

Dai Porti:

Venezia:

"..Cessione quote di VTP.."

(Ferpress, The Medi Telegraph, Gazzettino Veneziaemestre)

Genova:

"..Delegazione Emaif visita il cantiere di Concordia..." (Il Nautiolus)

Livorno:

"...Si ricostruisce la Commissione Consultiva..." (Il Mattino, La Nazione LI)

"...Occupazione, il Comune chiama in causa..." (Il Tirreno)

"...Boom delle crociere ..." (La Nazione)

Piombino:

"...La nave a Piombino?non lo sapevo..." (Il Tirreno)

Salerno:

".. Protocollo d'intesa per l'arbitrato marittimo..." (seareporter.it)

Taranto:

"..Taranto , traffico portuale in leggera ripresa..." (The Medi Telegraph)

Bari:

"...Inaugurato il 14mo Salone nautico della Puglia alla fiera Levante..."

(Il Nautilus, La Gazzetta del Mezzogiorno)

Messina:

"..Milazzo, l'area portuale sarà recintata..." (Giornale di Sicilia)

Catania:

"..Sviluppo del porto: visita dell'Ammiraglio Martello..." (La Sicilia)

"..Catania non solo mafia.." (La Sicilia Ragusa)

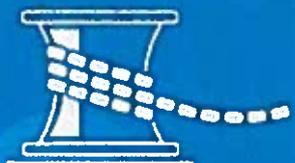
"..M5S:Delrio spieghi nomina commissario di Catania.."

(Askanews, Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Delrio ammette pressioni per Augusta ..."

(La Sicilia, Il Giornale di Sicilaj, La Sicilia Web, Centonove, Gazzetta del Sud)



INDICE



Palermo:

"...World wide instameet 13 alla cala..." (IPalermo Today)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Speciale:

- **Porto di Genova** (L'avvisatore Marittimo)

Zoggia (PD): cessione quote di VTP, voto unanime su mozione è stato un segnale preciso e diretto

Author : com

Date : 21 aprile 2016



(FERPRESS) – Roma, 21 APR - "Il voto unanime sulla mozione è stato un segnale preciso e diretto. La cessione delle quote VTP è una partita giunta alle battute finali e la Regione del Veneto non può rinunciare a svolgere la cabina di regia in una società strategica per il territorio dal punto di vista ambientale ed occupazionale". Così il parlamentare PD, Davide Zoggia.

"Sul primo aspetto – prosegue Zoggia - in vista della realizzazione di una via d'accesso alternativa al passaggio delle grandi navi in Piazza San Marco è più opportuno che questa delicata opera venga compiuta con una società controllata dal pubblico che possa tutelare in modo più equo gli aspetti ambientali. In secondo luogo la Stazione Marittima da sempre ha rappresentato un valore economico importante per l'indotto coinvolgendo imprese locali nella filiera della crocieristica. Non nascondo grande preoccupazione qualora VTP finisse in mano a multinazionali il cui core business si svolge esclusivamente a bordo delle navi. Di conseguenza – continua il deputato PD - sarebbe molto più difficile coinvolgere e garantire ricadute significative nei confronti delle aziende locali che potrebbero progressivamente essere sminuite nel loro contributo. E non da ultimo potrebbe esser ridimensionata anche quell'importante opera svolta dalla società che ha trasformato in pochi anni un vecchio scalo commerciale e industriale in un moderno terminal all'avanguardia restituendo alla città storica, con una significativa operazione di recupero architettonico e urbanistico del terminal, una nuova area vitale e produttiva. La partita VTP – dice ancora Zoggia - è l'altra faccia della questione, ormai anch'essa giunta agli sgoccioli, legata alla soluzione per liberare Venezia dal passaggio delle grandi navi e contemporaneamente superare nel periodo breve il limite quantitativo delle 96000 tonnellate imposto dal governo. Un freno assurdo perché è dannoso proprio ai fini della tutela ambientale e della sicurezza. Infatti bisogna puntare sulla qualità delle navi e non sulla stazza, altrimenti incorriamo nel rischio che le compagnie di crociera posizionino navi più piccole e vecchie che si traducono in maggior inquinamento e minor sicurezza nella manovrabilità. Queste ultime non sono di norma predisposte per l'uso di combustibili alternativi, né per l'uso di filtri. Venezia – conclude – non può da polo strategico per la crocieristica nell'Adriatico diventare una rotta marginale, ma allo stesso tempo deve preservare i suoi tesori storico artistici garantendone la fruibilità".

Crociere Venezia, blitz della Regione

Genova - Trio Costa-Aponte-Rcci verso l'esclusione: la banchina rimarrà pubblica. Il Veneto mira alla prelazione sulla quota del terminal Vtp aggiudicata ai privati.



Genova - **La Regione «deve garantire la regia pubblica su un'infrastruttura di rilevanza unica, non solo per Venezia ma per tutto il territorio».** Così la mozione, votata martedì all'unanimità dal Consiglio regionale del Veneto, che punta a blindare nel controllo pubblico il Venezia Terminal Passeggeri (Vtp), lo scalo crocieristico più importante del Mare Adriatico, secondo in Italia solo a Civitavecchia (1,5 milioni di passeggeri movimentati nel 2015 su 498 tocche nave) e con quote nei terminal di Ravenna, Catania e Cagliari. **L'Autorità portuale di Venezia a fine dicembre ha messo in vendita il 65,9% della società Apvs, azionista di maggioranza del Vtp,** a una base d'asta di 24 milioni con scadenza 1 marzo di quest'anno, in ottemperanza alla legge Finanziaria del 2015 che dispone la razionalizzazione delle partecipazioni degli enti pubblici.

Lo scorso 31 marzo le quote di Vtp sono state aggiudicate per un valore di 24,1 milioni di euro in via provvisoria al consorzio Venezia Investimenti, composto dai tre big delle crociere nel Mediterraneo: Msc, Costa Crociere, Carnival in cordata con il terminalista turco Global, in attesa che Sviluppo Veneto (finanziaria regionale che detiene il 33,4% di Apvs) decida l'esercizio entro i 30 giorni stabiliti per legge del proprio diritto di prelazione. Siamo agli sgoccioli: di qui pressing del Consiglio regionale, con la mozione firmata dal vicepresidente Bruno Pigozzo (Pd), approvata all'unanimità e promossa dalla giunta di centrodestra. Con l'esercizio della prelazione, la Regione diventerebbe azionista di maggioranza di Vtp, con il 53% delle quote, con il risultato che quello di Venezia rimarrebbe l'unico grande terminal passeggeri italiano in mano pubblica - se si esclude il caso di Livorno, dove il bando per la privatizzazione della Porto 2000 scade però a fine mese.

- segue

Il valore strategico di un Vtp in mano pubblica (elemento essenziale ai sensi della legge Finanziaria) sarebbe determinato dalla «rilevanza unica» del terminal per l'economia veneziana. Soprattutto, il controllo dell'infrastruttura di destinazione delle navi da crociera permetterebbe alla politica locale di avere una voce forte (insieme al Comune) nel negoziato con le compagnie di navigazione e con il governo all'interno del dibattito "grandi navi": **come noto, in città è forte la polemica sul passaggio dei giganti del mare sul tragitto Lido-Piazza San Marco-Vtp - e sui passaggi alternativi attualmente allo studio presso la commissione di Valutazione di impatto ambientale.** A inizio mese il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ha assicurato decisioni imminenti a breve, ma comunque a conti fatti nessuno si attende un cambiamento dello *status quo prima di dicembre 2017, tempo minimo per realizzare un canale in mezzo alla Laguna Veneta sufficientemente profondo da tenere lontane le navi da Piazza San Marco.*

Sempre nei primi giorni di aprile il presidente di Sviluppo Veneto, Massimo Tussardi, ha precisato che visto il prezzo d'asta, la società non eserciterà da sola la prelazione «perché non vogliamo impiegare risorse pubbliche: ci affiancheremo da una cordata di imprenditori privati di nostro gradimento». Imprenditori che con tutta probabilità saranno Save (la società che gestisce l'Aeroporto di Venezia, controllata da dalla Finint di Enrico Marchi) e il consorzio di operatori marittimi e portuali Finpax, entrambe già con il 22,1% di Vtp, che contro la base d'asta avevano già presentato tre ricorsi (falliti).

CROCIERE Preoccupa la possibile cessione della società ai privati

Vtp pubblica, tutti d'accordo

Moretto, Baretta e Zoggia condividono l'appello alla maggioranza

Eilsio Trevisan

MESTRE

Il porto crociere è strategico per l'economia del territorio veneziano e del Veneto non solo per le migliaia di imprese locali che operano nell'indotto ma anche per l'intero settore del turismo. Ne è convinta la parlamentare del Pd Sara Moretto che ha condiviso la mozione approvata all'unanimità dal Consiglio regionale del Veneto impegnando la Giunta di Luca Zaia a «esercitare le prerogative di indirizzo che le sono proprie nei confronti di Veneto Sviluppo» affinché «nella definizione della governance di Vtp sia mantenuta una presenza determinante del soggetto pubblico Regione».

Veneto Sviluppo possiede il

APPELLO



La deputata del Pd Sara Moretto sottolinea l'importanza del porto crociere

17,5% delle quote del porto crociere, fuso con il 35,5% posseduto da una società veneziana (Apv) nella società Apvs che ha quindi, con il 53%, il controllo di Vtp. Apv ha messo in vendita quel 35,5% e provvisoriamente, in attesa che la Regione decida se far valere la prelazione o meno, se l'è aggiudicato la cordata formata da Costa Crociere, Royal Caribbean, Msc e da Global Liman Istetmeleri del gruppo terminalista turco Gph.

Lo stesso sottosegretario all'Economia, il parlamentare del Pd Pier Paolo Baretta ha condiviso «le preoccupazioni espresse dal Consiglio regionale del Veneto sulla esigenza di garantire una regola nelle vicende riguardanti il terminal passeggeri del porto di Venezia».

E l'altro onorevole veneziano del Partito Democratico, Davide Zoggia, pone l'accento, oltre che sui timori per l'occupazione, su quelli per la tutela dell'ambiente: «In vista della realizzazione di una via d'accesso alternativa al passaggio delle grandi navi in Piazza San Marco è più opportuno che questa delicata opera venga compiuta con una società controllata dal pubblico». Quanto all'aspetto occupazionale Zoggia non nasconde «grande preoccupazione qualora Vtp finisse in mano a multinazionali il cui core business si svolge esclusivamente a bordo delle navi. Di conseguenza sarebbe molto più difficile coinvolgere e garantire ricadute significative nei confronti delle aziende locali».

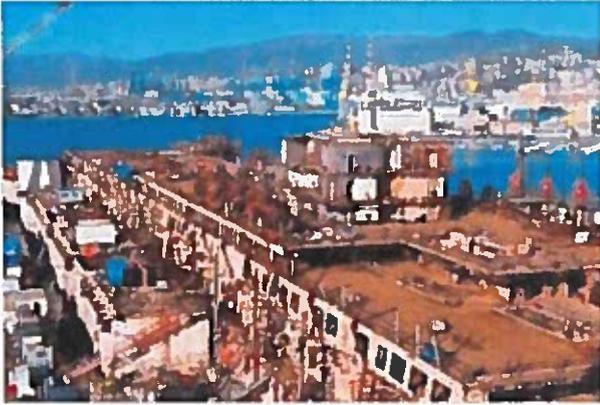
© riproduzione riservata



ESORCA Passaggeri in partenza da Venezia

Il nautilus

Porto di Genova: delegazione Emaiif visita il cantiere di Concordia



GENOVA – Si è svolto un sopralluogo nel Porto di Genova della delegazione dell’Emaiif: European Marine Accidents International Investigators Forum. Cinquanta tecnici da tutt’Europa e quattro italiani, accompagnati dai vertici della Direzione Generale per le Investigazioni Marittime e Ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dai referenti di Autorità portuale e Capitaneria di Porto, hanno potuto prendere visione dal mare dell’area delle riparazioni navali e dei cantieri in corso presso Calata Bettolo e Ronco Canepa, nonché dell’area gestita dall’Esercito Italiano alle operazioni sui rinvenimenti bellici conseguenti ai dragaggi.

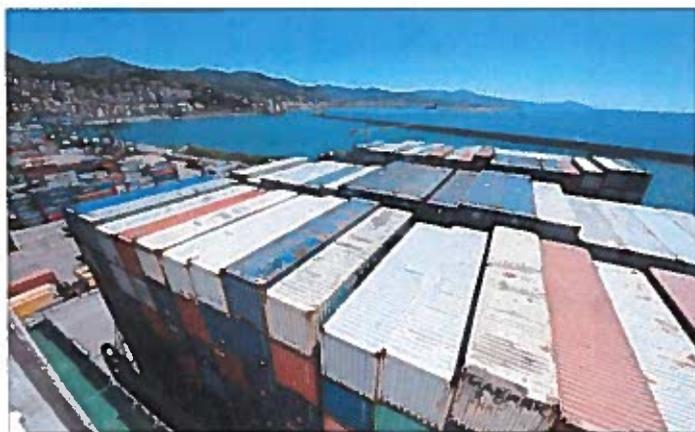
Particolare attenzione è stata riservata al cantiere di demolizione e recupero della m/n Concordia, le cui lavorazioni sono state illustrate a bordo dal project manager del consorzio Ship Recycling.

Un momento di raccoglimento è stato osservato alla sosta davanti al luogo dove sorgeva la Torre Piloti, oggi sacrario alla memoria delle vittime.

“I tecnici provenienti da tutt’Europa – ha commentato l’ammiraglio Giovanni Pettorino nella doppia veste di commissario dell’Autorità portuale e di comandante della Capitaneria di Porto – hanno potuto constatare il livello di eccellenza del Porto di Genova. L’esperienza del cantiere sulla Concordia e l’attenzione ai sistemi di sicurezza costituiscono un patrimonio dell’intera comunità portuale”.

È uscito lo “Speciale Porto di Genova” / PDF

Genova - Le principali notizie dal porto ligure (interviste, analisi, interventi) in doppia lingua, italiano e inglese.



Genova - È uscito lo “**Speciale Porto di Genova**”: le principali notizie dal porto ligure (interviste, analisi, interventi) in doppia lingua, italiano e inglese.

Lo speciale è stato pubblicato in formato cartaceo sull'Avvisatore Marittimo e sarà pubblicato in formato digitale sul magazine mensile del MediTelegraph.

Il Nautilus

Porto di Livorno: si ricostituisce la Commissione Consultiva



LIVORNO – Rinnovo dei componenti nella Commissione Consultiva di Palazzo Rosciano. È arrivato stamani il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con cui sono state accolte le nuove designazioni presentate nei giorni scorsi all'APL dalle organizzazioni sindacali e da quelle datoriali.

La novità più importante è rappresentata dall'ingresso di Luca Becce in sostituzione di Federico Barbera. L'Amministratore delegato di TDT sarà il nuovo rappresentante degli imprenditori all'interno dell'organo che in APL ha compiti consultivi in ordine all'organizzazione del lavoro e al rilascio, revoca e sospensione delle autorizzazioni e concessioni in porto. Altra new entry, Massimo Angioli, che entra al posto di Franco Venturi in rappresentanza degli autotrasportatori. Rimangono invece al loro posto Carlo Terzi (per gli armatori), Enio Lorenzini (per gli industriali); Massimo Pucciani (per gli Spedizionieri) e Enrico Bonistalli (per gli Agenti marittimi).

Sul versante dei lavoratori, Filt-Cgil, FIT-CISL e Uil Trasporti hanno designato Simone Angella, Valerio Mantovani, Riccardo Boccone, Manrico Voliani ed Asundino Keszei. Mentre Gianluca Vianello sostituisce Franco Bottari come rappresentante dei dipendenti della Port Authority.

La notizia della ricostituzione dell'organo consultivo dell'APL giunge a distanza di pochi giorni dal rinnovo dei componenti del Comitato Portuale. Il parlamentino di Palazzo Rosciano, ricostituito il 13 aprile scorso, debutterà il prossimo 28 aprile: all'ordine del giorno, tra le altre cose, l'approvazione del bilancio consuntivo e della relazione annuale relativa al 2015.

LA PROTESTA I MANIFESTANTI: «VOGLIAMO UN INCONTRO CON IL COMMISSARIO

Il Comitato disoccupati contesta il progetto Olt-off shore

IL COMMITATO disoccupati e precari di Livorno e il sindacato Usb hanno occupando ieri mattina simbolicamente la sede degli uffici della società Olt a Livorno in piazza Mazzini. La società gestisce il rigassificatore off-shore ancorato a largo tra la costa di Livorno e Pisa. «Vogliamo sapere come sono stati spesi i soldi, 125 milioni costati alla collettività, per questo impianto off-shore e quanti posti di lavoro ha portato? Erano state promesse centinaia di assunzioni. È vero?» hanno domandato i manifestanti. E si quali sono stati i vantaggi sulle bollette del metano per i livornesi?». Con i 125 milioni spesi «si poteva finanziare un reddito di sostegno per i disoccupati di 500 euro al mese per un totale di 10mila beneficiari». La società Olt da parte sua ieri

matina ha accolto i manifestanti ascoltando le ragioni della loro protesta. Loro però hanno chiesto di parlare anche con Giulio Gallanti, commissario straordinario

per confrontarsi con lui sul progetto della Darsena Europa. È stata inserita come grande opera infrastrutturale oltre che nel piano regolatore del porto, anche nell'Accordo di programma per l'area di crisi complessa di Livorno-Collesalveti.

«VOGLIAMO CAPIRE - hanno domandato i manifestanti - quali ricadute occupazionali avrà». E Gallanti ha risposto tempestivamente perché ha già fissato l'incontro per martedì prossimo alle 16 nella sede sugli Scali Rosciano. Mentre ieri era in atto il presidio nella sede Olt, in piazza Mazzini Comitato e

Asia usb, senza autorizzazione, rallentavano il traffico e facevano volantaggio. «Un automobilista, hanno raccontato i manifestanti - ha premuto sull'acceleratore per passare. Ma facendo così ha urtato una di noi. Se ne è poi andato via senza soccorrerla». Lei è stata trasportata all'ospedale in ambulanza. Ha riportato la frattura di un paio di costole e una forte contusione ad un piede schiacciato da una ruota dell'auto che l'ha urtata, ha riferito Giovanni Ceraolo di Asia. Il conducente più tardi ha chiamato i vigili urbani per segnalare di avere urtato con lo specchietto una donna in piazza Mazzini e che questa non era caduta. Ha dato le sue generalità e la sua versione dei fatti. Ora spetterà all'ufficio incidenti della polizia municipale appurare come sono andate le cose. E se scattare o meno per lui la denuncia per omissione di soccorso.

Monica Dolciotti

LA CRITICA

«Questa infrastruttura non ha portato un posto di lavoro in città»



LA RICHIESTA I manifestanti hanno fame di posti di lavoro

Occupazione, il Comune chiama in causa

Lavori di pubblica utilità, Palazzo Civico ha pressoché esaurito la possibilità di fare assunzioni e sollecita Gallanti a scendere in campo con progetti

DI LIVORNO

Chissà se è un appello alla collaborazione o una strigliata polemica nel segno dell'ennesimo atto della polemica fra Palazzo Civico, sede del Comune, e Palazzo Roscigno, quartier generale

Fatto sta che in commissione lavoro l'assessore comunale Francesca Martini ha chiesto al commissario Gallanti affinché «partecipi, come capofila del territorio, per attivare un progetto di lavori di pubblica utilità».

Il motivo? Dalla Regione il governatore Enrico Rossi ha già annunciato, secondo quanto riferisce Palazzo Civico, che uscirà, a breve, un avviso per finanziare nuovamente progetti di pubblica utilità.

L'assessore spiega che «nonostante i tanti tentativi fatti dal Comune affinché fosse modificato il bando regionale per consentire agli enti locali del territorio di partecipare l'orientamento regionale è rimasto quello di confermare la stessa impostazione del bando del 2015». Cosa ne conse-



Il commissario Gallanti e il sindaco Negrari (Marzi Pentafoto)

gue? Un intoppo, tiene a sottolineare Martini. L'assessore riferisce che «questo significa che il Comune, così come molti altri enti locali costieri, non sarà in grado di partecipare perché ha già quasi raggiunto i limiti di assunzioni consentiti dalla legge per il tempo determinato». Ecco perché da Palazzo Civico si manda un messaggio

strumento occupazionale rappresentato dai lavori di pubblica utilità. Martini mette in evidenza che «non è stato ancora trovato il modo di coinvolgere soggetti privati».

Ma - avverte - «questa nuova opportunità offerta al territorio non deve comunque essere «sprecata». Ecco che l'assessore Martini - che nella squadra M5S del sindaco Negrari si occupa di sviluppo economico, lavoro e innovazione - domanda: «Dunque chi meglio

magari anche attraverso le proprie partecipate, Porto 2000 e la Agenzia per il Lavoro Portuale, potrebbe costruire percorsi formativi e professionalizzanti per operare all'interno del porto?».

Per l'assessore Martini «dare a un disoccupato la possibilità di inserire anche solo l'esperienza di pochi mesi di lavoro in porto nel proprio curriculum è altamente qualificante, anche in considerazione dell'altissimo livello di specializzazione che hanno le attività formative svolte dalla Port

Ma non è questa l'unica sottolineatura che arriva dall'assessore Martini: la quota di cofinanziamento regionale - viene ribadito - è stata «ridotta al 65% rispetto allo scorso anno e questo mette a dura prova le casse degli enti locali».

Non basta. C'è anche qualcosa'altro che, secondo l'assessore crea intralcio al dispiegamento delle potenzialità dello

LIVORNO

Boom delle crociere 8mila turisti al giorno

GIORNATA record per il porto di Livorno sul fronte crociere: tre le navi con circa ottomila passeggeri complessivi che hanno attraccato ieri. Il 12 maggio invece è previsto nello scalo labronico l'arrivo della Carnival Vista, capace di 5 mila passeggeri che proprio a Livorno farà il suo scalo inaugurale.

RIPARAZIONI NAVALI, PARLA GALLANTI

«La nave a Piombino? Non lo sapevamo»

LIVORNO

«Faremo le verifiche necessarie, ma noi abbiamo scoperto la cosa dal giornale e non sapevamo nulla della richiesta della Jobson di una banchina per la riparazione di una nave, queste sono cose di competenza della Capitaneria». È la tesi "difensiva" di

il commissario di fronte a quanto riportato dal Tirreno e di cui si è parlato nella terza commissione.

Detto in sintesi, oggi era attesa una portacontainer Hapag-Lloyd per 15 giorni di riparazioni ma, secondo la società di riparazioni navali Jobson Italia, solo pochi giorni fa li hanno avvisati che all'attracco della banchina 76 c'era uno yacht della Azimut in allestimento.

Tammi sulla questione sono stati chiesti da Verienza Livorno all'inizio della commissione di ieri soprattutto in un'aula occupazionale: «Sapere che una possibilità di lavoro non arriverà a Livorno ma andrà a Piombino ci amareggia, vorremmo sapere perché è successo».

Gallanti, sollecitato anche dal consigliere Bastone (M5S) prima e Batini (M5S e lavoratore portuale) poi, ha risposto che «è la Capitaneria che fa

queste cose. A noi non ci è stato richiesto nulla, Azimut ha il suo yacht e ci lavora con un'autorizzazione della Capitaneria. Noi non abbiamo mandato via nessuno».

I vertici della Jobson hanno spiegato che si tratta della seconda volta e che avendo un'altra nave potenzialmente da portare a Livorno, vorrebbero delle garanzie, altrimenti anche questa non la faranno arrivare qui «nonostante noi facciamo questo nell'aula esclusiva di portare lavoro alla città».

La discussione si è animata perché il tema è sempre quello delle riparazioni navali e su quale futuro avranno. Durante la discussione la Gestinne Bacini Spa è stato ricordato che nonostante quello che si dice dal 2009 a Livorno sono state riparate 70 navi.

Il terreno è sempre quello scivoloso del bando di gara, perché Bacini Spa partecipa con Azimut, mentre Jobson è l'altra società ce ha presentato l'offerta, ma quest'ultima ha voluto ribadire che qualunque sia l'esito della gara loro vogliono sapere una cosa sola: potremmo portare ancora le nostre navi qui in riparazione come accadeva fino al 2006? Una risposta al momento non è arrivata. (a.ft.)

Salerno, protocollo d'intesa per l'arbitrato marittimo

Diffusione dell'arbitrato marittimo quale risoluzione alternativa delle controversie: questa in sintesi la finalità del protocollo d'intesa sottoscritto tra la Camera di Commercio di Salerno, presente il vice presidente Mariano Lazzarini e l'Associazione International Propeller Club Port of Salerno rappresentata dal presidente Alfonso Mignone. L'intesa dà l'avvio ad un'azione sinergica tra le istituzioni firmatarie, entrambe operative sul tema degli strumenti di giustizia alternativa: la Camera di Commercio di Salerno, infatti, è istituzionalmente preposta alla gestione delle procedure conciliative ed arbitrali mentre l'Associazione International Propeller Club Port of Salerno promuove la cultura della giustizia alternativa per la risoluzione delle controversie e il consolidamento delle relazioni commerciali tra gli imprenditori del settore marittimo e portuale. "L'arbitrato marittimo in Campania ha ragione di esistere anche in considerazione della presenza, nel territorio regionale, di due porti di caratura internazionale come Napoli e Salerno, di numerose imprese marittime e portuali presenti sul territorio e della capillare distribuzione di porti turistici connessa alla diffusione della nautica da diporto - dichiara il presidente dell'International Propeller Club Port of Salerno Alfonso Mignone. E' motivo di vanto essere la prima Sezione Marittima del Sud soprattutto perché Salerno è erede della tradizione giuridica marittimistica risalente alla Tabula de Amalphi il più antico statuto marittimo italiano. La partnership organizzativa con la Camera di Commercio di Salerno è finalizzata a favorire la diffusione dell'arbitrato quale risoluzione alternativa delle controversie in ambito marittimo e portuale, a costi ragionevolmente contenuti ed in tempi altrettanto ragionevolmente brevi nonché strumento idoneo a difendere e consolidare le relazioni commerciali. La Sezione sarà composta da una short list di esperti in discipline marittime tra i quali, in caso di controversia gestita tramite arbitrato, sarà scelto l'arbitro che dopo aver istruito il caso emetterà il lodo, equivalente in tutto e per tutto ad una sentenza di primo grado". "L'intesa sottoscritta oggi - dichiara il vice presidente della Camera di Commercio di Salerno Mariano Lazzarini - segue l'esempio di altre realtà provinciali come Genova, Milano e Livorno, le cui Camere di Commercio hanno istituito la sezione specializzata marittima della Camera arbitrale: quella di Salerno sarà il primo esempio nel Mezzogiorno. L'Ente camerale realizza così un concreto strumento di tutela a favore degli operatori dell'intera filiera del settore marittimo portuale".

Taranto, traffico portuale in leggera ripresa

Taranto - Segnali positivi nei primi mesi 2016 grazie alle rinfuse. Ma i container stano fermi a zero.



Taranto - Aria di ripresa per il traffico del porto di Taranto. **Dopo un 2015 negativo**, che ha visto il traffico crollare del 19 per cento sul 2014 e con una perdita secca di 5,289 milioni di tonnellate di merci, i dati del primo trimestre 2016, confrontati con l' analogo periodo del 2015 e diffusi oggi dall' Autorità portuale, tracciano uno scenario più confortante: il totale delle merci movimentate tra sbarchi e imbarchi segna, nei tre mesi, più 12,6 per cento, pari a 654.101 tonnellate. **Nel dettaglio, gli sbarchi sono aumentati del 15,6 mentre gli imbarchi del 7,8. Traina la ripresa, lo sbarco delle rinfuse solide, cresciuto nel trimestre del 18,6 per cento, pari a 490.935 tonnellate**, il che è anche collegato ad un inizio di assestamento, dopo gli ultimi anni difficili per le note vicende giudiziarie e ambientali, dell' Ilva di Taranto, principale cliente dello scalo. Nel totale tra sbarchi e imbarchi, sempre nel trimestre, sono state movimentate 411.567 tonnellate in più di rinfuse solide, pari al 13,7. E bene sono andate anche le merci varie: più 20 per cento, 200.969 tonnellate di incremento. Anche il traffico delle navi segna un aumento nei tre mesi considerati: più 2,7 per cento, equivalente a 498 unità. **Il traffico container in porto rimane saldamente fermo sullo zero** essendo il terminal container inattivo da oltre un anno, cioè da quando la società Tct, concessionaria dell' infrastruttura e che aveva Evergreen tra i suoi azionisti, prima si è disimpegnata dal porto e poi, a giugno scorso, ha messo in liquidazione la stessa società.

Il Nautilus

Inaugurato il 14mo Salone nautico della Puglia alla Fiera del Levante del Levante



BARI – Inaugurato questa mattina il 14mo Salone nautico della Puglia (Snim), nel nuovo padiglione della Fiera del Levante di Bari. In un contesto interamente rinnovato, il taglio del nastro ha dato ufficialmente il via alla kermesse dedicata al mare e alla nautica, che si svolgerà da oggi sino al 25 aprile.

Alla conferenza stampa di presentazione sono intervenuti il presidente dello Snim Giuseppe Meo, il sindaco di Bari Antonio Decaro, il consigliere regionale Alfonso Pisicchio, il commissario straordinario della Lega Navale Italiana Romano Sauro, il vice presidente nazionale del Coni Luciano Buonfiglio, il segretario generale dell’Autorità portuale del Levante Mario Mega, il presidente del Distretto nautico della Puglia Giuseppe Danese e il presidente della Camera di Commercio di Bari, Alessandro Ambrosi.

Barche a vela e a motore dei migliori cantieri navali italiani, battelli pneumatici, motori e accessoristica. Ci saranno più di 150 imbarcazioni nel quartiere fieristico, 20 nello specchio d’acqua del Cus (di fronte alla Fiera) ed oltre 100 espositori. Il Salone nautico rilancia così l’offerta – dopo aver consolidato il suo prestigio a Brindisi per tredici edizioni – e punta ad assumere nella nuova location, un ruolo di leadership sull’intero versante Adriatico.

“Il quartiere fieristico ci offre una posizione strategica – ha spiegato Giuseppe Meo, presidente del Salone Nautico – vicina ai mercati campano, calabrese e siciliano, fortemente interessati all’offerta della Puglia. L’evento si pone come punto fermo per i tanti armatori che considerano l’Adriatico mercato di riferimento. L’economia del mare fa numeri importanti e muove un indotto rilevante ma potrebbe crescere ancora di più se solo si mettessero in atto le giuste strategie. Una regione come la Puglia, con oltre 835 km di costa, non sfrutta come dovrebbe il suo potenziale. Possiamo dire che fino ad oggi abbiamo guardato il mare di spalle. La risorsa mare è l’unico settore sul quale possiamo costruire un futuro economico solido perché è trainante per la nostra economia”.

Dalla cantieristica all’accessoristica nautica, dalla portualità turistica alla promozione del territorio, dalla formazione alla sicurezza, dalla cultura agli sport del mare, dalla pesca all’enogastronomia. Il Salone nautico rappresenta un’occasione unica per una città a vocazione marinara come Bari, con i suoi numerosissimi appassionati di nautica e sport acquatici.

“Manifestazioni come quella che si apre oggi – ha detto il sindaco di Bari Antonio Decaro – sono l’esempio più calzante dello sviluppo verso cui stiamo cercando di indirizzare la nostra città. Siamo molto contenti di ospitare il Salone nautico, un evento che raffigura plasticamente il rapporto che Bari ha con il mare e le tante connessioni culturali, sociali ed economiche che da questa relazione possono scaturire. Mi auguro che questo sia il primo di tanti appuntamenti e che le persone che arriveranno per visitare gli spazi espositivi possano trovare, anche al di fuori della Fiera del Levante, una città accogliente capace di offrire tanti spunti per il tempo libero e per la nascita di sinergie utili alla crescita del nostro territorio”.

Al centro dei cinque giorni tutti i grandi temi della Blue economy, l’economia del mare che aggrega valore per oltre 32 miliardi di euro e dà lavoro a quasi mezzo milione di persone.

“Lo Snim è una vetrina ormai consolidata nel nostro panorama regionale e nazionale – ha sottolineato il presidente della VI Commissione regionale e consigliere, Alfonso Pisicchio – e ogni anno dimostra la sua forte vocazione turistica ed economica. È l’occasione per avviare una seria riflessione sull’intero sistema Puglia,

- segue

sulle potenzialità del comparto nautico e sulle sfide che ci attendono nei prossimi anni per conservare e rafforzare il nostro marchio regionale. Non a caso, la scelta di svolgere la XIV edizione a Bari è la naturale prosecuzione di un percorso avviato da anni e nel quale le istituzioni non dovranno mai far mancare il proprio sostegno”.

Al mondo della vela sarà dedicato, in questa edizione, uno spazio importante. La Puglia, infatti, grazie al lavoro svolto dalla Lega Navale Italiana e dai circoli velici presenti sul territorio, registra un crescente interesse nonché una imponente attività agonistica che ogni anno esprime numerose regate su tutto il territorio regionale.

“La partecipazione della Lega Navale Italiana – ha chiarito l’ammiraglio Romano Sauro, commissario straordinario della L.N.I. – è ormai una tradizione ben consolidata che quest’anno si rinnova e rinforza il proprio impegno. È stato allestito uno stand nel quale i Soci della Puglia – la regione che conta il maggior numero di strutture periferiche della L.N.I. – saranno a disposizione dei visitatori per soddisfarne le curiosità e per far provare attrezzature sportive come il simulatore di vela o il vogatore. Inoltre, la Lega Navale propone alcuni eventi negli ambiti che meglio la caratterizzano: la protezione dell’ambiente marino, la promozione sociale e l’attività sportiva, soprattutto se rivolta ai giovani. “Un mare di opportunità” è uno degli slogan più efficaci dello Snim. Ma, per cogliere queste opportunità, è necessario conoscere il mare, amarlo e rispettarlo”.

L’edizione di quest’anno propone numerosi eventi collaterali e tante iniziative per coinvolgere non solo gli amanti del settore ma un pubblico sempre più vasto. Oltre a convegni, laboratori di fisica e biologia marina a cura dell’Istituto Nautico Caracciolo di Bari, sono previsti spazi ludici dedicati ai bambini. Le numerose attività pratiche in acqua sono a cura del Coni, insieme con la Federazione italiana canottaggio, Federazione italiana canoa – kayak, Federazione italiana nuoto, Federazione italiana pesca sportiva – attività subacquee, Federazione italiana vela. Sono previste anche uscite in barca a vela, esibizioni di stuntman, sfilate di supercar e auto d’epoca Alfa Romeo, organizzate da Isotta Fraschini per gli appassionati delle quattro ruote.

“Il Coni è ben lieto di essere presente a questa edizione del Salone Nautico di Puglia – ha affermato il vice presidente del Coni Luciano Buonfiglio – che quest’anno si svolge a Bari nella prestigiosa sede della Fiera del Levante e presso la base nautica del CUS Bari. Porto i saluti del Presidente nazionale del CONI, dott. Giovanni Malagò, che mi ha espressamente delegato a rappresentarlo e confermo il grande interesse del nostro ente a partecipare a questa rassegna di tutte le attività che si svolgono sul mare, comprese quelle sportive. Perché la cultura del Mare coinvolge da sempre anche diverse Federazioni Sportive riconosciute dal CONI. Esprimo i ringraziamenti agli organizzatori e la soddisfazione per l’impegno profuso dagli operatori e dirigenti del CONI Puglia e dei Comitati Regionali delle Federazioni Canottaggio, Nuoto, Pesca Sportiva e Attività Subacquee, Vela e non per ultimo la Canoa Kayak, che ho l’onore di presiedere a livello nazionale”. Il Salone nautico rappresenta motivo di crescita e sviluppo per le imprese, che potranno confrontarsi sulle tematiche nodali dell’economia del mare nel corso di convegni, seminari e occasioni di business networking, alla presenza dei più qualificati esponenti del settore.

“L’Autorità portuale del Levante – ha evidenziato il segretario generale Mario Mega – ha sposato sin da subito l’idea di questo Salone Nautico come momento di focalizzazione su un settore dell’economia del mare che presenta per la Puglia enormi potenzialità di una crescita del territorio intelligente, sostenibile e inclusiva. Auspichiamo che la manifestazione possa diventare presto un appuntamento stabile in cui tutti i Paesi del bacino dell’Adriatico meridionale si incontrano per promuovere politiche attive a sostegno dell’economia legata al mare ed in particolare del turismo marittimo, costiero e da crociera continuando in quella attività di promozione del territorio e delle sue potenzialità che ci vede impegnati da anni a fianco dei porti del nostro network”. Compito dello Snim sarà quello di stimolare la discussione sulle politiche di rilancio e di sviluppo del comparto che in questi anni ha notevolmente risentito della congiuntura negativa dell’intero sistema economico del Paese.

“La Puglia nautica rilancia il proprio impegno da Bari – ha affermato Giuseppe Danese, presidente del Distretto nautico di Puglia – e continua ad essere presente con prepotenza nel Mediterraneo con le nostre imprese fatte da artigiani del lusso che vendono qualità, affidabilità e professionalità. La nuova location di quest’anno vuole essere una scommessa perché rivolgendosi ad un mercato nazionale ed internazionale conferma l’interesse verso questo nostro settore produttivo”.

Le istituzioni, le associazioni di categoria e soprattutto le imprese pugliesi avranno la possibilità di approfondire le proprie conoscenze, attivare nuove proficue relazioni o rafforzare quelle esistenti, promuovendo attività e progetti.

- segue

“E’ noto come la nautica da diporto sia un ottimo strumento di marketing territoriale – ha detto Alessandro Ambrosi, presidente della Camera di Commercio di Bari – e quindi di attrazione di investimenti. Il Salone Nautico offre alla Fiera del Levante un ‘pretesto’ importante per posizionarsi nello scenario fieristico nazionale con un momento espositivo che valorizza una nostra eccellenza: il mare. Ma affinché non resti solo un dono naturale e diventi economia, produttiva ben oltre quanto fino ad oggi ha fatto, occorre darsi davvero da fare. Se vogliamo fare storia ed economia e non solo filosofia e letteratura occorre lasciarsi alle spalle rendite di posizione geografica e riempire di contenuti sociali ed economici uno status che è realmente prodigo di opportunità”.

L’evento è patrocinato da Regione Puglia, Comune di Bari, Unioncamere Puglia, Camera di Commercio Bari, Autorità portuale del Levante, Corpo consolare Puglia e Basilicata, Consolato di Croazia, Coni e Lega Navale italiana. Il salone rimarrà aperto dalle 10 alle 19, il costo del biglietto è di 5 euro, 3 euro il ridotto.



NAUTICA IN FIERA DEL LEVANTE FINO A LUNEDÌ 25. 100 GLI ESPOSITORI

Bari, inaugurato il Salone 150 imbarcazioni in vetrina

● **BARI.** Inaugurato il 14° Salone nautico della Puglia (Snim), nel nuovo padiglione della Fiera del Levante di Bari. In un contesto interamente rinnovato, il taglio del nastro ha dato ufficialmente il via alla kermesse dedicata al mare e alla nautica, che si svolgerà sino al 25 aprile. Alla conferenza stampa di presentazione sono intervenuti il presidente dello Snim Giuseppe Meo, il sindaco di Bari Antonio Decaro, il consigliere regionale Alfonso Piscichio, il commissario straordinario della Lega navale italiana Romano Saurò, il vice presidente nazionale del Coni Luciano Buonfiglio, il segretario generale

del Levante Mario Mega, il presidente del Distretto nautico della Puglia Giuseppe Danese e il presidente della Camera di Commercio di Bari, Alessandro Ambrosi.

Barche a vela e a motore dei migliori cantieri navali italiani, battelli pneumatici, motori e accessoristica. Ci saranno più di 150 imbarcazioni nel quartiere fieristico, 20 nello specchio d'acqua del Cus (di fronte alla Fiera) ed oltre 100 espositori. Il Salone nautico rilancia così l'offerta - dopo aver consolidato il suo prestigio a Brindisi per tredici edizioni - e punta ad assumere nella nuova location, un ruolo di leadership sull'intero versante Adriatico.

Al centro dei cinque giorni tutti i grandi temi della Blue economy, l'economia del mare che aggrega valore per oltre 32 miliardi di euro e dà lavoro a quasi mezzo milione di persone.

Al mondo della vela sarà dedicato, in questa edizione, uno spazio importante. La Puglia, infatti, grazie al la-



voro svolto dalla Lega Navale Italiana e dai circoli velici presenti sul territorio, registra un crescente interesse nonché una imponente attività agonistica che ogni anno esprime numerose regate su tutto il territorio regionale.

**LA KERMESSE
inaugurato
il Salone nautico
di Bari**

IL CASO. Le catene, che attualmente delimitano la zona, verranno sostituite da muri e cancelli. Saranno realizzati nello spazio compreso tra via dei Mille e Molo Marullo

Milazzo, l'area portuale sarà recintata: è scontro

L' appello dei consiglieri azzurri Andaloro e Maimone rivolto al sindaco Formica: «Bloccare immediatamente i lavori» IN BREVE

Una barriera con muri e cancelli al posto delle catene per delimitare l' area portuale di Milazzo da quella comunale. Contrari al progetto i consiglieri Andaloro e Maimone: «Dividerebbe il centro storico dalla città». Angelo Laquidara ...L' area portuale di Milazzo sarà recintata con idonea struttura in ferro sarà «accessibile» soltanto dai valichi di accesso regolarmente presidiati. Un progetto prospettato una ventina di anni fa dall' Autorità portuale di Messina e bloccato dall' allora sindaco Nino Nastasi, il quale aveva dato parere contrario suggerendo allo stesso Ente competente di delimitare le aree solamente con catene.

Dopo tanti anni, il progetto è stato riproposto e, da qualche giorno, sono iniziati anche i lavori propedeutici per la recensione fissa.

Immediatamente, però, partono le proteste da parte dei consiglieri comunali di Forza Italia, Alessio Andaloro e Martina Maimone, i quali invitano il sindaco Giovanni Formica a bloccare immediatamente i lavori. In una circostanziata interrogazione i due politici mamertini, dopo aver evidenziato le intenzioni dell' Autorità portuale messinese che starebbe procedendo, per motivi di sicurezza, a realizzare nell' area del porto tra via dei Mille e Molo Marullo "dei muri e cancelli per oltre due metri", chiedono al primo cittadino "di bloccare immediatamente questi lavori". E spiegano anche le motivazioni. «Se tale progetto venisse realizzato - affermano i due consiglieri azzurri - si creerebbe una divisione tra la città, il centro storico e i milazzesi i quali da sempre hanno vissuto a contatto con il mare». Ed aggiungono: "l' imponenza della struttura sarebbe molto invasiva delimitando un confine del tipo barriera molto in uso in questi periodi per non consentire il passaggio degli emigranti a passare il confine".

Secondo i due politici "la sicurezza del porto si può assicurare mettendo in funzione il costoso impianto milionario di video sorveglianza da anni installato nel porto e non con muri che andrebbero anche a distruggere l' armonia paesaggistica di un porto turistico che sorge a ridosso del centro storico, creando un tutt' uno di bellezza con i palazzi storici e monumentali".

Il progetto di delimitazione, però, oltre ad essere inserito nel piano triennale dell' Ente, è stato finanziato ed approvato, altresì, dal comitato portuale, del quale fa parte il comune mamertino, presente agli incontri con il sindaco o un suo delegato. I due consiglieri, non ci stanno e chiedono, "trattandosi di pianificazione strategica" di far transitare detto progetto dal consiglio comunale che, "fino ad oggi non è stato investito del problema".

A conclusione, i due politici ricordano al sindaco ed alla stessa Autorità portuale che, all' interno del porto commerciale insiste un porticciolo turistico dato in concessione dallo stesso Ente, il cui sviluppo verrebbe bloccato da queste cancellate dirottando i diportisti in altri porti. L' Ente messinese, da parte sua, ricorda che tale "chiusura" del porto commerciale è dettata da norme ben chiare sulla sicurezza nei porti e che, quindi, l' accesso di chicchessia, compreso i diportisti, all' interno dell' area portuale deve essere verificato prevedendo il transito dai valichi presidiati, come avviene in tutti i porti europei. (*ALA*) IN BREVE.



Sviluppo del porto: visita dell' ammiraglio Martello

Il sindaco Enzo Bianco ha incontrato a Palazzo degli Elefanti l' ammiraglio Nunzio Martello, nuovo commissario dell' **Autorità portuale**, in visita istituzionale. Nel corso del colloquio Bianco e Martello hanno affrontato tutti i nodi che vedono a fianco Comune e **Autorità portuale** per lo sviluppo armonico dello scalo etneo. In particolare il sindaco e il commissario hanno discusso dei servizi - dalle attività di sicurezza della polizia municipale alla possibilità di fruire dei monumenti e dei musei - da offrire ai crocieristi nell' ambito della collaborazione che, da tre anni, caratterizza i due enti.

21.1 Catania

Espresso **Il sindaco Bianco ha incontrato a Palazzo degli Elefanti l' ammiraglio Nunzio Martello, nuovo commissario dell' Autorità portuale, in visita istituzionale. Nel corso del colloquio Bianco e Martello hanno affrontato tutti i nodi che vedono a fianco Comune e Autorità portuale per lo sviluppo armonico dello scalo etneo. In particolare il sindaco e il commissario hanno discusso dei servizi - dalle attività di sicurezza della polizia municipale alla possibilità di fruire dei monumenti e dei musei - da offrire ai crocieristi nell' ambito della collaborazione che, da tre anni, caratterizza i due enti.**

21.1 Catania

Rischio sismico, il Comune illustra il suo Piano

Etna, quando il radon anticipa eruzioni e sisma
Le emanazioni del gas radioattivo sono avvertibili

Pront Artigiano
Riparazioni in casa

21/4/2016

La Sicilia Ragusa

«Catania non solo mafia qui c'è anche cultura» Al porto predisposti

Catania è un museo vivente che merita di essere visitato L' Etna su tutto, poi vogliamo gustare una bella cassata siciliana Camminare in mezzo ai palazzi barocchi, un susseguirsi Catania, quanto a bellezze artistiche, non ha nulla Sei ore in centro storico ad ammirare il barocco le chiese e i monumenti info -point e shuttle bus

Tra passeggeri e uomini di equipaggio la Motonave Costa Luminosa, al termine di un giro del mondo della durata complessiva di 108 giorni, ieri ha scalato il porto di Catania consegnando più di 2mila presenze alla città. La stagione crocieristica del 2016, quindi, s'è aperta con un boom di presenze, anche se per poche ore di permanenza. Circa 6, ma sufficienti per riempire il centro storico e ossigenare i polmoni di un' economia ogni giorno in lotta per la sopravvivenza.

"Il porto e la città di Catania - si legge in una nota dell' **Autorità portuale** - sono stati prescelti dalla Costa Crociera come itinerari speciali per ospitare navi che fanno il giro del mondo, grazie ai servizi **portuali** offerti e al particolare interesse per il patrimonio paesaggistico e monumentale della città". «L' **Autorità portuale** - dice il commissario straordinario, Nunzio Martello d' intesa con la società affidataria della stazione marittima e con il supporto dell' assessorato al Turismo regionale e locale, ha potuto approntare un piano di accoglienza per rendere piacevole il breve soggiorno dei crocieristi. Oltre agli interventi in cantiere, infatti, è stato predisposto un info -point e uno shuttle bus gratuito per l' attraversamento del porto.

È nostra intenzione migliorare ancora i servizi, tant' è che a breve e in sinergia con il Comune ci riuniremo in un tavolo tecnico per discutere riguardo alla possibile e permanente apertura di musei e siti di interesse archeologico ai turisti».

È il barocco degli edifici monumentali e la fitta storia di conquiste riassunta nei musei catanesi che, infatti, attrae la curiosità di francesi, tedeschi, svizzeri, danesi e italiani che, dopo 105 giorni di navigazione, si addentrano nelle vie cittadine tra una foto ricordo e una moneta ai mendicanti, tra una brioche e un caffè caldo. Perché «Catania - dicono i turisti Rosina e Antonio - non è solo malavita, ma anche cultura. Siamo curiosi di visitare l' Etna e non faremo rientro in nave se non avremo prima bevuto un buon caffè e gustato la tipica cassata».

- segue

Il francese Bernard, invece, è a caccia di belle ragazze. Cappello da cowboy e maglietta attillata, lo shuttle bus aspetta solo lui per consegnare un gruppo di crocieristi alla città: «A rendere accogliente Catania - dice - sono le persone che la popolano. Ho visto diverse bellezze durante questa crociera e tanti bei monumenti. La città non mi deluderà, e poi che dire delle donne siciliane... sono vere muse».

Tante aspettative non sono state deluse dalla realtà per i tedeschi Antje e Mario: «Abbiamo dedicato tutto il nostro tempo a visitare i più importanti luoghi storici - dicono -. Catania è un museo vivente: il mercato del pesce, il centro storico, la Cattedrale. Non si può che restare impressionati positivamente».

I co && && niugi Susanna e Bruno da Imperia, invece, visitano Catania per la seconda volta e asseriscono che «tutto il mondo è Paese. La Sicilia è Italia. Siamo consapevoli delle bellezze dell' Isola e in particolare della città di Catania che non ha nulla da invidiare a tutte le altre città italiane famose per le proprie bellezze artistiche».

I coniugi viennesi, Monica ed Erman && && no, hanno gli occhi pieni di stupore: «Già 30 anni fa siamo venuti in Sicilia e abbiamo soggiornato in un paese di montagna. Adesso è stata la volta di Catania. Abbiamo sempre sentito parlare del barocco monumentale catanese, ma camminare per le strade è stato un tuffo in un mare di emozioni».

PIERANGELA CANNONE.

PIERANGELA CANNONE

Sicilia, M5S: Delrio spieghi nomina commissario porto Catania

Deputati pentastellati: palese conflitto d' interessi

Palermo, 21 apr. (askanews) - "Il ministro Delrio deve spiegare come abbia potuto firmare la nomina di Cosimo Indaco commissario straordinario dell' autorità portuale di Catania, rinnovandola poi per due volte, nonostante il suo palese conflitto d' interesse. Un conflitto che era 'generalizzato e permanente', come rilevato anche dall' Autorità anticorruzione attraverso una delibera che segue alla nostra richiesta di parere rivolta proprio all' Anac. Questo è stato solo uno degli atti presentati dal M5S sulla materia: avevamo già presentato segnalazioni e interrogazioni Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti senza ricevere risposte minimamente esaustive". Così i membri del M5S in commissione Trasporti e la deputa catanese Giulia Grillo che, domani a Montecitorio, illustrerà dl' interpellanza urgente rivolta al ministro Delrio sul caso di Cosimo Indaco "il quale, mentre ricopriva il ruolo di commissario straordinario all' Autorità portuale d i Catania, contemporaneamente era socio non amministratore - nominato il 13 maggio 2013 - della società di spedizioni doganali' Angelo Perez di Cosimo Indaco & c. snc', che opera proprio nel porto di Catania. L' Autorità portuale catanese, infatti, con i suoi provvedimenti interviene anche sull' attività di quella società. Il titolare di Infrastrutture e Trasporti ora deve fornirci finalmente tutti i chiarimenti del caso".

Cinquestelle contesta la nomina di Indaco

«Il ministro Delrio deve spiegare come abbia potuto firmare la nomina di Cosimo Indaco, commissario straordinario dell' **autorità portuale** di Catania, rinnovandola poi per due volte, nonostante il suo palese conflitto d'interesse. Un conflitto che era "generalizzato e permanente", come rilevato anche dall' Autorità anticorruzione attraverso una delibera che segue alla nostra richiesta di parere rivolta proprio all' Anac. Questo è stato solo uno degli atti presentati dal M5s sulla materia: avevamo già presentato segnalazioni e interrogazioni ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti senza ricevere risposte minimamente esaustive».

Così i membri del M5s in commissione Trasporti e la deputata catanese Giulia Grillo che, oggi a Montecitorio, illustrerà un'interpellanza urgente rivolta al ministro Graziano Delrio sul caso di Cosimo Indaco «il quale, mentre ricopriva il ruolo di commissario straordinario all' **Autorità portuale** di Catania, contemporaneamente era socio non amministratore- nominato il 13 maggio 2013 - di una società di spedizioni».4.

Delrio ammette pressioni per Augusta

QUESTION TIME. «Se me le avesse fatte Lo Bello le avrei ascoltate come è lecito»

I fuochi sullo scandalo petroli si sono riaccesi al «question time» di ieri alla Camera. Il ministro Delrio ha detto di non avere ricevuto «alcuna pressione» per la conferma dell'avv. Alberto Cozzo all'Autorità portuale di Augusta «e se anche le avessi ricevute le avrei ascoltate come è lecito ascoltarle dal presidente della Camera di commercio». Evidentemente si riferiva a Ivan Lo Bello, presidente della Camera di commercio di Siracusa. Delrio ha aggiunto: «Io non ho inteso in nessun modo coinvolgere il sindaco di Augusta. La responsabilità della conferma è tutta mia, non sua. Come sempre il ministero agisce in piena libertà di coscienza pensando di potere sbloccare le opere e aiutare il porto a crescere. L'avv. Cozzo io non l'ho nominato, l'ho trovato. E siccome è in corso una riforma della governance portuale che cambia completamente il sistema, in tutte le Autorità in cui non vi fossero gravissimi problemi di conflitto abbiamo confermato le persone esistenti o sostituite con i comandanti delle Capitaneria di porto, con l'auspicio di completare in poco più di un mese l'iter di questa riforma».

Non è stato chiarito il «giallo» del primo comunicato del ministro sull'accorpamento dei porti: quello di Catania era indicato come capofila, ma dopo qualche ora l'indicazione di Catania è stata cancellata ed è apparsa la designazione di Augusta in quanto porto «core». Ora che è scoppiato lo scandalo è possibile che ci sia qualche sollecitazione a rivedere gli assetti portuali della Sicilia orientale.

«L'avv. Cozzo al porto di Augusta io non l'ho nominato, l'ho trovato» Le dichiarazioni del ministro sono state contestate dai parlamentari di 5Stelle della commissione Trasporti.

«Il ministro Delrio - dice Diego De Lorenzis - smentisce se stesso: la nomina del commissario Cozzo è una sua scelta. Una scelta sbagliata. Ora che il coinvolgimento di Cozzo, indagato all'interno dell'inchiesta Trivellopoli, emerge nelle carte della Procura di Potenza, è inaccettabile che il governo lo difenda. Parliamo di una situazione gravissima che riguarda il clan cui faceva riferimento il ministro Guidi.

Delrio parla di proroghe senza citare alcuna norma che le preveda. La verità è che il sistema con cui il governo gestisce le Autorità portuali è clientelare. Chiediamo al governo di affrontare i conflitti di interesse, partendo proprio da Augusta. L'intero sistema di governance portuale non funziona, come non funziona la riforma che il ministro Delrio vuole portare avanti».

Da parte sua Mirella Liuzzi, anche 5Stelle, dice: «Sottolineiamo che il ministro Graziano Delrio è poco credibile. Prima usa i giornali nazionali per attaccare il sindaco M5S di Augusta Cetina Di Pietro, poi cambia idea ritrattando le proprie accuse. E' la fiera delle ipocrisie».

La Sicilia ribolle anche per un altro accorpamento anche questo contestato, quello delle Camere di commercio, che sono passate da 9 a 4. Dice il presidente Crocetta: «Sicuramente c'è un problema di numeri di iscritti nelle Camere di commercio, ma è un problema che riguarda le categorie». E l'assessore alle Attività produttive Mariella Lo Bello ha promesso la massima celerità «per la nomina dei vertici camerali».



INCHIESTA «PETROLIO». Dalle indagini dei magistrati di Potenza emerge il ruolo degli esponenti di Confindustria per «pilotare» le scelte sul depuratore e sul porto di Augusta

Le nomine all'Ias: Gemelli e le mosse di Lo Bello

Il vicepresidente al telefono con il compagno dell'ex ministro Guidi avrebbe assicurato: «Entrate sia tu che Bongiovanni»

A sponsorizzare la nomina di Gemelli all'Ias, oltre a Montante vi sarebbe stato anche Lo Bello. Dal filone siciliano dell'inchiesta dei magistrati di Potenza emergono pure una serie di interessi sul porto di Augusta.

Nella scalata per il consiglio di amministrazione di «Ias», in quota «Ir sap», Gianluca Gemelli, avrebbe avuto non solo il sostegno del presidente di Confindustria Sicilia Antonello Montante, ma anche del numero due nazionale dell'associazione Ivan Lo Bello.

Le conversazioni con Lo Bello Una ricostruzione, quella dei magistrati di Potenza, a capo dell'inchiesta sul petrolio in Basilicata, dedotta dalle conversazioni al telefono tra l'imprenditore augustano, compagno dell'ex ministro Federica Guidi e lo stesso Lo Bello.

«Niente, ma infatti, dato che non mi hai risposto, de... dato che - spiega Lo Bello al telefono - non mi hai risposto, ho dovuto cancellare una cosa che ti stavamo proponendo come Confindustria.... mi dispiace per te.. No, niente, ti volevo proporre, ma questo ormai l'ho levato, di entrare nel consiglio di amministrazione di Ias, ma tu non mi hai risposto, e quindi... quindi ora devo trovare un altro... No, no, entrate sia tu che Bongiovanni, mi segui? Ias, Ias... di Ias sto parlando».

Gemelli si mostra prudente e vuole rassicurazioni dal presidente nazionale di Unioncamere, temendo che una sovraesposizione possa creargli dei problemi. «È una cosa tranquilla Ivan, io se me lo dici lo faccio volentieri, ma basta che è una cosa tranquilla e non ci sono casini... perché lo sai che li evito come la peste...ride... secondo tuo insegnamento». Lo Bello «conforta» l'imprenditore augustano. «No, questo, questo... questo, questo diciamo così, è un rafforzamento rispetto alle grandi, mi segui? Capito?.. questo è il discorso, va bene? Mand... manda... una nota a Cicero con un tuo curriculum, qualche cosa... o me la giri a me e... gliela giro a Cicero... l'è -mail... ..girala a me... no, subito me lo devi fare, che domani mattina devono fare i nominativi, capito?».

L'amico «Zoro» Secondo i magistrati e la Squadra mobile di Potenza Gemelli, Lo Bello, il lobby sta Nicola Colicchi, e Paolo Quinto, capo della segreteria della senatrice del Pd Anna Finocchiaro, avrebbero creato una cricca con interessi su Punta Cugno e il porto di Augusta. Nell'informativa spunta

The image shows a page from the 'Giornale di Sicilia' newspaper. The main headline is 'Le nomine all'Ias: Gemelli e le mosse di Lo Bello'. Below the headline is a sub-headline: 'Il vicepresidente al telefono con il compagno dell'ex ministro Guidi avrebbe assicurato: «Entrate sia tu che Bongiovanni»'. There is a photograph of a man in a suit, likely Gianluca Gemelli. To the right of the main article is a sidebar with various news items, including 'VEDERE & SENTIRE' and 'Ex Statale n.4, la protesta dei metalmeccanici'. The page layout is typical of a newspaper with multiple columns and a sidebar.

- segue

anche un «amico» citato da Gemelli in moltissime intercettazioni, che il «quartierino» chiamava con lo pseudonimo «Zoro». Gli investigatori lo hanno identificato in Piero Amara, l' avvocato augustano che in passato è stato consulente legale dell' Eni. Amara entra nel filone siciliano dell' inchiesta in un secondo momento: secondo gli investigatori Gemelli entra in contatto con il legale siciliano attraverso Paolo Quinto. Ed è lo stesso Quinto a fornire a Gemelli il numero di cellulare di Amara: i due viaggiano anche insieme su un volo da Roma a Catania alla fine del 2014.

Gemelli e la Erg L' imprenditore augustano, secondo quanto ricostruito dagli inquirenti, non era solo ingolosito dagli affari attorno al porto di Augusta ma anche da quelli della zona industriale. In particolare, avrebbe posato gli occhi sugli appalti della «Erg Power» ed in una telefonata tra lui e la compagna, l' ex ministro Federica Guidi, avvenuta il 15 giugno del 2015, Gemelli assicura di avere incontrato Edoardo, ritenuto dagli investigatori Edoardo Garrone, proprietario del colosso energetico che non è coinvolto nell' inchiesta. «...Comunque Edoardo gentilissimo, m' aveva detto ... "Gianluca io giovedì non ci sono, se puoi mercoledì... dopo le tre, oppure mercoledì prossimo a Roma in Confindustria...

" Siccome io, cioè per essere là mercoledì pomeriggio per ...come sono messi devo partire martedì pomeriggio e ritornare giovedì pomeriggio ... incontro mercoledì... ..capito?... si, sì, ce la faccio...no, no, ce la faccio e poi fra parentesi, poi m' ha detto "allora vengo prima, così stiamo a pranzo assieme, mangiamo un boccone assieme, cioè no...penso che ...lui non sia della pasta di quei delinquenti là...ride... . va buono?". Le cose, però, non prendono una piega favorevole per l' imprenditore augustano che perderà la gara d' appalto a cui era interessato.

I rapporti con Giovanni Cafeo Pur di incassare la riconferma di Alberto Cozzo a capo dell' **Autorità portuale** di Augusta, Gemelli su indicazione dell' ex sottosegretario Gino Foti si spende anche con l' allora capo di gabinetto delco mune di Siracusa Giovanni Cafeo. In una conversazione tra l' imprenditore e Cozzo quest' ultimo svela di essersi sentito con il braccio destro del sindaco Giancarlo Garozzo. «Cafeo mi ha scritto che non c' era bisogno parlarsi con te perché siete amici e che devo stare sereno». La risposta di Gemelli è: «No.. tranquillo.. Non puoi sbagliare.. Fidati..»

M5s: "Su Augusta Delrio si smentisce" Il ministro: 'Cozzo? Nessuna pressione'

Scontro durante il question time. I deputati grillini: "La nomina del commissario è una sua scelta". La replica: "L' ho trovato li"

ROMA - "Delrio smentisce se stesso: la nomina del commissario Cozzo ad Augusta è una sua scelta. Una sua scelta sbagliata. Ora che il coinvolgimento di Cozzo, indagato all' interno dell' inchiesta Trivellopoli, emerge nelle carte della Procura di Potenza, è inaccettabile che il governo lo difenda". Scontro tra il Movimento 5 stelle e il ministro delle Infrastrutture e trasporti durante il question time alla Camera. "Parliamo di una situazione gravissima - incalzano i deputati grillini - che riguarda il clan cui faceva riferimento il ministro Guidi. Delrio parla di proroghe senza citare alcuna norma che le preveda. La verità è che il sistema con cui questo governo gestisce le **Autorità portuali** è clientelare. Chiediamo al governo di affrontare i conflitti d' interesse, partendo proprio da Augusta. L' intero sistema di governance **portuale** non funziona, come non funziona la riforma che il ministro Delrio vuole portare avanti. Il ministro è poco credibile: prima usa i giornali nazionali per attaccare il sindaco a 5 stelle di Augusta Cellina Di Pietro, poi cambia idea, ritrattando le proprie accuse. E' la fiera dell' ipocrisia". Delrio si difende: "Non ho ricevuto alcuna pressione per la conferma dell' avvocato Cozzo all' **Autorità portuale** di Augusta, se

anche le avessi ricevute le avrei ascoltate come è lecito ascoltarle dal presidente della Camera di commercio. Io non ho inteso in nessun modo coinvolgere il sindaco di Augusta. La responsabilità della conferma è tutta mia, non è sua. Come sempre il ministero agisce in piena libertà di coscienza pensando di poter sbloccare le opere e aiutare il porto a crescere. L' avvocato Cozzo io non l' ho nominato, l' ho trovato. E siccome è in corso una riforma della governance **portuale** che cambia completamente il sistema, in tutte le autorità laddove non vi fossero gravissimi problemi di conflitto abbiamo confermato le persone esistenti o sostituite con i comandanti delle capitanerie di porto".



Porto di Augusta, tre uomini in barca

Nel mirino anche il numero due di Confindustria Lo Bello. Il sodalizio con Colicchi e Gemelli per la realizzazione di un deposito a Punta Cugno. I retroscena di un affare da 20 milioni di euro l'anno. E di quella volta che Crocetta stava per dimettersi...

ROMA. Negli ambienti politici e governativi romani si respira un'aria pesante, a stento si riesce a parlare sottovoce. Lo scandalo del petrolio di Potenza e del porto di Augusta, è sfuggito da mano a tutti gli attori di questo romanzo politico criminale. In primis, alla "cricca dell'antimafia". Indagano i servizi segreti; si scoprono le "carte" che passano alla Direzione Nazionale Antimafia, e che a sua volta trasmette gli atti di riferimento e per conoscenza alle procure di competenza, sia ordinarie sia distrettuale antimafia, ma nel frattempo il Ministero della Giustizia programma la visita degli ispettori nei tribunali come da regola in questi casi, dove si svolgono le indagini di competenza territoriale, a Potenza e Siracusa.

Tutto nella logica governativa fin qui per Renzi; ma il premier cambia tattica e coglie l'occasione per "sganciare" il gruppo politico imprenditoriale chiamato "armata antimafia" diventato, oltre che scomodo, pericoloso: rischia di travolgere il governo in una slavina politico-giudiziaria.

Si scopre così che dietro il "sistema" insistono "interessi diffusi". Si arriva a parlare di sicurezza dello Stato, di attacco all'economia sana del Paese. Ma il vaso di Pandora non è del tutto scoperto. Si è- è opinione degli investigatori -arrivati al secondo livello della verità; mancano all'appello i nomi del primo, insieme ai finanziatori dei progetti messi in campo dai faccendieri e dai colonnelli "dell'armata antimafia".

Lo Bollo indagato Arrivano infatti i primi colpi. Ivan Lo Bello è indagato dalla Procura di Potenza. E a ben sentire a ruota altri appartenenti al gruppo seguiranno il "percorso giudiziario". "Per assicurarsi il controllo di un pontile nel porto di Augusta, secondo i pm, fu costituita un'associazione per delinquere composta da Gianluca Gemelli, Nicola Colicchi, Paolo Quinto e lo stesso Ivan Lo Bello". A Colicchi e a Gemelli è attribuito il ruolo di "promotori, ideatori ed organizzatori"; a Quinto e Lo Bello quello di "partecipanti". Scopo del sodalizio, tra l'altro, la realizzazione nella rada di Augusta di un grande deposito di petroli a Punta Cugno. Un affare da 20 milioni di euro l'anno.

Così per altri fatti "coinvolgenti", indagano tre procure della Distrettuale Antimafia della Sicilia, su connubi e connivenze; in tutti gli angoli della politica e degli affari su concessioni e rifiuti, dove spuntano i nomi di Lo Bello, Montante e Gemelli, ma anche tanti nomi di personaggi della politica siciliana e siracusana che s'intrecciano nel sottobosco del potere



- segue

siciliano fino a spingersi a Roma, così come tante tracce investigative portano anche all' estero. Nei programmi del "gruppo antimafia" insiste il controllo del sottogoverno di Confindustria, delle camere di commercio, delle Port authority a più livelli di potere, il controllo degli appalti milionari, estero compreso e che sviluppano i rapporti stretti con le lobby della chimica e della raffinazione mondiale, Sette sorelle comprese. La compagna di Gemelli, l' ex ministra Federica Guidi, entra in scena come vittima inconsapevole nelle trame del gruppo, ed è costretta a dimettersi sotto il peso dello scandalo, pagando lo scotto di un amore impossibile.

E poi ancora. La realizzazione del grosso deposito costiero di greggio, per un totale iniziale di oltre 240 mila metri cubi e dell' uso di un altro pontile, oltre a quello della Marina militare "Alfa", (del pontile consortile ndr) che si affaccia nella rada di Augusta, il controllo del Banco di Sicilia, poi Unicredit Leasing, dei progetti dell' ampliamento del porto commerciale di megarese (altra indagine in corso), della privatizzazione a costo zero da parte delle industrie del petrolchimico del consorzio las che gestisce il depuratore di Priolo Gargallo su cui ora sta indagando a fondo la Dda di Caltanissetta.

E ancora. Decine di commesse per lavori milionari nel comparto metalmeccanico, per la costruzione di prefabbricati destinate alle piattaforme (trivelle) petroliferi e le manutenzioni delle raffinerie italiane, della manutenzione dei pontili, dei tanti servizi in concessione, ma anche delle bonifiche dei veleni interrati nelle discariche abusive e autorizzate a terra e giacenti nei fondali del mare della rada di Augusta, per una quantità indefinita di milioni di euro.

Gli affari con Enel in altro campo "arato" a fondo dagli inquirenti, spuntano affari con Enel, Edison e una miriade di aziende medie e grandi, che entrano nel "cerchio magico", mentre l' antimafia siciliana si rivolta contro gli ex compagni di "gioco" scaricandoli "dolcemente".

In questo brodo, si trova la conferma nei tanti rapporti trascorsi nell' ambito politico e industriale siciliano e in particolare in quello siracusano del gruppo Montante -Lo Bello, dove Gemelli entra in gioco per i rapporti con Ivan Lo Bello, spinto poi alla "conquista del West".

Spunta da questo cilindro la nomina di Aldo Garozzo (zio del sindaco di Siracusa Giancarlo) delfino del petroliere Garrone, proprietario di Erg, a presidente dell' autorità portuale e di Confindustria Siracusa è sponsorizzata da Ivan Lo Bello; nomina che era stata prima "imputata" all' ex ministro di Forza Italia Stefania Prestigiacomo, di cui Aldo Garozzo è stato da sempre buon amico di famiglia Prestigiacomo: la magistratura inquirente indaga in merito anche su un "filone locale".

Sullo sfondo squisitamente politico, il governatore della Sicilia, Rosario Crocetta, mai nominato o tirato in ballo nelle inchieste della "cricca antimafia", ha preso sempre silenziosamente le distanze dalla comitiva "antimafia" e accusava già da qualche tempo le grandi manovre per le camere di commercio e le autorità portuali siciliane decise a Roma.

È appena uscito da quel brutto tiro mancino, annotano i servizi di sicurezza, scansato da un siluro lanciato da una "mano amica", e che lo voleva colpire in maniera mortale. Riflette ma non si dimette. Una logica deduzione, dove erano arrivati subito i Servizi segreti che indagano sull' uscita di quell' intercettazione "montata" ad arte, informando i vertici del governo.

La conferma negli ambienti investigativi romani, dove si parla anche di una doppia "condizione".

Rosario Crocetta si sarebbe "salvato" appena in tempo dalle dimissioni; un tiro mancino e una polpetta avvelenata "politica" che gli avevano fatto trovare già confezionata, prendendo spunto dalle conversazioni che parlano della Sanità siciliana e coinvolgendo un personaggio antimafia per eccellenza, come Lucia Borsellino, per fare breccia nei media.

Crocetta, abbandona gli schemi del passato per passare al contrattacco in silenzio. Terra bruciata, dunque, per il gruppo di potere chiamato "antimafia", che rimane sotto il tiro incrociato e senza la protezione dei governi nazionale e regionale.

Quando il dovere morale e professionale rientra nella logica della ragion di Stato senza limiti; come ha più volte affermato il generale dei carabinieri Mori. "I Servizi segreti non sono polizia giudiziaria, non seguono le stesse regole degli investigatori, hanno un altro compito e dipendono direttamente dal

governo e non dalla magistratura. Per questo sono "segreti" e fanno cioè un lavoro diverso. Se io sono un ufficiale dei carabinieri e mi avvicino, per esempio, a un fiancheggiatore dei terroristi, ho degli strumenti molto limitati. E quello, la persona informata, sa bene che qualsiasi cosa mi dirà io sarò obbligato a riferirla ai magistrati. Quella persona potrà sempre pensare; ma se parlo, poi mi metto nei guai, finisco in tribunale. Mi conviene parlare? Il servizio segreto invece tutela la fonte, e può esercitare "pressioni" che per la polizia giudiziaria sono vietate. Può anche corrompere, se necessario".

Allarme per il ruolo dell' infrastruttura di Augusta

Le clamorose inchieste giudiziarie mettono in pericolo la Port Authority

Il ministro Delrio ha ribadito che la riconferma di Cozzo è stata una sua decisione

AUGUSTA Le diverse indagini sul porto di Augusta, sia quelle aperte dalla Procura di Siracusa in merito ad alcuni appalti, sia quella della Procura di Potenza in merito alla concessione di un pontile e alla nomina dei vertici dell' **Autorità portuale**, non devono in alcun modo far pensare che Augusta possa perdere il suo ruolo di porto di riferimento del Mediterraneo.

Il rischio sembra prendere forma in questi giorni, dopo che il ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, continua a rispondere alle interrogazioni alla Camera, cercando di giustificarsi sulle nomine, ed è stata sollevata dal il parlamentare regionale Vincenzo Vinciullo invita le forze istituzionali e sociali del territorio a superare tutti i conflitti.

Delrio ha ribadito che la conferma di Alberto Cozzo alla guida dell' **Autorità portuale** di Augusta è stata una scelta autonoma, in attesa della riforma delle autorità **portuali**. Dopo aver risposto all' on. Claudio Fava, è stato il turno del deputato nazionale del Movimento 5 Stelle, Mirella Liuzzi, che durante il question time ha chiesto a Del rio in merito alla conferma dell' avvocato etneo. «Non ho ricevuto alcuna pressione per la riconferma dell' avvocato Cozzo - ha detto il ministro Delrio - e se anche

le avessi ricevute le avrei ascoltate, perché è lecito ascoltare il presidente della Camera di Commercio (Ivan Lo Bello, ndr) e non ho inteso, in alcun modo, coinvolgere il sindaco di Augusta (Cettina Di Pietro). Con lei abbiamo visitato insieme il porto, ma la responsabilità della conferma di Cozzo è tutta mia. L' avvocato Cozzo io non l' ho nominato, l' ho trovato e siccome è in corso la riforma della Governance **portuale**, a meno di casi particolarmente gravi, in cui abbiamo sostituito i commissari con i comandanti delle Capitanerie di porto, abbiamo proceduto alla riconferma di chi già in carica.

» Eppure nelle intercettazioni della squadra mobile di Potenza appaiono evidenti le pressioni di Gianluca Gemelli nei confronti dei suoi diversi interlocutori per la riconferma di Cozzo che secondo gli investigatori avrebbe favorito le strategie dello stesso compagno dell' ex ministro Guidi. Secondo gli inquirenti, il gruppo riuscì a far cambiare idea al ministro delle Infrastrutture, che pensava ad un candidato diverso.

Il processo per arrivare alla conferma di Cozzo non fu facile da portare a termine per il gruppo imprenditoriale. In un sms del 12 maggio 2015 intercettato dagli investigatori, Cozzo scriveva all' imprenditore Gianluca Gemelli che «il gabinetto Delrio vuole nominare commissario il comandante del porto Macaudo come a Napoli e Gioia Tauro in vista della riforma». Ma poi arrivò la conferma di Cozzo.

La Sicilia

MOBILITAZIONE AD AUGUSTA

«Non ci faremo sottrarre la sede di Autorità portuale»

AUGUSTA. «Le vicende relative all' indagine di Potenza non devono diventare un cavallo di troia per sottrarre alla città di Augusta la direzione della Port Authority della Sicilia Sud Orientale». Con questo presupposto il deputato regionale Vincenzo Vinciullo lancia un appello al sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro, affinché convochi «una riunione ristretta di tutte le figure istituzionali» del Siracusano. Sulla nomina di Alberto Cozzo a commissario dell' Autorità, il ministro dei trasporti Graziano Delrio, nel question time alla Camera, aveva detto «Non ho ricevuto alcuna pressione. La responsabilità della conferma è tutta mia». La collega Roberta Pinotti (Difesa) sul ruolo del Capo di Stato Maggiore della Difesa, l' ammiraglio Giuseppe De Giorgi indagato) ha detto: «Andremo in fondo».

Dai pm Gemelli l'uomo chiave del "quartierino" del "quartierino"

Petrolio tra Tempa rossa e porto di Augusta oggi l'interrogatorio del compagno della Guidi

POTENZA. Sconosciuto al grande pubblico fino al 31 marzo, Gianluca Gemelli - il compagno, o forse l'ex compagno dell'ex ministra dello Sviluppo economico, Federica Guidi - è diventato, suo malgrado, un personaggio noto al grande pubblico "grazie" all'inchiesta sul petrolio in Basilicata. E così, questa mattina al Palazzo di giustizia di Potenza, oltre ai pm che lo interrogheranno come persona indagata, lo attenderanno di certo anche numerosi giornalisti e cameramen, pronti a fare domande e a immortalarlo in video e foto.

Gli investigatori della squadra mobile di Potenza, Gemelli lo conoscono bene: per mesi hanno ascoltato le sue telefonate e, in diverse circostanze con le intercettazioni ambientali, pure le sue conversazioni con quelli che MOBILITAZIONE AD AUGUSTA per il pool dei magistrati lucani compongono il "quartierino romano" (anche detto "clan" o "combriccola" del petrolio), un'associazione per delinquere. Per la Procura della Repubblica di Potenza, Gemelli è la "chiave", il "trait d'union" di molte mosse del "quartierino", in particolare per gli affari al porto di Augusta.

Ma i pm gli chiederanno conto anche di altri suoi interessi personali che, partendo dal progetto Tempa Rossa della Total a Corleto Perticara (Potenza), hanno portato gli investigatori a seguirlo fino in Sicilia, ad Augusta, appunto, e altrove. Dalle informative della polizia, infatti, sembra che Gemelli (da solo o con il "clan") volesse estendere ancor di più i suoi affari nel settore del petrolio. E, per farlo, ha spesso utilizzato il nome della Guidi, che, proprio in seguito alla divulgazione di un'ormai celebre intercettazione su un emendamento del governo per Tempa Rossa, rassegnò le sue dimissioni la sera del 31 marzo scorso.

La Guidi è «persona offesa», mentre Gemelli è indagato nel filone "Tempa Rossa" e in quello siciliano. Per "Tempa Rossa", la Procura ne aveva chiesto l'arresto, richiesta non accolta dal gip. Per alcuni giorni, poi, si era parlato di un ricorso della stessa Procura per la mancata applicazione della misura cautelare, che però non è stato più presentato, anche in vista dell'interrogatorio di oggi, che sarà svolto a sette giorni di distanza dall'arrivo nel palazzo di giustizia di via Nazario Sauro di un altro indagato noto, l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi (capo di stato maggiore della Marina).

Oggi, inoltre, sempre a Potenza, con una conferenza stampa, si concluderà la missione di tre giorni in Basilicata della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti. Ieri, parlando del blocco del Centro oli di Viggiano (Potenza) dell'Eni, il presidente della commissione, Alessandro Bratti (Pd), ha detto che «c'è uno stallo completo. Ma spero che tutti gli attori in campo, ognuno nelle sue responsabilità, abbiano il buon senso, la volontà di non arrivare a situazioni di tensioni sociali che poi non aiutano».

FRANCESCO LOSCALZO

World wide instameet 13 alla Cala

World wide instameet 13 alla Cala Dal 24/04/2016 al 24/04/2016 21 aprile 2016 04:24
Condivisioni Domenica 24 aprile con appuntamento alle ore 10.30 al porto antico della Cala in occasione del World Wide Instameet si terrà un incontro dove gli utenti di Instagram si riuniscono per conoscersi, scattare foto e condividerle con il mondo. Dal 22 al 24 Aprile 2016 Instagram, il popolare social con all' attivo più di 300 milioni di utenti in tutto il mondo, organizzerà il WWIM13 (World Wide Instameet). E' un grande momento di community che quest' anno coinciderà con l' Earthday, la più grande manifestazione ambientale del pianeta. Il gruppo instagram [ig_palermo_](#), in collaborazione con gli altri gruppi siciliani di [igworldclub](#), ha organizzato per Domenica 24 Aprile un PhotoWalk che avrà come tema "Il rapporto tra [Palermo](#) ed il suo mare". L' evento ha il Patrocinio gratuito dell' Assessorato Turismo Sport e Spettacolo della Regione Siciliana e della [Autontà Portuale di Palermo](#). L' appuntamento è alle 10.30 all' Antico Porto della Cala (lato Calamida, colazione con caffè e cornetto a 1). Si inizia con il check-in, con la spiegazione del contest fotografici e dei relativi premi messi in palio dagli sponsor che hanno deciso di aderire all' iniziativa. Ce ne saranno tre la mattina e tre il pomeriggio!!! Alle 11.00 inizia il photowalk alla Cala e alle 13.30 tutti a mangiare da "Franco u vastiddaro" a Piazza Marina (panino panelle e crochè + coca cola 3,00). Alle 15.00 photowalk al prato del Foro Italico con chiusura al porticciolo di Sant' Erasmo alle 17.00. Le premiazioni dei contest si terranno a pranzo per i contest della mattina e alla terrazza sopra Sant' Erasmo quelli del pomeriggio. Gallery.

PROGRAMMA 67^ASSEMBLEA FEDERAGENTI - 20 MAGGIO - TRAPANI

Programma provvisorio lavori:

Ore 09,30 Registrazione dei partecipanti

Ore 10,00 Saluto del rappresentante della Regione Sicilia

Ore 10,15 Saluto di benvenuto e relazione del Presidente Associazione Agenti
Raccomandatari e Mediatori Marittimi della Sicilia

Gaspere Panfalone

Ore 10,40 Saluto di benvenuto e relazione del Presidente della Federagenti Michele
Pappalardo

Ore 11,00 Interventi:

□ Vincenzo Melone

Comandante Generale Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera
"Immigrazione - ruoli e prospettive"

□ Enrico Pujia

Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
"Agenti marittimi, funzioni e prospettive nello sviluppo dei porti"

□ Pasqualino Monti

Presidente Assoport

"Come dovranno cambiare i porti italiani"

□ Luigi Merlo

Consigliere Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
"Cosa cambierà con la riforma"

□ Conclude i lavori il Sottosegretario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,
Senatrice Simona Vicari

Coordina i lavori il giornalista Bruno Dardani

Ore 13,00 Lunch

NAUTICA » IL CASO

Polo nautico, primo passo per le concessioni ai cantieri

Il Comitato portuale accoglie la richiesta dell'imprenditore Giuseppe Balducci
Ma passeranno trenta giorni per osservazioni, contestazioni, analisi finanziaria

di **Donatella Francesconi**

VIAREGGIO

Trenta giorni di pubblicazione all'albo [redacted] poi - se non vi saranno obiezioni, rilievi, opposizioni sostanziali - il subingresso di Giuseppe Balducci nella porzione di concessione Polo Nautico rivendicata passerà all'ultimo vaglio [redacted] per il via libera definitivo. Comune, Regione e Provincia - insieme al segretario della stessa [redacted]

Fabrizio Morelli - hanno discusso a lungo per poi trovare l'accordo su questo iter. Che finisce per allungare l'attesa dell'imprenditore della nautica e apre alle possibili contestazioni all'interno dell'iter burocratico di valutazione complessiva dell'operazione.

L'Autorità - ricorda Umberto Buratti, vice presidente della Provincia che siede nel Comitato portuale - effettuerà anche una valutazione finanziaria

dell'operazione proposta. Che Balducci al "Tirreno" riassume così: «Un milione e duecentomila euro per la realizzazione di un capannone su tre piani con spazi per il personale, mensa, uffici per i progettisti, un terzo piano da adibire a show room». Nell'operazione Balducci ha messo anche una barca da 50/60 metri. «Mi devono far lavorare», spiega l'imprenditore che il giorno prima della riunione del Comitato portuale ha inviato [redacted] una lettera: «Se mi ridanno i miei soldi messi in Polo Nautico, me ne vado... Tre fischii in cima al Molo e saluti... Gliel'ho scritto: l'armatore mi chiede un capannone che non sia in affitto per realizzare la barca. Bene: si ricordino tutti che se a Viareggio non si conclude, il rischio è che si vada a Pisa...».

Lo stop dei trenta giorni, insomma, non va gli all'imprenditore che mette le cose in chiaro: «Mi portano avanti per poter dire ora che abbiamo dato la

concessione a Balducci, allora dobbiamo fare la stessa cosa con Polo Nautico». (Che è il senso dell'affermazione (vedi riquadro in questa pagina) fatta dall'assessore Valter Alberici. «Ma Polo Nautico con me non ha niente a che fare», ribadisce Balducci: «A cominciare dal fatto che lo il capannone l'ho pagato, a suo tempo, e che Polo Nautico - invece - non ha tirato fuori un soldo, avendo preso un mutuo del quale, ad oggi, hanno pagato solo gli interessi». Ed è su queste basi che l'imprenditore ha rivendicato per sé la concessione.

«Ampliando la struttura - è ancora Buratti a parlare - l'azienda può lavorare su più barche e creare occupazione». Ma la Fiom-Cgil lo dichiara da tempo, e bastano pochi chilometri in auto per vederlo con i propri occhi. «Le barche si fanno all'Ikea», nel senso dei Navicelli. «Solo il tempo dirà se abbiamo fatto la scelta giusta», è la

risposta al cronista da parte del vice presidente della Provincia e sindaco di Forte, che da tempo va dichiarando «il porto di Viareggio è il porto della Versilia».

Balducci è invece convinto della strada intrapresa: «Mi hanno chiesto perfino la proiezione dell'andamento dell'azienda sui prossimi sei anni... Mancava solo mi chiedessero la quotazione in borsa. Con questa barca sono sul filo del rasoio nella tempestiva, perché l'arrivo a Viareggio è previsto per la fine di maggio...». L'ultima riflessione di uno dei volti storici della nautica italiana - che ha anche presieduto la commissione consultiva [redacted] - è per Morelli [redacted] regionale di fatto sta già applicando la Bolkestein e nessuno lo dice...». Come nessuno dice - la risposta è inevitabile - che sul bene pubblico di Viareggio, fino ad oggi, si sono consentiti troppi affari privati senza ritorno per la collettività.

- segue



L'imprenditore della nautica Giuseppe Balducci (foto d'archivio)

L'assessore Alberici: soluzione valida anche per tutti gli altri

Non frazionamento, «ma subingresso»: così Valter Alberici, assessore con delega anche al porto e alle attività produttive nell'amministrazione Del Ghingaro, definisce l'atto discusso nel Comitato regionale. Atto discusso e approvato, a favore della richiesta presentata dall'imprenditore della nautica Giuseppe Balducci, salva pubblicazione per trenta giorni all'albo del segretario Fabrizio Morelli.

Inevitabile il dibattito, alla luce della concessione passata nelle mani di Balducci, sul futuro di Polo Nautico, azienda consortile che da anni chiede il frazionamento negato ad inizio 2015 dalla stessa. Alla domanda se il passaggio di ieri in Comitato portuale sia ripetibile anche per le restanti concessioni di Polo nautico, l'assessore Alberici risponde senza dubbi: «Purché ci sia un piano industriale e occupazionale sostenibile. Certo». (d.f.)

IL 2015 CHIUDE CON UN EBITDA DI 2,7 MLN E 28 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI TRANSITATE

L'interporto di Verona cresce

Gasparato (Consorzio Zai), dopo il nuovo record di traffico ferroviario raggiunto, chiede al governo più sinergie con i porti e un'autonomia finanziaria anche per gli interporti

Il 2015 dell'interporto di Verona si è chiuso con risultati record: fatturato salito a 9,1 milioni di euro (grazie anche a vendite di nuovi complessi logistici per 1,4 milioni), ebitda di 2,7 milioni, ebit di 762 mila euro e circa 28 milioni di tonnellate di merci transitate (20 milioni via camion e 8 milioni via treno). I proventi da canoni di concessione sui magazzini si sono attestati a circa 7 milioni di euro (il valore più alto di sempre) e 140 sono le società di trasporti, logistica e servizi attive presso i 4,5 milioni di mq di aree sul quale surge l'interporto (di cui 300.000 mq di piattaforme logistiche tutte occupate da operatori logistici internazionali). A sviluppare dal punto di vista immobiliare e a gestire operativamente le attività dell'interporto ci pensa il Consorzio Zai Quadrante Europa cui si devono questi risultati e il cui presidente, Matteo Gasparato, tiene a evidenziare a *MF Shipping & Logistica* le performance soprattutto in ambito

ferroviario: «Nel 2015 all'interporto sono stati lavorati oltre 15.000 treni (nuovo record assoluto), una media di 50 al giorno, che hanno sviluppato un traffico di 400.000 Uti (unità di trasporto intermodali, ndr). Dal punto di vista dei collegamenti, il Quadrante Europa presenta servizi giornalieri con i principali porti e interporti europei e le relazioni avvengono per oltre il 90% lungo il Corridoio del Brennero. Lavoriamo in prevalenza con il Centro-Nord Europa come dimostra il fatto che abbiamo collegamenti regolari con 22 destinazioni estere e cinque italiane».

Il presente dell'interporto veronese sorride ma lo sguardo di Gasparato è già rivolto al futuro: «Abbiamo attivato un gruppo di lavoro con Rfi per pensare allo sviluppo dell'interporto di qui a dieci anni visto che nel 2026 si aprirà il tunnel del Brennero e dovremo essere pronti a lavorare treni intermodali lunghi fino a 750 metri. Dal punto di vista della governance stiamo collaborando con altri soggetti

italiani del corridoio del Brennero in direzione di una Società di Corridoio per la gestione coordinata di una rete di terminali da Trento a Mantova e in futuro vorremmo dare anche noi vita agli Stati Generali della logistica del Nord-Est». Dal punto di vista immobiliare, poi, è in cantiere l'insediamento della società tedesca Bayernland (realizzerà il proprio centro logistico su un'area di 17.000 metri quadrati con magazzino automatizzato di 7.000 metri quadrati coperti), che farà seguito allo sbarco già avvenuto di Gardenfrutta (che ha da poco inaugurato un nuovo centro logistico da 10.000 mq con

magazzino di 5.000 refrigerato). Fra i prossimi arrivi ci sarà anche una multinazionale del settore mobili e arredamento come Ikea e per questo il Consorzio Zai nei mesi scorsi ha avviato l'acquisizione di nuove aree in zona Mirafiori per oltre 1 milione di mq di terreni, più altri 100 mila mq sono stati opzionati.

Il presidente di Consorzio Zai, guardando al futuro e parlando anche in veste di presidente dell'Unione Interporti Riuniti, auspica che Verona, così come altre strutture interportuali, rinsaldi maggiormente i suoi legami con gli scali marittimi italiani oggi, tuttora scarsi in termini di servizi intermodali. Per questo lancia un appello al ministero dei Trasporti: «Al fine di poter creare una dotazione finanziaria a favore dell'infrastrutturazione pro intermodalità, proponiamo che per la realizzazione di opere e di lavori pubblici negli interporti possa essere corrisposto ai soggetti gestori di interporti un contributo pari a una certa percentuale (5% ad esempio) dei diritti accertati dagli Uffici delle Dogane insediati nell'area interportuale stessa».

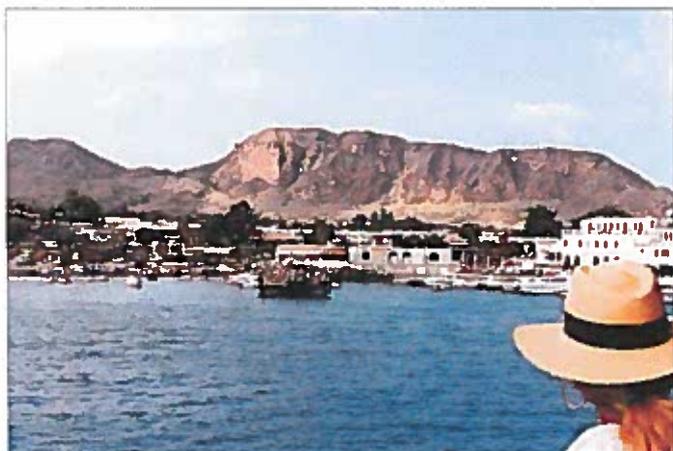
Questa richiesta di autonomia finanziaria degli interporti è stata messa nero su bianco in una missiva firmata da Uir e spedita al dicastero di Graziano Delrio. (riproduzione riservata)



Il terminal ferroviario dell'interporto di Verona

Porti: presto riaperto scalo Vulcano dopo intervento Sns

Società, stiamo risolvendo disagi ereditati da Siremar



(ANSA) - MESSINA, 21 APR - Dopo l'intervento dei giorni scorsi di Sns, Società Navigazione Siciliana (joint venture tra Caronte & Tourist e Ustica Lines), il sindaco di Vulcano (Me), ha annunciato la riapertura del porto dell'isola in tempi tali da non danneggiare l'imminente ponte del 25 aprile. Dopo i primi giorni di gestione dell'ex flotta Siremar acquistata proprio da Sns, la società in una nota ha chiarito alcuni aspetti concernenti dei disagi emersi gli scorsi giorni: "Già nei primissimi giorni di gestione sono emerse alcune problematiche su cui riteniamo doveroso un approfondimento. E' stato segnalato, anche da rappresentanti delle istituzioni eoliane, che la nave 'Filippo Lippi' nella giornata di lunedì scorso - ma come da sempre accade - è partita da Milazzo con due ore di ritardo per potere approvvigionarsi di carburante, ipotizzando anche la possibilità di una modifica del relativo orario. In realtà Sns sta già muovendosi per una soluzione definitiva e radicale del problema, del quale era peraltro già a conoscenza, attraverso una velocizzazione del processo di introduzione del carburante". Riguardo, invece, alle proteste dei passeggeri della nave che collega Napoli alle Eolie per la carenza di cabine, pur prenotate, Sns specifica che "i disagi hanno origine dalla sostituzione, operata ben prima del cambio di gestione, della nave Laurana - tradizionalmente utilizzata per quella tratta - con la Pietro Veronese, molto più piccola e dunque con minore capacità di trasporto di passeggeri. Compagnia delle Isole peraltro non ha comunicato alla società subentrante il numero di cabine vendute. Si stanno comunque gestendo i fenomeni - naturalmente destinati a cessare a breve, anche grazie a un nuovo software per la gestione di biglietterie e prenotazioni - di overbooking".

Siremar:Mattiello a Governo,verifica ruolo Matacena-Genovese

"Gravissimo danno erariale". Interrogazione anche ad Antimafia

(ANSA) - ROMA, 21 APR - Configura un "gravissimo danno erariale" la cessione, da parte della Compagnia delle Isole spa (CDI), del ramo d'azienda preposto all'erogazione dei servizi di collegamento marittimo (ex Siremar) alla Società di Navigazione Siciliana spa la quale, grazie alla transazione, vedrà entrare nelle proprie casse in 9 anni circa 560 milioni di contributi, 50 milioni di sgravi fiscali, 300 milioni di incassi da vendite dirette. E' quanto scrive in una interrogazione presentata al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministro dello Sviluppo Economico, il deputato Pd Davide Mattiello, che l'ha inviata anche alla presidente della Commissione parlamentare Antimafia Rosy Bindi. Nel documento il deputato chiede quali siano le motivazioni per le quali non si è atteso il parere della Corte dei conti, e perché, "alla luce della macroscopica posizione di dominanza (circa il 100%) non ci si sia rivolti all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, consegnando con i fondi pubblici tutto il trasporto siciliano ad un solo soggetto economico".

Ma soprattutto, il deputato evidenzia che la Società di Navigazione Siciliana è una nuova compagine societaria di cui fa parte la "Caronte&Tourist" al 50% mentre l'altra metà è della "Ustica Lines". Dai certificati camerati delle società Ustica Lines S.p.a., Navigazione generale italiana S.p.a., Caronte & Tourist S.p.a., Società Navigazione Siciliana risulta che si tratta di una "identità economica commerciale finanziaria" unica riconducibile totalmente alle famiglie Franza, Morace, Matacena, La Cava, Genovese di Francantonio. "E' noto che il signor.

Amedeo Matacena, non direttamente coinvolto in questo affare, e per il quale viene contestato il reato di concorso esterno in associazione mafiosa, ed il signor Genovese (per lui la procura messinese ha ipotizzato anche i reati di concussione e riciclaggio) hanno una posizione pesante dal punto di vista giudiziario". L'interrogante evidenzia quindi come, "considerati gli svariati milioni che la Società di Navigazione Siciliana incasserà e alla luce dei diversi precedenti in linea giudiziaria dei soggetti e delle società riconducibili al gruppo, sarebbe stato quanto meno prudente verificare meglio la posizione dei soci e delle società".

Da parte della Società di Navigazione Siciliana

Ex Siremar, interventi di risanamento

Un nuovo software per gestire biglietterie e prenotazioni

Da dieci giorni Società di Navigazione Siciliana (joint venture tra Caronte & Tourist e Ustica Lines) è subentrata a Compagnia delle Isole nella gestione dell'ex Siremar.

Troppo presto per azzardare qualunque analisi, sebbene siano ampiamente comprensibili le condizioni di difficoltà nel rilevare in corsa un'attività che peraltro, nei due anni intercorsi tra il pronunciamento del Consiglio di stato e il definitivo passaggio di consegne, ha subito un inevitabile deperimento.

Già nei primissimi giorni di gestione sono emerse alcune problematiche su cui Sns ritiene doveroso - per rispetto della propria affezionata clientela - un approfondimento.

È stato segnalato, anche da rappresentanti delle istituzioni eoliane, che la nave "Filippo Lippi" nella giornata di lunedì scorso - ma come da sempre accade - è partita da Milazzo con due ore di ritardo per potere approvvigionarsi di carburante, ipotizzando anche la possibilità di una modifica del relativo orario.

In realtà Sns sta già muovendosi per una soluzione definitiva e radicale del problema, del quale era peraltro già a conoscenza, attraverso una velocizzazione del processo di caricazione del carburante. In questo senso ritiene di dover chiedere alla clientela un supplemento di pazienza.

Riguardo, invece, alle proteste dei passeggeri della nave che collega Napoli alle Eolie per la carenza di cabine, pur prenotate, Sns specifica che i disguidi hanno origine dalla sostituzione, operata ben prima del cambio di gestione, della nave Laurana - tradizionalmente utilizzata per quella tratta - con la Pietro Veronese, molto più piccola e dunque con minore capacità di trasporto di passeggeri.

Compagnia delle Isole peraltro non ha comunicato alla società subentrante il numero di cabine vendute. Si stanno comunque gestendo i fenomeni - naturalmente destinati a cessare a breve, anche grazie a un nuovo software per la gestione di biglietterie e prenotazioni - di overbooking, pur con qualche comprensibile disagio per la clientela cui si sta ovviando mediante l'incremento del già notevole tasso di ospitalità a bordo, oltre che naturalmente rimborsando le differenze per la diversa sistemazione. 1.

Trasporti veloci con le Eolie

Riapre oggi il molo di Vulcano E Libertylines schiera 4 aliscafi

Nel fine settimana atteso un rilevante flusso di vacanzieri

Salvatore Sarpi LIPARI Torna ad essere pienamente operativo da oggi lo scalo per i mezzi veloci ubicato nel porto di Vulcano Levante. La struttura era stata chiusa all'approdo degli aliscafi, con ordinanza del comandante di porto Paolo Margadonna, dopo che lunedì scorso la nave veloce "Isola di Stromboli", sospinta dal vento, aveva tranciato di netto i parabordi in essa ubicati e danneggiato lievemente la parte in cemento. La riapertura, prevista per stamane, è stata resa possibile dalla tempestività dei lavori di ripristino fatti effettuare dalla società Sns (Società di navigazione siciliana) ad una ditta liparese.

Sino a ieri i passeggeri che dovevano raggiungere Vulcano ed avevano preso posto sugli aliscafi della Società di navigazione siciliana effettuavano l'attracco a Lipari e da qui con catamarani e monocarena (ai quali era consentito l'approdo) raggiungevano Vulcano. Intanto con un comunicato la neonata società di navigazione Libertylines (ex Usticalines) annuncia che «mantenendo fede all'impegno assunto nel momento del passaggio di Siremar ad Sns, da sabato prossimo 23 aprile, sulla rotta Milazzo -Isole Eolie verrà attuato il cosiddetto "assetto a 4". Ovvero verranno

impiegati 4 aliscafi. «Il nuovo assetto di trasporto - si legge nella nota - prevede l'impiego di una nuova unità di aliscafi che consentirà di aumentare il numero delle corse da e per le Isole Eolie, offrendo maggiori opportunità ai passeggeri in transito ed ai residenti delle Eolie, con una maggiore flessibilità negli orari di viaggio. È questo il primo tassello per rendere ancora migliore il servizio offerto con gli aliscafi di Libertylines in vista della prossima stagione estiva. Intanto gli operatori economici, dopo una Pasqua grama, sperano in un buon weekend del 25 aprile, altro passaggio vacanziero in vista di una ormai imminente stagione estiva.3.

SALVATORE SARPI

SNS "Presto risolveremo i disagi"

*La Società di Navigazione Siciliana interviene su alcuni disagi riscontrati sulle tratte da e per le Eolie a dieci giorni dal subentro a **Siremar***

Da dieci giorni Società di Navigazione Siciliana (joint venture tra Caronte & Tourist e **Ustica Lines**) è subentrata a **Compagnia delle Isole** nella gestione dell'ex **Siremar**. Troppo presto per azzardare qualunque analisi, sebbene siano ampiamente comprensibili le condizioni di difficoltà nel rilevare in corsa un'attività che peraltro, nei due anni intercorsi tra il pronunciamento del consiglio di stato e il definitivo passaggio di consegne, ha subito un inevitabile deperimento. Già nei primissimi giorni di gestione sono emerse alcune problematiche su cui SNS ritiene doveroso - per rispetto della propria affezionata clientela - un approfondimento. E' stato segnalato, anche da rappresentanti delle istituzioni eoliane, che la nave "Filippo Lippi" nella giornata di lunedì scorso - ma come da sempre accade - è partita da Milazzo con due ore di ritardo per potere approvvigionarsi di carburante, ipotizzando anche la possibilità di una modifica del relativo orario. In realtà SNS sta già muovendosi per una soluzione definitiva e radicale del problema, del quale era peraltro già a conoscenza, attraverso una velocizzazione del processo di caricazione del carburante. In questo senso ritiene di dover chiedere alla clientela un supplemento di pazienza. Riguardo, invece, alle proteste dei passeggeri della nave che collega Napoli alle Eolie per la carenza di cabine, pur prenotate, SNS specifica che i disagi hanno origine dalla sostituzione, operata ben prima del cambio di gestione, della nave Laurana - tradizionalmente utilizzata per quella tratta - con la Pietro Veronese, molto più piccola e dunque con minore capacità di trasporto di passeggeri. **Compagnia delle Isole** peraltro non ha comunicato alla società subentrante il numero di cabine vendute. Si stanno comunque gestendo i fenomeni - naturalmente destinati a cessare a breve, anche grazie a un nuovo software per la gestione di biglietterie e prenotazioni - di overbooking, pur con qualche comprensibile disagio per la clientela cui si sta ovviando mediante l'incremento del già notevole tasso di ospitalità a bordo, oltre che naturalmente rimborsando le differenze per la diversa sistemazione. SNS, infine, apprende con soddisfazione che il proprio intervento, come dichiarato dal sindaco di Vulcano, consentirà la riapertura del porto di quell' **isola** in tempi tali da non danneggiare l'imminente ponte del 25 aprile.

Tempo Stretto

politica

Siremar, la SNS: "Stiamo risolvendo i disagi, non addebitabili a noi, subentrati da 10 giorni"

Da dieci giorni Società di Navigazione Siciliana (joint venture tra Caronte & Tourist e Ustica Lines) è subentrata a Compagnia delle Isole nella gestione dell'ex Siremar. Troppo presto per azzardare qualunque analisi, sebbene siano ampiamente comprensibili le condizioni di difficoltà nel rilevare in corsa un'attività che peraltro, nei due anni intercorsi tra il pronunciamento del consiglio di stato e il definitivo passaggio di consegne, ha subito un inevitabile deperimento. Già nei primissimi giorni di gestione sono emerse alcune problematiche su cui SNS ritiene doveroso - per rispetto della propria affezionata clientela - un approfondimento. È stato segnalato, anche da rappresentanti delle istituzioni eoliane, che la nave "Filippo Lippi" nella giornata di lunedì scorso - ma come da sempre accade - è partita da Milazzo con due ore di ritardo per potere approvvigionarsi di carburante, ipotizzando anche la possibilità di una modifica del relativo orario. In realtà SNS sta già muovendosi per una soluzione definitiva e radicale del problema, del quale era peraltro già a conoscenza, attraverso una velocizzazione del processo di caricazione del carburante. In questo senso ritiene di dover chiedere alla clientela un supplemento di pazienza. Riguardo, invece, alle proteste dei passeggeri della nave che collega Napoli alle Eolie per la carenza di cabine, pur prenotate, SNS specifica che i disagi hanno origine dalla sostituzione, operata ben prima del cambio di gestione, della nave Laurana - tradizionalmente utilizzata per quella tratta - con la Pietro Veronese, molto più piccola e dunque con minore capacità di trasporto di passeggeri. Compagnia delle Isole peraltro non ha comunicato alla società subentrante il numero di cabine vendute. Si stanno comunque gestendo i fenomeni - naturalmente destinati a cessare a breve, anche grazie a un nuovo software per la gestione di biglietterie e prenotazioni - di overbooking, pur con qualche comprensibile disagio per la clientela cui si sta ovviando mediante l'incremento del già notevole tasso di ospitalità a bordo, oltre che naturalmente rimborsando le differenze per la diversa sistemazione. SNS, infine, apprende con soddisfazione che il proprio intervento, come dichiarato dal sindaco di Vulcano, consentirà la riapertura del porto di quell'isola in tempi tali da non danneggiare l'imminente ponte del 25 aprile.

L' ASSOCIAZIONE

La svolta di Confindustria «Dialogo col pm su ambiente salute e cultura della legalità»

di Pierpaolo SPADA «Stop emissioni inquinanti, più dialogo, più cultura della legalità, più sensibilizzazione».

Confindustria chiede confronto alla Procura che, già da qualche settimana, ha avviato, non senza risultati, un giro di vite tra gli industriali salentini per individuare i responsabili delle emissioni nell' aria e stroncare un fenomeno che, anche nel Salento, sta procurando morte. Il primo sequestro è scattato l' altro ieri, ai danni di Leadri, società del gruppo Palumbo di Sternatia.

«Ho chiesto di ottenere un appuntamento - spiega il neo presidente dell' Associazione degli industriali salentino, Giancarlo Negro - per avviare con la magistratura un percorso di confronto, per costruire una nuova cultura della legalità e individuare nuovi percorsi di rispetto reciproco, nei limiti delle previsioni di legge. Informalmente - fa sapere l' amministratore di Links spa - è stata già fatta richiesta al fine di ottenere nei prossimi giorni un appuntamento formale, con il procuratore capo o con chi, di competenza dei temi in discussione, abbia voglia di incontrarci, per tentare di avviare questa nuova fase di dialogo. Io - dice Negro - spero che questa iniziativa possa essere bene accolta. Mi sembra che ci siano le condizioni. L' obiettivo

finale - aggiunge il presidente di Confindustria - è, infatti, quello di accrescere tutti un percorso di rispetto reciproco e di accrescere la cultura della legalità nel rispetto del valore sociale delle imprese, al di là delle responsabilità che, poi, sono soggettive».

Quello di rinnovare il rapporto tra imprese del territorio e magistratura è un punto prioritario fissato da Negro nella sua agenda programmatica, disarticolata davanti agli associati solo qualche giorno fa dal presidente di Confindustria Lecce neo eletto. La dinamica che ha prodotto questo scatto di "reni" è, però, da rintracciare nel rapporto dell' Istituto superiore per la Sanità che ha rilevato un eccesso di tumori al polmone nei maschi in un' area ben delimitata, al centro del territorio, comprendente circa 50 comuni. «Bisogna individuare e leggere i dati in maniera corretta. Io penso che non si.

PIERPAOLO SPADA

Nota di Giorgianni e assemblea dei soci della Spa mista all'orizzonte

Infrastrutture portuali a Lipari L'Amministrazione rilancia l'iter

Marina Lunga, Pignataro e Sottomonastero: «Progetti meno invasivi»

Peppe Paino LIPARI Riparte l'iter per la nuova portualità dell'isola attraverso la Lipari Porto Spa, società mista costituita nel 2007, tra "Condotte d'Acqua" e Comune. Negli ultimi quattro anni è stato compiuto dal sindaco Giorgianni e dal presidente della Lipari Porto Spa, Giancarlo Niutta, un lavoro a fari spenti che potrebbe aprire nuovi scenari. Proprio il primo cittadino in una nota - suscettibile di interpretazioni - ha annunciato che dall'assemblea dei soci (che si riunirà a metà maggio) potranno emergere le nuove indicazioni chieste dal consiglio d'amministrazione per il prosieguo dell'attività societaria. In pratica il progetto originario della "Gea tecnica" (sostenuto dall'ex Amministrazione Bruno) da 90/120 milioni di euro per la rifunzionalizzazione dei porti dell'isola, da Pignataro a Marina Corta, che suscitò un mare di polemiche anche perché in contrasto con le normative vigenti, «ancorché ridimensionato successivamente, non si ritiene sostenibile né dal punto di vista economico né da quello ambientale. Si ritiene - ha sottolineato Giorgianni - che la prossima assemblea dei soci possa fornire le necessarie indicazioni per una radicale rivisitazione del progetto per un intervento necessario ma più

leggero, meno incidente economicamente e finanziariamente in equilibrio, caratterizzato da una forte valenza di sostenibilità ambientale nonché in linea con le esigenze del territorio. Tale nuova strategia della società - ha continuato il sindaco - comporterà anche la determinazione certa dei tempi per la presentazione e la realizzazione del nuovo percorso».

Ma cosa si prevede? Da indiscrezioni, innanzitutto, un piano complessivo, tra progettazione questa volta rigorosamente in house e realizzazione delle strutture, di massimo 40 milioni. Il porto di Marina Corta resterebbe escluso dagli interventi che riguarderebbero, invece, Pignataro, Marina Lunga e una messa in sicurezza reale del porto commerciale di Sottomonastero. Come dovrà rientrare dall'investimento Condotte d'Acqua al momento non è dato sapere, ma 40 milioni non sono 120 per la costruzione di strutture che probabilmente vedranno il Comune o una mista pubblico privato per la loro gestione. Di certo, quanto sta per delinearsi è un percorso indolore per uscire dal tunnel degli errori commessi in passato che ha rischiato di esporre pesantemente, dal punto di vista finanziario, l'ente, socio di minoranza, della "Lipari Porto".4.



INFRASTRUTTURE. Intesa tra il Comune e la società «Condotte d' acqua»: il progetto «scende» da 120 a 70 milioni

Lipari, «ridimensionato» il nuovo porto turistico

Dopo ben 16 anni di trattative e di scontri anche politici c'è l'intesa tra la giunta Giorgianni e gli amministratori della società romana «Condotte d' acqua» per realizzare il porto turistico nella maggiore isola delle Eolie. Comune ed il partner della capitale - come è noto - hanno costituito la società mista «Lipari Porto spa».

E si tenuto il consiglio di amministrazione presieduto da Giancarlo Niutta. Tra gli argomenti esaminati il cda si è espresso confermando le nuove indicazioni per il prosieguo dell'attività della società. E sul progetto del porto turistico «ridimensionato» stavolta c'è l'intesa tra pubblico e privato. Spiega il sindaco Marco Giorgianni: «Il progetto originario della Gea Tecnica Srl - puntualizza - ancorché ridimensionato successivamente, non si ritiene sostenibile, né dal punto di vista economico, né sotto il profilo ambientale. Si ritiene, pertanto, che la prossima assemblea dei soci possa fornire le necessarie indicazioni per una radicale rivisitazione del progetto per un intervento necessario, ma più leggero, meno incidente economicamente e finanziariamente in equilibrio, caratterizzato da una forte valenza di sostenibilità ambientale nonché in linea con le esigenze del territorio.

Tale nuova strategia della società comporterà anche la determinazione certa dei tempi per la presentazione e la realizzazione del nuovo percorso». «L'amministrazione - conclude il sindaco Giorgianni - condivide e sottoscrive le decisioni del consiglio e ritiene che questa nuova strategia sia un punto di partenza fondamentale per la ripresa del percorso che ha come obiettivo la rifunzionalizzazione della portualità di Lipari». In pratica, se in un primo tempo si trattava di un megaporto turistico da 120 milioni di euro tra Marina Corta, porto commerciale di Sottomonastero, Marina Lunga e Pignataro, ora si va verso un potenziamento delle strutture portuali esistenti a Marina Corta (oltre per i diportisti anche per la flotta dei pescatori) e del porticciolo rifugio di Pignataro. La spesa dovrebbe essere di circa 70 milioni di euro per permettere a circa 400 yacht di attraccare comodamente e soprattutto in sicurezza. Contro la realizzazione del megaporto turistico - come si ricorderà - oltre ad una serrata lotta politica tra centro destra (favorevole) e centro sinistra (contrario) si erano anche scagliati gli ambientalisti e l'Unesco che aveva posto l'Arcipelago a rischio cancellazione dal sito «Patrimonio dell'Umanità» perché si sosteneva che con la realizzazione del nuovo porto turistico nella baia di Marina Lunga si sarebbe snaturato l'habitat naturale dell'isola. E ora proprio quella "muraglia di cemento" che si sarebbe vista dal mare è stata cancellata...».



Eseguiti 22 fermi e sequestrati beni per 70 mln. Coinvolto anche il mondo politico - amministrativo locale

'Ndrangheta sulla costa vibonese La Dda colpisce e "affonda" i clan

Stangata alla cosca Mancuso e alle 'ndrine: Il Grande, Accorinti e La Rosa

Marialucia Conistabile VIBO VALENTIA Dal mare, sul mare e lungo la costa. Dal mare si è mosso ieri lo tsunami giudiziario che ha travolto le cosche della fascia costiera vibonese trascinando anche sindaci ed ex sindaci, amministratori ed ex. Di Briatico e di Parghella.

Sul mare viaggiavano le navi dirette alle Isole Eolie, minicrociere diventate il business del clan unitamente al settore turistico - ricettivo da sempre molto gettonato. Lungo la costa la Dda di Catanzaro ha, invece, ricostruito la mappa dei vari movimenti delle "famiglie" convergenti in un unico punto: Limbadi. Non a caso l'operazione, prosecuzione dell'inchiesta "Black money" - che ha portato all'emissione di 23 fermi (22 eseguiti), mentre altre 66 persone sono indagate a piede libero - è stata denominata "Costa pulita".

A dettare tempi e regole sarebbe stato il boss Cosmo Michele Mancuso, 67 anni esponente della "generazione degli 11" - passato indenne senza colpo ferire alle altre più recenti operazioni anti-'ndrangheta - il quale, con l'aiuto del nipote Pantaleone Mancuso (alias Scarpuni) sarebbe stato il vero e grande burattinaio.

Questa volta a togliere il coperchio calato negli anni sul mare è stata una vera e propria corazzata, composta da Squadre mobili (Vibo e Catanzaro), lo Sco, i carabinieri del Reparto operativo radiomobile di Vibo e della Compagnia di Tropea, militari del Gico della Guardia di finanza. A dirigere il tutto i sostituti procuratori distrettuali Camillo Falvo e Pierpaolo Bruni, con il coordinamento del procuratore di Catanzaro Giovanni Bombardieri.

Una volta tolto il coperchio è stato praticamente impossibile arginare l'azione della grande onda, anomala tanto quanto alcuni rapporti e frequentazioni che in riva al mare (soprattutto nel bar Tony di Nicotera Marina, quartier generale del boss Luni Scarpuni) sarebbero stati tessuti e mantenuti. Rapporti anche con imprenditori e non soltanto con esponenti delle consorterie locali (Accorinti, La Rosa e Il Grande) satelliti in un'orbita circolare intorno al clan dei clan, ovvero ai Mancuso di Limbadi, piegati, colpiti, feriti, ma non ancora vinti.

Calabria



Estorsione via sms a una professionista. Un arresto e tre denunce

'Ndrangheta sulla costa vibonese La Dda colpisce e "affonda" i clan

Sergio e alla volta Mancuso e alle 'ndrine: Il Grande, Accorinti e La Rosa

Canazzone, Paolo Bruno nuovo presidente di sezione



- segue

Nello specifico il settore delle minicrociere avrebbe stuzzicato gli appetiti del boss Cosmo Michele Mancuso (alias Michelina) e la longa manus della 'ndrangheta sarebbe stata dietro il business azionando anche la leva dei danneggiamenti, compiuti in danno di esercenti e privati cittadini, per assumere il controllo, in regime di monopolio, del **trasporto marittimo** "Tropea -Isole Eolie" e di villaggi turistici della costa oltre che per convogliare lavori pubblici e privati verso ditte collegate al sodalizio.

Nella sfera d'azione finite anche la zona del porto di Vibo Marina e quella industriale di Portosalvo, nonché gli appalti pubblici a Parghelia tra il 2009-2012.

All'alba di ieri l'onda lunga dei controlli ha anche lambito le abitazioni di alcuni indagati a piede libero per concorso esterno in associazione mafiosa. Tra queste quelle dell'ex sindaco di Briatico Francesco Prestia e dell'attuale sindaco, nonché presidente della Provincia di Vibo Andrea Niglia. E mentre il M5S chiede le sue dimissioni Niglia in una nota evidenzia: «L'informazione di garanzia inerente all'operazione "Costa Pulita" è un atto a mia tutela che mi consentirà di dimostrare la mia completa estraneità in vicende che risalgono a diversi anni fa. Ho dato mandato ai miei legali affinché possa essere sentito, al più presto, dal pm mettendomi a completa disposizione dall'autorità giudiziaria».

Contestualmente ai fermi è scattato il sequestro di numerosi beni mobili, oltre 100 immobili, svariate quote societarie, rapporti bancari, 2 villaggi turistici, attività economiche, tra cui tre compagnie di navigazione che assicurano i collegamenti con le Isole Eolie, tutti beni ritenuti direttamente o indirettamente riconducibili agli indagati, per un valore stimato in circa 70 milioni di euro. Tra i beni sequestrati anche 3 motonavi utilizzate nel settore delle minicrociere alle Isole Eolie. I particolari dell'operazione sono stati resi noti nel corso di una conferenza stampa interforze tenuta nella Prefettura di Catanzaro.3.

OPERAZIONE DI CONTRASTO ALLA PESCA ILLEGALE LUNGO IL LITORALE DI CASTEL VOLTURNO

Castel Volturno (Ce), 21 aprile 2016 - Alle prime luci dell'alba gli uomini della Guardia Costiera di Castelvolturno hanno condotto una vasta operazione di polizia marittima volta al contrasto della pesca illegale lungo il litorale Domizio di Castel Volturno.

Nei giorni precedenti all'operazione erano giunte al Comando della Guardia Costiera di Castel Volturno diverse segnalazioni di pescatori regolarmente iscritti che lamentavano la presenza presso tutto il litorale di numerosi pescatori di frodo intenti alla pesca della "Tellina" vietata per tutto il mese di aprile perché in riproduzione.

Le segnalazioni erano tutte fondate infatti, l'intervento dei militari ha consentito di sequestrare circa 4 quintali del prezioso frutto di mare pronto per essere commercializzato privo di qualsiasi rintracciabilità sul mercato nero attraverso peschiere consenzienti. Alcuni pescatori abusivi, alla vista dei militari, si sono dati alla fuga, lasciando sul posto l'attrezzatura utilizzata per pescare a mano il prodotto ittico, mentre a coloro che non sono riusciti nella fuga, sono state elevate sanzioni amministrative per migliaia di Euro oltre al sequestro di numerosi attrezzi da pesca. Il prodotto ittico ancora vitale è stato gettato nuovamente in mare anche al fine della riproduzione.

L'operazione si inserisce nell'ambito dei serrati controlli che la Guardia Costiera di Castel Volturno svolge, sotto il coordinamento dell' Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli, per assicurare il rispetto delle norme relative alla pesca professionale e per tutelare quei pescatori che svolgono regolarmente il loro mestiere.

Tali operazioni proseguiranno anche nei prossimi giorni, al fine di prevenire e, dove necessario, reprimere i comportamenti connessi alla pesca indiscriminata lungo la costa.

CAPITANERIA DI PORTO: A TORRE DEL GRECO OPERAZIONE DI POLIZIA AMBIENTALE COMPLESSA

LUNGO GLI ALVEI DEL COMUNE DI TORRE DEL GRECO

Torre del Greco, 21 aprile 2016 - Nell'ambito di una mirata e complessa operazione finalizzata al contrasto dell'eco-criminalità ed a tutela e recupero dell'equilibrio ambientale del litorale del "Miglio d'Oro" vesuviano condotta in stretto coordinamento investigativo con la competente Procura delle Repubblica di Torre Annunziata, gli uomini della Capitaneria di Porto di Torre del Greco, con la collaborazione del Comando di polizia Municipale e la partecipazione di un team specializzato dell'ARPA Campania, nonché di tecnici della GORI Campania, hanno proceduto al sequestro di un insediamento produttivo destinato ad autolavaggio sito in prossimità dell'alveo cittadino in località Santa Maria la Bruna del Comune di Torre del Greco, in quanto in difformità a quanto specificatamente autorizzato per il trattamento dei relativi scarichi industriali in pubblica fognatura.

I titolari sono stati deferiti alla competente Autorità Giudiziaria competente e sanzionati per omesso trattamento depurativo dei reflui di natura industriale prodotto dal ciclo lavorazione afferente le attività di autolavaggio che venivano recapitate direttamente in rete fognaria tal quale con potenziali gravi ripercussioni per le matrici ambientali..

Nel corso dell'accertamento sono state impartite, alla luce delle nuove norme in materia di ecoreati entrati recentemente in vigore , specifiche prescrizioni tecniche volte all'eliminazione dell'inquinamento in atto.

L'odierna operazione si inserisce in una più ampia attività di monitoraggio del territorio di Torre del Greco già da tempo avviata dalla Guardia Costiera corallina con la collaborazione dell'ARPAC e l'ausilio della componente specialistica operativa aerea di telerilevamento ambientale lungo i maggiori alvei cittadini e l'intera rete infrastrutturale depurativa comunale, che ha consentito di accertare diverse situazioni di criticità legate alla rilevata, illecita immissione negli alvei di reflui di varia natura.

La recente analisi statistica edita dall'ARPA Campania circa il positivo trend afferente il miglioramento delle acque ricadenti nel tratto di mare adiacente i territori vesuviani, suffraga la diuturna azione di controllo posta in essere nell'ambito dell'Operazione Miglio D'oro, consacrando difatti l'efficienza e la validità di un'azione incessante e costante di monitoraggio dell'intera fascia litoraneo/costiera del "Miglio d'Oro" ai fini del ripristino dell'equilibrio ambientale dei territori ed a tutela della salute pubblica.

Nel complesso, le attività investigative sinora poste in essere lungo l'intera fascia costiera ricompresa tra i comuni di Ercolano, Portici e Torre del Greco, alla rilevazione di oltre 200 scarichi illeciti di natura civile ed industriale ed al sequestro di otto insediamenti industriali e di vasta area stoccaggio e deposito di rifiuti industriali occupante complessivamente oltre 14.500 metri quadrati di suolo.

L'azione accertativa posta in essere dalla Task Force ambientale, proseguirà con analogo incessante intensità, sia nei confronti di attività produttive che civiche abitazioni, al fine di garantire il ripristino del delicato equilibrio ecosistemico/ambientale.

Monfalcone: 'Coin ceremony' per la prima Msc classe 'Seaside'

Monfalcone, 21 aprile 2016 - Questa mattina "Coin ceremony", a Monfalcone, nei cantieri navali di Fincantieri per la costruzione di una delle due navi 'gemelle' di Msc Crociere classe 'Seaside' di prossima generazione e che entrerà in servizio a dicembre 2017, mentre la seconda nel 2018. Una terza nave gemella dovrebbe essere realizzata entro il 2021.

La classe Msc Seaside effettueranno crociere nei Caraibi, con partenza da Miami durante tutto l'anno, confermandosi come pilastro del piano industriale da 9 miliardi di euro dell'azienda, che prevede in totale la costruzione di 11 navi, pronte a entrare in servizio tra il 2017 e il 2026.

Alla cerimonia di oggi hanno preso parte Gianni Onorato, Ceo di Msc Crociere, Giuseppe Bono, Amministratore delegato di Fincantieri e la presidente del Fvg, Debora Serracchiani.

Lunga 323 metri e con una stazza lorda di 154.000 tonnellate, la nave potrà ospitare più di 5.200 persone.

Fincantieri, a Monfalcone la “coin ceremony” di Msc Seaside

Trieste - Entrerà in servizio a dicembre 2017. La costruzione dell'unità rientra nel piano industriale da 9 miliardi di euro che prevede la realizzazione di 11 navi.



Trieste - Si è svolta stamani allo stabilimento Fincantieri di Monfalcone (Gorizia) la “coin ceremony” per la costruzione della nuova “Seaside”, nave di Msc Crociere. Alla cerimonia hanno preso parte Gianni Onorato, ceo di Msc Crociere, e Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri. Si tratta della prima delle due navi di prossima generazione della compagnia, che entrerà in servizio a dicembre 2017, **pilastro del piano industriale da 9 miliardi di euro che prevede la costruzione di 11 navi di prossima generazione, in servizio tra il 2017 e il 2026.** Lunga 323 metri e con una stazza lorda di 154.000 tonnellate, la nave potrà ospitare più di 5.200 crocieristi. Msc Seaside è la prima di due navi gemelle, la seconda delle quali entrerà in servizio nel 2018.

C'è poi l'opzione per la costruzione di una terza nave con consegna entro il 2021. Tra gli elementi più rilevanti, tre passerelle con balaustra e pavimento in cristallo che daranno la sensazione ai crocieristi di camminare sull'acqua. **La passerella sul ponte più alto, lunga 30 metri, offrirà viste dall'alto mentre le altre due sul ponte 8, lunghe 40 metri, faranno parte della promenade a 360 gradi all'aperto, la più larga mai costruita su una nave.** A partire da dicembre 2017, Msc Seaside offrirà itinerari che comprenderanno le Bahamas, il Messico, la Giamaica e Porto Rico, a complemento degli itinerari offerti dalle altre navi in quest'area geografica: Msc Divina con partenze da Miami, Msc Opera e Msc Armonia con partenze da l'Avana. Inoltre, farà scalo alla Riserva Marina Ocean Cay di Msc.

FERCAM: migliorare infrastrutture intermodali per aumentare competitività dei porti mediterranei

Author : com

Date : 20 aprile 2016



(FERPRESS) - Bolzano, 20 APR - Con ben cinque centri logistici nell'area milanese a Rho, Arese, San Giuliano Milanese, Ottobiano (PV) e Agognate (NO) per oltre 100.000 mq di spazi, FERCAM, una delle maggiori aziende di trasporti e logistica italiana, segue con grande interesse il prospettato potenziamento dei porti liguri e delle infrastrutture ferroviarie.

"Per noi come operatori logistici, ma anche per tutto il tessuto produttivo dell'area milanese, migliori collegamenti intermodali ferro/strada sarebbero di fondamentale importanza per poter spedire le merci dai centri logistici, non soltanto verso il Nord Europa, ma anche verso i porti italiani e le destinazioni a sud della gronda padana", ha affermato Thomas Baumgartner, AD di FERCAM.

Con l'apertura della galleria del San Gottardo in Svizzera i porti nordici del Benelux come Rotterdam e Anversa assumeranno un ruolo ancora più importante per le esportazioni intercontinentali.

"Già ora i nostri clienti ci chiedono di imbarcare i container nei porti nordici, tradizionalmente più efficienti e meno costosi dei porti del Mediterraneo", ha proseguito Baumgartner. Con l'apertura della Galleria del Gottardo è prevista la circolazione di treni di 750 metri e un peso fino a 2.000 ton e dunque la produttività ferroviaria su questa tratta aumenterà del 30 per cento; i porti del nord saranno dunque ancora più vicini alla zona produttiva della pianura padana e il raffronto costi/benefici tra porti mediterranei e porti del Nord sarà destinato ad aumentare a favore dei porti del Nord Europa.

FERCAM annualmente effettua quasi 300.000 trasporti a carico completo, di cui solo il 15 per cento in modalità intermodale ferrovia/strada. "I nostri clienti chiedono servizi ecocompatibili e il sistema intermodale è in grado di soddisfare queste esigenze, ma occorre che l'infrastruttura ferroviaria sia adattata al trasporto di container high cube e semirimorchi con altezza standard di 4 mt anche sui collegamenti dalla gronda padana verso il sud Italia e verso i porti anche sulla dorsale appenninica centrale", ha concluso Baumgartner.

Consorzio Zai: Gasparato, Verona pronta a ruolo da leader tra terminal intermodali UE

Author : com

Date : 20 aprile 2016



(FERPRESS) - Verona, 20 APR - Verona con il proprio interporto si trova geograficamente all'intersezione tra i Corridoi Scandinavo-Mediterraneo (Asse del Brennero) e Mediterraneo (Asse Est-Ovest) ed è allo stesso tempo molto prossima al Corridoio Adriatico-Baltico.

La due-giorni di incontri di lavoro di ieri e oggi, organizzata direttamente dalla Commissione Europea nella persona del Coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e dal Consorzio ZAI, ha riunito qui a Verona i responsabili di tutti i terminal intermodali lungo il corridoio.

"L'obiettivo di questo Laboratorio di Idee per la promozione dei Terminal Intermodali sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, fortemente voluto dalla Commissione Europea - ha detto Matteo Gasparato Presidente Consorzio Zai Interporto Quadrante Europa, nel suo intervento - è stata la discussione delle priorità necessarie per lo sviluppo dei terminal nei prossimi anni.



Abbiamo affrontato molte tematiche importanti, dagli incrementi di capacità necessari alla luce della futura apertura del tunnel di base del Brennero (*il 1 giugno si aprirà il tunnel del Gottardo e la rete ferroviaria sul lato italiano non è pronta al 100 per cento per ricevere i treni più lunghi e più pesanti che potranno transitarvi*), l'accessibilità ai terminal, sia dal punto di vista stradale che ferroviario, la qualità dei servizi erogati e la sostenibilità dei terminal intermodali.

Calando queste tematiche sulla realtà veronese che Presiedo da ormai 5 anni, abbiamo attivato diversi gruppi di lavoro per ciascuna di esse e per molte abbiamo ottenuto o stiamo ottenendo ottimi risultati:

- Abbiamo attivato un gruppo di lavoro con Rete Ferroviaria Italiana per pensare allo sviluppo

- segue

dell'interporto di qui a 10 anni, visto che nel 2026 si aprirà il tunnel del Brennero e dovremo essere pronti a lavorare treni intermodali lunghi fino a 750 metri;

- dal punto di vista della governance stiamo lavorando con altri soggetti italiani del corridoio del Brennero in direzione di una Società di Corridoio per la gestione coordinata di una rete di terminali da Trento a Mantova;
- in termini di qualità dei servizi e traffici intermodali l'Interporto Quadrante Europa di Verona è sicuramente una delle infrastrutture interportuali più competitive a livello nazionale ed europeo nel settore del trasporto intermodale e lo conferma il primo posto nella speciale classifica continentale pubblicata dall'Associazione tedesca DGG (classifica che prende in considerazione sia i traffici ma anche i servizi forniti agli operatori).
- dal punto di vista ambientale, l'interporto veronese contribuisce ad evitare che una serie di costi esterni possa ricadere sulla comunità grazie all'interscambio modale gomma-ferro. QE consente ad esempio di generare un beneficio economico verso l'intera comunità presente lungo la direttrice del Brennero in termini di riduzione di impatto ambientale stimato in 130.000.000 € nel 2014..

Nel 2015 all'Interporto Quadrante Europa di Verona sono transitate circa 28 milioni di tonnellate di merci, di cui 20 milioni via camion e 8 milioni via treno, sia con treni intermodali che con treni convenzionali. Sono stati lavorati qui oltre 15.000 treni, una media di 50 al giorno, che hanno sviluppato un traffico di 400.000 UTI, che ci porterebbero ad essere il quinto porto italiano (considerando la modalità marittima). Dal punto di vista dei collegamenti, l'Interporto Quadrante Europa presenta servizi giornalieri con i principali porti ed interporti europei e le relazioni avvengono (oltre il 90%) lungo il Corridoio del Brennero.

Questo dimostra l'importanza che tale asse di trasporto (di cui oggi si parla per tutt'altri motivi ma che hanno riflessi anche sul trasporto merci, come detto da Confindustria in questi giorni) ha per il nostro interporto e per gli oltre 13.000 addetti che quotidianamente lavorano in questa area.

Oggi l'Interporto di Verona ha dato un segnale forte alla Commissione Europea ospitando questo incontro: Verona è pronta a giocare un ruolo da leader tra i terminal intermodali europei (e lo dimostrano i numeri attuali e le previsioni future) e lo intende fare in pieno accordo con la Commissione Europea, cercando anche di attrarre i finanziamenti comunitari necessari per la realizzazione dei nostri programmi di investimento.

La nostra strategia infatti è quella di aspirare a divenire il gateway dei porti italiani, raccogliendo merci da quest'ultimi e distribuendole in tutta Europa e viceversa. Tutto ciò puntando sull'idea che un interporto non può ragionare come infrastruttura a sé stante ma insieme al sistema dei trasporti nazionale, ai porti, e alla rete ferroviaria: la sinergia e l'integrazione tra porti ed interporti può essere elemento di sviluppo futuro per tutti, portando i porti italiani a servire mercati sino ad oggi mai approcciati ed inserendo gli interporti in catene logistico-intermodali globali che sino ad oggi non li avevano minimamente coinvolti, il tutto via ferrovia, in un'ottica di sempre maggiore sostenibilità del trasporto.

Vogliamo giocare quindi un ruolo che oggi è ancora inespresso, e ci stiamo attrezzando in termini di interventi infrastrutturali, modalità organizzative ed accessibilità terrestre per la distribuzione nell'ultimo miglio stradale.

Il tutto non da soli ma perfettamente calati nelle strategie europee, come la presenza del Coordinatore Cox dimostra oggi".

La Sicilia Messina

GIARDINI. Acquisita la concessione demaniale per eseguire i lavori che serviranno anche a ricreare la spiaggia

Via libera al dragaggio del porto di Schisò

GIARDINI. E' stato acquisito e posizionato, ieri, l'ultimo tassello mancante per il via libera ai lavori di dragaggio e ripascimento del litorale. Nel pomeriggio, il presidente del Consiglio comunale, Danilo Bevacqua - delegato dal sindaco - è tornato da Palermo con in mano la concessione per il rilascio dell'area demaniale in cui saranno eseguite le opere necessarie per l'avvio del cantiere.

A redigere l'atto della convenzione è stato il dirigente del servizio 5 del Dipartimento dell'Ambiente, Salvatore Anzà, poi firmata anche da Bevacqua, in qualità di delegato del Comune di Giardini e dal responsabile unico del procedimento, Corrado Ravidà, capo dell'ufficio tecnico comunale, in cui sono contenute le condizioni da rispettare. Grazie al permesso ottenuto il Comune ha dunque preso possesso dell'area e potranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti utili per la realizzazione del progetto relativo all'esecuzione delle opere a salvaguardia dell'abitato e del lungomare di Giardini e del ripascimento delle aree a rischio erosione costiera nella zona antistante il lungomare Tysandros-Naxos, redatto dall'ing. Adolfo Veroux e dai geometri Mario Bonsignore e Salvatore Gualtieri, per il quale la Regione aveva stanziato già la scorsa primavera oltre 400mila euro.

L'ufficio regionale ha accettato la richiesta inoltrata lunedì dal Comune, che richiedeva la consegna di un'area demaniale marittima pari a 20mila 850 metri quadrati antistante il lungomare Tysandros e uno specchio acqueo di 28mila metri quadrati in ambito portuale, per un totale di 48.850 mq, allo scopo di realizzare le opere previste dal progetto.

Quest'ultimo contempla due fasi operative, ovvero il dragaggio dell'area portuale di Schisò, fino alla quota di meno 5 metri e, conseguentemente, il ripascimento del tratto sottostante il lungomare Tysandros-Naxos, compreso tra i due pennelli trasversali esistenti e delimitato dalla barriera soffolta già realizzata precedentemente. «Finalmente, dopo un iter estenuante iniziato nel 2011, che ho seguito personalmente - ha affermato con soddisfazione il presidente Bevacqua - a giorni inizieranno i lavori che permetteranno di avere un arenile più ricco di sabbia per una migliore fruizione della spiaggia da parte di turisti e bagnanti anche a vantaggio dell'economia locale.

Con questo atto - aggiunge Bevacqua - si conclude una trafila lunghissima e travagliata portata a compimento con impegno e sacrificio, anche grazie all'interessamento dell'on. Currenti». Per

mercoledì 27 è in programma l'arrivo della draga in rada e dunque potranno iniziare le operazioni di "prelievo" della sabbia dal fondo marino che sarà poi distribuita lungo i confini costieri.

FRANCESCA GULLOTTA.

FRANCESCA GULLOTTA

Al ministro Delrio

Porto di Tremestieri Lettera di Garofalo

«I 6,5 mln che mancano possono arrivare dai fondi Pon Trasporti»

È tra i cantieri elencati da Guido Signorino nel suo "Patto per Messina". E non potrebbe essere altrimenti, trattandosi della più importante opera pubblica della città. Ma per far partire la "macchina" del porto di Tremestieri è necessario costruire mattoncino dopo mattoncino anche il budget con cui pagarla, quell' opera. Manca proprio l' ultimo mattoncino, 6,5 milioni di euro. Per i quali ora a fare la sua parte è chiamato il Governo. Continua, fin dal primo giorno, l' azione di "pressione" del deputato nazionale di Area popolare vicepresidente della commissione Trasporti della Camera Enzo Garofalo. «I sei milioni e mezzo di euro che servono per il completamento del porto di Tremestieri si recuperino nelle pieghe dei fondi Pon Trasporti e all' Autorità portuale siano conferiti i poteri speciali per il completamento dell' opera», è la richiesta messa nero su bianco da Garofalo in una missiva indirizzata al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio.

«Più volte - evidenza Garofalo - ho discusso della questione del porto di Tremestieri con il ministro e lui stesso ha manifestato la massima disponibilità a fare quanto in suo potere per superare gli ostacoli che si frappongono alla sua realizzazione. Il porto di Tremestieri rappresenta un obiettivo strategico per la nostra città. Per questa ragione, consapevole della approfondita conoscenza che della vicenda ha il ministro, sono certo che darà risposte chiare sui due nodi sciogliere e che si riuscirà a sbloccare l' iter in tempi brevi». Sul poteri speciali, Garofalo ribadisce nella lettera quanto concordato anche in una recente riunione alla Regione, ossia che andrebbero conferiti all' Autorità portuale, ricordando che quest' ultima sta inoltrando un' istanza al direttore generale Sviluppo del territorio, arch. Margherita Migiaccio.3(seb.casp.)



SPECIALE PORTO DI GENOVA

TRAFFICO CONTAINER: IL CAPOLUOGO LIGURE SI CONFERMA PRIMO SCALO ITALIANO

Genova, dal porto risultati incoraggianti

Ma gli operatori lanciano l'allarme sulla governance a Palazzo San Giorgio

«Il porto di Genova cresce grazie alla seria programmazione e gestione delle operazioni: il miglioramento dei traffici in anni di crisi è stato favorito dalla professionalità degli operatori commerciali in primo luogo, ma anche dalla capacità dell'Autorità marittima, dell'Autorità portuale e dei servizi tecnico-nautici nel saper accogliere, in sicurezza, navi sempre più grandi. Fondamentale è stata la vasta opera di dragaggio attuata durante i mandati di Luigi Merlo, così come la definizione di procedure integrate tra i sistemi informativi di tutte le istituzioni coinvolte». Così il commissario dell'Autorità portuale di Genova, Giovanni Pettorino, sintetizza i buoni risultati dello scalo nel corso del 2015.

La movimentazione di container ha raggiunto un nuovo record con 2.242.902 teu, +3,2 per cento rispetto al precedente record. L'aumento è stato determinato in pari misura da importazioni e esportazioni. Buona performance, nonostante le difficoltà finanziarie del terminal, anche per le rinfuse solide che a fine anno segnano un +15,6% con 984.727 tonnellate contro le 851.831 tonnellate del 2014. Il totale del traffico generale 2015 am-

monta a 51.298.552 (-1,2%) in lieve calo rispetto all'anno passato a causa della diminuzione del traffico industriale (-6,9%) e degli olii minerali (-6,7%). Cresce il settore passeggeri dove i traghetti segnano un +4,4% e le crociere un +2,9% rispetto all'anno passato e raggiungono insieme le 2.853.853 unità (+4%).

Sul traffico container il porto di Genova si conferma come il principale scalo italiano. «Come dimostrano - spiega una nota dell'Autorità portuale - i dati che stanno arrivando da tutto il mondo, il traffico container si sta spostando e in questa operazione "premia" i porti in grado di rispondere alle esigenze del mercato e della sicurezza. Genova si è fatta trovare pronta grazie all'immane opera di dragaggio, la più estesa mai realizzata. Dal 2009 al 2015 sono stati dragati oltre 3,5 milioni di tonnellate di materiali, che oggi consentono l'approdo a navi sempre più grandi. Il successo del pre-clearing, ossia lo sdoganamento a mare, che ormai riguarda il 93% delle navi in arrivo, e l'uniformità dei linguaggi informatici hanno inoltre consentito di svuotare più velocemente le banchine e i piazzali».



L'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario del porto

Il primo dato del 2016, quello di gennaio, mostra un indebolimento del quadro commerciale, con i container sempre in crescita, ma soltanto del 2 per cento (da 163.573 a 166.829 teu), ma con il traffico generale ancora in calo del 3,7 per cento, a 4.052 milioni di tonnellate. Ma il traffico convenzionale (-1,7 per cento), rinfuse solide (-22,4 per cento), olii minerali (-9,2 per cento), traffico industriale (-18,3 per cento), bene soltanto oltre rinfuse liquide (+6,7 per cento) e bunkers e provviste di bordo (+17,5 per cento), oltre ai container (+2,8 per cento in tonnellaggio).

Per gli operatori, però, il problema principale a cui deve guardare lo scalo in questo periodo non sono i traffici, ma la governance portuale. L'assenza di un presidente, surrogata da un commissario che è considerato competente dagli operatori, ma sconta i limiti di un mandato di breve durata, è vista come un danno per lo scalo. A lanciare l'allarme, durante un recente incontro organizzato dal Comune di Genova, è stato Marco Bisagno, titolare dei cantieri Mariotti, che ha calcolato che aspettando la riforma si rischia di arrivare al prossimo

ottobre o addirittura a fine anno. «Troppo tempo, bisogna farsi sentire», ha detto Bisagno. Il settore industriale è fra quelli con più incertezze. Da tempo si parla di privatizzazione delle vasche di Ente Baccini, ma il bando definitivo non è stato ancora reso noto dall'Autorità portuale. E mentre si discute sul destino dell'attuale terminal rinfuse, sovradimensionato rispetto al traffico attuale e ambito dai vicini che vorrebbero estendere i traffici di rotabili e container, proprio i terminal container si sviluppano con più decisione. Il maggiore dello scalo, il Vte di Pra'-Voltri, ha recentemente ricevuto le prime quattro di otto gru che consentiranno di operare su navi da 20 mila teu. Per calata Bettolo, invece, si attende nelle prossime settimane l'assegnazione della concessione. Resta caldo, infine il fronte del lavoro. La Compagnia unica, che svolge il servizio di manodopera in base all'articolo 17 della legge 84, fatica a quadrare i conti, mentre i revisori dell'Autorità portuale contestano anche fondi pubblici già assegnati nel corso del 2015. Una crisi della Compagnia metterebbe a rischio la pace sociale di cui gode lo scalo da molti anni.

www.themedittelegraph.it



ANIMA GEMELLA

BeOne è molto più di un semplice software. Proprio come l'anima gemella si integra perfettamente con le attività delle aziende di spedizioni internazionali, dei trasporti, delle dogane e della logistica.

BeOne è la soluzione in Cloud scalabile, sicura e dalle molteplici funzionalità.

Nessuno ti conosce bene come la tua Anima Gemella.

MARITTIMO

EXPORT
 IMPORT
 NVOCC



www.novasystems.eu



beone
 CLOUD FORWARD INHERITS

SPECIALE PORTO DI GENOVA

CONTAINER TRAFFIC: CONFIRMATION OF THE LIGURIAN CITY AS THE FIRST ITALIAN PORT

Genoa, the port shows encouraging results

But operators are sounding the alarm on governance at Port Authority

“The port of Genoa is growing thanks to serious planning and operations management: the increase of traffic during the years of economic crisis was favoured by the professionalism of its commercial operators, in the first place, and also by the competency of the Maritime Authority, the Port Authority and the Technical Nautical services, which were able to receive larger and larger ships safely. Fundamentally it was the vast dredging work carried out during Luigi Merlo's terms as Port Authority President, as well as the establishment of integrated information system procedures across all the institutions that are involved (in port operations)”. This is how Giovanni Pettorino, who is commissioner of the Port Authority of Genoa, explained the port's good performance in 2015.

The number of containers moved reached a new record of 2,242,902 TEU, +3.2% compared to the previous record. The increase was determined in equal parts by imports and exports. Solid bulk also performed well, despite the terminal's financial difficulties, achieving +15.6% at year's end with 984,727 tonnes moved versus 851,831 tonnes in 2014. The total overall traffic in 2015 came to 51,298,552 (1.2%) a slight decrease compared to last year because of the decrease in industrial traffic (6.9%) and mineral oils (6.7%). The passenger sector is growing, with ferries achieving +4.4% and cruises up +2.9% compared to last year, together reaching 2,853,853 units (+4%). The Port of Genoa once more has the largest volume of container traffic of any Italian port. A press release from the Port Authority explained, “As the figures that are coming in from all over



The Port of Genoa

the world show, container traffic is shifting and this operation “rewards” those ports that are able to respond to the market's demands and safety requirements. Genoa prepared itself well because of the immense dredging work it carried out, which was the most extensive ever done. From 2009 to 2015 over 3.5 million tonnes of material were

dredged up, which now makes it possible for larger and larger ships to come to port. The success of the pre-clearing programme, or customs clearance at sea, which is now used by 93% of ships arriving at the port, and the uniformity of the computer languages have furthermore, made it possible to clear the docks and cargo storage areas

more quickly.” The first figures for 2016, which are for January, show a weakening of the commercial situation, with containers still growing, but at only 2% (from 163,573 to 166,829 TEU), and also shows overall traffic still dropping by 3.7%, to 4,052 million tonnes. Poor performance for conventional traffic (1.7%), solid bulk (22.4%),

mineral oils (9.2%), and industrial traffic (18.3%), while only other liquid bulk did well (+6.7%) and bunkers and onboard supplies (+17.5%), besides containers (+2.8% by tonnage). From the point of view of the operators, however, the most important problem that the port should be looking at now is not traffic, but port governance. The absence of a president,

and only a short term interim leadership by a commissioner who is considered competent by the operators, is seen to be harming the port.

Marco Bisagno raised the alarm [over this issue] during a recent meeting organized by the City of Genoa. Bisagno is the owner of the Mariotti shipyards, who calculated that the reform might not come until October or even the end of the year. “It is too long, we must be heard,” Bisagno said. The industrial sector is among those suffering the most uncertainty. For some time there has been talk of the privatisation of the Ente Bacini basins, but the definitive tenders have not yet been announced by the Port Authority. And in the meantime the future of the current bulk goods terminal is being discussed: The terminal is too large for the current level of traffic and its neighbours are looking at it jealously, wanting to use it for wheeled cargo and containers, the container terminals developing most energetically. The largest terminal in the port, the VTE Pra-Vultri, recently received the first four of eight cranes that will allow it to conduct operations on 20,000 TEU ships. On the other hand, the concession for the Calata Bontolo Quay is expected to be assigned in the coming weeks. But the labour situation remains hot. The Sole Company, which handles the manpower service based on Article 17 of Law 84, is struggling to make ends meet, while the Port Authority auditors are fighting over public funds that were allocated in 2015. A crisis for the Company would endanger the social harmony [i.e. negotiated agreements with labour] of those companies that have been using the port for many years.



CONNECTING
EVERY CORNER
OF THE WORLD



HANJIN ITALY s.p.a.

Mura di Santa Chiara 1, 16128 Genova
Tel. +39 010 86161 | FAX +39 010 8616 615
genova.hjs@hanjinality.com

SPECIALE PORTO DI GENOVA

L'AUTORITÀ PORTUALE: GENOVA POTRÀ ACCOGLIERE UNITÀ FINO A 20 MILA TEU

Corsa contro il tempo per ricevere le mega-navi

I lavori della nuova banchina a calata Bettolo saranno ultimati entro il 2018

Ingressi al porto da Levante e da Ponente più grandi, nuove banchine, collegamenti ferroviari adeguati: l'Autorità portuale di Genova è impegnata in importanti programmi di investimento per accogliere le mega portacontainer, le grandi navi che sono state scelte dai maggiori armatori per sostenere il crollo dei noli marittimi. Ormai sono in circolazione navi vicine ai 20 mila teu che soltanto pochi scali possono accogliere. Ma in Italia le difficoltà cominciano già per le unità sopra ai 10 mila teu di capacità, dimensione che soltanto pochi dei porti sede di Authority possono accogliere.

Per non perdere il treno dello sviluppo terminalista come Vte hanno fatto investimenti in attrezzature di banchina in grado di operare sulle mega-navi. L'Autorità portuale, dal canto suo, ha avviato lavori di riempimento e di ristrutturazione, come previsto dal piano regolatore portuale, anche se gli operatori lamentano i ritardi con cui procedono i cantieri. Il primo è il riempimento di calata Bettolo. Come spiega una nota dell'Authority, è «in avanzata fase di realizzazione, consentirà di poter contare su una banchina lunga 750 metri con fondale di 17,5 metri, un'area di stoccaggio di 180 mila metri quadrati e la possibilità di movimentare 550 mila teu all'anno». La struttura, la cui consegna è prevista nel 2018, è già stata data in concessione al Consorzio Bettolo, di cui fanno parte Gianluigi Aponete, titolare del gruppo Msc, e Luigi Negri, agente marittimo e terminalista che ha in gestione il confinante terminal Sech.

Il secondo progetto in corso d'opera è il riempimento dello specchio acqueo compreso fra pon-



Calata Bettolo

te Ronco e ponte Canepa, creando una nuova area operativa di 63 mila metri quadrati per una superficie finale totale di 300 mila metri quadrati, con una banchina lunga 680 metri e fondale di 15 metri. Quest'area è in concessione al gruppo Messina. L'opera ha subito uno stop per la messa in liquidazione coatta di Coopsette, l'azienda che

si era aggiudicata i lavori.

In aggiunta a questi, una serie di interventi contribuiranno, nelle intenzioni dell'Autorità portuale, allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie e all'ammodernamento della rete ferroviaria portuale e altri al potenziamento e alla razionalizzazione delle strutture dedicate alla cantieristica di navale. Per quanto ri-

guarda la cantieristica, il progetto considerato più significativo è la costruzione di una nuova calata industriale sul fronte a mare di Sestri Ponente. Sarà un'opera che ampliarà i piazzali operativi di circa 80 mila metri quadrati e che consentirà di realizzare un nuovo layout dei cantieri. Si potranno concentrare in un unico e più esteso

sito industriale, con l'obiettivo di creare economie di gestione, diverse attività che oggi sono distribuite in spazi separati. Quest'opera è attualmente al vaglio del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, che deve dare la propria approvazione prima della pubblicazione del bando di gara. La base d'asta della gara è stimata di 80 milioni di euro,

che sono già inseriti nella programmazione finanziaria dell'Autorità portuale.

Intanto procede l'iter del nuovo Piano regolatore portuale, che mira a rendere il porto capace di accogliere navi da oltre 20 mila teu e di movimentare 6 milioni di teu all'anno, limitando al massimo i riempimenti a mare e puntando invece su modernizzazione e trasformazione delle aree esistenti. È stata avviata la procedura di valutazione ambientale strategica (vas), propedeutica all'approvazione del Piano.

I principali lavori previsti dal Piano sono: per il bacino di Sampierdarena, la realizzazione di una nuova imboccatura a Ponente e di una nuova diga avanzata di circa 500 metri al largo rispetto a quella attuale, il cui costo stimato è di un miliardo di euro (anche se il terminalista Aldo Spinelli propone un progetto più leggero da 300 milioni, per trovare più facilmente i finanziamenti e accelerare i tempi di realizzazione); per l'area industriale di Levante, la realizzazione del Blue Print disegnato da Renzo Piano, con una nuova piattaforma per i cantieri; per il porto di Prà-Voltri, il prolungamento del canale di calma in modo da formare una grande isola per il terminal Vte e un'eventuale espansione a Ponente, oltre a opere marittime per ospitare le grandi navi. Infine, 16 milioni sono destinati a un'opera dal grande valore simbolico per il rilancio del porto, la nuova torre piloti.

«E' con tutti questi interventi - spiega l'Autorità portuale - che il porto di Genova intende consolidare e accrescere la propria leadership mediterranea, ponendosi quale punto di riferimento imprescindibile per la comunità mondiale dello shipping».

PORT AUTHORITY: GENOVA CAN ACCOMMODATE NAVES UP TO 20,000 TEU

Race against the clock for mega-ships

The works at the Bettolo Quay will be completed by 2018

Larger entrances to the port from the East and the West, new wharfs, decent rail links: Genoa's Port Authority is undertaking a major investment programme so it can receive mega container carriers, huge ships that the big shipping companies have adopted to cope with the slump in freight charges. Ships of nearly 20,000 TEU are in circulation, and only a few ports can receive them. But in Italy, the difficulties begin with units of over 10,000 TEU, only a handful of ports have the capacity to receive them.

So as not to fall behind in terms of development, terminal operators like VTE have invested in equipment that is compatible with mega ships. The Port Authority, for its part, has started work to fill in and reorganise areas of the port, as called for in the port's strategic plan, despite complaints from operators about construction delays. The first project is the filling in of the Calata Bettolo Quay. As a press release from the Port Authority explains, it is "at an advanced stage of completion, and will provide a 750m long dock with 17.5m deep channels, a 180,000 sqm storage area, with the ability to move 550,000 TEU per year." The concession for the facility, which is expected to be completed in 2018, has already been granted to the Bettolo Consortium, which consists of Gianluigi Aponete, the owner of the MSC Group, and Luigi Negri, the shipping agent and terminal operator who manages the adjoining Sech Terminal.

The second project that is already under way is the "filling of the expanse of water between the Ponte Ronco and Ponte Canepa berths,



Calata Bettolo

to create a new 63,000 sqm operations area for an overall total area of 300,000 sqm with 680m of docks and 15m deep channels." This area is held in concession by the Messina group. The project has come to a standstill because of the compulsory liquidation of Coopsette, the company that had received the contract for the work.

In addition to these, according to the Port Authority's plans, a series of interventions will contribute to the strengthening and rationalisation of shipbuilding facilities. In terms of shipbuilding, the project

that is considered to be the most important is the construction of a new industrial quay on the Sestri Ponente waterfront. The project will enlarge the cargo storage areas by about 80,000 sqm and will allow for the creation of a new layout of the shipyards. They will be concentrated in a single, larger industrial site, with the goal of creating economies in management, [by bringing together] several activities that are now located in separated spaces. This project is currently being evaluated by the Higher Council of Public Works, which must approve it before the tenders are publicly announced. The opening auction price for the tenders is estimated at €80 million, and

this amount has already been included in the Port Authority's financial plans.

For the moment, the new Port Strategic Plan is under way: the plan aims to give the port the ability to receive ships of over 20,000 TEU and to move 6 million TEU per year, limiting the refilling at sea and aiming instead for the modernisation and transformation of existing areas. The procedure for the strategic environmental evaluation (VAS), which is preliminary to the approval of the plan, has started.

The most important work called for by the plan is on the Sampierdarena basins, the creation of a new mouth to the West and a new dyke about 500m farther offshore than the current one, the cost of which is estimated at a billion euros (although Terminal Operator Aldo Spinelli is proposing a less expensive €300 million project, which could be financed and built faster); for the industrial area in the East, construction is planned using the blueprint designed by Renzo Piano, with new space created for shipyards; for the Prà-Voltri Port, the extension of the entrance channel so as to transform a large island into the VTE terminal and possible other maritime projects with the aim to receive the large ships.

Finally, €16 million has been allocated for a project of great symbolic value for the relaunch of the port, which is the new pilot's tower. The Port Authority explained, "It is through all of these projects that the Port of Genoa intends to consolidate and increase its leadership in the Mediterranean, making itself an inevitable point of reference for the global shipping community."

INTERVISTA AL PRESIDENTE DI ZENATEK



Ennio Zanotti

Zanotti: «Lo scalo è migliorato grazie agli investimenti nei servizi»

Il porto di Genova, malgrado la crisi, negli ultimi anni ha consolidato la leadership italiana, confermandosi uno degli scali più importanti del Mediterraneo. Qual è stato il valore aggiunto che ha consentito il raggiungimento di questo traguardo?

«Gli investimenti sulle strutture e sui servizi, mi riferisco a opere di dragaggio e proterring, hanno aiutato il porto a registrare interessanti, senza dimenticare che il porto di Genova può servire in diverse maniere: dai passeggeri alle merci passando per i container». Quali sono, invece, gli obiettivi che non sono ancora stati centrati? «La disponibilità di spazi e collegamenti rapidi ai maggiori assi viari di cui discutiamo da lungo tempo, per l'Italia ed Europa». La sua azienda come sta vivendo i primi mesi del 2016? «A breve saremo importanti novità riguardanti nostri servizi di tracciamento logistico delle merci; novità sempre più aderenti alle ri-

chieste del mercato che vanno nella direzione della riduzione dei costi ed aumento della vita operativa degli impianti e dei dispositivi di tracciamento».

La legge di riforma voluta dal ministro Delrio è destinata a rivoluzionare la gestione dei porti. Qual è il suo punto di vista?

«Ogni riforma tenta di ridurre la burocrazia e, benevoluta, le promesse ed i propositi della riforma Delrio appaiono buoni e razionali; speriamo che la riforma non venga "annacquata" cammin facendo sulle forzature di lobby ed "amici degli amici", come spesso solito in Italia».

Quanto è preoccupante, per Genova, lo scenario socio-politico che si sta delineando nei Paesi del Nord Africa e in Turchia? «L'area mediterranea è teatro di turbolenze e Genova è storicamente un baricentro del bacino; dobbiamo quindi rafforzare il livello di security; la sfida è tenere sempre alto il livello di guardia, ed essere a questa security il nostro scivolo è sempre più orientato».

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVISTA AL NUMERO UNO DEL TERMINAL PSA DI GENOVA

«Ora potenziamo la rete ferroviaria»

Danesi: «Chiusa la parte nave, è necessario concentrarsi sui binari»

Come sta andando il terminal Psa Prà-Voltri?
«I dati - risponde il numero uno del terminal, Gilberto Danesi - sono positivi, c'è una crescita rispetto all'anno scorso di 7 punti in percentuale. A marzo abbiamo fatto circa 118 mila teu».

E' un dato in linea con le vostre aspettative?
«Sì, stiamo crescendo, siamo soddisfatti».

Che cosa cambia per il terminal con l'arrivo delle nuove gru di banchina?
«La capacità di lavorare le navi più velocemente e prendere navi fino a 20 mila teu, le più grandi sul mercato fino a questo momento».

Attualmente che navi arrivano?
«Qui sono arrivate quelle da 15.500 teu con servizi regolari».

Vi aspettate che a Genova possano arrivare davvero navi da 20 mila?
«Gli armatori tendono a mettere navi sempre più grandi, ci siamo preparati. Poi se arriveranno, vedremo».

Due anni fa avete inaugurato l'area per i container refrigerati. Questo investimento è stato utile?
«Abbiamo 1.500 presceofree, che riempiano. Chiaramente ci sono picchi di attività».

Il reefer sta trainando?
«Non soltanto il reefer, qui sta trainando un po' tutto. L'export va molto bene e i volumi aumentano. Il terminal performa e il carico arriva dove impiega meno tempo a essere caricato e scaricato».

Dopo esservi attrezzati sul fronte mare, adesso l'obiettivo è il secondo binario per collegarvi meglio alla rete nazionale? «Abbiamo diversi obiettivi. La partenera l'abbiamo conclusa. Ora ci concentriamo sui binari. Stiamo lavorando con le istituzioni per risolvere velocemente il problema. Poi faremo una rivisitazione dell'equipamenti piazzale, mettendo mezzi più moderni».



Il terminal Psa del porto di Genova

«Abbiamo lanciato in questi giorni il bando di gara e in un mese decideremo. Metteremo 55 gru gommate elettriche per un investimento di 150 milioni di euro, che si aggiungono ai 100 milioni delle otto gru di banchina. In questo modo il terminal ha una capacità di 2,2 milioni di teu».

Per questo riguarda i binari, la trattativa si era interrotta. L'avete ripresa?

«Aspettiamo che ci venga presentato un progetto da parte di Rfi, che valuteremo. Quando troveremo un accordo sul progetto, loro lo passeranno all'ufficio acquisti a Roma. Dovremo vederci a maggio. Non sappiamo ancora i tempi dell'opera».

Chi deve fare questo investimento?

«Noi abbiamo già fatto i binari per treni di maggiore lunghezza,

l'investimento noi l'abbiamo già fatto. Si tratta di un investimento di Rfi».

Lei rappresenta anche i terminali genovesi in Confindustria. La sua categoria come giudica la riforma dei porti?

«Alla guida del porto noi abbiamo bisogno di persone che abbiano il foglio rosa, cioè siano in grado di dialogare con il terminalista e che abbiano buoni rapporti con la

politica. E' fondamentale che capiscano bene il business. Bisogna poi capire che cosa è questo tavolo di partenariato che sostituirà il Comitato portuale, che potera ha, se può incidere. Noi che investiamo soldi privati vorremmo essere ascoltati adeguatamente. Non si capisce ancora che poteri avrà il tavolo».

Non si parla ancora di lavoro. Secondo lei nella riforma ci do-

vrà essere anche questo capitolo? «Credo che sia il passo successivo. E' fondamentale che si parli di lavoro».

In che modo?

«Per ogni porto si deve capire la situazione esistente e di conseguenza vanno tirate fuori le soluzioni per ogni porto. Non so come funzionino dalle altre parti. A Genova abbiamo specificità che vanno affrontate».

Che cosa occorre fare?

«Regolamentare meglio, creare un pool, facendo cose concrete».

Oggi la Compagnia unica è sotto la lente dei revisori dei conti dell'Autorità portuale. C'è un problema di sostenibilità economica del lavoro a Genova?

«La domanda ha già la risposta. Diciamo che i terminalisti hanno contribuito a garantire la continuità del porto di Genova. Noi come altri. Stiamo investendo denaro privato. Tutto privato emente pubblico per quel che riguarda il Vies».

Quindi bisogna regolamentare meglio?

«Tutti sanno che il problema è il lavoro, lo dice anche la Compagnia. Va affrontato, punto. Si va a un coordinamento nazionale, pare. Questo coordinamento nazionale si deve fare carico di questo problema».

I contenuti saranno affrontati in questo coordinamento nazionale?

«Certo. Oggi non si può dire di più».

Dopo l'11 settembre, anche nei porti è cambiato tutto nella gestione della security. Gli ultimi eventi legati al terrorismo hanno riportato d'attualità questo tema?

«Il porto deve diventare un aeroporto. Gli accessi vanno controllati, di tutti, lo per primo, quando accede nelle aree internazionali, deve essere controllato. Si deve sapere chi è che entra in aree operative».

Non temete che si rallenti l'operatività del terminal?

«Assolutamente no. Negli stadi ci sono i controlli, ma le partite le fanno lo stesso».

SPEDI PORTO, UN MONDO DI SERVIZI.

MEMBRI E SOCI ASSOCIATI
 Consiglio Internazionale
 Consiglio Internazionale per lo Sviluppo del Mare Mediterraneo
 Consiglio Internazionale per lo Sviluppo del Mediterraneo
 Consiglio Internazionale per lo Sviluppo del Mediterraneo

UNITA' OPERATIVE
 Federazione Italiana Spediporto
 Federazione Italiana Spediporto
 Federazione Italiana Spediporto
 Federazione Italiana Spediporto

ASSOCIATI
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs

ASSOCIATI
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs

ASSOCIATI
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs

ASSOCIATI
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs

ASSOCIATI
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs
 Confédération Française des Armateurs

PORTI NAVI PERSONE



ASSOCIAZIONE AGENTI RACCOMANDATARI MEDIATORI MARITTIMI AGENTI AEREI - GENOVA

SHIPBROKERS Sale & Purchase Dry Cargo Tankers Yacht Brokers	SHIPAGENTS: Liner Agents Tramp Agents General Agents In and Agents Manning Agents Yacht Agents	tel 010. 591595 fax 010 590883 info@assagenti.it www.assagenti.it
---	--	--

11 121 Genova - Via Farca 9
Ph - 010 5451286 - Fax - 010 580316
info@spediporto.genova.com www.spediporto.genova.com

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVIEW WITH THE HELMSMAN OF GENOVA'S PSA TERMINAL

"Now we enhance the railway network"

Gilberto Danesi: "The ship issue is closed, we need to focus on the tracks"

How is the PSA Prà-Voltri Terminal doing?

The terminal's chief, Gilberto Danesi, answered, "The numbers are positive, there has been a seven percent growth compared to last year. In March we handled about 118,000 TEU."

Is that number in line with your expectations?

"Yes, we are growing, we are pleased."

What will change for the terminal with the arrival of the new dock cranes?

"The capacity to process ships faster and to service ships up to 20,000 TEU, which are the largest on the market as of now."

What ships are coming to the terminal now?

"15,500 TEU ships with regular services come here."

Do you really expect that 20,000 TEU ships will be able to come to port at Genoa?

"Shipowners tend to send larger and larger ships, and we have prepared for it. So if they come, we will find out."

Two years ago you opened the new refrigerated container area. Has this investment been useful?

"We have 1,500 reefer sockets, which we fill. Clearly there are moments of peak activity."

Is reefer traffic doing really well?

"It's not just reefer traffic, here everything is doing well. Exports are doing very well and volumes are increasing. The terminal is performing well and cargo is coming [here] where it takes less time to be loaded and unloaded."

After having upgraded your sea front, is your goal now the

second train track for a better link to the national rail network?

"We have several goals. We have completed the ship-related part. Now we are concentrating on the train tracks. We are working with the [government] institutions to resolve the problem quickly. Then we will revisit the cargo storage area equipment and put in more modern vehicles."

What vehicles would you buy?

"We opened bidding a few days ago and we will decide in a month. We will buy 55 electrical rubber tired gantry cranes, for an investment of €150 million, in addition to the €100 million for the eight dock cranes. This will bring the terminal to a capacity of 2.2 million TEU."

In terms of the tracks, the negotiations were interrupted. Have they started up again?

"We are waiting for a plan to be presented to us by RFI, which we will evaluate. When we make an agreement on the plan, they will send it to their acquisitions office in Rome. We will meet with them in May. We don't yet know what the timeframe for the project will be."

Who will fund this project?

"We have already built the tracks for longer trains, we have already made our investment. We are talking about an investment by RFI."

You also represent Genoa's terminal operators in Confindustria. What do your fellow terminal operators think of the port reform?

"We need people to lead our ports who already have provisional licences, in other words they must be able to communicate with the



Gilberto Danesi

terminal operators and have strong relationships with politicians. It is very important that they understand the business well. And they also have to understand this partnership meeting that will replace the Port Committee, what powers it has, and whether it can make a mark. We, who are investing private money, want our voices to

be adequately heard. We still don't know what powers the meeting will have."

There has still been no talk of labour. In your opinion should this issue be dealt with in the reform?

"I believe that it is the next step. It is very important that we talk about labour."

How?

"One must understand the existing situation in every port and consequently solutions must be found for each port. I don't know how it will work in other ports. In Genoa we have specific problems that must be dealt with."

What must be done?

"Better regulation, creating a pu-

achieved concrete things."

Today, the sole Company is being examined by the Port Authority's auditors. Is there a problem with the economic sustainability of labour in Genoa?

"The question already contains the answer. Let's say that terminal operators have contributed to ensuring the continuity of the port of Genoa. We have, among others. We are investing private money. [It is] all private and no public funds at all for the VTE terminal."

And therefore better regulation is needed?

"We all know that the problem is labour, even the Company is saying so. It must be dealt with, plain and simple. It seems to be headed for a national coordination body. This national coordination body must take charge of this problem."

Will the issues be dealt with in this national coordination body?

"Of course. As of now that is all we can say."

After 11 September, everything changed in terms of security management in our ports and terminals. Have the latest terrorist events brought this issue back into the news?

"The port must become an airport. Everyone must be checked at access points. I, for one, should be checked when I enter the international areas. It should be known who it is that is entering operational areas."

Area't you afraid that it will slow down operations at the terminal?

"Absolutely not. There are [security] checks in stadiums, and soccer matches carry on just the same."



THOS. CARR & SON

STEAMSHIP AGENT & BROKERS SINCE 1887

Servizi di linea per:
 West Africa, India/Pakistan, Sud Pacifico
 (Papua, Nuova Caledonia, Fiji, Sumbawa, Vanuatu,
 Kiribati, Marshall, Nauru, Samoa, Tonga, Solomon),
 Islanda, Irlanda, Russia, Spagna e Canarie.

Via Roma, 2 - 16121 GENOVA (Italy)
 Tel. +39 010 8578900 | Fax +39 010 8578905
 e-mail: info@thoscarr.it www.thoscarr.it



SKILL & EFFICIENCY

Ship Agency	  
	 
Custom Broker	
Shipowner	
Drop and Container Repair Center	



GIP (finsea GROUP)

Terminal Operator	 
	 
Logistic Operator	 



Address
 P.zza G. Alessi, 2/20
 I-16128 Genova Italy
 Phone: +39 010 53611
 Fax: +39 010 585811
 E-mail: info@finsea.it
 Web: www.finsea.it

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVIEW WITH THE PRESIDENT OF ASSAGENTI

“The port is this town’s main industry”

Duci: “The port of Genoa is still the main hub for the routes of big vessels”

Logistics integration, efficient connections especially towards Central and Northern Europe, efficient public administrations, acknowledgement of the importance of the shipping business for employment: these are the future challenges of the Italian maritime and port sector, within and beyond the reform of the port governance proposed by the Italian government, according to Gian Enzo Duci, president of Assagenti Genoa and vice president of the national federation Federagenti. He is also a university lecturer in maritime economy. Shipping agents, especially in a port as complex as that of Genoa, have a key role connecting the country to large international entities and they are front row witnesses to the evolution of the sector.

Ship gigantism, large shipping alliances, the crisis of charter rates: how have these factors impacted the volume of containers in the port of Genoa?

“Genoa, thanks to dredging, the investments of the terminal operators and the work of the Harbour Master and the nautical technical services, has managed not to be excluded from the routes of the largest ships put into service. Now, Genoa has a great challenge: to manage effectively the peak workloads caused by these new services: intense periods of work alternated with slow periods, traffic of a large number of trucks through the port gates, etcetera. Some well-established initiatives, such as the pre-clearing, and others that were just launched, such as electronic clearance, are commendable and are helping a lot to optimize floor space and time, but in the long



GianEnzo Duci and Massimo Moscatelli (Assagenti Genova)

run, they are not enough: we need efficient connections to inland territories if we want to continue to be chosen as the final destination port.”

How do you rate the process of the port reform?

“Overall, I think it has been positive to have a vision of the national port system, however, we need to

pay close attention to the developments of the reform this month: some action at the parliamentary level is desirable, but this must lead to a greater efficiency of the port Authority system, one that precludes the risk of having mere harbour administrators.”

In addition to the reform, what does Italy need to meet the demands of international shipping?

“The reform is limited due to the fact that it does not provide any real tools to move traffic through the Alps. It is well known – as reported on a recent study by Drewry – the port of Genoa is not able to serve Bavaria due to the lack of infrastructure, neither is it

able to capitalize on the growing insistent demands of Switzerland. Thus, an ad hoc law for national ports of strategic importance would be beneficial; better still if it is conceived with a strategic logistical concept, which may then also include an airport and a couple of inland ports.”

What role do maritime agents have in the development of traffic?

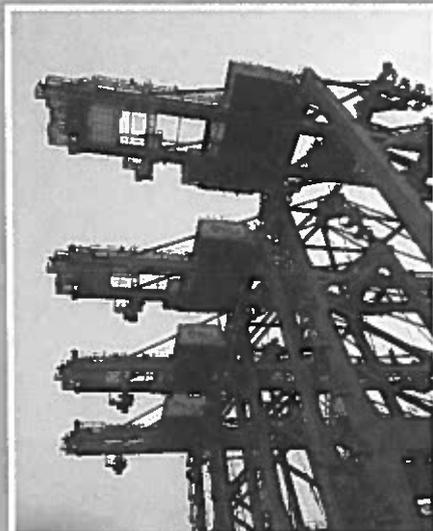
“For decades, the role of the shipping agent has been as traffic broker, offering its services and consequently those of the port in which it operates, to shipowners worldwide. Recent news reported the return of Iranian ships to our port when the embargo lifted; this traffic was brought back to Genoa by the Cosulich group that was able to immediately renew trade relations with this country.”

The supply chain is becoming increasingly automated, from operations in the terminals to exchanges of documents, making the work of operators more efficient, but also less visible. How does this phenomenon impact the relations between cities and ports, between shipping and territories?

“What really changed the millennia old shipping industry, what really industrialized the boarding and disembarking processes, was the advent of the container. Prior to it, ships spent much more time in ports and this entailed the need for a large number of workers to load and unload the goods, and the mingling of the crews in the city. Now that the container helps the automation of operations in the terminal and that computer systems make document exchange faster with fewer resources, I think it is necessary to rethink the way in which the ports contribute to the welfare of the communities that host them, since anyway, the port of Genoa is the first industry in town, with nearly 40 thousand direct and indirect employees, and therefore its role is beyond dispute.”

PSA VOLTRI-PRA

READY FOR



20.000 TEUs

VESSELS



SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVISTA ALL'AD DEL GRUPPO RINA

«Genova resta la capitale dello shipping»

Salerno: «Piani futuri? Ci stiamo guardando intorno nell'area del software»

Negli ultimi anni Rina è stata molto attiva, anche nel campo delle acquisizioni. In base a quale logica vi state muovendo?

«La nostra strategia - risponde l'amministratore delegato di Rina, Ugo Salerno - è ormai consolidata da tempo: vogliamo diventare più internazionali e capaci di offrire servizi più completi, ma sempre nell'ambito delle nostre attività tradizionali: certificazione, ispezione, vetting e consulenza ingegneristica, nei settori dell'energia, marittimo, infrastrutture e trasporti. Non ci accontentiamo della crescita organica della nostra attività che pure, nonostante la crisi, è aumentata. E' nostra intenzione da un lato rafforzarsi in aree geografiche in cui siamo ancora poco presenti e dall'altro sviluppare in maniera più ampia la nostra competenza». Quali sono stati gli investimenti più importanti che avete effettuato?

«Nel 2015 posso fare tre esempi. Il primo è l'acquisizione di una società che fa ispezioni nel mondo dell'oil and gas, a Houston. E' un'azienda di dimensioni medie, con cento dipendenti per un fatturato di circa 15 milioni di euro. Abbiamo cercato in quel settore, nonostante che l'oil and gas sia in difficoltà, perché ci consente di operare nel campo della gestione e della manutenzione degli impianti. E' un'area dove le società non stanno risparmiando, anzi. Dunque è per noi interessante essere presenti in maniera forte e fare investimenti. In secondo luogo abbiamo acquisito due realtà italiane relativamente più piccole, ma molto interessanti. In particolare la Sembenelli consulting, società di consulenza inge-



Ugo Salerno, amministratore delegato del Rina

neristica, che ha una grande specializzazione riconosciuta a livello internazionale nel mondo delle opere idrauliche, in particolare nelle dighe in terra, che sono le più grosse al mondo. Questa stessa società ha lavorato sulla diga delle "Tre Gole" in Cina e sta seguendo un'altra in Etiopia che probabilmente sarà la più alta nel mondo. Ha una forte competenza nella parte degli scavi, per cui ha lavorato agli scavi nel Canale di Panama. La sua consulenza è legata alla capacità di gestire lo scavo, in modo

che sia condotto nella maniera più efficiente possibile. L'altra società acquisita si chiama Seatec, un piccola azienda ingegneristica di Fano, che ci dà ulteriore specializzazione nella branca dell'ingegneria sottomarina». E per il futuro?

«Ci stiamo guardando intorno nell'area del software, settore sempre più importante nell'offerta di servizi e in ambito internazionale, con l'acquisizione di società di maggiori dimensioni. Le attività devono essere tutte vicine alle no-

stre "storiche". Un investimento nel settore software ad esempio riguarda una società di Rapallo, Ib Informatica, con cui da sempre abbiamo collaborato. Abbiamo inoltre anche acquisizioni di società di maggiori dimensioni a livello internazionale, ma non posso fare anticipazioni». In questo quadro quanto rimane del vostro "core business" "navale"?

«Il settore "marine" propriamente detto rappresenta per noi il 30% del fatturato. Ma bisogna tenere

conto che nell'attività legata al marine rientra anche quella riguardante l'energia (off shore, piattaforme, terminali di rigassificazione...), dunque il peso del settore "marine" è maggiore di quello che appare, perché per buona parte è legato al mare il settore oil and gas. La parte energia rappresenta circa il 36% del nostro fatturato. Il settore marine ci dà grandi soddisfazioni, siamo concentrati su navi da crociera (siamo tra le prime tre società di certificazione), ro-pax (in cui siamo i primi al mondo), e settore

del diporto (taglie grandi, ovvero navi, con imbarcazioni superiori agli 80 piedi)». Come pesa la crisi dello shipping?

«Il settore crociera e quello ro-pax stanno vivendo un periodo di contro tendenza, a differenza del carico secco, contenitori e offshore in crisi. Nelle crociere abbiamo acquisito ordini importantissimi, come un pacchetto navi da Meyer Werft con le prime navi da crociera con alimentazione a gas e con maggiore capacità passeggeri al mondo. Si tratta di una nuova serie di navi (all'inizio quattro, ma aumenteranno). Fincantieri per noi è un cliente importantissimo, ma non è più l'unico. Genova è una città adatta per una società che cresce e si internazionalizza?»

«Dal punto di vista dei servizi rimane la capitale dello shipping, ma presenta anche qualche problema. Si pensi solo ai collegamenti. I nostri dipendenti viaggiano moltissimo, ma abbiamo un aeroporto che ha un traffico di 1 milione di persone a Genova, contro i 4 milioni di quello di Pisa. La città ha anche collegamenti modesti dal punto di vista ferroviario, in quanto non abbiamo praticamente alta velocità. E poi, nonostante sia bellissima e abbia un buon clima, la città è poco attrezzata per l'accoglienza dei colleghi stranieri e delle loro famiglie. Preoccupa la perdita di scilimiti abitanti nell'ultimo anno, come ho letto sul "Secolo XIX". La città valorizza poco le eccellenze che ci sono, non soltanto Rina. Non so quanto impegno ci sia da parte dei genovesi stessi ad avere qui aziende grandi».

INTERVIEW WITH THE CEO OF RINA GROUP

Salerno: "Genoa remains the shipping capital"

"Future plans? We're looking at the software market"

In recent years Rina has been very active, even in acquisitions. What is the logic behind your actions?

"Our strategy," answers Ugo Salerno, RINA's managing director, "has been well-established for a long time: we want to become more international and to be able to offer more comprehensive services, but always within the framework of our traditional activity: certification, inspection, vetting and consulting, engineering services in the energy, maritime, infrastructure and transport sectors. We are not satisfied with the organic growth of our activities, which have continued to grow in spite of the crisis. On the one hand, we intend to strengthen our position in the geographic areas where we are already present and on the other hand, we want to develop our expertise more broadly."

What were the most important investments you have made?

"I can give you three examples in 2015. The first is the acquisition of a Houston based company that specializes in inspections in the oil and gas industry. It is a medium-sized company, with one hundred employees and a turnover of around €15 million. We focused on this sector, despite the fact that the oil and gas industry is in trouble, because it allows us to operate in the field of management and facilities' maintenance. And, actually, this is an area where companies are not making any savings. So it is interesting for us to have a strong presence in this field and



make investments. Secondly, we have acquired two relatively small Italian companies, which are very interesting. In particular, Sembenelli Consulting, an engineering consulting firm that has an internationally recognized track record in the hydraulic projects industry, especially in earth dams, which are the biggest in the world. This company has worked on the "Three Gorges" dam in China and is working on another one in Ethiopia that will probably be the highest in the world. It has significant know-how in excavations, which

was put in use during the widening of the Panama Canal. Its consulting service focuses on the management of the excavation works, so that they are conducted in the most efficient manner possible. The other company we acquired is called Seatec, a small engineering company in Fano, which gives us additional expertise in underwater engineering."

What about your future plans?

"We're looking at the software sector, an increasingly important market in services procurement and in the international arena, with

the acquisition of larger companies. Their activities have to be close to our "historical" niche. For example, we invested in the software industry in a company in Rapallo, Ib Informatica, with which we have already cooperated. We also have in mind acquisitions of larger international companies, but I cannot disclose anything yet."

In this context, what is left of your "core business" of shipping?

"The "marine" industry (self-represents 30% of our turnover. But you need to take into account that

our activities related to the sea also includes energy projects (offshore platforms, reclassification terminals...), that make the weight of the "Marine" sector larger than it appears, because it is mostly linked to the oil and gas sector at sea. The energy sector is about 36% of our turnover. The marine industry gives us great satisfaction; we focus on cruise ships (we are among the top three certification companies), ro-pax (in which we are world leaders), and the recreational sector (large boats over 80 feet)."

How is the crisis affecting the shipping business?

"The cruise industry and the ro-pax sector are experiencing a period against the general trend, unlike the dry cargo, containers and off shore niches that are in crisis. We have earned very important contracts in the cruise market, for example, for a group of ships for Meyer Werft, the first cruise ships with gas engines and with the largest passenger capacity in the world. This is a new series of ships (four at first, but there will be more). Fincantieri is one of our most important customers, but is no longer the only one."

Is Genoa a suitable city for a growing international company?

"From the point of view of services, it remains the capital of shipping, but it also presents some problems. Just think about the connections. Our employees travel a great deal, but Genoa's airport can only handle up to 1 million people, compared to 4 million in Pisa. In terms of railway connections the city is again modestly endowed, because we have almost no high speed trains. And then, even though it is a beautiful city and it enjoys a good climate, it is poorly equipped for the reception of foreign colleagues and their families. We are worried about the loss of six thousand inhabitants in the last year, as I read on "Secolo XIX". The city does not take advantage of the excellent companies in the country, and not just Rina. I do not know how committed the Genoese are themselves to have large companies here."

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVISTA AL PRESIDENTE DEL CANTIERE AMICO & CO

«In un anno abbiamo lavorato su più di 100 yacht»

Amico: «I bacini hanno avuto un livello di occupazione altissimo»

Il baricentro del porto di Genova si può spostare un po' di più verso Levante, grazie allo sviluppo delle attività di diporto e industria navale, secondo Alberto Amico, presidente del cantiere omonimo. Ma occorre che gli amministratori pubblici sappiano sfruttare le potenzialità dello scalo. Il cantiere Amico & Co raccoglie un'eredità professionale di famiglia di due secoli, cominciata a Loano e proseguita a Genova a partire dal 1885. L'azienda è specializzata nella riparazione e nel refitting di grandi yacht e occupa un'area strategica all'interno del distretto genovese delle riparazioni navali, di cui è uno dei maggiori esponenti. Al presidente Alberto Amico abbiamo fatto qualche domanda su questo importante settore dell'economia, non soltanto locale, ma nazionale.

Come è andato il 2015 per il cantiere Amico & Co e quali progetti avete per il 2016?

«Il 2015 si è chiuso positivamente con più di 100 grandi yacht ai lavori, tra cui un grande progetto di conversione e ricostruzione di un 85 metri che attualmente è in fase di consegna».

Nel dicembre del 2013 avete avuto la subconcessione biennale del bacino 2 di Ente Bacini, struttura per cui quest'anno vi è stata rinnovata l'assegnazione. Alla fine del 2014 avete anche inaugurato un bacino gestito direttamente da voi. E' coperto, alto 31 metri, climatizzato, con la vasca lunga 102 metri e, nelle intenzioni, deve servire per creare svi-



Alberto Amico

luppo e lavoro. Qual è il bilancio dell'attività del vostro nuovo bacino?

«I tre bacini a disposizione, di cui 2 presso Ente Bacini, hanno avuto un livello di occupazione altissimo, a conferma della crescita sia della dimensione media degli yacht che della reputazione di Amico su questo mercato».

Lo scorso anno l'Autorità portuale ha cominciato le consultazioni per valutare l'assegnazione di lungo periodo ai privati delle

vasche di Ente Bacini. A manifestare interesse per gestire direttamente questa struttura ci sono presentati quattro soggetti, fra cui anche voi. Che aspettative avete dalla privatizzazione di Ente Bacini?

«Che venga adottata una soluzione gestionale caratterizzata da criteri di sostenibilità per i futuri gestori. Destano preoccupazione lo stato attuale delle infrastrutture e dell'impiantistica di servizio, e l'incertezza sul processo di priva-

tizzazione».

Un anno fa Regione, Comune e Autorità portuale hanno dato il via libera di massima al Blueprint, il "disegno blu" dell'architetto Renzo Piano che ridisegna l'area delle riparazioni navali, fra la Fiera e il Porto Antico, cercando di conciliare turismo e sviluppo dell'industria navale. Da allora però sono stati fatti pochi passi avanti, mentre i vertici di regione e Authority sono

cambiati. Che aspettative ha l'industria navale dall'idea di Piano?

«Ci auguriamo che l'idea del blueprint diventi presto un vero e proprio progetto, o quantomeno un masterplan che chiarisca meglio gli ambiti di intervento, le priorità nella destinazione d'uso delle aree, e la sostenibilità economica degli interventi proposti. Amico può continuare a dare il proprio contributo imprenditoriale - come ha fatto negli ultimi 20 anni - di proposte,

investimenti e attrazione di nuovo mercato e lavoro. Le nostre proposte possono diventare uno dei tasselli che fanno parte del progetto complessivo, finanziariamente autonomo e nell'interesse non solo di questo comparto ma dell'intera economia cittadina».

Quando si parla di shipping ci si concentra spesso sul container. Anche i piani di sviluppo degli scali, in Italia e all'estero, guardano soprattutto ad attirare containeristi e grandi navi. Ma uno scalo è fatto di diverse componenti e quella della Lanterna si caratterizza proprio per il suo carattere composito. Che ruolo può svolgere il porto di Genova nel vostro settore?

«Il porto, e specificatamente la parte industriale di Levante, è la vera risorsa di nuovo sviluppo economico, con attività a bassa impronta ambientale e in grado di creare un grande indotto economico e turistico. La gestione delle aree portuali risente però di tempi lunghissimi di attuazione di quanto deciso in passato».

Lo scorso autunno è stata approvata la delega al governo per la riforma del codice della nautica: può essere un passaggio positivo per l'industria navale italiana del diporto?

«Questo è solo uno dei temi importanti. Amico & Co è associata Nautica Italiana, che a breve proporrà alcuni interventi in tema normativo intesi a migliorare la situazione della navigazione per diporto in Italia».



Corpo dei Piloti del Porto di Genova

Corpo Piloti del Porto has currently three Pilot Stations. The first is located inside the Commercial Harbour, the second is at Murtedo Oil Terminal and the third one at Voltri Terminal Europa. The Central Pilot Station is now at Cristoforo Colombo Terminal and is equipped with state-of-the-art electronic navigational and meteorological instruments.

Services offered to Ships Masters include traffic and anchorage information, forecast and weather conditions.

"Corpo dei Piloti del Porto" offers a complete service enabling vessels to enter and leave the harbour area around the clock.

A modern fleet of pilot boats is available some of which are all-weather units.



Il Corpo Piloti del Porto attualmente ha tre sedi distaccate. La prima si trova all'interno del Porto Commerciale, la seconda presso il Porto Petroli di Murtedo e la terza al Voltri Terminal Europa. La Stazione Piloti principale è oggi situata a Ponte Colombo ed è equipaggiata con strumenti di navigazione e meteorologici elettronici all'avanguardia.

I servizi offerti ai Comandanti delle navi includono informazioni sul traffico, sull'ancoraggio, previsioni e condizioni meteorologiche.

"Il Corpo Piloti del Porto" offre un'assistenza completa che permette alle navi di entrare ed uscire dall'area portuale di giorno e di notte.

E' disponibile una moderna flotta di plotone, alcune delle quali sono adatte ad ogni condizione.

Corpo Piloti's working channel is VHF 16-12-10

Corpo dei Piloti del Porto di Genova		
Sede Legale e Amministrativa	Marit Suzon phone:	(39) 010 9846334
Via al Molo Giano	Fax:	(39) 0109846335
16128 Genova	Oil Harbour Station phone:	(39) 010 6987542
Sede Operativa	Voltri Suzon phone:	(39) 010 6135601
Porto Cristoforo Colombo	Accounting office phone:	(39) 010 2461004
16128 Genova	Fax:	(39) 010 2461114

operativo@pilotigenova.it
amministrativo@pilotigenova.it
ammistralzone@pec.pilotigenova.it
www.pilotigenova.it

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVISTA AL PRESIDENTE DI ASSAGENTI

«Il porto è la prima industria cittadina»

Duci: «Lo scalo di Genova è ancora al centro delle rotte delle grandi navi»

Integrazione logistica, collegamenti efficienti soprattutto verso l'Europa centrale e settentrionale, efficienza delle amministrazioni pubbliche, riconoscimento dell'importanza dello shipping per l'occupazione: sono queste le sfide future del settore marittimo-portuale italiano, dentro e oltre la riforma della governance dei porti proposta dal governo italiano, secondo Gian Enzo Duci, presidente di Assagenti Genova e vicepresidente della federazione nazionale Federagenti, oltre che docente universitario in materie legate all'economia marittima. Gli agenti marittimi, soprattutto in un porto complesso come quello di Genova, hanno un ruolo fondamentale di cerniera fra territorio e grandi realtà internazionali e sono testimoni privilegiati dell'evoluzione del settore.

Gigantismo navale, grandi alleanze armatoriali, crisi del noli: quale impatto hanno sull'attività di movimentazione container nel porto di Genova?

«Una delle sfide più importanti per Genova, che grazie ai dragaggi, agli investimenti dei terminalisti e al lavoro di Capitaneria di porto e dei servizi tecnico nautici, riesce oggi a non essere esclusa dalle rotte delle grandi navi messe in servizio, sarà quella di gestire al meglio i picchi di lavoro che questi servizi stanno iniziando a comportare: periodi intensi di lavoro, alternati con momenti di rallentamento dell'attività, entrata e uscita dai gate portuali di un alto numero di camion, eccetera. Alcune iniziative ormai consolidate, come il pre-clairing, e altre appena avviate, come lo svincolo telematico, sono lodevoli e stanno aiutando molto a ottimiz-



Gian Enzo Duci e Massimo Moscatelli (Assagenti Genova)

zare lo spazio a terra e i tempi, ma alla lunga non bastano: servono collegamenti efficienti con i territori retroportuali se vogliamo continuare a essere scelti come porto di destinazione finale».

Che giudizio dà del cammino della riforma portuale?

«Complessivamente ritengo positivo che si ragioni in termini di

sistema portuale nazionale, è necessaria però un'attenzione altissima sugli sviluppi della riforma in questo mese: se qualche intervento a livello parlamentare è auspicabile credo che questo debba essere rivolto a una maggiore efficienza delle Autorità portuali di sistema che escluda il rischio di avere meri provveditori al porto».

Oltre alla riforma, che cosa manca all'Italia per rispondere alle richieste dello shipping internazionale?

«Il limite della riforma è quello di non dare veri strumenti per guardare i traffici oltre alpe. È noto ormai - e anche uno studio recente di Drewry lo ha messo in luce - che il porto di Genova non riesce

a servire la Baviera per carenza infrastrutturale, così come non riesce a cogliere appieno le richieste sempre più insistenti della Svizzera. Servirebbe quindi una legge ad hoc per i porti nazionali di importanza strategica; meglio ancora se concepita per una logica strategica, che possa quindi comprendere anche un aeroporto e un paio di

interporti».

Che ruolo svolge la categoria degli agenti marittimi nello sviluppo dei traffici?

«Da decenni il ruolo dell'agente marittimo è quello di procuratore di traffici, proponendo i suoi servizi e quindi quelli del porto in cui opera, agli armatori di tutto il mondo. È notizia recente il ritorno delle navi iraniane nel nostro porto dopo la fine dell'embargo, traffico che è stato riportato a Genova dal gruppo Cosulich che ha saputo riallacciare immediatamente le relazioni commerciali con questo Paese».

La catena logistica è sempre più automatizzata, dalle operazioni nei terminal agli scambi documentali, rendendo più efficiente l'attività degli operatori, ma anche meno visibile il lavoro. Come influisce questo fenomeno nei rapporti fra città e porti, fra shipping e territori?

«Ciò che ha davvero cambiato il settore millenario dello shipping, che ha industrializzato le operazioni di imbarco e sbarco, è stato l'avvento del container. Prima le navi spendevano nei porti molto più tempo e questo comportava la necessità di un grande numero di lavoratori per imbarcarle e sbarcarle e la commistione degli equipaggi con la città. Ora che il container aiuta l'automatizzazione delle operazioni nei terminal e che i sistemi informatici rendono lo scambio documentale più veloce con meno risorse ritengo che occorra ripensare la modalità con la quale i porti contribuiscono al benessere delle comunità che li ospitano, posto che comunque il porto di Genova rimane la prima industria cittadina con quasi 40 mila addetti tra diretti e indiretti e che quindi il suo ruolo è fuori discussione».



“carbuné”

Oltre 100 anni di lavoro nel porto di Genova
Oltre 100 anni di lotte per i diritti dei lavoratori

COMPAGNIA PORTUALE
PIETRO CHIESA
dal 1890 nel Porto di Genova

16126 Genova - Piazzale Giaccone, 7 - Tel. +39 010 2462893 - E-mail: cpchiesa@tin.it

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVISTA AL COUNTRY MANAGER PER L'ITALIA DI MSC CROCIERE

«Più navi di Msc nel porto di Genova»

Massa: «La città sarà sempre più strategica per lo sviluppo della nostra flotta»

Il 2015 - dice Leonardo Massa, country manager per l'Italia di Msc Crociere - si archivia in maniera positiva per Msc Crociere. A Genova sono arrivate dieci delle dodici navi della flotta, con 148 toccate totali e 730 mila passeggeri transitati.

Cometa andando Msc rispetto al mercato? «Abbiamo performance migliori rispetto al mercato, in linea con l'incremento di capacità che abbiamo introdotto nel 2015. Con il programma Rinasimento abbiamo allungato e tagliato una nave nel 2014 e tre nel 2015, aggiungendo duecento nuove cabine per ogni nave. Significa che abbiamo aggiunto alla flotta una capacità di 800 cabine, che ci ha permesso di avere una maggiore offerta».

Quali novità porta il 2016? «Nell'inverno 2015-2016 e poi nella stagione 2016 abbiamo l'apertura da parte di Cuba come nuova destinazione di Msc, una delle maggiori novità degli ultimi anni nell'industria delle crociere. Abbiamo cominciato nel dicembre 2015 e il consuntivo è molto positivo. Quest'inverno abbiamo posizionato la "Msc Opera" che fa crociere settimanali da Cuba. Soltanto dall'Italia parliamo per quella destinazione con due voli charter alla settimana. Nel prossimo inverno 2016-2017 posizioneremo addirittura due unità da Cuba, "Msc Opera" e "Msc Armonia". Questo sottolinea quanto è stato giusto quell'investimento. L'altra importante novità è legata alla presenza della "Divina" ai Caraibi per 12 mesi all'anno. Il 2016 sarà il primo anno in cui avremo un'unità posizionata ai Caraibi per 12 mesi all'anno. I risultati del primo trimestre e il trend di prenotazioni che abbiamo

per i successivi nove mesi ci fanno essere soddisfatti. L'area caraibica continuerà a essere strategica anche negli anni venire. Inoltre posizioniamo la "Msc Lirica" su Shanghai a partire da maggio. Queste sono le tre novità principali».

E per quanto riguarda Genova? «Nel 2016 pensiamo di toccare il porto con diecinavi, ma il numero di toccate aumenterà da 148 dell'anno scorso a 185. Il numero di passeggeri che prevediamo di movimentare nel 2016 sarà vicino ai 900 mila».

Avete da poco inaugurato la vostra nuova sede genovese. Che ruolo svolge per voi questa città?

«Da un punto di vista strategico è già home port di tutte le nostre crociere nel Mediterraneo per 12 mesi all'anno. Dire strategico mi sembra poco. Anche in prospettiva futura, e le aspettative per il 2016 lo confermano, Genova continuerà a essere strategica per lo sviluppo della flotta Msc. Nel Mediterraneo, ma non soltanto. Anche come home port di partenza per tutti i posizionamenti quando mandiamo le nostre navi in Sud America, in Sud Africa o ai Caraibi. Genova è centrale nel mondo Msc».

La nuova sede ha risposto alle vostre esigenze di maggiore efficienza?

«Siamo contenti della nuova sede e di come procede operativamente. Sta funzionando tutto secondo le nostre aspettative».

Pensate che oltre alla riorganizzazione delle funzioni già esistente a Genova, la sede potrà ospitare in futuro nuovi uffici?

«Abbiamo fatto l'investimento, sta funzionando secondo le nostre aspettative. Sta procedendo tutto com'era nei nostri programmi. In

questo momento non ho gli strumenti per parlare di altre funzioni».

Pensate a nuovi ordini?

«Abbiamo un piano industriale straordinario. Prevede sette nuovi ordini fra 2017 e 2022. Sono quattro della classe Vista da costruire nei cantieri francesi di Saint Nazaire, la prima sarà la "Msc Meraviglia" che verrà varata nel giugno 2017, e tre navi della classe Seaside che stiamo costruendo alla Fincantieri di Monfalcone. Queste sette unità sono un investimento di oltre 5 miliardi e raddoppieranno di fatto la nostra flotta. Oggi con 12 navi abbiamo circa 40 mila posti letto al giorno. Arriveremo vicino agli 80 mila posti letto. Direi un piano industriale molto importante in cui crediamo moltissimo e che conferma la nostra aspettativa che le prospettive nel settore crocieristico siano ampiamente positive viste a livello globale. (Recentemente è stato annunciato un ordine per altre quattro navi di una nuova classe, sempre ai cantieri di Saint Nazaire, ndr)».

Quali sono le aree del mondo più deludenti e quelle più promettenti per il settore crocieristico?

«Vista la situazione geopolitica, c'è una continua variazione, per cui sono restio a parlare di aree deludenti. Posso dire che cosa ci sta dando soddisfazione. Msc ha una posizione consolidata in Mediterraneo e in Nord Europa. Poi Cuba e Caraibi è area di crescita. La prima delle nuove Seaside sarà operativa a Miami dal 2017. Altra area importante sono gli Emirati Arabi, dove quest'anno abbiamo una nave da 3.000 passeggeri e il prossimo inverno da 4.000, aumentando l'offerta del 30%. Grande interesse anche per il mercato cinese».



La nave "Msc Preziosa" entra nel porto di Genova

INTERVIEW WITH THE PRESIDENT OF THE AMICO & CO SHIPYARD

«In one year we have worked on more than 100 yachts» Amico: «The docks have had a high level of employment»

The Port of Genoa's centre of gravity is moving a little to the East because of the development of yachting and shipbuilding activities, according to Alberto Amico, who is president of the shipyard of the same name. But it is important that the public administrators know how to make the most of the port's potential. The Amico & Co. shipyard is the bearer of a two-century-long professional family legacy. The family business started in Loano and moved to Genoa in 1885. The company specialises in the repairs and refitting of large yachts and occupies a strategic area within the Genoese Riparazioni Navali (naval repairs) Area, where it is one of the most important businesses. We asked its President, Alberto Amico, some questions about this sector, which is important not only at a local but also at a national level.

How did 2015 go for the Amico & Co. shipyard and what projects do you have for 2016? «2015 closed well for us with work under way on over 100 large yachts, including a large conversion and reconstruction project for an 85m yacht that is currently in the delivery phase».

In December 2013 you held a two-year sub-concession for Ente Bacini's basin 2, and that facility was granted to you once again this year. At the end of 2014, you also opened a basin which you manage directly. It is covered, 31 metres deep, climate controlled, with a 102 metre long tank, and the plan is for it to create development and employment.



How does the balance sheet for the activity in your new basin look?

«The three basins that are available, two of which are Ente Bacini's, have had a very high level of usage, confirming both the increase in the average size of yachts and the improvement of Amico's reputation in this market».

Last year the Port Authority began consultations to evaluate the possibility of granting the En-

te Bacini tanks to private companies for a long period of time. Four companies, including your own, showed interest in managing this facility directly. What did you expect from the privatisation of Ente Bacini?

«That a management solution based on criteria of sustainability for future operators would be adopted. The current state of the infrastructure and the service equipment are a cause for concern, as is the uncertainty about the process of privatisation».

One year ago, the Region, the City and the Port Authority granted general approval to the Blue Print project, Architect Renzo Piano's plan which redefines the Riparazioni Navali Area, between the fairgrounds and the old port, attempting to balance tourism and the development of the shipbuilding industry. But from that point there have been few steps forward, and the lead-

erships at the Region and Port Authority have changed. What does the shipbuilding industry expect from Piano's idea?

«We hope that the Blue Print idea soon becomes a true project, or at least a master plan that will make it clear where interventions can be made, the priorities for land use, and the economic sustainability of the proposed interventions. Amico can continue to make its own entrepreneurial contribution - as it has

done for the last 20 years - contributing proposals, investments, and attracting new business and employment. Our proposals can become one of the tiles in the mosaic of the overall project, which is financially autonomous and in the interest not only of this sector but rather of the entire urban economy».

When we talk about shipping we concentrate mainly on container ports. Even development plans for the ports, in Italy and abroad, are mainly interested in attracting containers and large ships. But a port is made up of various elements and Genoa's port is defined by its mixed character. What role can the port of Genoa play in your sector?

«The port, and specifically the industrial part to the East, is the true resource for new economic development, with low environmental impact activity and with the ability to generate considerable economic and tourist activity. But the management of the port areas has suffered because of the very slow implementation of decisions that were made in the past».

Last autumn the enabling act for the government to reform the Boating Code was approved: could this be a positive step for the Italian sporting naval industry?

«This is only one of the important themes. Amico & Co is a member of Nautica Italiana, which will soon propose some regulatory changes that are meant to improve the situation for sport sailing in Italy».

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVISTA AL PRESIDENTE DEGLI SPEDIZIONIERI GENOVESI

«La crisi più pesante è ormai alle spalle»

Pitto: «Le case di spedizione tornano a parlare di nuovi investimenti»

Parte bene l'anno per le aziende di Spediporto, l'associazione delle case di spedizione genovesi. Il traffico di contenitori del porto nel primo trimestre 2016 conferma la crescita che aveva già caratterizzato il 2015. A Voltri cresce l'importe dell'export regge, così come al varco di Sampierdarena.

«Il momento drammatico del 2009», spiega Alessandro Pitto, da pochi giorni eletto nuovo presidente dell'associazione, «è stato superato. Non ci risultano aziende in situazioni di particolare criticità. Lasciato alle spalle il periodo della cassa integrazione, le case di spedizioni genovesi tornano a parlare di piani di investimento per nuovi uffici in Italia e all'estero. È un segnale che si può guardare al futuro con ottimismo».

Quali sono i temi principali su cui Spediporto è impegnata? «Quest'anno le criticità sono rappresentate da nuovo codice delle dogane e norma internazionale Solas che introduce l'obbligo di pesatura dei container. Per quanto riguarda la pesatura, i tempi sono stretti e intanto si brancola nel buio. L'Italia prevede di avere criteri rigidi di tolleranza sugli errori nelle dichiarazioni, pari a 200 chilogrammi per container da 24-25 tonnellate. Questo ci preoccupa perché la tendenza in altri paesi europei è di riconoscere una fascia di tolleranza più ampia, fino a 500 chilogrammi. Se in Italia mettiamo limiti più bassi rispetto a quanto richiesto dalla Solas, avremo l'ennesimo caso di norma internazionale applicata in maniera restrittiva che crea ostacoli alle aziende italiane. Inoltre siamo ancora indietro sulle altre indicazioni, il che mette in difficoltà le aziende per organizzarsi. Ad esempio non è stato ancora specificato che caratteristiche tecniche dovranno avere le pesche utilizzate, se saranno riconosciute anche quelle dinamiche, montate



Alessandro Pitto, presidente Spediporto

sui carrelli reach stacker, o soltanto quelle a raso».

Quali rischi ci sono?

«Se ci diamo regole che non siamo in grado di rispettare, ingolferemo i terminal di container che saranno dichiarati non conformi e che le compagnie marittime non potranno imbarcare sulle loro navi. Sarebbe stato opportuno fare un periodo di prova, ma non si è più

in tempo».

Quando entra in vigore la norma?

«Il prossimo primo luglio, anche se Cina e Stati Uniti hanno preso una posizione di forte contrapposizione su questa data. La Cina non ha ancora preso iniziative per la pesatura obbligatoria, non sappiamo se avranno strumenti certificati. Il problema è che ci sia omogeneità

di trattamento e non discrepanze fra i diversi paesi, altrimenti si distorce la concorrenza fra paesi e fra scali. Inoltre si prospetta la possibilità che una dichiarazione errata del peso venga considerata come una responsabilità o caso di svincolo. In quel caso la situazione per un'azienda diventerebbe pesante».

Nelle prossime settimane entrerà in vigore il codice doganale

europeo.

«Potrebbe aver un impatto sull'occupazione. Noi abbiamo sempre propugnato una maggiore digitalizzazione e l'introduzione dello sportello unico, ma quest'ultimo lo porta avanti soltanto la Dogana, mentre gli altri presidi sono fermi sulle loro posizioni. Sul nuovo codice, ci sono molti aspetti da valutare. Ad esempio, si apre alla concor-

renza fra paesi diversi, ma le dogane tedesche sono pronte ad accettare le garanzie offerte da quelle italiane?».

C'è ancora spazio per le professionalità dello shipping in un mondo dei trasporti sempre più automatizzato? «Il nostro obiettivo per il periodo 2016-2019 è aggiornare la categoria alle nuove sfide, in particolare con l'innalzamento della professionalità. Noi svolgiamo un ruolo di consulenza aziendale, ma abbiamo anche una dimensione industriale nella gestione dei servizi di trasporto. Bisogna costruire una figura di spedizioniere che difenda il proprio margine di valore. Altrimenti vedremmo soltanto una crescita delle dimensioni delle aziende e una riduzione dei margini di guadagno. Ci vuole equilibrio fra professionalità e margini. Se la professione si standardizza gli spedizionieri fanno la fine degli armatori, che hanno margini sempre più ridotti e offrono un servizio sempre più scadente».

Quali piccoli è bello?

«Non, la crescita va accompagnata, perché con lo scagno non si reggono più i ritmi della concorrenza. Stiamo cercando di creare un ecosistema portuale che agevoli il lavoro. Per questo abbiamo lanciato gli svincoli doganali telematici, passi piccoli ma non banali. Il micro-sistema delle relazioni con clienti, fornitori, committenti ha un importante impatto operativo. Si creano attività a valore aggiunto e inoltre si genera una mole di dati da cui ricavare analisi e misurazioni. Queste consentono a loro volta di vendere meglio il nostro porto, dimostrando l'efficienza con numeri alla mano. Quando si hanno migliaia o milioni di dati si possono analizzare meglio i servizi, come avviene in altri comparti economici. Questo permette di intervenire se qualcosa non va bene e promuovere se invece i dati sono positivi».

INTERVIEW WITH THE COUNTRY MANAGER OF MSC CRUISES FOR ITALY

Leonardo Massa: «More MSC ships in the port of Genoa»

«The city is becoming increasingly strategic for the development of our fleet»

«2015 will go down as a positive year for MSC Cruises», said Leonardo Massa, who is MSC Cruises' country manager for Italy. «Ten of the twelve ships in the fleet came to port in Genoa, with 148 total calls and 730,000 passengers transported.»

How is MSC doing in relation to the market?

«We are performing better than the market, in line with the increase in capacity that we introduced in 2015. With the Renaissance programme we cut and lengthened a ship in 2014 and three in 2015, adding two hundred new cabins to each. This means that we have added a capacity of 800 cabins to the fleet, which has allowed us to have a larger offering.»

What news will 2016 bring?

«In the winter of 2015-2016 and then in the 2016 season we have the opening of Cuba as a new MSC destination, which is one of the biggest news items in recent years in the cruise industry. We started in December 2015, and the final results have been very positive. This winter we have assigned MSC Opera to carry out weekly cruises in Cuba. We only depart for that destination from Italy with two charter flights per week. In Winter 2016-2017 we will assign two units to Cuba, MSC Opera and MSC Armonia. This makes it clear that a sound investment that was. The other important news has to do with the presence of Divina in the Caribbean Islands for the entire year. 2016 will be the first year in which we have a unit positioned in the Caribbean year-round. We are pleased with our results for the first quarter and our trend in reservations for the next nine months. The Caribbean area will continue to be



Leonardo Massa

strategic in the coming years, as well. Furthermore we are positioning MSC Linea in Shanghai from May. These are the three most important news items.»

And what about Genoa?

«In 2016 we are thinking of calling at the port with ten ships, but the number of calls will increase from 148 last year to 185. The number of passengers that we expect to move in 2016 will be close to 900,000.»

You recently opened your new headquarters in Genoa. What role does the city play for you? «From a strategic point of view it is already the home port for all of our Mediterranean cruises year round. I don't think 'strategic' is a strong enough word. That is confirmed even from the point of view of future prospects and expectations for 2016. Genoa will continue to be strategic for the development of the MSC fleet. In the Mediterranean, but not only in the Mediterra-

nean. Also as a home port for departures for all our destinations when we send our ships to South America, South Africa and to the Caribbean. Genoa is at the centre of MSC's world.»

Has the new headquarters met your requirements for greater efficiency?

«We are pleased with the new headquarters and how it is coming along operationally. Everything is working as we expected.»

Do you think that besides the reorganisation of the existing functions in Genoa, the headquarters will also be able to accommodate new offices in the future?

«We made the investment, it is working as we expected. Everything is coming along as it was in our plans. At this time there is no way I can speak about other functions.»

Are you looking towards new orders?

«We have a tremendous industrial plan. It calls for seven new orders between 2017 and 2022. Four Vista-class ships to be built in France's Saint Nazaire shipyards, the first will be MSC Meraviglia, which will be launched in June 2017, and three Seaside-class ships that we are building at Fincantieri's shipyard in Monfalcone. These seven units are an investment of over five billion and they will actually double our fleet. We now have twelve ships and about 40,000 beds every day. We will come close to 80,000 beds. I would say that it is a very important strategic plan in which we very much believe and which confirms our expectation that the prospects in the cruise sector are broadly positive seen at the global level. (Editor's note: recently an order was announced for another four ships of a new class, also to be built at the Saint Nazaire shipyards.)»

Which areas in the world are most disappointing and which are most promising for the cruise sector?

«Given the geopolitical situation, things are constantly changing, which is why I am reluctant to speak about disappointing areas. I can say what we are happy about. MSC has a consolidated position in the Mediterranean and in Northern Europe. Then Cuba and the Caribbean is a growth area. The first of the new Seaside ships will be operational in Miami starting in 2017. Another important area is the United Arab Emirates, where we have a 3,000 passenger ship this year and next year we will have a 4,000 passenger ship, increasing our offering by 30%. We are also very interested in the Chinese market.»

INTERVIEW WITH THE PRESIDENT OF ZENATEK

Ennio Zanotti: «The port has improved thanks to investments in services»



Ennio Zanotti

Zanotti: «The port has improved thanks to investments in services»

Despite the crisis of recent years, the port of Genoa has managed to consolidate Italian leadership, thus confirming its position as one of the most important ports in the Mediterranean. What was, in your opinion, the added value that enabled Genoa to reach this goal? «Investment in the port's facilities and services; I am referring to dredging and pre-clearing, which have certainly helped the port to record an interesting performance. It should also be noted that the Port of Genoa can handle simultaneously many different types of traffic: from passenger traffic to bulk containerized cargo in transit.»

Which objectives, haven't been attained as yet?

«The availability of space and quick links to the major road networks have been a topic of dis-

scussion for far too long, in Italy and Europe alike.»

How is your company/association experiencing the first few months of 2016? What are your expectations?

«We will soon be announcing important news regarding our logistics tracking services of goods; news regarding more and more adherence to market demands that aim at reducing costs and increasing the functional life span of our tracking system.»

Should Genoa be worried about the socio-political environment emerging in the countries of North Africa and Turkey? «The Mediterranean area is experiencing some turmoil and Genoa is historically at the centre of this area; we must therefore enhance security; the challenge is to always maintain a high level of alert, and it is precisely this security that our service is increasingly aiming at.»

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVISTA AL RESPONSABILE FILT-CGIL DI GENOVA

«Preoccupante il drastico calo delle rinfuse»

Santoro: «Tra gli aspetti più positivi i nuovi investimenti al terminal Vte»

Una delle incognite, nel grande dibattito genovese e nazionale sul futuro della portualità, riguarda l'occupazione. Nel porto di Genova lavorano circa 4.500 lavoratori diretti, a cui si aggiungono più di 26 mila indiretti. Rappresentano il maggior valore aggiunto che le banchine lasciano al territorio, il punto d'intercambio fra un porto e una città che spesso sono divisi su altri fronti, dalla competizione per gli spazi all'ambiente.

Come sta andando, quindi, il porto, anche in chiave occupazionale, visto da chi di lavoro si occupa quotidianamente?

«Il traffico - riconosce Giacomo Santoro, responsabile provinciale Filt-Cgil di Genova - regge, anche se l'andamento dei container ultimamente è stato altalenante. Possiamo dire che, bene o male, il porto lavora».

Quali sono i nodi più critici? «I problemi ci sono su alcune tipologie di merce. Le rinfuse sono in calo e questo getta preoccupazione sui lavoratori del terminal e sul futuro della compagnia portuale Pietro Chiesa, che fornisce la manodopera per i picchi di lavoro in questo settore. La prossima chiusura della centrale Enel a carbone aggiunge incertezza».

E gli aspetti positivi? «Gli investimenti. A Voltri sono arrivate 4 gru per le grandi porta-container e altre 4 devono arrivare, il terminal è proiettato verso lo sviluppo dei traffici, non cerca soltanto il consolidamento di quelli esistenti».

Con la crisi delle rinfuse e delle merci varie, il porto di Genova rischia di perdere parte della varietà di merci che ne ha fatto il più importante scalo multipurpose d'Italia?



Soci della Compagnia Unica del porto di Genova

«Nelle rinfuse il traffico è calato moltissimo. La compagnia Pietro Chiesa è in sofferenza. Bisogna capire che cosa succede. Quando era presidente dell'Autorità portuale, Luigi Merlo ha detto che le rinfuse sarebbero rimaste un pezzo importante del futuro dello scalo. Ma il terminal ha bisogno di lavori, per questo abbiamo chiesto

un incontro con la direzione. E sul fronte del lavoro? «Si torna a un discorso che ancora non è risolto: rendere strutturale il modello organizzativo e l'organizzazione del lavoro che abbiamo a Genova, divisa in dipendenti del terminal e pool di manodopera articolo 17. Questa cosa deve essere sempre sostenuta. Le trattative che

la Compagnia unica sta facendo coi terminalisti sulle tariffe» nella direzione della sostenibilità del bilancio delle compagnie. Un altro ragionamento ancora aperto riguarda le manovre ferroviarie. Un porto che aumenta i container e produce investimenti deve prevedere un aumento sensibile del trasporto via ferro. Questo non dipen-

de soltanto dal nostro rapporto con la società FuoriMuro che fa le manovre. Abbiamo sensibilizzato le istituzioni sullo sviluppo del sistema ferroviario. Abbiamo chiesto un incontro a Comune, Regione e Autorità portuale. Regione e Autorità portuale si sono mossi in maniera tempestiva e abbiamo avuto l'incontro. Col Comune stiamo an-

cora aspettando dopo cinquanta giorni che si degnino di darci risposta. E' assurdo».

Che cosa chiedete?

«Un porto che ha investimenti importanti per le gru e vuole crescere a livello numerico, soprattutto coi container, non può avere un livello di trasporto ferroviario così basso. Dovrebbe per lo meno raddoppiare o triplicare. A questo è legato il ragionamento sull'auto-transporto, che cresce. Si creano tensioni ai gate. Sono cose già vissute, che segnaliamo da anni. E' chiaro che si vuole uno sviluppo del traffico su ferro. Si parla di infrastrutture e di sentire le esigenze dei terminalisti, non è soltanto una questione sindacale».

La riforma portuale si occupa di governance. Pensa che debba estrarci anche il lavoro portuale?

«I nodi da sciogliere anche in questo campo ci sono. Attualmente tutta la discussione sembra centrata sugli accorpamenti delle Authority, tema che non ci appassiona. Per quanto riguarda il lavoro, i punti sono due. Il primo è risolvere una volta per tutte la questione di applicazione del contratto, ma anche perché ingessarli in un sistema che non è il loro, quello della pubblica amministrazione, significa rallentare ancora di più il processo burocratico all'interno dell'attività dei porti. Il secondo aspetto è l'organizzazione del lavoro. Che modello adottare, chi sono i soggetti titolari a lavorare in porto, che secondo noi non si devono allargare. Avere terminalisti e pool di manodopera, come adesso, permette di avere sicurezza e professionalità, fondamentali per raggiungere livelli importanti di traffico».



Sefigroup
SRL

SPEDIZIONI NAZIONALI E INTERNAZIONALI -MARITTIME, TERRESTRE E AEREE-

ESPERIENZA PLURIENNALE SU CUBA
FULL, GROUPAGE E VIA AEREA
SERVIZIO DECADELE PER AVANA - CUBA E SANTIAGO DI CUBA
SERVIZI FULL ANCHE PER ECUADOR - COSTA RICA - VENEZUELA
PANAMA - ARGENTINA - BRASILE - CINA
CON PROPRI AGENTI IN LOCO
E PER QUALSIASI ALTRA DESTINAZIONE

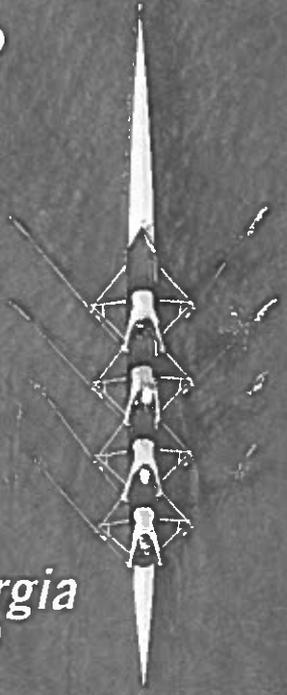
SEFIGROUP S.R.L.
VIA V. BOTTÉGGO 2/35 - 16149 - GENOVA
Tel. 010 8594650 - Fax. 010 8608305
e-mail: info@sefigroup.it - sito web: www.sefigroup.it



SINERGY CARGO
management Italy

Servizi regolari groupage per **general & dangerous** cargo import/export da e per:

ESTREMO ORIENTE
CINA
SUD EST ASIATICO
INDIA
SRI LANKA
PAKISTAN
MEDIO ORIENTE
MEDITERRANEO
SUD AMERICA
CENTRO AMERICA
STATI UNITI



X^o Sinergia Vincente

NVOCC GENOVA MILANO NAPOLI KOPER
T +39 0106 438414 | www.sinergy-italy.com | info@sinergy-italy.com

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVISTA AL RESPONSABILE COMMERCIALE DI HANJIN ITALY

«Ci aspettiamo molto dal secondo semestre 2016»

Cerruti: «Ma il porto di Genova ha bisogno di infrastrutture all'avanguardia»

Il porto di Genova, malgrado la crisi, negli ultimi anni ha consolidato la leadership italiana, confermandosi uno degli scali più importanti del Mediterraneo. Qual è stato, a suo avviso, il valore aggiunto che ha consentito il raggiungimento di questo traguardo?

«Credo che i risultati raggiunti fino ad oggi siano il frutto di una sempre più capillare cooperazione di tutto il cluster marittimo genovese e non, partendo dall'Autorità e i Terminal Operators, che, con un continuo piano di investimenti sulle infrastrutture, stanno permettendo alle grandi compagnie marittime di scalare il nostro porto con navi sempre più grandi in grado di generare quelle economie di scala necessarie alla salvaguardia dei traffici marittimi, in un momento di mercato così delicato, dove la concorrenza fra i vari scali marittimi è sempre più agguerrita. Unitamente a questo ritengo inoltre di estrema importanza la continua innovazione telematica che dà un continuo supporto a tutti gli operatori permettendo maggiore velocità al transito del carico nel nostro porto».

Quali sono, invece, gli obiettivi che non sono ancora stati centrati?

«Esiste sempre spazio per il miglioramento di uno scalo, nel nostro caso ritengo di vitale importanza un profondo ammodernamento di tutte le infrastrutture retro portuali,



Gian Alberto Cerruti

in quanto per poter evitare congestioni in città, per poter far fronte all'auspicabile incremento dei volumi e soprattutto per diventare un porto davvero appetibile per tutti i paesi del centro Europa è necessario che le infrastrutture siano all'avanguardia, così da poter permettere tempi di percorrenza competitivi. Basti pensare che il

transito da Genova al Far East, rispetto alla stessa tratta dal Nord Europa, è mediamente di circa 5/7 giorni inferiori».

La sua azienda come sta vivendo i primi mesi del 2016? Quali sono le vostre aspettative?

«I primi mesi di quest'anno stanno confermando un trend decisamente stabile ed in linea con quello

del 2015 in termini di volumi generali; le nostre aspettative per la seconda metà dell'anno sono molto ambiziose in quanto la nostra rappresentata, Hanjin Shipping, ha deciso di puntare forte sull'Italia, inaugurando un nuovo servizio settimanale di linea con l'estremo oriente composto da 15 navi da 10.000 Teus della propria flotta.

Per noi si tratta di un ingente incremento in termini di stiva disponibile sui porti liguri, sia in importazione che in esportazione; siamo intenzionati dunque a non deludere il nostro armatore, dimostrandogli che noi, il nostro porto e il nostro Paese sono più che pronti a fare la propria parte».

La legge di riforma voluta dal

ministro Graziano Delrio è destinata a rivoluzionare la gestione dei porti. Quali è il suo punto di vista, a questo proposito?

«Sicuramente una nuova riforma portuale è più che necessaria a questo punto per sostituire la vecchia 84/94, una buona legge ma ormai obsoleta. La mia personale sensazione però è che questa nuova legge, tanto voluta sia dal Ministero che da tutto il Cluste Marittimo, attualmente non sia ancora del tutto pronta ad acccontentare tutti essendoci ancora forse troppi nodi da sciogliere ed aree grigie da chiarire prima fra tutti è il problema della Governance dei porti, molto dibattuta e non ancora chiara ed uniforme».

Quanto è preoccupante, per Genova, lo scenario socio-politico che si sta delineando nel Paese del Nord Africa e in Turchia?

«Il nord Africa e la Turchia rappresentano per Genova mercati molto importanti, perderli completamente sarebbe impensabile e disastroso in termini di volumi e conseguentemente di occupazione. La situazione, principalmente in N. Africa (Libya in testa) è ancora molto confusa e lungi dall'essere risolta in tempi brevissimi. Gli ottimi rapporti commerciali ancora in essere con molti dei paesi nordafricani però mi fanno ben sperare per il futuro, sperando che l'Italia riesca a giocare un ruolo fondamentale in questa partita».

GRIMALDI GROUP
Short Sea Services

Merci al sicuro, autisti a riposo e tanto risparmio.
Alla velocità ci pensiamo noi

Scopri la carta vincente!



driver
CARD

Richiedi la carta Grimaldi Lines,
subito sconti del 40% su tutti i servizi a bordo.

INFO & PRENOTAZIONI

+39 081.496.777 \ cargo@grimaldi.napoli.it \ http://cargo.grimaldi-lines.com

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVISTA AL DIRECTION & MANAGING DEPARTMENT DI SINERGY CARGO

«Gli investimenti fatti ci stanno dando ragione»

Cavalieri: «Adesso attendiamo una ripresa anche del mercato interno»

Il porto di Genova, malgrado la crisi, negli ultimi anni ha consolidato la leadership italiana, confermandosi uno degli scali più importanti del Mediterraneo. Qual è stato, a suo avviso, il valore aggiunto che ha consentito il raggiungimento di questo traguardo?

«I traffici marittimi hanno risentito della crisi in tutto il mondo, in Europa il peggio l'abbiamo vissuto dal 2009 al 2012 poi abbiamo ricominciato ad avere, se pur limitato un incremento, soprattutto dell'export, e Genova è stata, grazie alla professionalità dei suoi operatori, grazie alla fiducia degli armatori esteri che credono in questo porto in grado di catalizzare traffici e consolidarli a discapito di realtà più piccole e meno consolidate; questo deve essere di sprone a far capire a noi operatori in primis e a chi ci governa che la prima industria della nostra città anche nelle difficoltà riesce a farsi valere e come la storica "Superba" essere pronta per nuove sfide che ci possano portare ad essere sempre più leader del mercato globale».

Quali sono, invece, gli obiettivi che non sono ancora stati centrati?

«La flessione dei volumi aveva allungato la necessità di una logistica più efficiente, e purtroppo le opere che possono davvero migliorare la nostra penetrazione nel mercato Europeo via "ferro" sono ancora al palo, il porto è grande se è in grado di consentire alla merce di muoversi velocemente, quindi infrastrutture (gomma, ferro) e snellezza nelle procedure doganali e affini (come sanitario, veterinario, radiometrico) la realtà dello sportello unico non è ancora perfettamente funzionante ma passi avanti sono stati fatti, per essere all'altezza delle realtà del Nord Europa come Rotterdam dobbiamo

ancora crescere, ma le difficoltà degli ultimi anni ci hanno insegnato a lottare sempre e questo ci deve essere di stimolo per migliorare».

La sua azienda come sta vivendo i primi mesi del 2016?

«La nostra azienda festeggia un compleanno importante, i 10 anni di attività, sarà l'anno che ci consentirà di consolidare una posizione sul mercato italiano ed estero, noi soci (Davide Omis-Luigi Trojani Marco Cavalieri) e tutto il nostro numeroso staff avremo occasione il prossimo primo luglio presso Palazzo del Principe di salutare e ringraziare tutti i nostri clienti ed agenti esteri con una celebrazione di questo importante anniversario. I volumi di questi mesi ci danno sempre più ragione degli investimenti fatti per migliorare l'efficienza e la qualità dei nostri servizi con crescite apprezzabili dell'export, in attesa che un rilancio dei consumi interni porti ad un incremento anche dell'import, purtroppo i noli depressi dell'ultimo anno penalizzano in parte il nostro servizio di consolidamento ma la sensibilità dei nostri clienti a ricercare servizi che valutino i costi di una spedizione nel totale del viaggio da origine a destinazione finale rende il nostro servizio fruibile da chi non vuole muovere "aria" dentro al container».

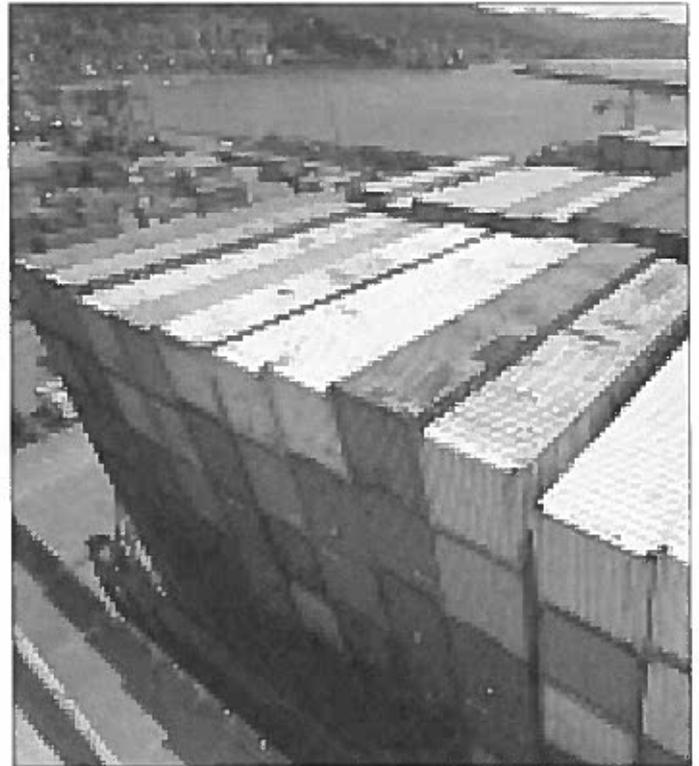
La legge di riforma voluta dal ministro Graziano Delrio è destinata a rivoluzionare la gestione dei porti. Qual è il suo punto di vista, a questo proposito?

Tutte le novità sono destinate e creare curiosità ed ansia; questa riforma è molto accentratrice e quindi gli sforzi fatti per anni di rendere autonome i Porti è un progetto che va in naftalina; la centralità dovrebbe renderci più forti a condizione che vengano poi nella gestione delle risorse e degli inve-

stimenti rispettati i valori di merce movimentata o l'importanza di un porto rispetto ad altri, consentitemi una provocazione, si poteva pensare forse a sole tre autorità portuali di interesse nazionale Nord Tirreno - Nord Adriatico - Sud continentale; nel nord Tirreno abbiamo 4 porti rilevanti nell'arco di 200 km, in Adriatico idem, e nel sud considerando la stazza delle navi potranno lavorare Napoli e Salerno, la legge prevede di mantenere molte più autorità portuali ma non potranno (non dovranno) contare tutte allo stesso peso in quanto altrimenti il centralismo creerà interventi a pioggia che non consentiranno a nessuno di godere dei finanziamenti necessari per compiere a livello continentale. Ovviamente quello che ci aspettiamo che con le nuove norme relative alle concessioni tengano ben presente i piani industriali e diano l'effettiva competitività sul mercato garantendo spazio a tutti».

Quanto è preoccupante, per Genova, lo scenario socio-politico che si sta delineando nei Paesi del Nord Africa e in Turchia?

«Nell'ultimo decennio abbiamo assistito a situazioni critiche in questi paesi, per alcuni i sono rilevate delle opportunità per la maggior parte degli operatori comportano incertezza e quindi poca propensione ad investire su questi mercati, comunque distinguerei la Turchia che ha una storia e un futuro di partner sempre più legato all'Europa dagli altri paesi dove prima le primavere arabe poi l'anarchia e il sopravvento (in alcuni paesi) dell'ideologia del fanatismo islamico ha portato il caos; Genova è storicamente il porto naturale per questi paesi, dovremo essere pronti a ristabilire relazioni e cogliere le occasioni che si prospettano per la ricostruzione della Libia e per nuove potenzialità commerciali che si aprono con Marocco e Tunisia».



Contentori nel porto di Genova



SIRIUS | CREW MANAGEMENT & CONSULTING

CREW IS OUR BUSINESS CARD

MANNING
CONSULTING
TOOLING
COST CUTTING
TARGETING

Via de Marini, 53 - Torre Shipping/B
16149 GENOVA (ITALY)
Phone +39 010 648941 • Fax + 39 010 6489442
Web: www.siriusship.com
e-mail: info@siriusship.com



GLOBAL SHIPPING GROUP
Servizi marittimi & aerei - a Genova / Milano / Venezia
Professionisti per soluzioni "tailored made" dal 2003
Opera a livello internazionale con 250 agenti in 30
Paesi del mondo in particolare India - Medio Oriente
Cina & Sud East Asiatico - Sud America - Azerbaijan - USA

www.gsg-group.net

Uffici a GENOVA, MILANO ed ora anche a VENEZIA
T&L OVERSEAS per GROUPAGE
CARGO WAY'S PROJECT per PROGETTI
GSG AFRICAN LINE per RO.RO. e PROJECT per L'AFRICA

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVIEW WITH THE PRESIDENT OF THE GENOESE SHIPPERS

Pitto: "The hardest part of the crisis is behind us"

"The shipping companies return to talk of new investments"

The year started off well for the member companies of Spedito, the association of Genoese shipping houses. The port's container traffic during the first quarter of 2016 continued the growth that characterized 2015. At Voltri and Sampierdarena, the increase in imports and exports has held up well.

"We have left behind the dramatic times of 2009," explains Alessandro Pitto, the new president of the association elected a few days ago. "We are not aware of any companies that are facing particular difficulties. We left behind the period of layoffs, and Genoese shipping companies are once more talking about investment plans for new offices in Italy and abroad. It is a signal that we can look to the future with optimism."

What are the main issues Spedito is focused on?

"This year, the most critical issues are the new Customs Code and the Solas International Standard that imposes mandatory container weighing. In regards to this weighing, timeframes are tight and we are groping in the dark. Italy plans to have strict tolerance criteria on errors in the statements of weight, only 200 kilograms for 24-25 ton containers. This worries us because the trend in other European countries is to accept a broader tolerance range, up to 500 kilograms. If we set lower limits than those required by Solas, we will have yet another case of an international standard applied in a restrictive manner in Italy that will create obstacles for Italian companies. In addition, we are still behind on the other requirements, and this makes it difficult for companies to organize themselves. For example, the technical



Alessandro Pitto

characteristics of the scales to be used have not been defined yet, we do not know if the dynamic ones, mounted on reach stacker trucks, will be accepted or only those on the ground."

What are the risks?
"If we establish rules that we are not able to comply with, the terminals will be flooded with containers that will be declared non-compliant and shipping companies will not be able to load their ships. It would

have been advisable to have a trial period, but we run out of time."

When does the regulation enter into force?

"On 1 July, although China and the United States have taken a position of strong opposition to this date. China has not taken any action yet for the mandatory weighing, we do not know if they will have certified instruments. The problem is that we need uniformity of treatment and no discrepancies between

the different countries, otherwise it distorts competition between countries and between ports. Also it raises the possibility that an incorrect weight statement may be considered as a liability in the event of breakdowns. In that case, the situation could become serious for a company."

In the coming weeks, the European Customs Code will come into force.

"It could have an impact on em-

ployment. We have always advocated for increased digitization and the introduction of the Single Window, but the latter is being implemented only by Customs, while the other principal players are firm in their positions. There are many issues to be considered in the new Code. For example, competition between different countries is open, but are the German customs authorities ready to accept the guarantees offered by the Italian

ones?"
Is there still room for shipping professionalism in an increasingly automated world of transport?

"Our goal for the 2016-2019 period is to update the sector to face new challenges, particularly with the rise of professionalism. We play a role as business consultants, but we also have an industrial dimension in the management of transport services. We must build a profile as shippers that defends its own added value. Otherwise I only see growth proportionate to the size of companies and a reduction in profit margins. We need balance between professionalism and margins. If the profession is standardized, shipping companies will follow the trend of shipowners, who have ever-shrinking margins and offer an increasingly poor service." "So small is beautiful?"

"No, growth is fundamental, because we need to keep up the pace to beat competition. We are trying to create a port ecosystem that facilitates work. This is why we launched the computerized customs clearance, small steps but far from trivial. The micro-system of relationships with customers, suppliers, and contractors have a major impact on operations. We are creating value-added activities, and also generating a mass of data from which to derive analysis and measurements. These in turn, allow us to sell our port better since we are able to prove its efficiency with numbers to hand. When you have thousands or millions of data, you can analyse the services better, as in other economic sectors. This allows you to take action if something is wrong, and if the data is positive, keep moving forward."

INTERVISTA ALL'AMMINISTRATORE DELEGATO DI GENOVA PACKAGING

Porto di Genova, la burocrazia penalizza ancora lo sviluppo

De Caro: «Occorre semplificare per essere sempre più competitivi»

Il porto di Genova, malgrado la crisi, negli ultimi anni ha consolidato la leadership italiana, confermandosi uno degli scali più importanti del Mediterraneo. Qual è stato, a suo avviso, il valore aggiunto che ha consentito il raggiungimento di questo traguardo?

«Sicuramente - dice Sandro De Caro, amministratore delegato di Genova Packaging - il vero valore aggiunto è dato dalla posizione strategica di Genova nei confronti delle grandi aree industriali sia del Nord Italia che degli stati confinanti che, con poco dispendio logistico, riescono a performare buoni risultati anche nei confronti di altri porti magari più importanti del nostro».

Quali sono, invece, gli obiettivi che non sono ancora stati centrati?

«Certamente le lungaggini burocratiche sia in import che in export non aiutano a svolgere le attività operative con la velocità che ormai è caratteristica della nostra epoca. Occorre semplificare e de-burocratizzare il più possibile per poterci adeguare a quanto chiede il mercato sempre più competitivo e moderno».

La sua azienda/associazione come sta vivendo i primi mesi del 2016? Quali sono le vostre aspettative?

«Le nostre società sono in lenta ma costante crescita, adeguate al mercato con sempre nuove iniziative non ultimi gli investimenti fatti per realizzare Genova Packaging che, per quanto riguarda la fornitura



di servizi di imballo e logistici, è diventata un punto di riferimento per il porto, per le aree geografiche limitrofe e per le società che producono macchinari sempre più voluminosi e pesanti che possono essere condizionati direttamente a bordo banchina all'interno delle nostre aree. In merito a quanto sopra vogliamo segnalare anche la creazione di nuovi posti di lavoro da parte della nostra società che con oltre 12 addetti, ha raggiunto una buona dimensione con previsioni di ulteriore crescita».

La legge di riforma voluta dal ministro Graziano Delrio è destinata a rivoluzionare la gestione dei porti. Qual è il suo punto di vista, a questo proposito?

«Non ci è ancora molto chiaro quali siano le effettive riforme e come si possa modificare in positivo l'attuale condizione gestionale dei porti italiani preferiamo attendere per meglio capire come si evolveranno le cose».

Quanto è preoccupante, per Genova, lo scenario socio-politico che si sta delineando nel Paese del Nord Africa e in Turchia?

«Certamente la situazione è preoccupante, soprattutto con Libia ed Egitto siamo penalizzati nel completamento di traffici che da sempre hanno visto l'Italia e Genova protagoniste nelle attività sia in import che in export. Auspichiamo che l'andamento politico internazionale possa in breve tempo trovare una soluzione a questi conflitti per recuperare quella posizione che storicamente e per merito è sempre stata di nostra competenza».

INTERVIEW WITH THE MANAGING DIRECTION DEPARTMENT OF SINERGY CARGO

"The investments are proving us right"

Marco Cavalieri: "Now we await a recovery of the internal market"

Despite the crisis of recent years, the port of Genoa, has managed to consolidate Italian leadership, thus confirming its position as one of the most important ports in the Mediterranean. What was, in your opinion, the added value that enabled Genoa to reach this goal?

"Maritime trade has been affected by the crisis all over the world. In Europe we experienced the worst downturn between 2009 and 2012. After that we started experiencing some growth, albeit limited, especially in exports, and Genoa survived, thanks to the professionalism of its operators, thanks to the confidence of foreign ship owners who believe that this port can attract and consolidate trade traffic, prevailing over smaller and less consolidated ports. This should be a lesson to us all, firstly for the operators and secondly those who govern us, that the first industry of our city, even in crisis, can be assertive and like the historical Superba, can be ready for new challenges that can lead us to be one of the top global market leaders."

Which objectives, haven't been attained as yet?

"The decline in volumes had postponed the need for more efficient logistics, and unfortunately, the works that can really improve our penetration into the European market via rail are still pending. The port can only be great if it is able to handle cargo quickly, which means (improved) infrastructure (road, rail) and speedy customs and related procedures (such as health, veterinary, radiometric inspections). The Single Window customs procedure is not yet fully functional but strides have been made to live up to the standards already in place in Northern Europe, like Rotterdam. We have yet



A few containers in the Port of Genoa

to grow, but the difficulties of recent years have taught us to keep fighting and that there must be an incentive urging us to improve."

How is your company/association experiencing the first few months of 2016? What are your expectations?

"Our company is celebrating a milestone birthday: its 10th anniversary. This is the year that will allow us to consolidate our position in the Italian and foreign market. On the 1 July this year, our associates (Davide Onnis, Luigi Trojani

and Marco Cavalieri) and our extensive staff will have the chance to greet and thank all our customers and overseas agents with a celebration of this important anniversary at the Palazzo del Principe. The performance of these last few months gives us more and more reasons to believe in the investments made to improve the efficiency and quality of our services, resulting in considerable growth in exports, while awaiting a revival in domestic consumption which can potentially lead to an increase in imports as

well. Unfortunately the low freight rates of the last year have somewhat penalized our consolidation service, but the sensibility of our clients seeking services that process the cost of the entire journey of a shipment, from its origin to its destination, means our service is useful to those who do not want to move "air" inside their containers."

The reform law introduced by Minister Graziano Delrio is set to revolutionize port management. What is your take on this issue?

"Changes always create curiosity and anxiety; this reform law is very centralized which means that all past efforts to render the Ports autonomous will now be set aside. Centralisation can make us stronger provided that it is also applied in the management of resources and investments, while the commodity value of the goods handled and the importance of one port over others are taken into consideration. If I could be a bit bold, I would possibly suggest only three port authorities of national interest:

North Tyrrhenian, North Adriatic, and South Continental. In the northern Tyrrhenian we have 4 major ports in the space of 200 km, in the Adriatic the same, and in the south, in terms of the size of the vessels, only Naples and Salerno can work, as required by law we need to maintain many more port authorities but we cannot (should not) consider them all equally important, otherwise centralism will create an avalanche of interventions that will not allow any of the ports to enjoy the necessary financing to compete at the continental level. Obviously what we expect from the reform law on concessions is that all business plans already in place are implemented, which will grant us the competitiveness the market requires, and guarantee that there is room for all of us to succeed."

Should Genoa be worried about the socio-political environment emerging in the countries of North Africa and Turkey?

"In the last decade we have witnessed these countries going through terrible turmoil. For some these adversities presented opportunities, but for the majority of traders these situations are seen as cause for uncertainty and therefore reluctance to invest in these markets; however, I would say that Turkey is different. It has a history and a future as a partner which is increasingly linked to Europe compared to other countries where, first the Arab Spring, then anarchy, and (in some countries) fanatic Islamic ideology has brought chaos. Genoa is historically the natural harbour for these countries. We will be ready to re-establish relations and seize the opportunities that lie ahead for the reconstruction of Libya, and for new commercial opportunities that might appear in Morocco and Tunisia."

SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVIEW WITH THE HEAD OF SALES AT HANJIN ITALY

**Cerruti: "We expect a lot from the second half of 2016"
"But the port of Genoa is in need of state of the art infrastructure"**

Despite the crisis of recent years, the port of Genoa has managed to consolidate Italian leadership, thus confirming its position as one of the most important ports in the Mediterranean. What was, in your opinion, the added value that enabled Genoa to reach this goal?

"I believe that the results achieved to date are the fruit of an increasingly widespread cooperation within the whole Genoese maritime cluster, starting with the Authority and Terminal Operators, who, with continuous investment plans in infrastructure, are enabling major maritime companies to provide our port with more and larger ships able to generate the economies of scale necessary for the preservation of maritime trade, in such a sensitive time for the market, where competition between the various seaports is increasingly fierce. In addition, I also consider of utmost importance the continued innovations in telematics that give ongoing support to all operators providing greater speed to loading times in our port."

Which objectives haven't been attained as yet?

"There is always room for improvement in a port. In our case I think a radical modernization of all inland port infrastructure is vitally important. In order to prevent congestion in the city, to achieve the desirable increase in volumes and above all to become a very attractive port for all the countries of central Europe it is necessary



Gian Alberto Cerruti

that our infrastructure is state of the art, so as to allow competitive journey times. Suffice it to say that the transit from Genoa to the Far East, compared to the same route from Northern Europe, is on average

shorter by about 5/7 days." How is your company/association experiencing the first few months of 2016? What are your expectations?

"The first months of this year

are confirming a very stable trend, in line with that of 2015 in terms of overall volumes. Our expectations for the second half of the year are very ambitious. Our company, Hanjin Shipping, has decided

to bet heavily on Italy, inaugurating a new weekly scheduled service with the Far East with 15 vessels of 10,000 TEU. For us it is a substantial increase in terms of the available hold capacity in the Ligu-

rian ports, including both imports and exports. We are therefore determined not to disappoint our owner, by showing that we, our port and our country are more than ready to do our part."

The reform law introduced by Minister Graziano Delrio is set to revolutionize port management. What is your take on this issue?

"Surely a new port reform is more than necessary at this point to replace the old 84/94, a good law but now obsolete. But my personal feeling is that this new law, so desired by both the Ministry and the Maritime Cluster, is currently not yet fully ready to please everyone as there are still, perhaps, too many problems to solve and grey areas to be clarified. First of all there is the problem of port governance, a much debated issue which is not yet clear and conclusive."

Should Genoa be worried about the socio-political environment emerging in the countries of North Africa and Turkey?

"North Africa and Turkey are very important markets for Genoa, losing them completely would be unthinkable and disastrous in terms of volumes and consequently employment. The situation, especially in North Africa (Libya first of all) is still very complex and highly unlikely to be resolved soon. The excellent business relations still in place with many of the North African countries, however, make me hope for the future, trusting that Italy will be able to play a key role in this match."



A container ship in the Port of Genoa

Ferfrigor
The marine refrigeration you need

The right temperature for everyone



Since 1930 we've been designing and manufacturing air-conditioning and refrigeration systems, custom-built for ships of any type and size. We are always ready to attend to your needs, wherever you are.



FERFRIGOR PORTO S.p.A.
Via di S. Maria Goretti, 181/28 Genova Italy
Tel. +39 010 24 81 210/192
Fax. +39 010 24 81 118
www.ferfrigor.com info@ferfrigor.com



SPECIALE PORTO DI GENOVA

INTERVIEW WITH THE FILT-CGIL SECRETARY IN GENOA

"The drastic decline in bulk is worrisome"

Santoro: "Among the most positive aspects are the new investments at Vte terminal"

One of the unknowns of the great Genoese and national debate on the future of ports is employment. In Genoa, the port employs about 4,500 direct employees, in addition to more than 26,000 indirect workers. They represent the highest added value the docks give to the local territory, employment is the interweaving point between a port and a city that are often divided on other fronts, from competition for space to the environment.

How is the port going in terms of employment, from your perspective, since you deal with labour issues on a daily basis?

"The traffic holds," admits Giacomo Santoro, head of the provincial Filt-Cgil union in Genoa, "although the trend of container traffic has been going up and down. We can say that, for better or worse, the port works."

What are the critical issues?

"There are problems with certain types of goods. The volume of bulk is falling and this worries the workers in the terminal and it creates concern for the future of the Pietro Chiesa port company, which provides the manpower for peak workloads in this area. The upcoming closure of the Enel coal power plant adds uncertainty."

And the positive aspects?

"Investments. Four cranes for large container ships were already received at Voltri and an additional 4 are expected, the terminal is projected towards the development of traffic, not just the consolidation of existing ones."

With the crisis of bulk and general cargo, is the port of Genoa likely to lose some of the variety of goods that has made it the most important multipurpose port of Italy?



The port of Genoa, Sech Terminal

"The traffic of bulk cargo has dropped tremendously. The Pietro Chiesa company is suffering. You have to understand what is happening. When Luigi Merlo was chairman of the Port Authority, he said that bulk traffic would continue to be an important part of the future of the port. But the terminal needs improvement, so we have requested a meeting with management."

And on the labour front?

"It goes back to an issue that has not yet been resolved, to fully implement the organizational model and the organization of the work we have in Genoa, divided into terminal employees and labour pool under Article 17. This must be supported always. The rate nego-

tiations that the single Company is carrying out with terminal operators, protects the business sustainability of companies. Another pending issue is rail traffic. A port that increases container traffic and invests must forecast a significant increase of ingoing and outgoing traffic on railroads. This does not depend only on our relationship

with the Fuori Muro company, which manages the manoeuvres. We have advised the institutions on the development of the railway system. We asked for a meeting with the City, the Region and the Port Authority. The Region and the Port Authority answered in a timely fashion and we had the meeting. But fifty days later, we are still waiting to hear from the City, let's

see when they will deign to give us answers. It is absurd."

What are you asking for?

"A port which has made major investments in cranes and wants to grow in volume, especially with containers, cannot have such a low level of railroad transportation. It should be at least double or triple the current volume. This is linked to the issue of the growing volume of transportation by road on trucks. This is creating tensions at the gates. We have been experiencing this for years, and we keep reporting it. It is clear that we need a development of rail traffic. There is talk about infrastructure and responding to the needs of terminal operators, it is not only a union issue."

The port reform deals with governance. Do you think that it should also include labour in the ports?

"There are problems to be solved in this field. Currently, the whole discussion seems centred on merging the Authorities, an issue that does not excite us. As for jobs, there are two points. The first is to resolve once and for all the management of employees of the port authority, not only for the question of contract enforcement, but also because it would insert them into a very rigid system, the one of employees of a public administration, which would slow down the bureaucratic processes within the ports. The second aspect is the organization of work. Decisions like what model to adopt, and who are the parties entitled to work in the port, should not be delayed. Having terminal operators and a labour pool, as of now, allows for safety and professionalism, which are essential to achieve significant levels of traffic."

Zenatek Tracking System
a new concept of monitoring asset traffic



ZENATEK

Going beyond the known limits

www.zenatek.com - monaco@zenatek.com



DAL 1931 IL VOSTRO PARTNER NEL MEDITERRANEO PER LA LOGISTICA DEGLI OLII



SAR

depositi portuali s.p.a.

PONTE PALEOCAPA
16126 GENOVA ITALY
Ph. +39 010 254801
Fax +39 010 255919
e-mail: info@saardp.com
www.saardp.com

SAAR, azienda di punta nel settore dello sbarco, deposito e movimentazione di olii vegetali, grassi animali, biodiesel e rifiuti liquidi, occupa una posizione privilegiata nel Porto di Genova in testata di Ponte Paleocapa.

Comprende 97 serbatoi in acciaio per un totale di circa 110.000 m3 di capacità di stoccaggio.

Dal 2013 Saar dispone di un impianto di decolorazione di oli vegetali.

Dal 1998 certificazione del sistema di gestione qualità UNI EN ISO 9001, dal 2007 certificazione ambientale UNI EN ISO 14001, dal 2010 certificazione per la sicurezza OHSAS 1800.

