



Primo Piano:

- **Riforma dei porti** (Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Genova:

"...Nautica Italiana debutta a Genova col Salone di primavera..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Ottomila crocieristi approdati a La Spezia..."

(Gazzetta Marittima)

"...Seafuture alla navy base di La Spezia..."

(Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Alla "torre" dell'Avvisatore il grazie del Senato italiano..."

(Gazzetta Marittima)

"...La Banchina è occupata e la nave va a Piombino..."

(Il Terreno)

Bari:

"...A Bari primo Forum porti e logistica..."

(Gazzetta Marittima)

Taranto:

"...Zona Franca a Taranto..."

(Gazzetta Marittima)

Olbia:

"...Boom dei traffici ro/pax per il Nord di Sardegna..."

(La Gazzetta Marittima)



INDICE



Augusta:

"...Ad Augusta Workshop su GNL e flotta..."

(Gazzetta Marittima)

"...Augusta, mille intrecci politica e lobby..."

(La Sicilia)

"...Montante non lascia e raddoppia..."

(La Sicilia)

"...Un pontile per 2", scoppia la guerra Fazio: «Noi fuori senza perché»..."

(La Sicilia)

"...Porto di Augusta, la pista dei veleni e l'iter «anomalo» che bocciò Catania..."

(La Sicilia)

NOSTRA INTERVISTA AL COMANDANTE ANGELO ROMA

La riforma portuale e la Toscana i punti di forza e di debolezza

L'obiettivo delle tre macroregioni verso il Brennero e la ferrovia Pontremolese - L'iniziativa del sindaco di Livorno Nogarini sulla governance - L'importante stabilizzazione della situazione finanziaria dell'Interporto Vespucci



Al comandante Angelo Roma, già "uomo Zam" in Italia, poi presidente di Toremur, attuale presidente di Assomaremar Livorno e ruolo marittimo consultivo molto ascoltato anche in Regione Toscana, abbiamo presentato alcune domande sulle tematiche più attuali della portualità. Ecco l'intervista.



Angelo Roma

L'attuale dibattito sulla riforma portuale vede il governo schierato per stringere i tempi mentre si profila addirittura la resistenza di tre macro-regioni che secondo il governatore della Toscana (assemblea Asamar) potrebbe delineare un siluro contro Livorno. Qual'è la sua chiave di lettura?

La vera debolezza di questa

riforma portuale è l'aver concesso, all'indomani della seduta straordinaria della Conferenza S/R, trentasei mesi di moratoria a quelle Regioni che in qualche modo vedono problemi negli accorpamenti. Inizialmente, di conseguenza, pensavo che ce l'avremmo fatta prima dell'estate, ora immagino entro la fine della stessa. Rimane

(segue a pagina 2)

La riforma portuale

il deterrente, confermato dal ministero, che i porti che chiedessero la deroga temporale sarebbero quasi certamente esclusi dai finanziamenti pubblici, che verranno invece concentrati sugli altri.

L'iniziativa presa da Liguria, Lombardia e Piemonte (anche le Regioni adriatiche ci stanno pensando), più che un siluro contro il nostro sistema portuale, la vedo come un must da ricalcare: guardare a Nord est e al Brennero, pensando di giocare un ruolo di supporto anche nei confronti della ferrovia Pontremolese, mi pare coerente, poiché la riforma non è solo di sistema portuale, ma anche di logistica.

Il sindaco Nogarini a nome dei comuni portuali Anci contesta duramente la riforma accusandola di aumentare l'incomunicabilità tra città e porti e minaccia addirittura una tassa su merci e passeggeri. Si rischia una guerra istituzionale?

Arrivati a questo punto, reputo difficile una marcia indietro da parte del ministro Delrio: la nomina dei presidenti di AdSP sarà di totale appannaggio del MIT e delle Regioni. Proprio perché ritengo importantissimo il coinvolgimento dei Comuni, immagino che il sindaco Nogarini darà voce alle esigenze della città nel Comitato di Gestione, che ricordo sarà composto da: il presidente dell'AdSP, nominato dal ministro in accordo con il presidente della Regione, da un componente designato dalla Regione Toscana, un componente designato dal sindaco, uno designato dal sindaco di Piombino ed un rappresentante dell'Autorità Marittima che può votare solo nelle materie di sua competenza (a proposito di quest'ultima, mi auguro che le commissioni competenti di Camera e Senato cancellino dal decreto che il rappresentante delle capitanerie possa votare solo nelle materie di sua competenza, ma sempre). Non penso che ci possa essere il rischio di una guerra istituzionale, anche perché leggo che la posizione del Sindaco di Livorno,

sembra essere marginale rispetto a quella dell'ANCI.

di sistema tra Livorno e Piombino sembra già avviata, anche se rimane aperto - e assai delicato - il tema delle poltrone e della reale divisione merceologica. In questo quadro è possibile a suo parere un recupero e rilancio dell'interporto Vespucci e una integrazione - ad oggi inesistente - con il polo aeroportuale toscano?

Proprio in questi giorni, finalmente, c'è stato quello che si chiama "Riequilibrio finanziario". La Giunta Regionale Toscana ha, infatti, ritenuto opportuno partecipare alla manovra finanziaria che permette di dare stabilità alla società in un arco decennale. Come lei ben sa, già quando ero membro del CdA dell'Interporto, ho iniziato per primo a chiamarlo "Retrimento" e proprio in questa funzione, dobbiamo fare di tutto per recuperare e rilanciare il Vespucci. Perché dico questo? Inizieremo a vedere forma del primo step della Piattaforma Europa intorno al 2024, e qualcuno si dovrà porre il problema: intanto dove stare i containers quando la TDT avrà raggiunto una movimentazione annua di 900.000 teus, ad esempio? Logico dedurre che lo smacco delle banchine è proprio lì! La sua eventuale integrazione con il polo aeroportuale toscano, la vedo possibile, ma prematura rispetto a tutti i cambiamenti che ci saranno nei prossimi anni.

Per l'efficienza del porto di oggi si sta velocemente dragando la Darsena Toscana e si dragherà finalmente anche l'ingresso dell'avamposto. Ma rimane la stretta del Marone che sembra ancora una volta in stand-by con i lavori dei tubi ENI. E considerando anche i ritardi della chiusura delle porte vinciane, non ritiene che siamo ancora a metà del guado?

A me risulta per quanto attiene i lavori dei tubi ENI e le porte vinciane, diciamo così: che ci dovremmo essere! Faccio allora presente che a lavori terminati, il porto sarà molto più sicuro nelle manovre delle full-containers, e questo è un aspetto di grande rilevanza. Operativamente parlando però, potremmo recuperare solo sessanta centimetri di pescaggio (per le navi a pieno carico da 6000/7000 deus). Premetto che l'ordinanza in vigore della Guardia Costiera dice in sintesi questo: E' consentito l'ingresso e l'uscita delle tipologie di navi dirette o in partenza dalla Darsena Toscana del porto di Livorno, come sotto specificato:

1. navi di dimensioni fino a 300 x 40; - pescaggio limite ammissibile 11,40 mt; - solo uscita in orario notturno con pescaggio 11,00 mt
2. navi di dimensioni fino a 306 x 40; - pescaggio limite ammissibile 11,40 mt; - ingresso/uscita solo diurna.

-segue

3, mura di dimensioni 300 x 42,80; - pescaggio limite ammissibile 10,50; - ingresso/uscita solo diurna. In parole povere, solo il Comandante della Capitaneria, dietro sollecitazione della comunità portuale, ha la facoltà di cambiare l'ordinanza, aumentando le misure di +0 - 60 centimetri.

La Regione ha imposto, per legge, una maxi consultazione pubblica su piattaforma Europa e comparto crociere. Premesso che è già in corso, condivide le preoccupazioni di chi teme che possa portare ad allungare i tempi (e gli scontri) sulle relative gare?

Proprio il 13 aprile ho partecipato al Workshop con gli stakeholder (Fortezza Vecchia, sala Canaviglia) e francamente il DP l'ho trovato interessante, e sono di quest'avviso: se si trovassero motivazioni importanti durante il dibattito pubblico per la piattaforma Europa - FASE 1, niente si potrebbe modificare; mentre per la Stazione Marittima, contribuenti alla riqualificazione, ampliamento del porto traghetti e crociere, saranno ancora possibili.

Gazzetta Marittima

La grande occasione della riforma Delrio

Così la Regione Toscana scommette sullo Stato che scommette sui porti

PORTOFERRAIO – Lo Stato scommette sui porti, la regione Toscana scommette sullo Stato. Questa potrebbe essere – ci scrive in una sua nota Paola Mancuso, già segretario generale dell'Authority di Piombino – in poche parole la sintesi di un incontro come quello organizzato da Asamar nella giornata di lunedì 11 aprile a Livorno che ha visto una partecipazione che non si vedeva da tempo a testimonianza non solo dell'ottimo lavoro di organizzazione, ma anche del grande interesse per il futuro della riforma Delrio sui porti. Un dato che diventa peraltro secondario alla luce dell'importante risultato di una discussione che ha visto finalmente prevalere la consapevolezza che nel nome dell'economia di un territorio si possa fare davvero sistema facendo prevalere sul localismo una strategia comune capace di condurre alla soluzione ottimale per un futuro che nessuno vuole rinunciare a scrivere. Sembrerebbe scontato ma non lo è, specie alla luce delle divergenti posizioni che in sede di Conferenza Stato – Regioni hanno portato alcune regioni al tentativo di depotenziare e rinviare una riforma in grado di rimettere al centro delle politiche nazionali quella comunità portuale ricca di storia e tradizione ma anche di competenze e di voglia di buttare il cuore oltre l'ostacolo, in un momento in cui per uscire dalla crisi occorre puntare sulle peculiari potenzialità del Paese senza reticenze e senza doppi giochi. La conquistata moratoria consegna alle regioni la responsabilità politica di ulteriori ritardi sotto la lente di operatori internazionali pronti a rinunciare alla scommessa di un'Italia costretta a rincorrere l'evoluzione dei traffici marittimi e la facilità di cambiamenti di "rotta" a fronte di tempi di infrastrutturazione fuori mercato. La stasi di alcuni porti potrebbe addirittura portare ad una revisione della programmazione a livello europeo in cui la priorità rimane la realizzazione di uno sbocco sul Tirreno dei traffici attesi dal Gottardo e dal Brennero. C'è bisogno di responsabilità e soprattutto di un confronto aperto come quello che ha visto nei due interventi del dottor Ivano Russo, consigliere del ministro Del Rio, e del presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, il momento di massima espressione a testimonianza di come la politica possa ancora vivere di concreta azione e di lungimirante prospettiva. Le premesse ci sono. E per la Toscana risultano rafforzate dalla consapevolezza che i passi importanti compiuti dai porti di Piombino e di Livorno li pongano oggi – grazie alla conclusione delle rispettive procedure di pianificazione e per Piombino all'avanzato stato di attuazione – in una posizione di vantaggio competitivo rimessa alle future scelte sulla governance ed ai rapporti tra gli operatori. Questi infatti, alla luce della soppressione del Comitato Portuale e con esso della loro storica presenza – conclude Paola Mancuso – dovranno fondare il loro protagonismo non più sul numero legale, ma sulla centralità e qualità dei progetti in una sfida avvincente che chiede a tutti un impegno nuovo per il rilancio del Paese.

I FUORIUSCITI DA UCINA

Nautica italiana
vara tre saloni
e sceglie Genova
per il debutto

DELL'ANTICO >> 13

IL CALENDARIO EVENTI 2017 DEI FUORIUSCITI DA UCINA

Nautica Italiana debutta a Genova col salone di primavera

Yacht esposti al Porto Antico e nel Tigullio
La regia è stata affidata a Fiera Milano

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Nautica Italiana si affida a Fiera Milano e scommette su Genova e la Liguria, proprio come anticipato nelle scorse settimane dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*. L'annuncio ufficiale è arrivato nella giornata di ieri, nel capoluogo ligure, dove l'associazione dei marchi usciti da Ucinà, ha reso noto il proprio programma eventi per il 2017: in totale tre.

Il salone più importante, dedicato alla media e grande nautica, in primavera, si terrà proprio sotto la Lanterna, con yacht ormeggiati nell'area del Porto Antico, anche se la manifestazione toccherà pure il Tigullio, con barche esposte in contemporanea in una località della riviera ligure: si parla Portofino e Santa Margherita. La secon-

da kermesse invece, in autunno e dedicata alla piccola nautica e agli sport acquatici, sarà organizzata a Milano, mentre un terzo salone "lifestyle & glamour", in estate, prenderà il via in una località turistica della Sardegna o della Campania (Porto Cervo oppure Capri).

La presentazione

Il calendario eventi promosso da Nautica Italiana, che al suo interno raggruppa marchi come il gruppo Ferretti, Baglietto e Perini Navi, è stato presentato dal presidente dell'associazione, Lamberto Tacoli, affiancato, tra gli altri, dal segretario generale, Lorenzo Pollicardo, da Giovanna Vitelli di Azimut Benetti e dal genovese Alberto Amico (Amico & Co.). «In questi mesi - ha detto Tacoli - siamo stati corteggiati da diverse città.

Ma per storia e tradizione, non potevamo che dare la priorità a Genova».

«Porte aperte a Ucinà»

I vertici di Nautica Italiana, durante la presentazione dei nuovi saloni, hanno auspicato il coinvolgimento di tutte le associazioni nautiche del Paese, compresa Ucinà, la realtà che organizza il Salone Nautico di Genova, e dalla quale, dopo mesi di tensioni e polemiche, sono usciti molti dei marchi del settore che adesso formano Nautica Italiana. La formulazione dei nuovi eventi, è stato sottolineato, è nata dall'esigenza di crescita delle aziende e nel contempo di promozione del comparto, anche sul mercato domestico.

L'appoggio delle istituzioni
Regione Liguria, Comune di Genova e Camera di Com-

mercio di Genova, hanno appoggiato il nuovo calendario dell'associazione. Durante la conferenza organizzata da Nautica Italiana infatti, hanno preso la parola Edoardo Rixi, assessore regionale allo Sviluppo economico, l'assessore allo sviluppo della giunta Doria, Emanuele Piazza e il segretario generale della Camera di Commercio di Genova, Maurizio Caviglia. Assente invece Ariel Dello Strologo, numero uno della Porto Antico Spa, che contattato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, ha detto di «appoggiare il calendario degli eventi proposto da Nautica Italiana».

Il nodo Confindustria
Giovanna Vitelli, in qualità di vice presidente dell'associazione, ha riferito che «Ucina ha bocciato la proposta di Confindustria per una "federazione di scopo" all'interno della quale avrebbero dovuto trovare spazio entrambe le associazioni». «Da parte nostra - ha proseguito Vitelli - ci siamo subito detti favorevoli al progetto ma Ucina si è comportata diversamente. Ora deciderà Confindustria: ma noi vogliamo entrare».

Salone Nautico di Genova
Le aziende associate a Nautica Italiana, hanno sottolineato i vertici dell'associazione riuniti nel capoluogo

ligure, decideranno se partecipare al tradizionale Salone Nautico di Genova, quello organizzato in autunno dalla Confindustria nautica. «Decideranno le singole aziende», hanno spiegato gli ex soci Ucina.

L'aiuto del governo
Per il salone primaverile, che non dovrebbe durare più di cinque giorni, il presidente Tacoli confida in un sostegno del ministero dello Sviluppo economico «se si riuscirà a presentare un progetto di sistema dove tutte le parti coinvolte dimostreranno di essere unite».

www.themeditelegraph.it

© BY NCD AL CUN D'RTI R SERVATI



L'ANTICIPAZIONE DEL SECOLO XIX: INTESA E SALONI

LO SCORSO 26 febbraio, il *Secolo XIX/The MediTelegraph*, aveva anticipato l'accordo tra Nautica Italiana e Fiera Milano per l'organizzazione del calendario eventi dell'associazione guidata da Lamberto Tacoli. In particolare, si parlava di un nuovo salone a Genova, in primavera, e di uno a Milano, durante l'autunno. Oltre che di yacht esposti anche nell'area del Tigullio. Le anticipazioni sono state confermate nella giornata di ieri.



Yacht esposti in banchina a Genova

AMBIOSI

ALTRE INIZIATIVE

A Milano le barche più piccole in autunno. D'estate rassegna a Capri o Porto Cervo

Gazzetta Marittima

Ottomila crocieristi approdati a La Spezia

Doppio accosto sul molo Garibaldi di Costa Diadema e P&O Ventura – L'accoglienza della città

LA SPEZIA – Ha preso ufficialmente il via la stagione estiva 2016 la settimana scorsa con il doppio accosto sul Molo Garibaldi di Costa Diadema e P&O Ventura. Quasi 8.000 turisti – soprattutto britannici, italiani, francesi e spagnoli – e più 2.500 membri dell'equipaggio hanno fatto oggi tappa nella città per tutta la giornata. La giornata record è la prima di una stagione in cui gli accosti multipli sul Molo Garibaldi si ripeteranno almeno per altre 13 volte. Giacomo Erario, amministratore delegato APLS Investimenti, società che ha in carico la gestione del Molo Garibaldi, ha commentato: "ci siamo fatti trovare pronti ad accogliere in sicurezza tutti i turisti; le operazioni di banchina si stanno svolgendo regolarmente e i passeggeri possono trascorrere una bella giornata di sole a La Spezia e provincia. Ringraziamo la Capitaneria di Porto, la Polizia di Frontiera e tutte le istituzioni per il supporto offerto". E' stato anche avviato il progetto "Facciamo Centro!" l'iniziativa nata da un'azione sinergica di Autorità Portuale, commercianti del centro città, associazioni di categoria, con il supporto dell'amministrazione comunale, per promuovere le attività del centro storico della Spezia. Numerose copie della mappa e della welcome card sono state vendute registrando un grande successo fra il pubblico dei crocieristi. Maurizio Pozella, presidente di Discover La Spezia: "siamo estremamente soddisfatti per l'interesse manifestato verso questa importante iniziativa che ci incoraggia a potenziare ancor più l'accoglienza turistica e i servizi dedicati a passeggeri ed equipaggi". Marina Geirola, rappresentante del Comitato Spezia Vivi il Centro ha commentato: "Ringrazio tutti coloro che hanno reso possibile la realizzazione e l'avvio del progetto, che sta riscontrando un incredibile successo nelle vendite. Crocieristi ed equipaggi hanno oggi un motivo in più per restare nella nostra città, moltiplicando l'indotto per le attività commerciali del centro storico". Lorenzo Forcieri, presidente AP, durante un sopralluogo svolto nel corso della mattinata al Terminal Crociere, ha dichiarato: "Una giornata importante che testimonia come la città e il suo porto siano divenuti una destinazione competitiva ed appetibile per tutte le principali compagnie crocieristiche. Oggi ha preso avvio con successo anche la vendita della nuova mappa della città e della card del progetto "Facciamo Centro". Con la presenza di due grandi navi e quasi 8.000 passeggeri di cui molti sono rimasti in città, oggi possiamo dire che abbiamo fatto centro! Stiamo lavorando intensamente per sviluppare parallelamente i traffici del porto e la vocazione turistica della città".

Seafuture alla navy base di La Spezia

LA SPEZIA – Seafuture & Maritime Technologies 2016, giunta alla 5ª edizione, è l'evento italiano, di rilevanza internazionale, che avrà luogo presso la Base Navale della Spezia dal 24 al 27 maggio. La manifestazione si afferma come piattaforma di business e confronto tecnico-scientifico tra i big player dell'economia del mare, la Marina Militare e le piccole e medie imprese, indotto di un settore strategico che si distingue per un forte dinamismo. A Seafuture&MT 2016 saranno presenti, tra gli altri, Fca, Fincantieri, Finmeccanica, Elt, Intermarine, Mbda, Cabi Cattaneo, Cnt, Simens, insieme ai consorzi di PMI dei distretti tecnologici e dei poli industriali di La Spezia, Taranto, Augusta e Torino. Il vero valore aggiunto della manifestazione sarà la presenza di Marine Militari estere che interverranno con rappresentanti altamente qualificati in grado di stringere accordi commerciali sia con la Marina Militare italiana, sia con le imprese. Obiettivo della manifestazione è quello di essere il primo evento nel Mediterraneo che prende in considerazione tutti gli aspetti della politica marittima integrata e che si basa sulla strategia della 'Blue Growth', così come indicato dalla Commissione Europea. Le parole chiave sono: blue economy, new technologies, dual-use, refitting, sustainability. Seafuture&MT 2016 ospiterà: • Exhibition Area per le tecnologie marine presso gli hangar della Base Navale dove le imprese presenteranno il loro know-how; • Dock Area per l'esposizione di imbarcazioni civili e militari; • Advanced Bilateral Meeting tra imprese e con Marine Militari estere; • Conferenze internazionali di alto profilo politico, scientifico ed economico; • Seminari tecnici e Business Conversation riservati alle aziende; • Seminari di formazione per i media realizzati in collaborazione con l'ordine dei giornalisti; • Academy Award dedicato alle tesi magistrali o di specializzazione più innovative. Seafuture & Maritime Technologies 2016 è organizzato da La Spezia Eps, Azienda speciale della Camera di Commercio della Spezia, con la Marina Militare Italiana, la Camera di Commercio della Spezia, l'Autorità Portuale della Spezia, il Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, il Comune della Spezia e con il patrocinio del Ministero della Difesa, del Ministero dello Sviluppo economico, del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e della Regione Liguria.

Alla “torre” dell’Avvisatore il grazie del Senato italiano

Una nota del senatore Lai dopo la visita all’impianto del porto di Livorno

LIVORNO – Nel venticinquesimo anniversario della tragedia del Moby Prince, che costò la vita a 140 tra passeggeri ed equipaggio del traghetto finito contro la petroliera Agip Abruzzo, la commissione d’inchiesta del Senato presieduta dall’onorevole Silvio Lai ha visitato con i propri tecnici la torre dell’Avvisatore Marittimo di Livorno, conferendo con il titolare del servizio Massimo Moniga e con i suoi operatori. Una visita, quella alla torre azzurra del porto, in cui il senatore Lai è stato accompagnato dal prefetto Tiziana Costantino e dal comandante della Capitaneria capitano di vascello (Cp) Vincenzo Di Marco.

Significativo il messaggio che il senatore Lai ha indirizzato dopo la visita a Massimo Moniga ed ai suoi uomini, a conferma dell’alta professionalità degli addetti al nostro servizio, della preparazione e anche della trasparenza sul lavoro svolto con abnegazione e anche spirito imprenditoriale. Massimo Moniga è stato anche invitato a Roma alla audizione che si è tenuta lunedì scorso sempre al Senato, per dare la propria collaborazione agli aspetti tecnici della tragedia. Ed ecco il testo della nota del senatore Lai. Carissimo signor Moniga, desidero ringraziare Lei e i Suoi collaboratori per il supporto assicurato alla Commissione, che ho l’onore di presiedere, nella serata di domenica 10 aprile. La delegazione della Commissione ha particolarmente apprezzato la Sua competenza e la Sua disponibilità durante la nostra visita alla torre dell’Avvisatore marittimo. E’ stata un’opportunità importantissima per conoscere le modalità di navigazione in porto e nella rada. Con i migliori saluti. Silvio Lai.

La banchina è occupata e la nave va a Piombino

Venerdì era attesa una portacontainer Hapag Lloyd per 15 giorni di riparazioni
«Ma all'ultimo ci hanno avvertito che all'attracco c'è uno yacht in allestimento»

di **Giulio Corsi**

di **LIVORNO**

Venerdì 22 aprile la nave Mississauga, portacontainer da 215 metri della Hapag Lloyd, avrebbe dovuto attraccare alla banchina 76 per effettuare una serie di lavori interni. Sarebbe rimasta al molo del Mediceo, a fianco al vecchio bacino di carenaggio per due settimane, portando lavoro ad una settantina di persone, tutte maestranze specializzate, la maggior parte livornesi. «La scorsa settimana però abbiamo ricevuto una telefonata dalla capitaneria di porto che ci ha comunicato che la banchina non sarebbe stata disponibile», racconta Massimo Netti, manager della Jobson Group Livorno, affiliata della Jobson Italia di La Spezia che da anni effettua le riparazioni per il colosso tedesco Hapag e per le più grandi compagnie mondiali.

«In quella telefonata ci è stato spiegato che lo yacht Leopard, che avrebbe dovuto lasciare la banchina 76 il 20 aprile (oggi, ndr), sarebbe rimasto lì ancora a lungo e che dunque

la nostra portacontainer non avrebbe trovato posto - continua Netti -. Siamo rimasti spiazzati, perché avevamo un contratto già firmato con la Hapag Lloyd e ci siamo trovati senza banchina a pochi giorni dall'arrivo della nave. A quel punto abbiamo contattato il porto di Piombino che in un'ora ci ha dato la disponibilità di due attracchi. E così il 22 aprile la Mississauga sarà dirottata lì».

Non è la prima volta che accade un episodio del genere. «All'inizio marzo - racconta Netti - avevamo chiesto l'ingresso del Milan Express, un'altra portacontainer da 216 metri della Hapag. Sarebbe arrivata a fine mese, ma ci è stato risposto che la banchina 76 era occupata e che non avremmo potuto utilizzarla. E così anche in quel caso abbiamo spostato la nave a Piombino dove c'è un'Ai di cui è parte anche Jobson, e dove - dice Netti - Guerrieri ha subito dato la propria disponibilità. La nave è rimasta in porto una ventina di giorni e vi hanno lavorato maestranze locali,

con grande partecipazione anche dei portuali che ci hanno fornito un'assistenza costante dedicandosi alla movimentazione. In tutto sono state impegnate una sessantina di persone, una squadra specializzata in automazione proveniente da Genova, meccanici motoristi da Livorno, e poi addetti alla carpenteria e al refitting di Piombino, coordinati dall'armatore locale Freschi che fa parte dell'Ai e che ha fatto da base».

«Un'occasione persa per la città, da tanti punti di vista», commenta Alessandro Navalesi, rappresentante su Livorno della Jobson. «Perché a Piombino per 20 giorni abbiamo occupato 40 stanze d'albergo, girato ristoranti, ma soprattutto perché quel lavoro poteva restare a Livorno e portare ossigeno al settore delle riparazioni navali».

Nel mirino dei rappresentanti locali della Jobson ci sono chiaramente i cantieri Benetti - con cui l'Ai di cui Jobson fa parte, potrebbe contendersi la concessione dei bacini di carenaggio - ma anche la gestione della banchina 76, dun-

que la capitaneria e l'Autorità portuale. «Quella banchina - ricordano Netti e Navalesi - è tecnica, non una banchina di allestimento. La differenza è chiara e sostanziale: le navi possono stare lì per lavorazioni, riparazioni di guasti o all'uscita dei cantieri per terminare le lavorazioni. Ma non possono stare più di 20 giorni. L' invece il Leopard è lì da alcuni mesi. A fine marzo ci avevano garantito che lo yacht sarebbe andato via il 20 aprile e che la banchina sarebbe stata disponibile per la nostra portacontainer. Abbiamo depositato regolarmente la domanda ma con una telefonata la scorsa settimana ci hanno informato che non c'era più spazio».

Il 12 giugno intanto è previsto l'arrivo della London Express, super portacontainer da 300 metri: in programma ci sono lavori ai motori, automazione, sala macchine, stive, guide-ascensori. «Tutti lavori interni, non impattanti all'esterno, che potrebbero occupare una sessantina di persone», dice Netti. Pensavamo di portarla a Livorno ma stiamo prendendo contatti con Piombino».

La denuncia dei riparatori di Jobson: «Da marzo è già accaduto 2 volte Ad ogni nave lavorano almeno 60 persone»



Una nave Hapag Lloyd portata alla banchina 76 da Jobson Italia



Massimo Netti, Jobson Group

Gazzetta Marittima

A Bari primo Forum porti e logistica

ROMA – Si terrà mercoledì 27 aprile presso il Terminal Crociere del Porto di Bari il “1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica – Lo stato di attuazione del Piano Nazionale Strategico”, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e dei principali interlocutori tra istituzioni e operatori del settore. L’evento è organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee Spa (RAM), società interamente controllata dal Ministero dell’Economia e delle Finanze che collabora come organismo in house con il Ministero dei Trasporti per lo sviluppo del Programma Nazionale delle “Autostrade del Mare”. La giornata sarà l’occasione per tracciare lo stato dell’arte della fase attuativa del Piano Strategico Nazionale, adottato dal Consiglio dei ministri poco meno di un anno fa, presentando le principali azioni portate a termine e i primi risultati ottenuti, con particolare approfondimento degli iter relativi a Ferrobonus e Marebonus, collegamenti dell’“Ultimo miglio”, Sportello Unico dei Controlli, Fast corridor e pre-clearing, semplificazioni escavi e dragaggi, regolamento delle Concessioni Demaniali. Sarà così fatto il punto su un settore che incide per il 2,6% sul PIL nazionale, con oltre 160mila imprese e circa 1 milione di addetti. La riforma del settore perseguita dal Piano punta ad accrescere la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici di merci e persone e promuovere l’intermodalità, riducendo inefficienze che oggi costano al Paese 50 miliardi l’anno. Dopo i saluti delle autorità locali, sarà il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio ad aprire i lavori del Forum. In un’intervista condotta dal giornalista Rai Francesco Giorgino, il ministro Delrio presenterà le prospettive per il settore e i piani governativi per incentivarne lo sviluppo. A seguire, nel suo intervento Antonio Cancian, presidente RAM Spa, metterà in relazione il sistema nazionale con il contesto europeo, con un focus su Reti Transeuropee e strategie Euromediterranee. La giornata si articolerà poi in due sessioni. La mattinata, moderata da Francesco Giorgino, sarà dedicata all’approfondimento delle misure adottate per la competitività del Sistema Mare, che saranno oggetto di focus specifici a opera di specialisti delle diverse aeree. Francesco Benevolo, direttore operativo RAM Spa, tratterà degli incentivi Ferrobonus e Marebonus a favore dell’intermodalità; Maurizio Gentile, amministratore delegato di RFI – Gruppo FS, dei collegamenti dell’“Ultimo miglio”; Giuseppe Peleggi, direttore Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, si occuperà dell’introduzione di Sportello Unico Doganale dei Controlli e Corridoi Doganali, Fast corridor e pre-clearing. Chiuderanno la sessione mattutina l’onorevole Silvia Velo, sottosegretario di Stato al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con un intervento sul tema delle semplificazioni della normativa per escavi e dragaggi, e Stefano Zunarelli, esperto della Struttura tecnica di Missione, sul Nuovo Regolamento delle Concessioni Demaniali. Durante la sessione pomeridiana, una tavola rotonda sul tema “I provvedimenti assunti e l’impatto sull’economia portuale” coinvolgerà i rappresentanti delle principali associazioni di portualità e logistica – Marco Conforti di Assiterminal, Emanuele Grimaldi di Confitarma, Nereo Marcucci di Confetra, Pasqualino Monti di Assoporti, Michele Pappalardo di Federagenti, Paolo Uggè di Confrtrasporto, Pierfrancesco Vago di Clia Europe – in un confronto sulle prospettive di sviluppo del Sistema Mare, che pongano questo settore al centro della ripresa economica del Paese e lo guidino a diventare strumento attivo di politica euro-mediterranea. Sarà Ennio Cascetta, responsabile della Struttura tecnica di missione per l’indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l’Alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a presentare le conclusioni della giornata, delineando il programma di lavoro di quello che si propone come il primo di appuntamenti annuali che radunino i principali attori nazionali e internazionali della portualità e della logistica, dando vita a un percorso permanente di confronto strutturato su uno dei grandi asset della competitività dell’intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Zona Franca a Taranto

E' in vigore dai giorni scorsi e il regolamento definisce possibilità e obblighi per gli utilizzatori

TARANTO – Nel maggio 2014 la Direzione Interregionale Doganale per la Puglia, il Molise e la Basilicata, ha autorizzato l'istituzione di una "Zona Franca Aperta non interclusa di Tipo 77", su apposita area all'interno del porto di Taranto, attribuendo all'Autorità Portuale i compiti di gestione della Zona Franca medesima secondo le modalità del regime del deposito doganale privato di tipo C.

Successivamente, in data 09.09.2014, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Taranto ha adottato il Disciplinare di Servizio "Zona Franca Doganale, non interclusa, di tipo II (ZFD) ex art. 799, par. I, leti, b) del Reg. CEE nr. 2454/93 (DACJ\ con il quale ha regolamentato l'operatività della Zona Franca nel Porto di Taranto con indicazione, tra l'altro, degli adempimenti a carico del Soggetto titolare della ZFD. Trattandosi della prima ed unica Zona Franca doganale non interclusa esistente in Italia – sottolinea il commissario avvocato Sergio Prete – l'AP e l'Agenzia delle Dogane ne hanno finora vagliato i possibili profili di gestione.

A conclusione del predetto iter, si è pertanto giunti all'emanazione, con Ordinanza n. 08/16, del "Regolamento per il funzionamento della Zona Franca Doganale" del porto di Taranto in cui viene sancita la modalità di gestione diretta da parte dell'Autorità Portuale. Pertanto, tutte le imprese interessate ad operare nella stessa possono procedere con la fase di accreditamento finalizzata all'iscrizione nell'apposita lista.

Il Regolamento disciplina le modalità di funzionamento della Zona Franca, le attività consentite agli utilizzatori, i relativi obblighi e l'utilizzo delle aree pubbliche, oltre a prevedere le ipotesi di insediamento produttivo e le attività di competenza dell'Autorità Portuale.

L'Ordinanza n. 08/16 e il Regolamento ad essa allegato sono disponibili per il download sull'Albo Pretorio del sito istituzionale dell'Ente, www.port.taranto.it.

E' altresì disponibile un documento descrittivo dei compiti e delle finalità della Zona Franca Doganale del porto di Taranto, sul portale istituzionale dell'Ente al seguenti link: <http://future.port.taranto.it/progetti/zona-franca.html>.

Attraverso la creazione, autorizzazione ed organizzazione della Zona Franca non interclusa l'Autorità Portuale intende promuovere lo sviluppo economico dell'area al fine di incrementare i traffici, la produttività e la competitività dello scalo nel bacino del Mediterraneo, agevolando altresì l'insediamento ed utilizzazione di stabilimenti industriali e logistici, a beneficio della Città di Taranto e dell'intero sistema Paese.

All'interno della Zona Franca potranno essere realizzate attività quali: stoccaggio, manipolazioni usuali, trasformazione sotto controllo doganale, perfezionamento attivo, commercializzazione di merci terze. Le merci immesse nella Zona Franca potranno appartenere ad ogni categoria merceologica ricompresa nella Nomenclatura Combinata.

L'obiettivo da perseguire nell'area del Porto e retroporto di Taranto è, infatti, proprio quello di rilanciare l'economia attraverso l'incremento e lo sviluppo dei traffici e del commercio internazionale, incentivando il transito e la spedizione delle merci, nonché le vendite e gli scambi commerciali, favorire l'insediamento e la permanente localizzazione di nuove imprese che creino occupazione e incentivino lo sviluppo economico anche grazie alla gestione dell'Accordo di Programma relativo all'Area di Crisi Industriale.

Boom dei traffici ro/pax per il Nord di Sardegna

Forti incrementi sia per Golfo Aranci che per lo scalo di Olbia Da oggi Grimaldi mette in linea anche il ro/pax Cruise Olbia potenziando ancora

OLBIA Boom dei traffici passeggeri nel nord della Sardegna, in particolare nei tre scali di Golfo Aranci-Olbia-Porto Torres, nel primo trimestre dell'anno. Non basta a giustificare l'incremento, reso noto dall'Autorità portuale del Nord Sardegna retta dal commissario Pietro Preziosi, il raddoppio dei collegamenti con Livorno messo in atto dall'ingresso in forze della Grimaldi sulla linea. L'aumento della concorrenza ha abbassato le tariffe ed ha quindi reso più appetibile il collegamento, ma c'è anche una significativa componente di maggior richiamo turistico: e insieme una ripresa dei traffici commerciali. Le cifre: il traffico passeggeri è aumentato del 31,4% rispetto ai primi tre mesi del 2015, con un incremento nel solo porto di Olbia del 21,6% (circa 166 mila passeggeri). A Golfo Aranci le percentuali di crescita sono state ancora più alte: +58,65% (circa 23 mila passeggeri). Fortissimo, in percentuale, l'incremento di auto e camper: +61%. Analoghi, anche se quantitativamente su cifre inferiori, gli incrementi dei traffici su Porto Torres, dove c'è da registrare solo una leggera flessione dei transiti di merci. * * * Da oggi il servizio di Grimaldi tra Livorno ed Olbia raddoppia con l'ingresso in linea anche della Cruise Olbia,

una unità di tutto rispetto che ha caratteristiche ro/pax molto avanzate. Su Livorno è stata nel frattempo completata la sistemazione dell'area di parcheggio e smistamento dei mezzi rotabili destinati alle linee con la Sardegna utilizzando lex parcheggio pubblico Azzini (sulla quale operazione ha sparato a palle incatenate il sindaco Nogarin, accusando la Porto 2000 di non aver nemmeno avvertito il Comune della sottrazione dell'importante parcheggio-polmone). Il riassetto dell'area consentirà, secondo la Porto 2000, di smistare meglio i traffici delle tre compagnie che operano con i ro/ro e i ro/pax per il Nord Sardegna.

Gazzetta Marittima

Ad Augusta Workshop su GNL e flotta

ROMA – Venerdì 13 maggio nella Sala Convegni del Circolo Ufficiali Marina Militare, Augusta (Via Capitaneria) istituzioni, operatori ed esperti del settore discuteranno degli impegni e delle strategie internazionali e nazionali per ridurre l'impatto ambientale del traffico navale sull'ambiente marino e costiero, con particolare riferimento al Canale di Sicilia. La Marina Militare illustrerà il proprio impegno nel programma "Flotta Verde".

Il Workshop è articolato in due sessioni tematiche, la prima dedicata al traffico marittimo e al relativo impatto ambientale, la seconda alle infrastrutture necessarie per fare dell'Italia l'hub euro-mediterraneo del gas naturale e del GNL.

Il programma è completato da due tavole rotonde in cui amministratori e rappresentanti delle più importanti imprese del settore presenteranno obiettivi, strategie e progetti. Il WorkshopGNL di Augusta è un incontro di approfondimento organizzato da ConferenzaGNL, il principale evento biennale mediterraneo dedicato agli usi diretti del GNL organizzato in collaborazione con WEC Italia. Le prossime IV ConferenzaGNL e II FieraGNL si svolgeranno nella primavera 2017. ConferenzaGNL è una iniziativa indipendente che ha l'obiettivo di promuovere la nuova filiera industriale del metano liquido per i trasporti marittimi, terrestri pesanti e per gli usi industriali e civili in Italia e nel Mediterraneo.

Nel Mar Mediterraneo, che rappresenta appena il 3% delle acque del globo terrestre, transita più del 17% del traffico marittimo mondiale. La riduzione dell'impronta ambientale di queste attività, importanti per l'economia del Mediterraneo è in continua crescita anche per il recente raddoppio del Canale di Suez, richiede un approccio innovativo nello sviluppo del trasporto marittimo che dovrà orientarsi sempre più verso l'adozione di combustibili a basse emissioni e flotte più efficienti e sicure. Tutti i Paesi rivieraschi del Mediterraneo sono già da tempo impegnati in iniziative di tutela dell'ambiente marino, tuttavia le responsabilità maggiori ricadono su quelli più sviluppati, responsabili del maggiore impatto, come l'Italia.

L'Organizzazione Marittima Mondiale dell'ONU dovrà decidere entro il 2025 l'estensione al Mediterraneo del limite dello 0,1% di tenore di zolfo nei combustibili marittimi, rispetto all'attuale 3,5. Il Parlamento italiano ha chiesto che questo limite sia adottato fin dal 2020, considerato che è già in vigore da inizio 2015 nei mari di Europa e America del Nord.

La principale alternativa ai prodotti petroliferi raffinati è costituita dal GNL, gas naturale liquefatto, che oltre ad eliminare le polveri sottili, abbatta drasticamente gli ossidi di zolfo e di azoto e riduce almeno del 15% le emissioni di CO₂.

Ecco il programma di lavoro.

SESSIONE

9.00 Registrazione dei partecipanti

9.15 Inizio lavori – Saluti introduttivi: Ettore Socci, presidente Circolo Ufficiali della Marina Militare di Augusta; Maria Concetta Di Pietro, sindaco di Augusta; Sergio Garribba, presidente Comitato Scientifico ConferenzaGNL.

Traffico marittimo, impatto ambientale e ruolo del GNL. Modera: Rita Caroselli, Direttore Assogasliquidi.

Interventi – Il ruolo del gas naturale nella strategia energetica europea rappresentante della Commissione Europea*. Obiettivi e le strategie dell'International Maritime Organization Cristiano Aliperta, rappresentante italiano presso l'IMO. Il traffico marittimo nel Mediterraneo e nel Canale di Sicilia Roberto Libero, BIP, BusinessIntegrationPartner. L'impatto ambientale e il monitoraggio del traffico marittimo Calogero Burgio, delegato ambientale Autorità Portuale Civitavecchia.

11.00 Coffee Break

11.15 Tavola rotonda: Obiettivi e strategie delle imprese per la sostenibilità ambientale. Modera Diego Gavagnin – coordinatore scientifico ConferenzaGNL. Cantieristica – Motoristica marittima – Armatoria – Importatori – Costruttori infrastrutture.

-segue

12.30 Conclusioni – Strategie di sviluppo per la pesca sostenibile rappresentante del Ministero Politiche Agricole*. L'impegno italiano per l'ambiente marittimo e costiero dopo COP21 di Parigi rappresentante Parlamento/Governo*.

13.00 Pranzo libero.

SESSIONE POMERIDIANA

14.30 Inizio lavori – Infrastrutture per l'Italia hub euro-mediterraneo del gas naturale. Modera Paolo D'Ermio, Operating Director WEC Italia.

Interventi – Attività e progetti della Marina Militare Nicola De Felice, comandante marittimo Sicilia Marina Militare. L'impegno del Ministero Infrastrutture e trasporti per il GNL Enrico Maria Pujia, direttore generale Trasporto Marittimo Ministero Infrastrutture e Trasporti*. L'energia in Sicilia e il ruolo del gas naturale Vania Contrafatto, assessore all'Energia della Regione Sicilia*. Prospettive per il porto di Augusta rappresentante Autorità Portuale Augusta. La diffusione degli usi diretti del metano liquido in Italia Tommaso Franci, ricercatore senior REF-E.

16.00 Coffee Break

16.15 Tavola rotonda: Progetti e iniziative industriali per le infrastrutture del GNL. Modera Diego Gava-gnin, coordinatore scientifico ConferenzaGNL. Società ingegneria – Industrie gas tecnici e criogenia – Gestori infrastrutture – Costruttori depositi e componenti – Certificatori.

17.30 Conclusioni – Il gas naturale e il GNL per la sicurezza energetica nazionale Gilberto Dialuce, direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche, Ministero Sviluppo Economico*. Prolusione finale Donato Marzano, comandante logistico Marina Militare.

18.00 Chiusura lavori.

(* relatori in fase di conferma alla data di aggiornamento del documento).

-segue

secondo le indagini della squadra mobile e che potrebbe essere invece proprio il deputato regionale del Pd. Che non è il solo parlamentare regionale siracusano finito negli atti della magistratura potentina.

Cozzo scrive a Gemelli: «Un deputato regionale, Coltraro, mi dice di volermi presentare a tale Giacomo D' Arrigo, a quanto pare amico storico di Del rio». Gemelli, detto il Gazzella tra i componenti del quartierino, fa capire di non avere grande stima del parlamentare siracusano ma suggerisce tuttavia al commissario dell' autorità portuale: «Tu incontra tutti!!! Fai la puttana!!! ».

Un suggerimento non del tutto inedito considerato che sostanzialmente l' imprenditore Gemelli aveva espresso, nei giorni precenti, lo stesso concetto a Cozzo dicendogli: «in questo momento io ti ho detto di di si pure alle capre, se arriva una capra e ti dice bee tu ci dici bee! ».

Tra i nomi nuovi che emergono dalle carte anche quello dell' avvocato floridiano Giuseppe Calafiore che raccoglie lo sfogo del commissario dell' autorità portuale Alberto Cozzo subito dopo un incontro avuto con l' allora capo di gabinetto del Comune Giovanni Cafeo.

E al telefono con l' avvocato Calafiore Cozzo dimostra di aver accolto il suggerimento di Gemelli quando dice: «per esempio viene settimana prossima la... De Marco (potrebbe trattarsi del deputato regionale del Pd Marika Cirone Di Marco)... che mi ha attaccato per la cosiddetta nave dei veleni, però ora mi sta dando retta per fare la zona franca... ma io le do conto comunque, tanto cioè...

» Intrecci, nessuna ipotesi di reato, ma l' evidenza tuttavia che c' è un sistema che riguarda profondamente anche la provincia di Siracusa che è diventata centrale nelle indagini della magistratura potentina, indagini che probabilmente verranno trasferite anche a Roma.

Un sistema a più completamente sconosciuto.

MASSIMO LEOTTA

La Sicilia

NOMINE E VELENI. Il leader, prorogato a Unioncamere, lancia il suo vice Catanzaro a Confindustria. Agen: L' affaire Sac

Montante non lascia e raddoppia

Porto di Augusta: il no «anomalo» a Catania. Parla l'imprenditore "scippato" del pontile

Montante resta in sella a Unioncamere Sicilia. Ieri la proroga, in attesa della riforma delle Camere di Commercio, «ma io non mi ricandido». E nella corsa alla sua successione al vertice regionale di Confindustria lancia il suo vice Catanzaro. Da domani le consultazioni dei "saggi". Il ragusano Cappello si tira fuori («ma se mi indicano ci rifletto»), spunta il nome di Bonaccorsi di Reburdone. Su nomine e veleni interviene il presidente di Concommercio, Agen: «Tutto ruota attorno a Fontanarossa».

Inchiesta petrolio: porti, le manovre di Augusta contro Catania.

I Verdi: «Meglio se venivano i cinesi». Rompe il ghiaccio l'imprenditore "scippato" del pontile: «Concessione ok, poi congelata dalla Marina».



LA CONTESA TRA DECAL-COMAP E ALFA TANKO

"Un pontile per 2", scoppia la guerra Fazio: «Noi fuori senza un perché»

Per questo stop improvviso abbiamo presentato ricorso al Tar

La Decal, che ha come socio di minoranza la Comap di Alfio Fazio, sette anni addietro ha presentato una richiesta per gestire il pontile consortile del porto di Augusta. Una richiesta a cui il Comitato portuale e l' autorità portuale non si sono opposti, in presenza ovviamente di tutte le relative autorizzazioni. È proprio quel pontile il manifesto degli interessi del quartierino sullo scalo megarese. Una concessione da ottenere a tutti i costi e se necessario facendo trasferire un ammiraglio (circostanza che si è verificata) e facendo ripartire tutto da zero.

È di poche parole, Alfio Fazio, che preferisce non rispondere alla domanda diretta. Cosa pensa leggendo i giornali in questi giorni? «Che devo pensare?», dice sconsolato.

Ci sarebbe da pensare, ad esempio, a come dopo sette anni e con tutte le carte in regola, improvvisamente, sarebbe giunta una lettera della Marina Militare che metteva nuovamente tutto in discussione.

Ci sarebbe da pensare all' interesse che il quartierino ha manifestato per quella concessione al punto che ha lavorato anche per la rimozione dell' ammiraglio Camerini considerato un ostacolo, secondo gli investigatori, al completamento del progetto. «Per questa vicenda - dice Fazio - per questo stop improvviso abbiamo presentato ricorso al Tar e adesso aspettiamo che i giudici amministrativi si esprimano». E gli interessi del quartierino sul pontile sono nero su bianco nelle indagini della squadra mobile della questura di Potenza.

«Gemelli - spiegano gli investigatori - ha proiettato i propri interessi economici, fra le altre cose, verso una concessione demaniale relativa al pontile consortile ed annessi serbatoi di stoccaggio del petrolio esistenti nel porto di Augusta».

Pontile e serbatoi. «Gli stessi serbatoi che sei ammiragli uno dopo l' altro - dice Fazio - ci avevano chiesto di gestire non appena ottenuta la concessione».

Che interessavano anche al quartierino. Tanto che l' 8 maggio del 2015 viene istituita la società Alfa Tanko che si occupa, ad esempio, di attività di stoccaggio, scarico, carico, movimentazione merci, in siti industriali, cantieri, aree portuali, aree aeroportuali, ferroviarie.



- segue

Una società in cui compaiono due soci Alfredo Leto e Fabio Bellomo, ma a cui sarebbe fortemente interessati anche altri soggetti. Soggetti che gli investigatori definiscono soci occulti.

Tra questo proprio Gianluca Gemelli che in un fitto scambio di messaggi e comunicazioni con Alfredo Leto, Alberto Cozzo e altri componenti del quartierino, definisce tutti i dettagli della stipula dell' atto notarile a cui, secondo quanto ricostruito dagli inquirenti presenza.

E che, sospettano gli investigatori potentini, anche durante la stipula dell' atto scambia messaggi, di natura tecnica, con il commissario dell' Autorità portuale Alberto Cozzo. Firmata la stipula c' è anche il tempo di scherzare.

L'INTERVISTA. Parla l'imprenditore che aveva chiesto l'utilizzo del pontile consortile del porto di Augusta

«Quella concessione che a me non hanno mai dato»

AUGUSTA. «Glielo dico francamente: avrei voglia di non dire una parola. Ma come faccio a non raccontarle questa storia?». La storia che Alfio Fazio, imprenditore augustano, non vorrebbe raccontare, di più vorrebbe non fosse mai stata scritta, è quella di un'idea, di una intuizione, di un progetto a cui ha dedicato gli ultimi 7 anni della sua vita da imprenditore. Una concessione per l'utilizzo del pontile consortile del porto di Augusta.

Un magnifico affare da portare avanti nel suo ruolo di proprietario della società Comap con cui è socio di minoranza della Decal. La società dunque presenta istanza. «Il comitato portuale ha detto sì e lo stesso ha fatto anche l'Autorità portuale, a patto, ovvio che tutte le autorizzazioni fossero in regola».

Giusto, giustissimo, perfetto. Così si mettono al lavoro e una dopo l'altra mettono tutte le carte in regola. «Nel frattempo sei ammiragli ci chiedono di gestire anche i serbatoi militari», dice Fazio. Uno dopo l'altro, da Molaschi a Camerini gli alti ufficiali, quelli che nel berretto hanno una cordicella dorata in grado di trascinare una corvetta, offrono, non appena ottenuta la concessione, la gestione dei serbatoi. Altro affare interessante. Ma la concessione non arriva mai. «Alcuni mesi addietro - dice Fazio - ben prima dello scandalo esploso abbiamo presentato ricorso al Tar».

Subito dopo che è stata recapitata una lettera «che io stesso ho letto - dice Fazio - con cui la Marina congelava tutta l'operazione». L'imprenditore augustano smette definitivamente di parlare proprio dopo l'ultima domanda.

Ma alla luce di come sono andate le cose e dopo le notizie emerse in questi giorni, lei cosa pensa?

Al telefono l'attesa è lunghissima. Al punto che viene il sospetto che sia caduta la linea. Fazio probabilmente si morde la lingua un paio di volte. Resiste. «Ma cosa vuole che io possa pensare?». Non lo dice, ma probabilmente Alfio Fazio pensa all'ammiraglio Camerini trasferito perché considerato scomodo, al quartierino che organizza in pochi mesi la società concorrente e alle sue tante domande senza risposte.

Aspettando il Tar.

Confindustria, il valzer "slow" Montante incorona il suo vice

Catanzaro Ignazio Caprio il deflag «Ma se ne indicano» l'idea illustratori?



Porto di Augusta, la pista dei veleni e l'iter «anomalo» che bocciò Catania

I veleni disciolti in acqua? La foto sopra? Le foto sotto? I veleni disciolti in acqua?



Porto di Augusta, la pista dei veleni e l'iter «anomalo» che bocciò Catania

I VERDI: «Scalo in mano a falchi rapaci. Se l'avessero preso i cinesi 3mila posti» Avevo le carte in regola, ma poi la Marina ha congelato tutta l'operazione

AUGUSTA. A Catania ne sono più che convinti. Ma qui, sul fronte del porto di Augusta, giurano che non è vero. La verità è contorta, il dubbio resta. Cioè: e se il "quartierino" - capace di congelare autorizzazioni sul pontile, costituire una società per l'affare dello stoccaggio del petrolio, defenestrare un «marinaretto» ostile e confermare un commissario sodale - avesse "iruccato" anche la partita delle Autorità portuali? Potrebbe essere uno degli effetti collaterali dell'associazione a delinquere ipotizzata nel filone siciliano dell'inchiesta di Potenza?

La paura di perdere la supremazia nell'accorpamento delle Port Authority della Sicilia orientale aleggia, come uno spettro onnipresente, in molte delle pagine dell'informativa di polizia giudiziaria. Non si spiegherebbe altrimenti il nervosismo all'idea che il sindaco di Catania, Enzo Bianco, accompagnasse il ministro Graziano Delrio nella visita al porto di Augusta; presenza ritenuta «inopportuna» e poi, chissà come, evitata. Così come i sospetti che il vicepresidente di Confindustria, Ivan Lo Bello (anch'esso indagato) facesse «il doppio gioco, fornendo un assist a Bianco».

Della questione, del resto, sembrano essere consapevoli altre persone. La Mobile di Potenza ricostruisce una telefonata - chiave fra Gianluca Gemelli e il commissario Cozzo: «Gemelli gli riferisce che lui, in occasione del convegno organizzato da Lo Bello ha incontrato Paolo (Quinto), il quale gli ha detto alcune cose che è intenzionato a riferire a Delrio, così che - aggiunge - se con "Andrea" (da identificare) andranno a dare una "bastonata", è probabile che salveranno Augusta (dal previsto accorpamento con l'autorità portuale di Catania)».

Augusta si salvò. Ma Catania non si rassegna. Il commissario uscente, Cosimo Indaco ha presentato ricorso contro l'esclusione dello scalo etneo dalla rete "Ten mai aperta dai pm di Potenza. Eppure, ricorda Patti, «doveva essere il più grande hub portuale del Sud, gli investitori cinesi investire 2 miliardi di euro, che avrebbero garantito 3mila posti di lavoro».

Diego Maiolino, ex assessore di Augusta, in un nostro articolo di ieri erroneamente definito fratello di Luca, il cugino di Gemelli citato nelle intercettazioni, precisa che «il proprio unico fratello si chiama

IN POLITICA

Confindustria, il valzer "slow" Montante incorona il suo vice

Lanciare l'azienda. Coppia di delfini «da» in politica... a chi? (Benedetto?)

Il presidente della Confindustria, Giovanni Conza, ha annunciato la nomina di Ivan Lo Bello a vicepresidente. Lo Bello, 54 anni, è un uomo di business, ex manager di Eni e di Agnelli, che ha lavorato per anni in Cina. La nomina è stata annunciata durante una conferenza stampa a Roma. Lo Bello ha dichiarato che sarà un onore per lui e per la Confindustria. Conza ha sottolineato che Lo Bello ha una grande esperienza e che sarà un valido collaboratore. La notizia è stata accolta con interesse dai media e dai politici. Si discute molto sull'opportunità di questa nomina, data la posizione di Lo Bello in materia di politica industriale e di rapporti con la Cina.

Porto di Augusta, la pista dei veleni e l'iter «anomalo» che bocciò Catania

I veleni: riciclo in mano a falchi rapaci. Se l'avessero preso i cinesi 3mila posti

La pista dei veleni che ha coinvolto il porto di Augusta è stata ricostruita dalla polizia giudiziaria. Si tratta di un'indagine che ha coinvolto diverse autorità portuali e che ha portato alla luce una serie di irregolarità. La pista è stata tracciata fino a Catania, dove si è ipotizzato che ci fosse un'associazione a delinquere. L'indagine è stata condotta con grande attenzione e ha portato a diverse sequestrazioni e arresti. La pista dei veleni è stata definita «anomala» perché ha coinvolto diverse autorità portuali e ha portato a una serie di irregolarità. La pista è stata tracciata fino a Catania, dove si è ipotizzato che ci fosse un'associazione a delinquere. L'indagine è stata condotta con grande attenzione e ha portato a diverse sequestrazioni e arresti.

Quella concessione che a me non hanno mai dato

Il presidente della Confindustria, Giovanni Conza, ha annunciato la nomina di Ivan Lo Bello a vicepresidente. Lo Bello, 54 anni, è un uomo di business, ex manager di Eni e di Agnelli, che ha lavorato per anni in Cina. La nomina è stata annunciata durante una conferenza stampa a Roma. Lo Bello ha dichiarato che sarà un onore per lui e per la Confindustria. Conza ha sottolineato che Lo Bello ha una grande esperienza e che sarà un valido collaboratore. La notizia è stata accolta con interesse dai media e dai politici. Si discute molto sull'opportunità di questa nomina, data la posizione di Lo Bello in materia di politica industriale e di rapporti con la Cina.

-segue

Antonio e che nella propria famiglia non esiste nessuno di nome Luca, né è da lui conosciuto alcun soggetto che si chiami in tal modo». E inoltre: «La mia famiglia non ha alcun rapporto di parentela con Gianluca Gemelli, il quale non è direttamente conosciuto né dal sottoscritto, né dal proprio fratello Antonio, se non per le recenti cronache».

twitter: @MarioBarresi T*. Nel quale si cita il giudizio di Herald Ruijters, capo dell' Unità "Trans European Network" della Commissione Ue, il quale «ha espresso il proprio convincimento sull' anomala quanto sorprendente esclusione del porto di Catania».

Intanto i Verdi vanno all' attacco. Giuseppe Patti, consigliere nazionale aretuseo: «L' organizzazione criminale ipotizzata dai pm di Potenza ci dice che il futuro del Porto di Augusta era nelle mani di pochi falchi, più che rapaci». Patti auspica la rimozione di Cozzo e le dimissioni dei sindaci di Augusta e Siracusa. A riconversioni, bonifiche e lavoro, ricorda, «s' è preferito lo stoccaggio di petrolio, per un grande profitto per pochi o peggio ancora il traffico di rifiuti speciali, come è avvenuto per il polverino dell' Ilva di Taranto». Ricordando una pista - quella dello stoccaggio dei veleni - più che mai aperta dai pm di Potenza. Eppure, ricorda Patti, «doveva essere il più grande hub portuale del Sud, gli investitori cinesi investire 2 miliardi di euro, che avrebbero garantito 3mila posti di lavoro».

Diego Maiolino, ex assessore di Augusta, in un nostro articolo di ieri erroneamente definito fratello di Luca, il cugino di Gemelli citato nelle intercettazioni, precisa che «il proprio unico fratello si chiama Antonio e che nella propria famiglia non esiste nessuno di nome Luca, né è da lui conosciuto alcun soggetto che si chiami in tal modo». E inoltre: «La mia famiglia non ha alcun rapporto di parentela con Gianluca Gemelli, il quale non è direttamente conosciuto né dal sottoscritto, né dal proprio fratello Antonio, se non per le recenti cronache».