dalla radice del molo principale fino all'area della Banchinella dove attualmente attraccano i traghetti.

«Cominciamo con dare qualche risposta concreta - dice il sindaco Gianni De Martino - agli annosi problemi di Marina Grande che riguardano la sicurezza del piazzale dove convivono il traffico passeggero e quello veicolare. Si tratta di un intervento importante perché ci consentirà di disciplinare meglio i flussi dei passeggeri in

arrivo e in partenza, quello dei mezzi pubblici e dei carrelli addetti ai servizi. Avremo più spazio anche per gli accessi agli biglietterie e per facilitare i flussi verso la funicolare».

L'ipotesi progettuale complessiva per la sistemazione e la messa in sicurezza di Marina Grande fu redatto nel 2009. Un lungo lavoro della Commissione consiliare che lavorò a stretto contatto con l'allora assessore ai Trasporti della Regione, Ennio Cascetta. La spesa iniziale prevista era di circa 37 milioni di euro ma riguardava anche l'ampliamento del molo principale ricavando all'esterno della banchinella gli spazi per allargare la zona pedonale. Insomma si mirava ad evitare quei pericolosi ingorghi dei flussi di passeggeri che si verificano nelle ore di punta in estate quando si incrociano fiumi di persone in arrivo e in partenza. Una fase tutta da decidere, questa, che potrebbe essere programmata riscoprendo anche gli altri lotti del progetto originario. C'è anche da dire che successivamente il progetto andò in capo all'Eav, che acquisì il progetto redatto dall'architetto Livio Talamona, approvato dal Consiglio comunale. Nonostante questo passaggio, co-

munque, la Regione ridusse la possibilità di finanziamento a 8 milioni di euro. «Una scelta francamente incomprensibile - sottolinea Marino Lembo, a suo tempo impegnato nello studio della Commissione consiliare perché l'opera poteva essere finanziata complessivamente. Quel progetto impegnò la commissione per molti mesi e il risultato fu giudicato soddisfacente anche in Regione. Non a caso ora si riprende parte di quella ipotesi progettuale».

Per ora si lavora al primo lotto del progetto, dunque. L'area degli scivoli per le barche è ritenuta non più aderente a una reale necessità e da qui la scelta del riempimento che porterà maggiori benefici a tutta la piazza di Marina Grande. Il bando per il progetto esecutivo - chiarisce al Comune - è aperto a tutti i tecnici e progettisti. La scadenza per la presentazione delle offerte è fissata al 25 febbraio prossimo. L'importo a base di gara è di circa 380mila euro, finanziati in parte dal bilancio comunale ed in parte dalla Regione attraverso i fondi di rotazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rendering

Ecco come si presenterà il piazzale di Marina Grande dopo l'intervento

Il rilancio

Il sindaco: primo passo per avere più sicurezza «Rispolverato» il piano votato nel 2009

## **ACL motiva la decisione di cancellare dopo 50 anni gli scali diretti al porto di Goteborg**

*Da metà gennaio il porto svedese sarà servito da una linea feeder dedicata*

Quest'anno, dopo oltre 50 anni di scali diretti al porto di Goteborg, le navi della compagnia di navigazione Atlantic Container Line (ACL) del gruppo armatoriale napoletano Grimaldi non toccheranno più direttamente il porto svedese, che dalla metà di questo mese sarà servito da una linea feeder dedicata.

La compagnia ha evidenziato come questa novità, introdotta nelle schedule del 2018, costituisca un grande cambiamento che - ha spiegato ACL - è stato deciso a seguito della graduale riduzione del livello dei noli di trasporto marittimo registrata negli ultimi cinque anni e a causa di un'inflessibile programmazione della disponibilità degli attracchi nel porto di Goteborg nonché di un costante aumento dei costi ed una parallela diminuzione della produttività nello scalo svedese.

La compagnia ha specificato che l'importante variazione è stata resa possibile anche dall'entrata in servizio di tutte le cinque nuove navi di classe G4 (Generation 4), le unità con-ro della capacità di carico containerizzato pari a 3.800 e di carico rotabile pari a 1.307 auto che sono state costruite dal cantiere navale cinese Hudong-Zhonghua Shipuilding che ha ultimato le cinque consegne nel 2016. Inoltre ACL ha evidenziato che tale modifica consentirà di ripristinare l'esattezza e l'affidabilità delle schedule della compagnia grazie alla disponibilità di 3,5 giorni in più da distribuire nella programmazione delle partenze delle navi.

Il nuovo servizio feeder settimanale dedicato salperà da Goteborg ogni lunedì e approderà al porto di Anversa ogni mercoledì mattina, giornata alla fine della quale è in programma l'arrivo nel porto belga delle navi dei servizi transatlantici della ACL con i carichi destinati ad essere importati in Svezia, che partiranno via feeder da Anversa ogni giovedì per essere sbarcati a Goteborg il lunedì mattina.

# L'Informatore Navale

---

ACL ha deciso di attuare il suo nuovo piano 2018, ora che tutte le nuove navi G4 sono in servizio



Goteborg, Svezia, 8 gennaio 2018 - ACL, nuova strategia per il servizio dal porto svedese. Il grande cambiamento è la conversione del servizio di Göteborg da una chiamata diretta a un alimentatore dedicato. Il nuovo servizio settimanale di ACL sarà effettuato da una nave portacontainer che imbarcherà carichi in esportazione svedesi ogni lunedì a Göteborg (come oggi) e li sbarcherà mercoledì mattina all'AET Antwerp. Mercoledì notte, la nave transatlantica ACL arriverà AET di Anversa e scaricherà i container di importazione svedesi per far ripartire la nave da carico e partire da Anversa giovedì, per rientrare a Göteborg entro lunedì mattina. Questo servizio inizierà nella seconda metà di gennaio.

ACL utilizzerà altro naviglio tra gli altri porti svedesi e Amburgo / Bremerhaven.

Per lo svedese RORO cargo ACL sta allestendo un servizio di inoltro utilizzando la nave Grimaldi Euromed tra Wallhamn e Anversa.

ACL ha chiamato a Gothenburg per tutti i suoi 50 anni, quindi questo è un grande cambiamento per l'azienda. Tuttavia, il graduale calo delle tariffe di trasporto marittimo negli ultimi cinque anni, combinato con la scarsa disponibilità degli ormeggi, i costi in costante aumento e la bassa produttività a Göteborg, hanno dato ad ACL la scelta di modificare il programma per migliorare l'affidabilità del servizio. Questa modifica consentirà alla ACL 3.5 giorni aggiuntivi di pianificazione, ripristinando l'affidabilità e la precisione dell'operazione ACL, fattori per i quali ACL era ben nota. A partire da metà gennaio 2018, ACL avrà di nuovo un programma affidabile per i giorni della settimana in tutti i suoi porti. Un semplice confronto delle modifiche alla rotazione europea (non ci sono cambiamenti all'attuale rotazione del porto nordamericano di Halifax-New York-Baltimora-Norfolk-New York-Halifax di seguito e' mostrato:

Attuale ACL rotazione porto europeo: Liverpool-Anversa-Amburgo-Göteborg-Anversa-Liverpool

ACL 2018 Rotazione europea dei porti: Liverpool-Amburgo-Anversa-Liverpool

Amburgo godrà di un miglioramento del tempo di transito con questo nuovo programma: 2 giorni più veloce verso est e 3 giorni più veloce verso ovest. I tempi di transito di Göteborg, Liverpool e Anversa saranno simili a quelli di oggi. Il nuovo servizio si tradurrà in un notevole miglioramento dell'affidabilità rispetto a ciò che ACL ha offerto ai clienti svedesi negli ultimi 12 mesi. ACL gestirà questo nuovo servizio per sei mesi, per essere esaminato in seguito.

Tutti gli stakeholder port-fs – clienti, terminal operator e manodopera – giocheranno un ruolo significativo nel determinare se ACL manterrà, amplierà o ridurrà questo servizio in seguito.

## Sncf rilancia il porto di Lione / IL PROGETTO

Lione - Sncf Réseau, la società di gestione della rete ferroviaria francese, lancia il potenziamento del porto di Lione: «Ogni anno - dicono dall'azienda, controllata dallo Stato - investiamo tra 700 e 800 milioni di euro per la manutenzione, il rinnovo e lo sviluppo della rete ferroviaria nella regione dell'Alvernia Rodano-Alpi»



**Lione - Sncf Réseau**, la società di gestione della rete ferroviaria francese, lancia il potenziamento del porto di Lione: «Ogni anno - dicono dall'azienda, controllata dallo Stato - investiamo tra 700 e 800 milioni di euro per la manutenzione, il rinnovo e lo sviluppo della rete ferroviaria nella regione dell'Alvernia Rodano-Alpi. Il nodo ferroviario di Lione (Nfl) svolge un ruolo importante nel funzionamento di questa rete, data la densità e la varietà del traffico locale, nazionale ed europeo che lo attraversa (1.150 treni circolano ogni giorno, metà della flotta Alta velocità nazionale). Un'area - spiegano da Sncf Réseau - che ha più punti di congestione, con l'effetto che un terzo dei ritardi in capo ai viaggiatori in tutta la regione si devono a problemi sul Nfl. Tra le molte azioni che saranno intraprese negli anni a venire, il miglioramento del servizio ferroviario del porto di Lione contribuirà alla decongestione del nodo ferroviario della città francese. Si tratta quindi di un significativo guadagno di tempo per l'accesso al porto che contribuisce a migliorarne l'attrattività. Questo progetto non avrebbe potuto avere successo senza i nostri soci: l'Unione europea, lo Stato, la regione Alvernia Rodano-Alpi, la Metropoli e la Città di Lione e la società idroelettrica Compagnie Nationale du Rhône».

# Informazioni Marittime

---

## Suez guadagna di più: 5,3 miliardi nel 2017



Il 2017 è stato un anno positivo per il [canale di Suez](#), che grazie all'aumento di traffico nel corso d'acqua "raddoppiato" ha registrato un conseguente incremento del 5,6% delle entrate, per un totale di 5,3 miliardi di dollari. Il traffico di navi, [riferisce Worldmaritimenews.com](#), è aumentato del 4,6% rispetto ai dati corrispondenti del 2016. La crescita dei transiti ha portato a un aumento del tonnellaggio netto del 7,1% nel 2017 rispetto ai dati corrispondenti dell'anno precedente.

## Al processo per il nuovo porto di Molfetta in Tribunale 6 parti civili contro i 41 imputati

*Numerose le irregolarità contestate nei lavori, il cui costo raddoppiò. Fra gli accusati, l'ex senatore Azzollini*

Sono sei le parti civili che possono sedere nel processo sui presunti illeciti nella costruzione del nuovo porto commerciale di Molfetta. Al Comune ed alla Regione Puglia, già ammesse in sede di udienza preliminare dal gup del Tribunale di Trani Francesco Messina, si aggiungono ministero dell' Ambiente, ministero dell' Inter no, Legambiente e Comitato per la Bonifica dell' area portuale. Non hanno avuto breccia, dunque, le eccezioni mosse dalle difese degli imputati che, per varie ragioni, si erano opposte alla loro ammissione.

Ieri pomeriggio, il Tribunale di Trani ha ammesso tutte le richieste di costituzione di parte civile, limitando però la futura eventualità di chiedere risarcimento nei confronti degli imputati -persone fisiche e non anche di enti - società imputati come persone giuridiche. Ammesse anche le richieste istruttorie avanzate dalle diverse parti processuali. Il protrarsi della camera di consiglio e l' impegno del collegio giudicante in altri processi ha fatto slittare le audizioni dei primi testi indicati dalla Procura.

Si tornerà quindi in aula il 22 gennaio per ascoltare il luogotenente del Nucleo di polizia tributaria di Bari della Guardia di Finanza di Bari Roberto Serafino, autore di diverse informative redatte nell' ambito delle indagini preliminari. Sono 41 gli accusati tra cui il senatore ed ex sindaco Antonio Azzollini, ieri presente in Tribunale. Imputati a vario titolo figure apicali del Comune e di importanti società (Cooperativa Muratori e Cementisti di Ravenna; Società Consortile Molfetta Newport; Società Italiana Dragaggi SpA; Fantozzi Group Srl; Spa Pietro Cidonio, tutte con sede a Roma) nonché alcune maestranze interessate ai faraonici lavori costati 147 milioni di euro: più del doppio rispetto ai 72 inizialmente previsti. Fiumi di soldi pubblici piovuti con varie leggi di finanziamento dal 2001 in poi ma che, secondo quanto ipotizzò la Procura, sarebbero serviti, sotto mentite spoglie, anche a ripianare buchi di bilancio del Comune. A seconda delle presunte rispettive responsabilità sono stati contestati i reati di associazione per delinquere (accusa mossa anche ad Azzollini) finalizzata a delitti contro il patrimonio, la fede pubblica e la pubblica amministrazione; abuso d' ufficio (tentato e consumato), falso, truffa, omissioni d' atti d' ufficio, frode in

pubbliche forniture, minaccia a pubblico ufficiale, favoreggiamento, concussione, danneggiamento, attentato alla sicurezza dei trasporti marittimi, violazioni della normativa ambientale, del testo unico sull' edilizia, del Codice del paesaggio e della disciplina speciale per la bonifica da ordigni bellici. La costruzione del nuovo porto sarebbe stata costellata da una serie di illeciti. Non ultimi quelli di natura ambientale, considerato che sui fondali giacevano diverse bombe.

**MORTO IN PORTO** » L'INCHIESTA

## Sicurezza sul lavoro Scotto-Neri multata «Non si è adeguata»

Dalle carte emergono le irregolarità dei vertici nell'azienda nell'applicazione del documento dei rischi

di Federico Lazzotti  
LIVORNO

Non sembra essere servita da lezione la morte di Mauro Filippi, travolto e ucciso il 21 luglio 2016 da un carrello elevatore nel piazzale della Scotto-Neri, affinché i vertici della ditta che ha sede all'interno del porto di Livorno si adeguassero agli standard previsti dalla legge in materia di sicurezza sul lavoro.

È quello che emerge dalle carte dell'indagine chiusa nei giorni scorsi e dove compaiono quattro indagati, tutti accusati di omicidio colposo in concorso.

In particolare i tecnici dell'Asl che nei mesi successivi all'incidente hanno effettuato i sopralluoghi nel piazzale hanno evidenziato alcune irregolarità e di conseguenza - come prevede la

normativa - hanno impartito le necessarie prescrizioni per mettersi in regola. Ma questo - secondo gli investigatori - non è mai avvenuto.

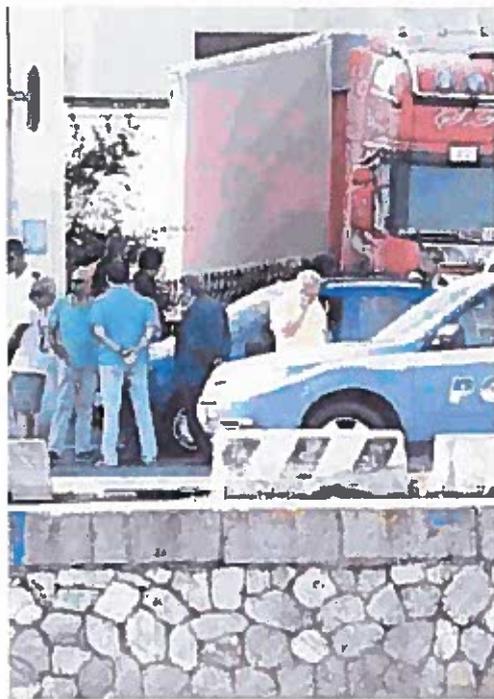
Il caso perché le contravvenzioni contestate non si sono estinte in via amministrativa ma compaiono nel capo d'imputazione notificato agli indagati. «Solo se si adempie e si paga la sanzione amministrativa - recita la normativa del testo unico - si estinguono le contravvenzioni e rimane l'omicidio colposo». L'adempimento consiste prima nell'apportare tutte le modifiche che che l'Asl impone e successivamente si viene ammessi al pagamento. Come, ad esempio, ha fatto Ettore Chini, amministratore unico della Ter srl, e dannosi di lavoro della vittima.

Tra le principali irregolarità rispetto al documento di valuta-

zione dei rischi riscontrate nel piazzale Scotto-Neri è contestata al presidente del consiglio di amministrazione Giovanni Arrigo, 42 anni, e all'amministratore delegato Giorgio Neri. A cominciare dal divieto di accesso di estranei all'area di lavoro; l'individuazione e segnalazione delle vie di uscita e delle aree di stoccaggio nei magazzini; la segnalazione delle aree di lavoro.

Invece è stato accertato che durante le operazioni di carico e scarico della cellulosa, l'area interessata non era né efficientemente segnalata, essendo consentito l'accesso a chiunque nelle zone operative, non esistevano di fatto segnalazioni circa le vie di transito e le aree di stoccaggio e neanche circa le aree di lavoro.

Inoltre la vittima, invece di rimanere in cabina, ha coadiuva-



I rilievi dopo l'incidente in porto in cui ha perso la vita Mauro Filippi

to il carrellista da terra, come da sua richiesta, nelle operazioni di carico, muovendosi a piedi in aree interdette e non delimitate dalla regolare segnaletica. Tra l'altro - come prevede la legge - avrebbero dovuto esserci dei dipendenti della Scotto a controllare che le regole fossero rispettate. Al contrario i lavoratori nominati fra i dipendenti, molti dei

quali carrellisti, di fatto venivano impiegati con funzioni operative e comunque sono risultati non consapevoli delle procedure da seguire in materia di sicurezza.

Tanto che il conducente del mezzo che ha poi travolto il camionista lo manovrava non in retromarcia e a bassa velocità come avrebbe dovuto.

# Il Secolo XIX

## IL GRUPPO ARABO



Il porto di Jebel Ali

### Dp World cresce e investe in logistica 1 miliardo all'anno

**LONDRA.** Dp World ha registrato una crescita del 10% nei volumi totalizzati nel corso del 2017. Il gruppo arabo ha investito anche 1 miliardo di dollari per sviluppare i piani di diversificazione già cominciati negli anni scorsi, puntando tra l'altro, anche sulla tecnologia. Il piano di Dp World prevede che venga investito circa 1 miliardo di dollari all'anno sino al 2020. Buona parte dei finanziamenti sarà destinata anche alla diversificazione. «Con la ripresa dei traffici nel corso del 2017 e con l'aumento dei volumi più sostenuto di quanto ci aspettassimo – ha commentato il Sultano Ahmed bin Sulayem, ceo di Dp World – Ci aspettiamo di continuare con il trend positivo anche nel corso dell'anno appena iniziato». Il gruppo ha anche rafforzato la presenza sul mercato con partnership strategiche acquisite in Brasile, Ecuador, Kazakhstan, Cipro, Somaliland, India, Egitto e Mali. Dp World ha anche aggiunto alla propria capacità totale quasi 1,5 milioni di teu ottenuti con il completamento del terminal 3 del porto di Jebel Ali. Tra le acquisizioni di gruppi concorrenti, a dicembre Dp World ha acquisito il 66,67% delle azioni di Empresa Brasileira de Terminais Portuários (Embraport) in Brasile. La cessione è stata operata da Odebrecht Transport che deteneva il 100%.

## Naviland Cargo attiverà servizi ferroviari tra la Svizzera romanda e i porti di Marsiglia Fos e Le Havre

*I collegamenti verranno realizzati tre volte alla settimana a partire da marzo*

Il prossimo marzo l'operatore francese di trasporto combinato Naviland Cargo attiverà nuovi servizi ferroviari tra la Svizzera romanda e i porti di Marsiglia Fos e Le Havre. Navette ferroviarie collegheranno tre volte alla settimana i due principali scali portuali francesi con il terminal di Chavornay, nei pressi di Losanna, attraverso il terminal di Dijon-Gevrey, in Borgogna.

Per i porti francesi, che collaboreranno con Naviland Cargo alla messa in atto del servizio, l'iniziativa ha l'obiettivo di acquisire quote di traffico di container da e per la Svizzera, mercato che è stimato pari a 350-400mila teu all'anno, traffico che attualmente solo in minima parte passa attraverso gli scali francesi.

I nuovi servizi ferroviari hanno anche lo scopo di contribuire ad alleggerire la congestione delle strade francesi verso la Svizzera offrendo una capacità di trasporto annua su treno pari a 12mila camion.



## **Nuovo servizio ferroviario Rotterdam - Svizzera della tedesca Contargo**

*Sono realizzate tre partenze alla settimana in entrambe le direzioni*

L'operatore tedesco di trasporto combinato Contargo ha attivato un nuovo servizio ferroviario tra il porto di Rotterdam e la Svizzera. Il treno parte tre volte alla settimana, nei giorni di martedì, giovedì e sabato, dal terminal di Weil am Rhein, sul confine svizzero-tedesco, per giungere in 18 ore al terminal intermodale CCT, che è direttamente collegato tramite il servizio PortShuttle con i container terminal nell'area Muasvlakte II del porto olandese, da dove riparte nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì.

Il nuovo servizio, denominato Basel Westport Shuttle, può trasportare carichi containerizzati fino ad un totale pari a 88 teu.

## **MJM annuncia l'acquisizione della commessa per la ristrutturazione della *Azamara Pursuit***

*La società sottolinea che il progetto rappresenta il rilancio della cantieristica del Regno Unito nel segmento del refit delle navi da crociera*

La società navalmeccanica nord-irlandese MJM ha annunciato oggi la sottoscrizione di un contratto del valore di svariati milioni di sterline con le compagnie crocieristiche Royal Caribbean Cruises e Azamara Club Cruises, entrambe del gruppo statunitense Royal Caribbean International, per la ristrutturazione della *Azamara Pursuit*, nuovo nome che sarà assegnato alla nave da crociera *Adonia* acquisita recentemente dal gruppo Royal Caribbean e che il prossimo marzo entrerà a far parte della flotta di Azamara Club Cruises (del 27 settembre 2017).

Il refitting avverrà nel cantiere navale di Belfast della Harland and Wolff Heavy Industries, azienda che collaborerà con MJM all'esecuzione del progetto. La nave giungerà nello stabilimento nord-irlandese il prossimo aprile e *Azamara Pursuit* effettuerà il proprio viaggio inaugurale nell'agosto 2018 con partenza dal porto di Southampton.

La società britannica ha evidenziato che la commessa rappresenta una pietra miliare in quanto sarà una dei più rilevanti interventi di ristrutturazione di una nave da crociera mai effettuato da un cantiere del Regno Unito e, inoltre, ha sottolineato che, con il contratto, per la prima un armatore crocieristico ha commissionato ad una singola organizzazione la completa responsabilità della gestione di un progetto.

«Questa - ha confermato il presidente e amministratore delegato di Azamara Club Cruises, Larry Pimentel - è la prima volta che qualsiasi compagnia affiliata a Royal Caribbean Cruises utilizza un cantiere navale del Regno Unito per lavori di refit di questa portata».

«Il gruppo MJM - ha dichiarato l'amministratore delegato dell'azienda, Gary Annett - è lieto di aver ottenuto il contratto di refit di *Azamara Pursuit* in quella che costituisce un'opportunità fondamentale per la nostra attività ed anche per l'industria marittima del Regno Unito. Il successo di questo progetto - ha precisato - ha il potenziale per rappresentare un punto di svolta per l'industria marittima britannica. Assicurandoci questo contratto del valore di diversi milioni di sterline stiamo ponendo il settore marittimo dell'Irlanda del Nord e del Regno Unito in una posizione di forza per competere per i futuri lavori in bacino e di refit». «Questo contratto - ha aggiunto Annett - ci ha offerto l'opportunità che stavamo aspettando, che è quella di portare per la prima volta da molti anni in un porto del Regno Unito un importante progetto di refitting».

«Siamo lieti - ha commentato il direttore Business development and improvement della Harland and Wolff, Jonathan Guest - che il gruppo MJM stia portando questo importante progetto a Belfast e al nostro cantiere navale. Noi abbiamo un brand riconosciuto a livello mondiale come leader storico nel settore della costruzione navale e sappiamo che c'è così tanto potenziale per rilanciare questa industria nell'Irlanda del Nord. Non vediamo l'ora di supportare il gruppo MJM in questo progetto e, confidiamo, in altri refit in futuro».

## Il Red Hook Container Terminal sarà trasferito

Dagli Stati Uniti giunge la notizia di un probabile, futuro "trasloco" del Red Hook Container Terminal.



LIVORNO – Dagli Stati Uniti giunge la notizia di un probabile, futuro "trasloco" del Red Hook Container Terminal.

A margine del discorso pronunciato ad Albany per illustrare le iniziative per il 2018, il governatore di New York, Andrew Cuomo, ha infatti annunciato la proposta di trasferire il terminal di circa due miglia a sud nel quartiere Sunset Park, dove si trova l'inattivo South Brooklyn Marine Terminal, liberando così una superficie di 80 acri per consentire la costruzione di nuove unità abitative in quella zona che ha molte richieste dal mercato immobiliare e di aver invitato la Port Authority of New York / New Jersey a studiare il trasferimento e di lasciare libero il terminal container esistente, costato milioni di dollari di perdite annuali per anni e consolidare le operazioni marittime a Sunset Park.

### Nuova ubicazione

La nuova ubicazione migliorerebbe l'accesso delle merci al terminal, potendo contare sul collegamento diretto del South Brooklyn Marine Terminal alla linea ferroviaria che consentirebbe di sbarcare i container dalle navi direttamente sui treni.

Per quanto concerne, invece, la parte residenziale, Cuomo ha detto di aver invitato la Metropolitan Transportation Authority a prendere provvedimenti per migliorare le opzioni di trasporto per Red Hook, compreso lo studio di una nuova linea della metropolitana per collegare Red Hook a Manhattan.

Nel suo annuncio, Cuomo ha descritto il terminal container come un luogo che ha esaurito il suo potenziale di sviluppo, sostenendo che il suo uso marittimo dovrebbe essere ricollocato «per liberare questo lungomare per un uso maggiormente produttivo».

Tuttavia, alcuni esperti di trasporti e infrastrutture, hanno previsto che i proventi derivanti dallo sviluppo su larga scala di spazi residenziali e misti sul prezioso sito, di proprietà dell'Autorità portuale di New York e del New Jersey, potrebbero essere utilizzati per aiutare a pagare per l'installazione di un miglior trasporto pubblico nell'area.

### Progetto del 2016

Già nel 2016 un ex alto dirigente dell'Autorità portuale, Chris Ward, aveva realizzato un progetto per la costruzione di 45 milioni di piedi quadrati a Red Hook su un certo numero di particelle, compreso il terminal container. Il progetto prevedeva inoltre la creazione di 11.250 alloggi a prezzi accessibili, avrebbe contribuito al finanziamento di opere per la protezione dalle inondazioni, migliorato il paesaggio urbano, realizzato un nuovo parco pubblico di 100 acri e l'estensione della linea ferroviaria da Lower Manhattan attraverso un nuovo tunnel da Manhattan a Brooklyn, insieme a due nuove stazioni Red Hook per la nuova linea.