



Dai Porti:

Venezia:

"...Porti: a gruppo italo-cinese offshore Venezia..."

(Ansa, Il Gazzettino Veneziaemestre)

"...Porto, Musolino supera anche l'ultimo scoglio..."

(Il Gazzettino Veneziaemestre)

Genova:

"...Porti: Signorini, Milano riconosca Genova come il suo..." (Ansa)

"...Porti: Genova, Danesi: con rotta Terzo valico non basta..." (Ansa)

"...Camilli, è caos in porto..." (La Repubblica Genova)

La Spezia:

"...La Spezia, la Regione nomina l'Ammiraglio Camerini nel board..."

(The MediTelegraph)

Livorno:

"...Gallanti conclude il mandato lasciando il porto in crescita..."

(Corriere Marittimo)

"...Porti: a Livorno in 2016 più traffici, 32,8 mln tonnellate..."

(Ansa, Corriere Marittimo)

"...Livorno: Bacini di Carenaggio un nodo da sciogliere..."

(Corriere Marittimo, La Nazione Livorno)

"...Terminal Ltm: Onorato va all'assalto Moby pronta a prendere il controllo..." (La Nazione Livorno)

"...Container, Livorno supera gli 800mila teu..." (Informazioni Marittime)

Napoli:

"...Porto, subito scontro con il Comune di Salerno..." (Il Mattino)

Gioia Tauro:

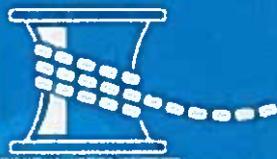
"...Porto di Gioia, il traffico cresce ma il recupero è sotto le stime..."

(Gazzetta del Sud)

Olbia:

"...Porti Nord Sardegna: bilancio 2016, +17% passeggeri. Leadership nel Mediterraneo..." (Ferpress)

"...L'anno scorso 4,4 milioni di passeggeri nel Nord Sardegna..." (Informazioni Marittime)



Cagliari:

"...Porto canale Cagliari: traffico container in leggero calo..." (Ansa)

"...«Il rigassificatore nel porto canale»..." (L'Unione Sarda)

Catania:

"...Porti: Delrio, autorità Sicilia a Catania per domanda Regione..."

(Ansa, Ferpress, Giornale di Sicilia, TempoStretto, Siracusa Live, La Sicilia, Gazzetta del Sud, Centonove, Quotidianodisicilia.it)

Porti: a gruppo italo-cinese progetto offshore Venezia

(ANSA) - VENEZIA, 1 FEB - Sarà firmato venerdì prossimo nella sede del Comune di Venezia il contratto che assegna al raggruppamento di imprese italo-cinese 4C3 la progettazione definitiva del sistema portuale offshore-onshore della città lagunare.

Il raggruppamento è costituito dalle società 3Ti Progetti Italia ed E-Ambiente, guidato dal quinto general contractor mondiale 'China Communication Constructions Company Group (Cccg)'.

Il gruppo avrà il compito di sviluppare la progettazione definitiva della diga e del molo container del terminal d'altura, da collegare al terminal a terra a Marghera in area "Montesyndial" con l'innovativo sistema di trasporto nautico delle Mama Vessel, nonché di eseguire le attività di monitoraggio e indagini ambientali per la durata di 180 giorni.

Venezia. La cerimonia della firma del contratto si svolgerà nella mattinata del 3 febbraio a Ca' Farsetti. Saranno presenti il sindaco Luigi Brugnaro, il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa, e il general manager per l'Europa e il medio oriente di Cccg, Song Debin. (ANSA).

Off-shore, domani firma con i cinesi

I cinesi sono ancora convinti che il porto offshore si farà. E domani in Municipio firmeranno il contratto che gli assegna la progettazione definitiva. Con Song Debin, general manager del gruppo Cccg per l'Europa e il Medio Oriente, ci saranno il sindaco Luigi Brugnaro e naturalmente il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa. È stata infatti l'Autorità ad assegnare il bando di gara, del valore di 4 milioni di euro, al raggruppamento di imprese italo-cinese 4C3, costituito dalle società 3Ti Progetti Italia ed E-Ambiente, e guidato dal quinto general contractor mondiale "China Communication Constructions Company Group" (CCCCG).

Porto, Musolino supera anche l'ultimo scoglio

Elisio Trevisan

VENEZIA

Alla commissione Trasporti della Camera, con 21 voti contro 9, Pino Musolino ha passato l'ultimo ostacolo che lo separava dalla nomina a presidente della nuova Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, cioè di Venezia e di Chioggia. La settimana scorsa era passato al Senato e quindi si chiude il periodo del "semestre bianco".

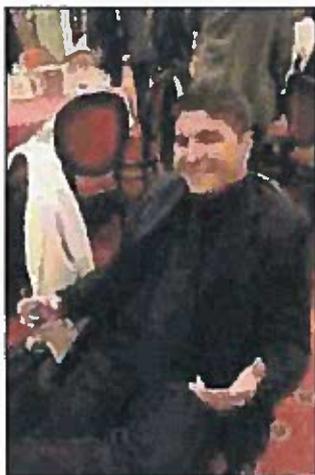
L'avvocato veneziano che una decina d'anni fa non era riuscito ad entrare dalla finestra, bocciato a un concorso per un posto impiegatizio all'ufficio legale dell'Autorità portuale, ora ci entra dalla porta principale e col tappeto rosso. Perché assuma il comando manca solo il passaggio all'Autorità nazionale anticorruzione di Cantone, nel giro di un mese e mezzo anche gli ultimi passaggi burocratici dovrebbero essere completati e Musolino potrà lasciare il suo lavoro a Singapore.

Il voto di ieri era segreto «ma è presumibile che solo i componenti del Pd abbiano dato il loro consenso, mentre il movimento 5 stelle ha espressamente dichiarato il voto contrario e altri hanno scelto di non partecipare» racconta il parlamentare veneziano del Pd e componente della commissione Trasporti della Camera Michele Mognato.

Nella discussione della settimana scorsa Sandro Biasotti di Forza

IL PRECEDENTE

Dieci anni fa era stato bocciato a un concorso



PRESIDENTE

Pino Musolino ha avuto il via libera anche alla Camera

Italia, ex presidente della Regione Liguria, aveva giudicato il curriculum di Musolino non adatto, e Franco Bordo di Sel aveva invitato il Governo a ritirare la nomina perché da quel curriculum non emerge quel che, invece, ha scritto il ministro Graziano Delrio, ossia che il nuovo presidente «vanta un'approfondita conoscenza del

sistema portuale veneziano».

Dopo il tentativo mancato all'Autorità portuale, Musolino aveva vinto un concorso in Provincia, sempre all'ufficio legale, e per la Provincia era andato a lavorare a Bruxelles per poi intraprendere una carriera nel ramo delle assicurazioni marittime fino a maggio dell'anno scorso quando venne assunto dalla compagnia navale Hapag Lloyd Aktiengesellschaft nel quartier generale di Singapore, dove segue i sinistri e la minimizzazione delle esposizioni finanziarie.

Se è davvero un grande esperto del porto di Venezia come dice Delrio, sarà un bene perché si potranno affrontare subito i problemi delle crociere, dei canali da scavare, della conca di navigazione del Mose sbagliata, del porto offshore e via di seguito. Se invece non lo è, pazienza, dovrà imparare.

Michele Mognato è convinto che quella del porto crociere e merci sia «una partita troppo importante, e se non si hanno le idee chiare ho l'impressione che non ci sarà un secondo tempo». Per questo chiede che si definisca «al più presto il tema della governance dell'Autorità di sistema con la nomina del segretario generale e del Comitato di gestione. Sono più che fondate le preoccupazioni per il futuro dell'attività che coinvolge migliaia di lavoratori e tantissime imprese».

© riproduzione riservata

Porti: Signorini, Milano riconosca Genova come il suo

(ANSA) - GENOVA, 01 FEB - Più attenzione da Roma, perché Genova è un porto strategico per l'Italia e scommettere sul rapporto con Milano e il Nord Ovest per crescere. "Milano deve capire che questo è il suo porto. Dobbiamo muoverci come minimo come sistema portuale del Nord Ovest. Da soli non siamo in grado di contendere traffici agli scali del Nord Europa". Lo dice Paolo Signorini, presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale in occasione dell'incontro organizzato dal Propeller club sulla portualità ligure. Da solo, insomma, non può cambiare le cose. E' necessario fare sistema sul porto, con la cabina di regia avviata fra le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte, con gli operatori genovesi, con le aziende del Nord Ovest che possono usare lo scalo per spedire e ricevere merci, e con Roma. "Genova è un grande porto ma non è capito a livello nazionale" continua Signorini.

A differenza di quanto avvenuto con il piano degli aeroporti, la riforma portuale non indica i porti strategici. "Genova deve avere più forza per sottolineare che è il sistema portuale del Paese, il punto del corridoio più vicino ai mercati europei, il primo porto contenitori d'Italia: tutto questo deve far pretendere di più" dice il presidente. Per quanto riguarda i dossier aperti a Palazzo San Giorgio, a partire dai rinnovi delle concessioni, Signorini ha detto: "Auspico che il periodo delle indecisioni possa essere velocemente dimenticato".

(ANSA).

Porti: Genova, Danesi: con rotta artica Terzo valico non basta

(ANSA) - GENOVA, 1 FEB - "Molte navi stanno già provando la rotta artica e riescono a consegnare prima le merci rispetto al viaggio attraverso il canale di Suez". Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal Psa-Voltri Prà lancia l'avvertimento in occasione dell'incontro organizzato dal Propeller club sulla portualità ligure. Il passaggio a Nord Ovest può rendere ancora più competitivi i porti del Nord Europa rispetto a Genova, accorciando i tempi di percorrenza dal Far East. E anche l'apertura della galleria del Monte Ceneri oggi rischia di diventare un 'aspirapolvere' dei traffici a favore degli scali del Nord in un mercato che potrebbe essere quello del porto di Genova. "Con i nuovi scenari anche avere il Terzo Valico ferroviario non basta – dice Danesi -. L'hardware da solo è insufficiente se non abbiamo un'offerta di mercato competitiva per andare a prendere traffici. Dobbiamo metterla a punto tutti insieme: serve credibilità, con il porto sempre aperto, deve funzionare la dogana, lo Sportello unico e ci vuole un prezzo migliore degli altri". (ANSA).

Camalli, è caos in porto

> Ritirato a Roma l'emendamento che garantiva i fondi per la chiusura dei bilanci dei portuali
Tullo: "Amareggiato per una decisione che penalizza Culmv e Pietro Chiesa ma anche la città"

MASSIMO MINELLA

PER due anni aveva funzionato come una sorta di patto virtuoso in grado di unire **aut. portuali**, privati e compagnie. Di fronte a una flessibilità garantita al porto dalla Compagnia Unica e all'impegno dei portuali a ridurre il proprio organico, si consentiva **al "aut. portuali"** con un provvedimento di legge, di destinare una quota delle tasse portuali alle compagnie, consentendo alle stesse di chiudere in pareggio i propri conti. Adesso quel provvedimento è caduto, ritirato, messo in un angolo. E la speranza per evitare che questo normativo si trasferisca sui moli, è quello di poterlo recuperare, sotto una nuova veste. Operazione difficile, ma non impossibile. «Sono amareggiato — spiega Mario Tullo, parlamentare Pd capogruppo in commissione Trasporti che all'emendamento aveva lavorato a lungo e che ieri lo ha visto arenarsi — So però che il ministero dei Trasporti intende affrontare questo argomento per dare una soluzione a un problema, possibilmente in via definitiva». Su questo, insomma, bisogna fare leva, per trovare una soluzione che consenta di gestire il presente, ma sappia anche andare un po' più in là. Solo con la flessibilità che i portuali garantiscono allo scalo, infatti, il porto di Genova ha potuto reggere in tutti questi anni di pace sociale.

SEQUEA PAGINA V



Ancora incertezza per i lavoratori portuali

Porto, l'emendamento salva-compagnie ritirato banchine a rischio caos

Non passa il provvedimento presentato da Tullo
Il parlamentare Pd: "Amareggiato, ma bisogna intervenire"

«SEGUE DALLA PRIMA PAGINA»

MASSIMO MINELLA

SOLO consentendo ai terminalisti di non caricarsi eccessivamente di costi fissi, attingendo alla professionalità dei soci della Culmv nei turni di notte, nei fine settimana, nei giorni festivi, la Lanterna ha retto e si è mostrata competitiva. Anche per questo, lo spostamento di una quota di tasse portuali alle compagnie che si impegnavano a ridurre il proprio organico non ha mai trovato opposizione all'interno dello scalo. Arzi, veniva chiesto con forza proprio dai terminalisti. E allora, che è successo? In un emendamento alla Legge di Stabilità del 2014, proposto dal Pd, si era stabilito che a fronte di una riduzione dell'organico del 5 Per cento, le compagnie portuali che avevano problemi legati al lavoro potevano beneficiare di una quota fino al 15 per cento di tasse portuali. Il soggetto incaricato di governare questa delicata operazione era l'autorità portuale e il primo presidente a firmare il provvedimento era stato Luigi Merlo. Così è accaduto anche l'anno successivo, mentre il porto passava dalla presidenza Merlo alla fase commissariale dell'ammiraglio Giovanni Pettorino. Dopo due anni, però, la Culmv non poteva più andare a una riduzione dell'organico, non avendo più soci in grado di beneficiare a termine di legge dell'uscita anticipata dal lavoro. E' a questo punto che ha preso forma il nuovo emendamento presentato da Mario Tullo ma condiviso da tutti quanti i parlamentari liguri, da Sandro Biasotti (Forza Italia) a Roberta Oliaro (Scelta Civica), uomini e donne provenienti proprio dal mondo del porto (Biasotti è stato un autotrasportatore, la Oliaro spedizioniere) che ben conoscono le dinamiche dello scalo e l'organizzazione del lavoro.

Il testo di Tullo, nella sostanza, teneva conto dell'impossibilità di procedere con un'ulteriore riduzione dell'organico, ma invitava a confermare la possibilità di usufruire di una quota delle tasse portuali, visto l'impegno a non assumere nuovo personale. La sostanziale condivisione in commissione Trasporti non ha però retto a quella competente, la commissione Bilancio chiamata a pronunciarsi sull'emendamento-Tullo al decreto Mezzogiorno che si occupa (anche) dei porti di Gioia Tauro e di Taranto. Il testo estendeva i benefici del provvedimento anche agli "articoli 16", come la compagnia "Pietro Chiesa, equiparati agli "articoli 21", ma alla fine il parere è stato negativo.

La notizia si è diffusa rapidamente a Genova e, secondo le prime ricostruzioni, avrebbe cozzato anche sul rischio di incorrere nelle sanzioni comunitarie, equiparabile ad aiuti di Stato,

visot che si era in assenza di una riduzione d'organico.

«Non è assolutamente finita — spiega Tullo — Il porto tante volte ci ha mostrato che da situazioni simili si è poi arrivati a individuare nuovi percorsi. Confido che possa essere così anche questa volta. Mi conforta il fatto che il ministero dei Trasporti sia su questa posizione e la sua volontà sia

quella di trovare una soluzione. Il consigliere del ministro Delrio, Ivano Russo, intervenendo sulla situazione del lavoro a Gioia Tauro e a Taranto ha parlato espressamente della volontà di arrivare a un quadro certo e definitivo anche per gli altri porti».

Resta solo da capire adesso come organizzare una vicenda che rischia di avere pesanti ripercussioni sull'orga-

nizzazione del lavoro nel porto di Genova. Il primo banco di prova è infatti rappresentato dal bilancio 2016 della Culmv che come sempre andrà approvato entro la primavera.

Toccherà al presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale (che unisce i porti di Genova e Savona) Paolo Emilio Signorini gestire una difficile trattativa. Gli organi di

Palazzo San Giorgio non sono ancora costituiti, mancano il comitato di gestione e il segretario generale. Ma per vicende come queste diventa fondamentale una gestione diretta della vicenda, con l'apertura immediata di un tavolo di lavoro in cui chiamare tutti quanti gli attori della scena portuale.

Il rischio era quello di configurare un aiuto di Stato
"Il ministro Delrio impegnato per trovare una soluzione"



La Spezia, la Regione nomina l'ammiraglio Camerini nel board

Genova - Toti: «Scelta di alto profilo istituzionale e morale».

Genova - La Regione Liguria ha nominato l'Ammiraglio Roberto Camerini, già comandante del Dipartimento Militare Marittimo Nord, quale proprio rappresentante all'interno del futuro Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale. «Abbiamo optato per una scelta di alto profilo istituzionale e morale - afferma **il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti** - per contribuire a rilanciare, con maggior vigore, la centralità e il ruolo strategico del porto della Spezia nella vita economica e sociale della città, dopo le note vicende giudiziarie che ne hanno stravolto l'assetto. Crediamo - conclude il governatore - che Roberto Camerini rappresenti a pieno titolo queste caratteristiche e siamo convinti che saprà interpretare al meglio il nuovo ruolo che gli abbiamo affidato».

Gallanti conclude il mandato lasciando il porto in crescita/ VIDEO

LIVORNO- Iniziava cinque anni fa, nel 2011, la guida di **Giuliano Gallanti** all'Autorità portuale di Livorno, ieri mattina il commissario straordinario ha riunito la stampa per la conferenza di fine mandato [\(VIDEO\)](#) e per annunciare i dati statistici dei traffici relativi al 2016, al suo fianco il segretario generale, Massimo Provinciali. Infatti l'iter che porterà il suo successore, Stefano Corsini, a sedere sulla poltrona dell'Authority del Mar Tirreno Settentrionale, sta per arrivare a compimento. Dal 2011 ad oggi sono stati cinque anni fondamentali per Livorno, durante i quali lo scalo è stato completamente ridisegnato, è stato approvato dopo trent'anni il nuovo Piano Regolatore portuale, sono state realizzate molte opere, è stato messo in cantiere il progetto più importante per il futuro, la Darsena Europa. **Oggi il porto di Livorno ha prospettive di sviluppo ed è in crescita. La conferenza stampa inizia con questo clima e la proiezione dei dati mostra delle cifre definite da "capogiro". Provinciali spiega: "Oggi siamo arrivati a quota 32,815 milioni di tonnellate di merce. L'effetto crisi in porto si è fatto sentire fino al 2012 anno in cui il traffico complessivo è stato di 27.418 milioni di tonnellate merce, poi dal 2013 c'è stato un andamento di costante e progressiva crescita".** Comunque il porto veniva da un periodo di traffici bassi, però già per il 2015 si era parlato di boom soprattutto nel settore contenitori +16%. Scherzando il segretario generale commenta, *"Dal 2012 ad oggi c'è una differenza di quasi 6 milioni di tonnellate, è come se avessimo aggiunto al porto di Livorno quello di Ancona"*. Questo incremento di quasi 6 milioni di tonnellate di merce in più, in quattro anni, che fanno la differenza. Grandi risultati anche nei settori: **Rotabili (389.961 mila mezzi rotabili +14,3%) Auto nuove (596.667 auto nuove +25%) e Forestale (1,9 milioni tonnellate +9,1%)** per i quali si conferma la leadership di Livorno a livello nazionale.

-segue

In **calo invece la merce alla rinfusa, tra le quali soprattutto le rinfuse ricche**, il motivo del decremento è attribuibile alla Raffineria Eni, questo è il principale terminal che movimentava le rinfuse ricche e nei mesi di ottobre e novembre ha avuto uno stop agli impianti, per attività di manutenzione programmata, quindi in questi mesi ha registrato il 45% di produzione in meno rispetto ai volumi consueti. Per quanto riguarda il **traffico container è stata superata la quota 800 mila Teu (per l'esattezza 800.475)+2,5%** rispetto all'anno precedente.

“Risultato notevole”, commenta i dati il commissario Gallanti, “siamo ritornati sulla mappa della portualità mediterranea”. Il merito? Non solo all'operato dell'Authority: “Non mi piacciono discorsi sul come siamo stati bravi, è anche merito degli operatori privati, dei terminalisti, dei lavoratori, e di tutte le compagnie che hanno contribuito ad ottenere dei risultati condivisi. La linea politica è stata quella dell'interesse superiore del porto, che continuerà, immagino, sicuramente anche con il mio successore”. Ma questo traguardo non basta “nel 2017 è possibile che ci siano aumenti sulle macchine, sui contenitori e in generale sul tonnellaggio”.

A questo punto Gallanti lancia un monito alla città e agli operatori: *“Attenzione perchè il porto con questi numeri è quasi al livello di saturazione, c'è una necessità di investimenti, di nuove banchine, di nuovi spazi a terra. Per mantenere un tasso di sviluppo come abbiamo realizzato in questi ultimi 2 anni non sarà facile e la Darsena Europa ha questa funzione”.*

La concentrazione delle compagnie armatoriali e dei gruppi terminalistici in un futuro molto prossimo determinerà scenari di grande concorrenza a livello internazionale e nazionale: *“Da Vado ad arrivare da noi c'è effettivamente un'offerta di infrastrutture che è al di là di quello che si poteva immaginare. Ma se il porto di Livorno avrà questa Darsena avviata, competerà in modo molto positivo”.*

-segue

Il concetto a cui allude è quello ripetuto nei mesi passati dagli uomini del Mit da ogni punto che potesse fare da cassa di risonanza: convegni, interviste, conferenze stampa, ovvero che l'Italia soffre di overcapacity infrastrutturale, per dirla in breve troppe banchine e pochi container. Anche la Commissione Europea a settembre ci aveva redarguito in merito. Una premessa quella del Mit per introdurre la scure ministeriale che presto si abatterà sui molti progetti, anche cantierabili, di infrastrutture portuali. Quindi anche di questa sovra-offerta soffre la costa Tirrenica, pertanto come dice il commissario dell'Authority labronica, Livorno si salverà solo con la realizzazione della super Darsena.

“Senza la Darsena il porto di Livorno non avrà futuro”, il concetto è chiaro ed è ormai ripetuto come un mantra sulle banchine labroniche dove si attende speranzosi il futuro e l'arrivo, si ipotizza tra una quindicina di giorni, del prossimo presidente.

I contenitori sono la ricchezza di un porto e l'indotto è quello che serve al porto, creando lavoro e quindi ricchezza, *“l'esempio è il porto di Shanghai”, dice Gallanti, “con 32 milioni di contenitori, anche se il nostro obiettivo sarebbe quello di mantenere l'attuale traffico”. Ma il giorno che la Piattaforma Europa sarà realizzata quale sarà la funzione della Darsena Toscana?* Il commissario ipotizza: *“TDT ha un destino segnato, potrà continuare a fare contenitori ma per le navi più piccole, ma probabilmente avrà una riconversione in quei settori dove probabilmente oggi i numeri già ci sono. Per le automotive che occupano uno spazio enorme, per cui sono necessari investimenti mirati. Oppure i silos come ha il porto di Barcellona”.*

Porti: a Livorno in 2016 più traffici, 32,8 mln tonnellate

(ANSA) - LIVORNO, 31 GEN - Si chiude con 32,8 milioni di tonnellate e segno più davanti a tutti gli indicatori, con aumento del tonnelloaggio complessivo (+0,3%), il bilancio annuale 2016 dei traffici del porto di Livorno. A presentare i dati oggi il commissario Giuliano Gallanti e il segretario generale Massimo Provinciali, diffondendo le ultime cifre curate dall'ufficio analisi economiche e statistiche dell'Authority livornese. Da segnalare il nuovo exploit nei container, che ha portato lo scalo a superare gli 800mila Teu, sfiorato poi sui Ro/Ro il record del 2007 che fu un anno da incorniciare anche per auto nuove e forestali.

"Lascio un porto in ottima salute - ha detto Gallanti, che presto lascerà il timone nelle mani del suo successore, Stefano Corsini - in questi anni abbiamo lavorato sodo per permettere al porto di assorbire l'urto choc della crisi e riprendere la giusta rotta. Le manovre che ci hanno portato a prendere il largo le conoscete tutti: un nuovo Piano regolatore con il quale ci siamo presentati a testa alta nelle principali piazze europee, la gara per la realizzazione della Piattaforma Europa, unica vera ancora di salvezza per un porto che vuole rimanere 'sulla mappa' e le continue attività di infrastrutturazione dello scalo portuale, specialmente quelle di dragaggio, senza le quali non avremmo potuto mantenere gli attuali rendimenti di traffico e scalare nuove posizioni nel Mediterraneo".

(ANSA).

Livorno un 2016 con cifre da record

LIVORNO- Un nuovo record nel settore dei container, con il superamento della soglia degli 800 mila Teu, e numeri da capogiro nel campo dei rotabili, delle auto nuove e dei prodotti forestali, dove lo scalo labronico conserva una indiscussa leadership in Italia.

L'Authority livornese rende noto: L'anno che si è appena concluso porta in dote a Livorno ottime notizie sul fronte dei traffici: con una movimentazione complessiva di 32.815.851 tonnellate (+0,3% sul 2015) e segni più davanti a tutti gli indicatori di traffico (con l'eccezione delle rinfuse), la fotografia scattata dall'Autorità Portuale di Livorno consegna agli annali un porto da primato. Sono stati il commissario Gallanti e il segretario generale, Massimo Provinciali, a presentare, quest'oggi, in una conferenza stampa di fine mandato, le ultime cifre confezionate dal responsabile dell'Ufficio Analisi Economiche e Statistiche, Saverio Failli. **I contenitori:** È sicuramente nel podio dei traffici più performanti; il business dei contenitori ha fatto registrare un incremento del 2,5% rispetto al 2015 con 800.475 Teu. Si tratta di un nuovo record per un porto che soltanto l'anno precedente aveva superato il risultato storico raggiunto nel 2008, arrivando a movimentare 780.874 Teu. L'obiettivo è stato centrato anche grazie all'elevato volume di traffico in transhipment, che quest'anno è cresciuto del 22,3% sul 2015 ed ha raggiunto il 30% dei volumi movimentati (240.286 Teu contro i 196.474 del 2015). Al netto delle operazioni di trasbordo, infatti, il traffico si è attestato attorno ai 560.189 Teu (24.211 in meno rispetto all'anno precedente con una flessione percentuale del 4,1). Sono diminuiti soprattutto i container vuoti: rispetto ai 151.409 Teu del 2015, quest'anno ne sono stati movimentati 135.611 (-10,4%) mentre l'export/import dei pieni è calato soltanto dell'1,9% pari a 8.413 Teu in meno.

-segue

I prodotti forestali: Il dato complessivo porta Livorno a sfiorare i due milioni di tonnellate di merce. Per l'esattezza, 1.904.227 tonnellate, quasi 150 mila in più rispetto al 2015 (+9,1%). Mai come quest'anno il porto è andato così bene nel settore dei prodotti forestali. Con 1.693.971 tonnellate allo sbarco (+3,1%) e 210.256 tonnellate in imbarco (+106,6%), la cellulosa, la carta e il legname confermano di essere assieme a quello dei contenitori uno degli asset core dello scalo labronico.

Le Auto Nuove: Eccellenti anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali del 25,6%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di 596.677 mila unità. Si tratta di un altro record confezionato dal porto nel 2016!

I Rotabili: E non potevano che essere ottimi i rendimenti del traffico dei rotabili, le cui percentuali sono al di sopra di ogni ottimistica previsione: 14,3 punti percentuali in più e una movimentazione complessiva di 389.961 mila mezzi, di cui 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco. Per un soffio lo scalo labronico non è riuscito a eguagliare il record del 2007, quando furono sbarcati/imbarcati 406 mila mezzi.

Crocieristi e passeggeri: Va alla grande anche il traffico delle crociere, che ha registrato dati di consuntivo positivi con un traffico totale di 807.935 passeggeri e un nuovo incremento del 15,8% rispetto al 2015. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: durante il 2016 sono transitati per lo scalo 2.475.906 passeggeri diretti o provenienti dalle isole vicine (+26,1%) con un aumento di oltre 500 mila unità sul 2015 ed a un passo da un altro record storico del porto, quello del 2010 quando dalle banchine dello scalo si imbarcarono/sbarcarono 2.552.214 passeggeri.

-segue

Le merci varie: L'analisi delle tipologie di traffico indica un incremento del 3,2% delle merci varie. **Su un traffico di 23.621.420 tonnellate, sono state movimentate 12.413.062 tonnellate di merce rotabile, quasi 450 mila tonnellate in più rispetto all'anno precedente (+3,8%).** Buone, anche se peggiori rispetto al 2015, le performance per il **break-bulk (merci in colli o numero)**. Sono state movimentate 2.012.242 tonnellate di merce, con un decremento rispetto al 2015 dello 0,9%. Infine, **il traffico della merce containerizzata che ha fatto registrare un aumento del 3,4% con 9.196.116 tonnellate di merce (+5,6% in sbarco e +1,3 in imbarco).**

Il traffico rinfusiero: Su un totale di 32.815.851 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 9.194.431 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui **8.362.816 liquide (-6,8% rispetto al 2015), e 831.615 solide (-1,9%).** Si tratta di prestazioni in leggera diminuzione rispetto all'anno passato, su cui hanno inciso, per le rifuse liquide, la "fermata" temporanea (due mesi) degli impianti voluta dall'Eni per la programmata manutenzione generale, e, per quelle solide, le crisi di alcune realtà imprenditoriali operanti in porto, tra cui Grandi Molini, che pure ha da poco ripreso le attività. **La soddisfazione di Gallanti:** Lascio un porto in ottima salute – ha dichiarato Gallanti, che presto lascerà il timone nelle mani del suo successore, Stefano Corsini –; in questi anni abbiamo lavorato sodo per permettere al porto di assorbire l'urto choc della crisi e riprendere la giusta rotta. Le manovre che ci hanno portato a prendere il largo le conoscete tutti: un nuovo Piano Regolatore con il quale ci siamo presentati a testa alta nelle principali piazze europee; la gara per la realizzazione della Piattaforma Europa, unica vera ancora di salvezza per un porto che vuole rimanere "sulla mappa" e le continue attività di infrastrutturazione dello scalo portuale, specialmente quelle di dragaggio, senza le quali non avremmo potuto mantenere gli attuali rendimenti di traffico e scalare nuove posizioni nel Mediterraneo". L'avvocato dei moli ha infine ringraziato tutti i dipendenti di Palazzo Rosciano con i quali – ha detto – "abbiamo condiviso sei anni di intenso lavoro e grandi soddisfazioni".

Livorno: Bacini di Carenaggio un nodo da sciogliere

LIVORNO- Si moltiplicano nell'ultimo periodo le iniziative volte ad accelerare i tempi per la conclusione della gara indetta dall'Autorità Portuale, il 27 marzo 2015, per l'assentimento in concessione demaniale marittima del compendio di carenaggio del Porto. La gara aveva ed ha ad oggetto i seguenti beni: a) bacino di carenaggio in muratura della lunghezza di mt.350 x 56; b) bacino di carenaggio galleggiante della lunghezza di mt.180 x 32; c) piazzali aventi dimensioni complessive di mq.65.510 oltre mq . 26.610 di specchi acquei; d), e), f), banchine nn.76,77, 78 e relativi antistanti specchi acquei.

In conformità degli strumenti programmatori, POT e PRP la concessione avrebbe previsto il diritto di gestire funzionalmente e di fruttare economicamente i beni assentiti per una durata non inferiore ad 10 anni e non superiore a 20 anni, per le attività di allestimento e riparazione di navi da diporto nonché di riparazione di navi passeggeri e mercantili ordinariamente di media dimensione aventi larghezza massima di 30 metri, con obbligo di osservare i vincoli ambientali e sanitari relativi alle limitrofe attività civili ed agli attigui insediamenti residenziali. Veniva stabilita la corresponsione all'Autorità concedente di un canone annuo base di euro 121.322,00 senza applicazione di IVA ma con rivalutazione ISTAT, salvo offerta in rialzo da parte dei concorrenti.

Ma veniamo all'attualità: Il 12 gennaio scorso si è svolto presso la sala conferenze della Circoscrizione 1 un acceso dibattito, al termine del quale il segretario generale dell'Autorità portuale ha riaffermato la volontà di pervenire alla riattivazione dei bacini, compatibilmente con le attività presenti nell'area.

-segue

Sempre che sia restituita, dall'Autorità Giudiziaria, la disponibilità del bacino galleggiante sottoposto a sequestro dopo l'incidente mortale occorso a bordo della nave M/n Urania (agosto 2015). Ha fatto seguito il 19 gennaio sulle pagine de Il Tirreno, dopo precedenti interventi, un'intensa perorazione del vescovo di Livorno, Monsignor Giusti, alla Procura della Repubblica affinché affretti le procedure occorrenti per il dissequestro del bacino rendendolo nella disponibilità dell'Autorità Portuale ai fini dell'aggiudicazione della gara.

Il successivo 20 gennaio il capogruppo consiliare di Buongiorno Livorno, Marco Cannito, con una significativa lettera aperta dal titolo *"Sui bacini occhio a fare il gioco dell'oca"*, chiamava in causa direttamente il sindaco di Livorno. Infine, il 29 gennaio Il Tirreno, sotto il titolo *"Bacini, basta rinvii – ripristinare subito quello in muratura"*, riferiva che le Associazioni *"Alba"* ed *"Oltre"*, unitamente ad alcuni gruppi consiliari, avevano provveduto a dare pubblica lettura nel porto Mediceo ad un documento congiunto in cui fra l'altro - invitavano il sindaco ad assumere ed esercitare un ruolo primario nella vicenda, ed Azimut a scoprire le carte e a presentare un piano per il refitting prendendo impegno ufficiale con la città per poter valutare la ricaduta economica e occupazionale dall'utilizzo dei bacini una volta dissequestrati.

In proposito è da ricordare (vd. F. Ruffini *"Porto di Livorno – nuovi assetti operativi"* Belforte editore 2015, pagg.143 segg.) che nel solo periodo 1975-1994 vennero riparate nel Grande Bacino 1.380 navi per un tonnellaggio complessivo di 390.800 tdw e 760.000 giornate lavorate, mentre il bacino galleggiante nel periodo 2009/2014 ha consentito la riparazione di 122 navi con un'occupazione di 120/150 unità giornaliere ed un fatturato di 12 milioni di euro.

-segue

Ma quali iniziative assumere per sbloccare la situazione, tenendo conto che la ripresa in esercizio del bacino galleggiante viene previsto in 2 anni? Difficile dare risposta, intanto è da ricordare che il sequestro giudiziale venne disposto a seguito dell'infortunio mortale occorso al marittimo Gabriele Petrone a bordo della M/n. "Urania" il 25 agosto 2015 e, che le operazioni peritali disposte dal PM, Antonella Tenerani, ed affidate a Domenico Trovato e Alberto Marino, potranno essere completate solo dopo la messa in sicurezza del bacino galleggiante e la stabilizzazione dell'Urania. **Ma perché legare la sorte del Grande Bacino in muratura a quella del bacino galleggiante? Solo perché entrambi sono ricompresi nello stesso bando di gara?**

Ebbene potrebbe provvedersi all'annullamento della stessa, come previsto al punto 17- Sezione VI del bando attuale, senza che possa essere riconosciuto alcun tipo di risarcimento o rimborso spese ai concorrenti, e con emanazione di altra/e gara/e che valga a separare il destino dei due bacini, con apposizione di nuove clausole, prevedendo una maggiore durata delle concessioni e canoni ridotti in ragione degli oneri che saranno posti a carico del concessionario. Per fare ciò, non occorrerebbe alcuna variante al PRP in vigore.

REGIONE LA GIUNTA APPROVA LA MOZIONE

Gara per i bacini di carenaggio «Va garantita la funzionalità»

- FIRENZE -

ALL'UNANIMITÀ il Consiglio regionale ha impegnato la giunta a convocare urgentemente il presidente dell'Autorità portuale di Livorno, per conoscere la situazione relativa al bando di gara per il bacino in muratura ed il bacino galleggiante. Tutte le autorità competenti vengono inoltre sollecitate, tenendo conto della gara in corso e del piano regolatore, a garantire al più presto la piena funzionalità dei bacini di carenaggio. È stato Giovanni Donzelli (FdI) ad illustrare il testo, sottolineando che «siamo di fronte un'area produttiva di eccellenza a livello europeo e mondiale, che non possiamo chiude-

re o perdere». A suo parere i vincoli che emersi sono superabili, nel rispetto della gara in corso.

«**POSSIAMO** giocare in serie A - ha affermato - Porci dei vincoli per giocare in serie C è una follia». Francesco Gazzetti (Pd), annunciando il voto favorevole, ha sottolineato che molte competenze ricadono sull'amministrazione comunale di Livorno, che si è impegnata a presentare una variante. «È un bacino di livello mondiale abbandonato all'incuria - ha rilevato Cantone (M5S) annunciando voto favorevole - Secondo gli operatori del settore il bando di gara pone vincoli sull'utilizzo del bacino che lo por-



CONSIGLIERE Donzelli

terebbero fuori mercato». «La disoccupazione nell'area è insostenibile. I bacini sono fra i più moderni del mondo. Devono essere rimosse tutte le cause che impediscono il loro piena utilizzo, ha dichiarato Roberto Salvini (Lega nord), annunciando il voto favorevole».

Terminal Ltm: Onorato va all'assalto Moby pronta a prendere il controllo

Il gruppo armatoriale avrebbe già in mano il 75 per cento delle quote

- LIVORNO -

IN ATTESA che si definiscano gli assetti della entrante Autorità di sistema portuale, con l'insediamento del presidente Stefano Corsini e la nascita del comitato di gestione, lo scalo è al centro dell'interesse delle compagnie di navigazione dei ro/ro: un settore che come hanno confermato nella recente conferenza stampa il commissario dell'Authority **Cauliano Galloni** e il suo segretario generale Massimo Provinciali - ha registrato nel 2016 uno degli incrementi più significativi. L'ultima notizia, non ancora confermata ufficialmente ma da buona fonte, parla dell'ingresso del gruppo Onorato con la compagnia Moby nell'azionariato del terminal LTM. Il perfezionamento degli atti sarebbe avvenuto ieri a Milano e il gruppo armatoriale avrebbe assunto il controllo del 75%

dell'LTM. Renzo Conti, che è da anni al timone operativo del terminal livornese, non ha voluto commentare, invitandoci a chiedere all'armatore conferme o chiarimenti. Il terminal LTM è una realtà storica per il porto ed ha la gestione operativa di parte delle banchine della Darsena n.1, quella che un tempo era il "porto di Camp Darby". Alle sue banchine hanno attraccato negli anni molte tra le più importanti compagnie dei traghetti merci, dalle compagnie italiane a quelle straniere.

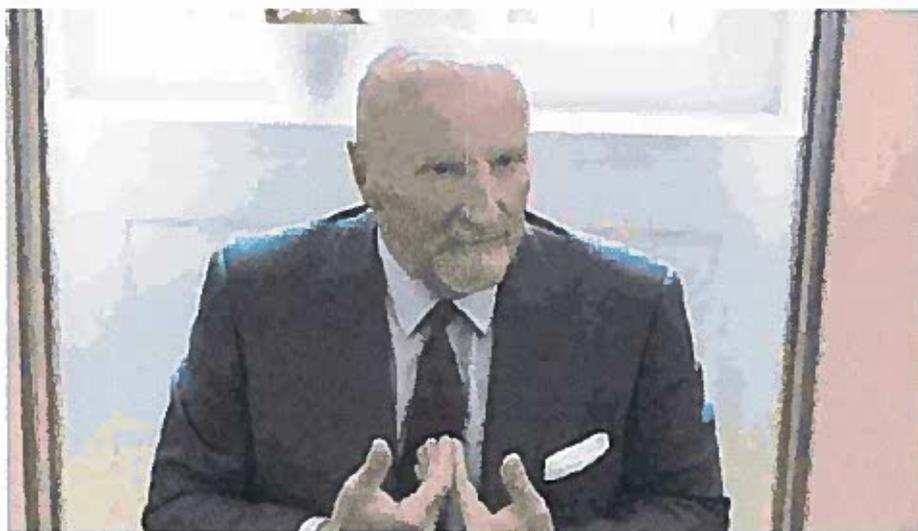
L'INGRESSO in forze di Onorato sul terminal LTM sembra anche una risposta all'antagonista nei ro/ro da Livorno, il gruppo Grimaldi, che ha da due anni assunto un ruolo sempre più importante sulle banchine labroniche radicandosi nel terminal Sintermar (dove è di-

ventato socio del gruppo Neri) e contendendo alla Moby i pochi accosti pubblici per i traffici dei rotabili. Una competizione, quella dei due grandi gruppi armatoriali italiani, che ha indubbiamente fatto bene al porto, incrementandone i traffici e gli investimenti privati. Ma che ha anche creato momenti di tensione che la stessa **Autorità portuale** ha fatto fatica a gestire. La revisione del piano operativo triennale che spetterà presto all'Autorità di sistema presieduta da Stefano Corsini dovrà probabilmente affrontare anche un diverso assetto delle banchine per i ro/ro, in risposta a una domanda crescente che sarebbe colpevole non assecondare al massimo delle possibilità. Ben sapendo che solo con la piattaforma Europa e la liberazione dai container della Darsena Toscana si riuscirà davvero a rimodulare i comparti.

A.F.

PASSAGGIO DI CONSEGNE

A breve verranno definiti gli assetti dell'Authority con l'arrivo di Corsini



LEADER Vincenzo Onorato, numero uno del gruppo armatoriale Moby. È pronto per entrare al terminal Ltm



Focus

Ro/ro, un traffico in continua crescita

La revisione del piano operativo dovrà affrontare anche un diverso assetto delle banchine per i ro/ro, in risposta a una domanda crescente

In crescita

Lo scalo labronico è al centro dell'interesse delle diverse compagnie di navigazione del ro/ro: un settore che ha registrato nel 2016 uno degli incrementi più significativi

Attesa

Renzo Conti, che è da anni al timone operativo del terminal livornese, non ha voluto commentare, invitandoci a chiedere all'armatore conferme o chiarimenti

Concorrenza

L'ingresso in forze di Onorato sul terminal LTM sembra anche una risposta all'antagonista nei ro/ro da Livorno, il gruppo Grimaldi che ha da due anni assunto un ruolo sempre più importante sulle banchine labroniche



AVANTI Il porto è in crescita

Container, Livorno supera gli 800mila teu

L'incremento complessivo è stato lieve (+0,3%), ma la movimentazione di merci del 2016 nel [porto di Livorno](#) presenta un incoraggiante segno più davanti a quasi tutti gli indicatori di traffico. La fotografia scattata dall'Autorità portuale mette soprattutto in evidenza il buon risultato dei container, dei rotabili, delle auto nuove e dei prodotti forestali. Ma andiamo con ordine.

I contenitori

Il business dei contenitori ha fatto registrare un incremento del 2,5% rispetto al 2015 con 800.475 teu. Si tratta di un nuovo record per un porto che soltanto l'anno precedente aveva superato il risultato storico raggiunto nel 2008, arrivando a movimentare 780.874 teu. L'obiettivo è stato centrato anche grazie all'elevato volume di traffico in transhipment, che quest'anno è cresciuto del 22,3% sul 2015 ed ha raggiunto il 30% dei volumi movimentati (240.286 Teu contro i 196.474 del 2015).

I prodotti forestali

Il dato complessivo di cellulosa, carta e legname porta Livorno a sfiorare i due milioni di tonnellate di merce. Per l'esattezza, 1.904.227 tonnellate, quasi 150mila in più rispetto al 2015 (+9,1%). Mai come quest'anno il porto è andato così bene nel settore dei prodotti forestali. Con 1.693.971 tonnellate allo sbarco (+3,1%) e 210.256 tonnellate in imbarco (+106,6%).

Le Auto Nuove

Notevoli anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali del 25,6%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di 596.677 mila unità.

I Rotabili

Nel segmento dei rotabili è stato registrato un traffico di 14,3 punti percentuali in più e una movimentazione complessiva di 389.961 mila mezzi, di cui 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco. Per un soffio lo scalo labronico non è riuscito a eguagliare il record del 2007, quando furono sbarcati/imbarcati 406 mila mezzi.

Le merci varie

L'analisi delle tipologie di traffico indica un incremento del 3,2% delle merci varie. Su un traffico di 23.621.420 tonnellate, sono state movimentate 12.413.062 tonnellate di merce rotabile, quasi 450mila tonnellate in più rispetto all'anno precedente (+3,8%). Infine, il traffico della merce containerizzata che ha fatto registrare un aumento del 3,4% con 9.196.116 tonnellate di merce (+5,6% in sbarco e +1,3 in imbarco).

Il traffico rinfusiero

Su un totale di 32.815.851 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 9.194.431 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 8.362.816 liquide (-6,8% rispetto al 2015), e 831.615 solide (-1,9%). Si tratta di prestazioni in leggera diminuzione rispetto all'anno passato, su cui hanno inciso, per le rifuse liquide, la "fermata" temporanea (due mesi) degli impianti voluta dall'Eni per la programmata manutenzione generale, e, per quelle solide, le crisi di alcune realtà imprenditoriali operanti in porto, tra cui Grandi Molini, che pure ha da poco ripreso le attività.

Porto, subito scontro con il Comune di Salerno

Il presidente Spirito non convoca il delegato: «Curriculum incompleto». Tensioni sulla moratoria

Antonino Pane

Separati in casa. Il matrimonio tra il porto di Napoli e quello di Salerno non promette nulla di buono. In queste ore il nodo è Nino Criscuolo, il rappresentante del Comune di Salerno in seno all'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, quella nata dalla riforma della legge 84/94. Ma c'è altro fuoco che cova sotto la cenere e lo si intuisce dalla sempre più marcata insoddisfazione messa in campo dal presidente della giunta regionale, Vincenzo De Luca. E tutto questo nonostante il fatto che Pietro Spirito, presidente del nuovo ente portuale che deve tenere insieme gli scali di Napoli, Salerno e Castellammare, abbia cercato di spegnere sul nascere i focolai delle polemiche.

I malumori sul fronte salernitano, comunque, sono evidenti e rischiano di confluire tutti sulla scrivania di De Luca che non ha mai visto di buon occhio questo matrimonio tra i portanti da diventare lui stesso la bandiera delle opposizioni territoriali al progetto di riforma messo in campo dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. F. o. m., nonostante questa posizione netta, le cose stanno andando in una direzione che a De Luca non piace per nulla.

Il primo nodo riguarda la nomina del rappresentante del Comune di Sa-

Il decreto De Luca aveva chiesto 36 mesi Gentiloni ne concede solo 11

lerno in seno al Comitato di gestione. Nino Criscuolo, il nome scelto dal sindaco Vincenzo Napoli. Criscuolo è il primo dei non eletti nella lista più vicina al presidente della Regione Campania. Il curriculum allegato alla proposta Criscuolo aveva subito impensierito il presidente Spirito, tanto da dover precisare che i requisiti dei componenti del Comitato di gestione, per legge, devono essere gli stessi di quelli indicati per reggere la presidenza. La mancanza dei requisiti giusti poteva essere motivo di impugnativa anche davanti all'Autorità anticorruzione. E ora è lo stesso Spirito che smorza subito le polemiche: sono in contatto con il vice presidente della Regione, Fulvio Bonavita e lo stesso Criscuolo. Ho appreso che nel curriculum non sono state evidenziate alcune attività svolte da Criscuolo negli anni che potrebbero in qualche modo risolvere questo problema. Spirito non vuole aggiungere altro. Sta di fatto che anche all'ultima riunione del Comitato di gestione Criscuolo non c'era anche se lo stesso presidente fa notare che il Comune di Salerno era stato regolar-

mente irritato e l'invito conteneva, come sempre, anche l'ordine del giorno. Un passaggio, questo, non di poco conto. Il Comitato di gestione, infatti, si è parlato di piano triennale delle opere, vale a dire il programma di mandato della stessa presidenza Spirito e, quindi, un argomento molto importante per le aspettative del porto di Salerno.

E qui si innesta la seconda questione che, a palazzo Santa Lucia, ha provocato e sta provocando non pochi dissapori. La firma del decreto di moratoria da parte del premier Paolo Gentiloni è stata accolta a dir poco con distacco. De Luca aveva chiesto 36 mesi, invece il decreto dice che l'autonomia di Salerno finisce il 31 dicembre 2017 e, quindi, a questo punto sarà di soli 11 mesi. Una mazzata dura da far digerire agli imprenditori salernitani che, da sempre, temono che l'unione con il porto di Napoli si rivelerà deleteria per lo scalo salernitano. La firma del premier ha fatto cadere definitivamente le aspettative di quanti speravano in un cambio delle date: dal ministro delle Infrastrutture non sono arrivate indicazioni contrarie e, ora, il decreto è in fase di registrazione. D'altro canto Delrio era stato chiaro: le moratorie saranno poche e brevi e devono solo servire a ultimare le opere in corso. Evidentemente i tecnici del ministero hanno valutato che per ultimare i cantieri aperti nel porto

-segue

di Salerno bastano dodici mesi. La questione è tutta nelle mani del vice

presidente Bonavitacola che, è anche

stato presidente dell'Autorità portuale di Salerno e, quindi, meglio di tutti conosce la situazione dello scalo.



Porto di Gioia, il traffico cresce ma il recupero è sotto le stime

Molto cauto il report dell'azienda che ricorda comeanche nel 2017 si proseguirà con la riduzione dei costi

Alfonso Naso Reggio Calabria Il porto di Gioia Tauro ha segnato nel 2016 una ripresa dei traffici. La movimentazione dei container ha toccato la quota di 2 milioni 797 teu (2.547.000 nel 2015).

Solo il porto calabrese e quello di Salerno sono in segno positivo. Tutti gli altri terminal gestiti da Contship registrano dati negativi anche se lievi, compreso anche quel porto che faceva paura alla Calabria, vale a dire Tangeri in Marocco.

Un dato contenuto nel risultato annuale diffuso nella giornata di ieri dal gruppo.

Ma ci sono ancora delle criticità che devono essere risolte: le soluzioni di Contship per servire i mercati del Sud e Centro Europa continuano riscuotere l'interesse del mercato, soprattutto per quanto riguarda i traffici marittimi movimentati attraverso La Spezia. Il recupero dei volumi legati al transhipment resta invece al di sotto delle aspettative negli hub di Tangeri, Cagliari e Gioia Tauro.

A giudizio della direzione di Contship: «Medcenter Container Terminal (Mct), il terminal Contship di Gioia Tauro, che ha recentemente ospitato la più grande nave portacontainer mai attraccata in un porto italiano (20.000 Teu di capacità), dimostra la

propria abilità nell'adattarsi rapidamente alle richieste del mercato, offrendo servizi di movimentazione sempre più affidabili.

L'impatto positivo delle misure di contenimento dei costi ha contribuito alla parziale ripresa dei volumi di Mct, in una fase di generale stagnazione del settore dello shipping. Ulteriori razionalizzazioni dei processi e dei costi saranno necessarie nel 2017 per consolidare il trend di recupero ed assicurare la solidità finanziaria dell'azienda nel medio e lungo periodo». Quindi contrazione di spese e sempre più maggiore efficienza per dare al mercato un segnale giusto per scegliere la Calabria e puntare su Gioia Tauro. In un periodo turbolento dal punto di vista dello scenario occupazionale ai lavoratori sembra una beffa vedere che i movimenti aumentano ma ci saranno 400 esuberanti gestiti con l'Agenzia ma Mct ha perdite milionarie che si stanno accumulando e per questo anche i segnali di ripresa del traffico

-segue

obbligano l'azienda a continuare nella politica di rigore.

Cecilia Eckelmann-Battistello, presidente del Gruppo Contship Italia, negli ultimi giorni proprio a Gioia Tauro, ha dichiarato: «Questi numeri dimostrano come il Gruppo Contship Italia offra soluzioni di valore per i clienti, in un momento in cui sono quanto mai necessarie.

Il settore dello **shipping** continua ad essere caratterizzato da instabilità e forte competizione, con le compagnie di navigazione impegnate a riorganizzare i loro network di servizi». Allegato: I dati Nel 2016 i terminal partecipati dal Gruppo Contship Italia hanno aumentato i volumi movimentati dell' 1.7% rispetto al 2015. Gli scali gestiti dall' azienda hanno fatto registrare nel 2016 una crescita dei volumi movimentati pari a 109.000 TEU, accogliendo 6.888 navi, in aumento (+4%) rispetto al 2015. Secondo quanto si legge nel report aziendale «le attività intermodali Contship hanno visto crescere i volumi trasportati e il numero di treni operati direttamente. Gli innovativi corridoi doganali, ed una crescente domanda di trasporto sui treni nazionali durante la seconda metà dell' anno insieme all' aumento dei volumi scambiati con il centro e il sud Europa hanno contribuito alla crescita della quota di mercato Contship nel business del trasporto intermodale **marittimo** italiano, pari ora al 25%».

ALFONSO NASO

Porti Nord Sardegna: bilancio 2016, +17% passeggeri. Leadership nel Mediterraneo

(FERPRESS) – Roma, 1 FEB – Il bilancio 2016 dei tre porti del Nord Sardegna si chiude con un incremento del 17,2% rispetto all'anno precedente. A Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres sono transitati 4 milioni 430mila passeggeri, circa 650.000 in più rispetto al 2015.

Numeri che collocano i tre scali controllati dall'Autorità portuale del Nord Sardegna in cima alla classifica dei porti del Mediterraneo, con dati tre volte superiori al cabotaggio di Barcellona (1,3 milioni di passeggeri) e doppi rispetto a Genova (2,1 milioni di passeggeri).

L'incremento più significativo si registra a Olbia. Il porto della Isola Bianca si avvicina ai 3 milioni di passeggeri (+15,04%), ma la crescita coinvolge anche Golfo Aranci (+14,10% con poco meno di 600mila passeggeri) e Porto Torres (+27,25% con 895mila passeggeri). I movimenti nave sono stati complessivamente 9.100, dei quali 6.280 su Olbia, 1.100 su Golfo Aranci e 1.770 su Porto Torres.

Crescono anche i numeri del trasporto merci con 5,7 milioni di tonnellate trasportate su gommato (+3,3%) e un milione di tonnellate di rinfuse solide e 500mila liquide registrate interamente su Porto Torres.

I dati sul traffico passeggeri valgono al sistema dei porti isolani una leadership internazionale su cui il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Pietro Preziosi, sollecita approfondimenti di carattere economico e politico.

Ai dati sui passeggeri si aggiungono, infine, 210mila crocieristi: 193.750 sbarcati a Olbia (108 navi), 2570 a Golfo Aranci (13 navi) e 14.066 a Porto Torres (9 navi).

Informazioni Marittime

L'anno scorso 4,4 milioni di passeggeri nel Nord Sardegna

Gli effetti della moltiplicazione delle rotte verso la Sardegna a cui si è assistito l'anno scorso iniziano a dare i primi frutti. **Sono stati 4 milioni e 430 mila** i passeggeri movimentati nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, 650 mila in più del 2015, con una crescita pari al 17 per cento. Numeri lontani dal record del 2009, quando nei tre scali si movimentarono circa cinque milioni e mezzo di passeggeri, ma comunque un ottimo risultato.

Il primo porto è quello di Olbia, seguono Porto Torres e Golfo Aranci:

Olbia 3 milioni di persone (+15%, 400 mila in più del 2015), un milione meno del record 2009 **Porto Torres** 895 mila (+27,25%) unità **Golfo Aranci** sfiora le 600 mila unità (+14%). In totale sono stati 9,100 i movimenti nave, pari a un tonnellaggio merce trasportato su gommato di 5,79 milioni (+3,3%)

Crocieristi 210,386- **Olbia** 193,750 (108 navi)- **Golfo Aranci** 2,570 (13 navi)- **Porto Torres** 14,066 (9 navi). **Rinfuse solide** 1 milione di tonnellate **Rinfuse liquide** 500 mila (solo Porto Torres)

«Senza includere le crociere e calcolando il calo generale del trasporto marittimo, il Nord Sardegna ha raggiunto numeri impressionanti di sviluppo negli ultimi dodici mesi», commenta Pietro Preziosi, Commissario dell'Autorità portuale del Nord Sardegna. «L'obiettivo per il 2017 – continua – è quello di accorciare ancora le distanze dagli anni d'oro. Probabilmente i numeri del 2009 saranno difficilissimi da raggiungere ma, se rapportiamo il dato 2016 allo scenario europeo attuale, possiamo ritenerci più che soddisfatti. Una leadership a livello internazionale sulla quale è necessario fare alcuni approfondimenti di carattere economico e politico».

«L'Autorità Portuale, benché commissariata da oltre tre anni – conclude Preziosi – ha profuso un impegno che è andato ben oltre l'ordinaria amministrazione che, solitamente, si è soliti portare avanti in queste situazioni. Un impegno che ha visto accanto all'Ente la costante presenza della Capitaneria di Porto e di tutti gli operatori portuali che hanno saputo gestire questi volumi record, con un livello di security elevato, senza particolare disagio per l'utenza».

Porto canale Cagliari: traffico container in leggero calo

(ANSA) - CAGLIARI, 2 FEB - Frenata del traffico dei container nel porto canale di Cagliari. Si passa dai 686 mila Teu (la misura standard di volume) trasportati nel 2015 ai 671 mila transitati nello scalo di Macchiareddu nel 2016. Sono i dati forniti da Contship Italia, operatore nel settore dei terminal container marittimi e del trasporto intermodale.

In generale nel 2016 i terminal partecipati dal Gruppo Contship hanno aumentato i volumi movimentati dell'1,7% rispetto al 2015. Qualche numero al di sotto delle aspettative non solo a Cagliari - spiega l'operatore - ma anche a Tangeri e Gioia Tauro. L'anno scorso erano stati proprio questi tre porti il fiore all'occhiello dell'attività del Gruppo. Con una crescita notevole proprio a Cagliari: 30 mila Teu in più rispetto all'anno precedente. (ANSA).

«Il rigassificatore nel porto canale»

Al posto della stazione marittima nuovo hotel affacciato sul mare

Un rigassificatore nel porto canale, dove il metano arriverà via nave, e un albergo a tre piani nel porto storico, al posto della vecchia stazione marittima: sono le due novità annunciate da Roberto Isidori, comandante della Capitaneria di porto di Cagliari, nel tracciare il bilancio dei suoi sedici mesi da commissario straordinario dell' **Autorità portuale** del capoluogo isolano.

METANO Il rigassificatore, dunque. Immaginate sette o otto silos a forma di sigaro affiancati in un' area del porto canale: ventimila metri cubi in cui verrebbe stoccato il gnl (gas naturale liquido, composto prevalentemente da metano) trasportato a Cagliari dalle navi metaniere, e quindi riportato allo stato gassoso. Per fare cosa? Per essere distribuito nelle case (per cucinare, fornire acqua calda, riscaldare) attraverso la rete del gas di città che ora eroga aria propanata (più costosa e meno efficiente del gnl), alimentare i motori delle automobili e anche quelli delle navi di nuova generazione. Un impianto simile a quello che la Higas comincerà a costruire l' estate prossima a Oristano. È il progetto che «un importante soggetto commerciale isolano» ha chiesto il permesso di realizzare alle porte di Cagliari.

PIANO EUROPEO «Il piano europeo 20 20 20 detta misure in difesa dell' ambiente», ricorda Isidori. «Tra le misure c' è l' incentivazione dell' adozione del gas naturale al posto dei carburanti attualmente in uso. Gli armatori stanno già cominciando ad abbandonare gasolio e nafta: le navi di nuova generazione, quelle che già solcano i mari del Nord Europa, vanno a gas e Cagliari potrebbe essere uno fra i primi porti europei a fornire un servizio di bunkeraggio». Il 7 febbraio l' istanza presentata dal misterioso «soggetto imprenditoriale» verrà esaminata in una conferenza di servizi preliminare. «La collaborazione con Regione e Comune è eccellente», sorride Isidori: «Stiamo cercando di intercettare la tendenza e di guardare al futuro per continuare a far crescere il porto di Cagliari».

SEMPRE PIÙ MERCI Isidori lo sottolinea con decisione: il porto di Cagliari continua a crescere pure in un contesto nazionale e internazionale segnato da una flessione. Dalla città non lo si percepisce, ma il porto canale, dove lavorano più di 2.000 persone, è animato dall' andirivieni di container e merci alla rinfusa che qui, a metà strada fra stretto di Gibilterra e canale di Suez, sbarcano da mezzo mondo e,

una volta smistate, ripartono per numerose destinazioni. Si chiama transshipment e dà frutti. «Siamo il terzo porto in Italia per movimento merci», gongola il comandante: «Secondo Assoporti, tra il 2005 e il 2015 siamo passati da 37 milioni a 41 milioni di tonnellate movimentate (tra container, rinfuse e forniture Saras). La crescita annua del 2015 è stata del 22,9 per cento».

Nessuno, in Italia, ha fatto meglio. Livorno e Venezia seguono a distanza con crescite del 15,4 e 15,3. Il sistema dei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres segna -7, e concorrenti temibili come Gioia Tauro e Taranto sono a -13,8 e -19.

CROCIERISTI Crescono anche i passeggeri. Merito soprattutto del traffico crocieristico: «L'anno scorso sono arrivati a Cagliari 260 mila crocieristi. Nel 2012 erano stati 80 mila. Per il 2017 ne abbiamo prenotati 420 mila». L'instabilità politica del Nord Africa insanguinato dagli attentati jihadisti conta ma fino a un certo punto: «Altri porti, tipo Catania, Palermo o Napoli, non hanno avuto una crescita analoga. Tutto sta a farsi trovare al posto giusto nel momento giusto, prima pianificando con cura e poi facendo gioco di squadra. Come quello che ha consentito alla Sardegna di presentarsi compatta all'importantissima fiera della crocieristica di Fort Lauderdale e proporsi nel mercato statunitense». Che a volte buona parte dei crocieristi resti a bordo anziché sbarcare e spendere non smonta l'entusiasmo del commissario: «Studi econometrici dicono che ogni crocierista, in media, spende 60 euro a scalo». E i negozi che a volte restano chiusi? «Episodi sporadici. La città, anche grazie al contributo positivo di Confcommercio, è cresciuta molto, su questo piano».

FONDALI Isidori non è turbato neanche dalla polemica sollevata di recente da un agente marittimo sull'adeguatezza dei fondali del porto cittadino: «L'anno scorso abbiamo fatto una ricognizione sui fondali e rassicuro tutti: sono più che sufficienti a ospitare le navi più grandi del mondo, che infatti attraccano senza problemi. La profondità minima è di 11 metri, il pescaggio delle navi da crociera è di 9, e quello della Queen Elizabeth di 10. Giorni fa anche alcune portaerei spagnole impegnate in un'esercitazione hanno attraccato in tutta tranquillità».

LA VARIANTE Il commissario va fiero di quella che definisce l'iniziativa più importante assunta da capo dell'Authority: la proposta di una variante al piano regolatore del porto che, «attesa da 15 anni», permetterà di dare un assetto razionale al sistema di moli e banchine. La variante, che è ora all'esame del Comune e dovrà essere discussa dal Consiglio, prevede alcune cose decisive: «Primo, lo spostamento nel porto canale del traffico Ro-ro, cioè delle navi che trasportano merci su rimorchi gommati. Abbiamo già i progetti, in attesa dell'autorizzazione ambientale e paesaggistica.

Il porto storico sarà liberato dalla presenza di navi che nulla hanno a che fare con la sua vocazione diportistica e crocieristica (a proposito: il 30 aprile sarà pronta la darsena pescherecci a Sa Perdixedda, e in maggio trasferiremo lì tutti i pescherecci). Lo spostamento del Ro-ro al porto canale permetterà di valorizzare lo splendido waterfront cittadino e di liberare il centro dal traffico di autorimorchi. E le navi merci avranno a disposizione piazzali e capannoni».

ALBERGO SULL'ACQUA Altra novità rilevante: la vecchia stazione marittima, scatolone celeste sbiadito ora semiabbandonato al centro del porto storico, sarà abbattuta e lascerà il posto a un albergo di tre piani affacciato sull'acqua. «Sono già arrivate manifestazioni di interesse. Probabilmente si farà una gara. Intendiamo concedere a chi costruisce una concessione di durata sufficiente ad ammortizzare l'investimento». Oltre al via libera del Comune, occorrono anche le valutazioni ambientali e paesaggistiche: dovranno pronunciarsi anche ministero dei Lavori pubblici e Regione.

CANTIERI Nell'elenco ci sono anche lavori a medio e breve termine. Il distretto della cantieristica, per esempio: «Le opere a terra sono già completate; per quelle a mare abbiamo ottenuto l'autorizzazione più impegnativa, quella ambientale, e attendiamo a breve quella paesaggistica. I lavori potrebbero cominciare entro l'anno». Saranno invece avviati «a giorni» quelli per il prolungamento della passeggiata lungomare nel porto storico. Poi ci sono le cose già fatte, come la demolizione dei vecchi capannoni industriali, zeppi di amianto, a Sa Perdixedda.

La politica regionale si accapiglia da mesi sul nome del primo presidente dell'autorità portuale

-segue

regionale, che unificherà le due attuali. Isidori, finora mai inserito nelle rose dei papabili, si schermisce: «Guardo alle cose realizzate e a quelle avviate. E sono soddisfatto: non mi sono certo limitato all'ordinaria amministrazione. A chi assumerà l'incarico lascerò una realtà in crescita. Poi, per carità, se dovesse succedere...», e ride di gusto, «... a Cagliari mi trovo benissimo».

Marco Noce.

MARCO NOCE

Porti: Delrio, autorità Sicilia a Catania per domanda Regione

(ANSA) - ROMA, 1 FEB - La decisione di indicare la sede dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) della Sicilia Orientale per i primi due anni a Catania per i primi due anni è stata assunta anche a seguito di una richiesta della Regione Sicilia.

A confermarlo è stato il ministro dei Trasporti e Infrastrutture Graziano Delrio al question time alla Camera ricordando che per i successivi due anni la sede dell'Adsp sarà poi situata ad Augusta.

Delrio ha ricordato che la Regione Sicilia aveva avanzato l'estate scorsa la difficoltà di situare la sede amministrativa dell'autorità ad Augusta, "io - ha osservato - ho sempre suggerito a tutti di alternare le due sedi". In ogni caso con questa decisione "abbiamo risposto a una lettera di 4 pagine della Regione Sicilia". L'8 agosto 2016 e successivamente il 12 settembre, infatti il Presidente Crocetta aveva avanzato una serie di istanze sulla costituenda AdSP Augusta Catania, tra le quali quella relativa alla richiesta di spostamento della sede legale del nuovo Ente da Augusta a Catania. (ANSA).

Porti: M5s, Crocetta su Augusta si dimostra mentitore seriale

(ANSA) - AUGUSTA (SIRACUSA), 31 GEN - "Nella scelta di Catania come sede dell'Autorità portuale Crocetta è stato determinante, nonostante abbia dichiarato l'esatto contrario. E' un mentitore seriale, non staremo a guardare". Lo affermano Ad affermarlo sono i deputati M5S all'Ars e il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro.

"Crocetta - dice il primo cittadino di Augusta - ha mentito spudoratamente, il comunicato del ministero delle Infrastrutture ha chiarito ciò che avevo già dichiarato: la Regione Siciliana, con atto firmato dal presidente, indica il porto di Catania come sede dell'Autorità di sistema portuale. Crocetta e chi lo difende e sostiene, hanno dimostrato una volta di più che i giochi politici hanno più valore delle leggi. E' arrivato il momento che si faccia da parte, la Sicilia non ha bisogno di incantatori, ma di persone serie che fanno ciò che dicono. La sua firma nel parere inviato al ministero grida vendetta".

"Crocetta - continua Di Pietro - ha dichiarato che 'non poteva preferire una città al posto di un'altra', ed invece non solo richiede che sia Catania la sede, ma che lo sia per 4 anni, per giunta dichiarando di aver sentito gli organi di rappresentanza delle attuali autorità portuali, dopo le istituzioni locali, ignorando l'amministrazione comunale e gli operatori portuali. Ad Augusta non ha sentito proprio nessuno.

Le sue parole non valgono alcunché". (ANSA).

Riforma autorità portuali: Delrio risponde nel question time all'interrogazione Prestigiacomo

(FERPRESS) – Roma, 1 FEB – Il ministro dei trasporti, Graziano Delrio, ha risposto oggi nell'aula della Camera all'interrogazione dell'onorevole Prestigiacomo sulla riforma delle autorità portuali, soprattutto per quanto riguarda il Mare di Sicilia orientale.

“Nei porti italiani purtroppo gli investimenti non si facevano e non c'era stimolo ai traffici (come lei ben sa, conoscendo molto bene la situazione del porto di Augusta con oltre 200 mln di euro non spesi di investimenti pronti che, peraltro sono stati oggetto insieme alla Sindaca e all'Assessore regionale di attenta valutazione per farli ripartire). Proprio per farli ripartire – ha detto il ministro – è stata approvata la Legge sulle Autorità Portuali – decreto legislativo n.169/2016, che riorganizza, razionalizza e semplifica il sistema delle Autorità portuali – e che rappresenta senza dubbio un elemento essenziale del Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PNSPL), approvata da questo Parlamento e dalle Commissioni competenti e dalla Conferenza Stato Regioni all'unanimità.

Tenga presente che il porto di Malmoe e quello di Copenaghen si sono riuniti in una stessa Autorità Portuale, pur essendo di nazioni diverse, perché tutti sanno che oggi bisogna far lavorare i porti complementari e farli lavorare insieme: i cinesi cercano il sistema del nord adriatico, non cercano Venezia o Trieste e, quindi, c'è una necessità per essere sul mercato globale di stare a questi livelli”.

“Per quanto riguarda poi la questione della sede – ha detto ancora Delrio – confermo che noi abbiamo utilizzato uno stesso criterio per tutti, quello del porto core, ma confermo anche che dentro la Legge vi era la facoltà per le Regioni di suggerire, anche per periodi transitori, che la sede venisse allocata in altro porto.

Questo è stato il caso della Regione Sicilia che, con due note in agosto e settembre (8 agosto 2016 e il 12 settembre), ha sottolineato la difficoltà del porto di Augusta di rappresentare la sede amministrativa. Siccome la sede è il luogo in cui si riunisce il CdA e niente di più, perché rimarranno le direzioni amministrative nei rispettivi porti, ho sempre suggerito a tutti, per quanto dipende da me, di alternare le sedi, in quanto si tratta solamente di un fatto di allocazione legale e non c'è niente di più e niente di meno, perché la sinergia tra i due porti dovrà permettere di lavorare molto e insieme le due sedi e di far partire finalmente gli investimenti.

Quindi, noi abbiamo risposto positivamente ad una lettera di quattro pagine della Regione Siciliana, che è agli atti ed è disponibile sul sito del Ministero, semplicemente a seguito di una facoltà che la Regione aveva e che era ampiamente documentata”.

Autorità portuale, Delrio conferma: «L' indicazione è della Regione»

«Nella scelta della sede abbiamo utilizzato un criterio uguale per tutti, quello del porto core, confermo che dentro la legge vi era la facoltà per le Regioni di suggerire, per periodi anche transitori, che venisse allocata in altro porto. E questo è stato il caso della Regione Sicilia che con due note, ad agosto e settembre, ci ha rappresentato la difficoltà del porto di Augusta di rappresentare la sede amministrativa».

Così ieri pomeriggio, alla Camera il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha risposto durante il question time all' interrogazione della parlamentare siracusana di Forza Italia, Stefania Prestigiacomo che ha chiesto perché la sede dell' **Autorità** di sistema del mare di Sicilia orientale sia stata spostata a Catania, confermando la "responsabilità" della Regione nella decisione, operando quello che da tutti viene ormai giudicato uno "scippo" per Augusta. «La sede è il luogo dove si riunisce il consiglio di amministrazione e niente più, perché rimarranno le direzioni amministrative nei rispettivi porti, - ha aggiunto Delrio stigmatizzando come l' **Autorità portuale** di Augusta non abbia fatto investimenti avendo oltre 200 milioni di euro non spesi pronti che sono "stati oggetto, insieme alla sindaca e all' assessore regionale, di valutazione attente per

farli ripartire". Dura la replica della parlamentare azzurra che ha detto che quanto affermato sul porto "era profondamente falso". «Dispone dei bilanci, - ha aggiunto- il ministero può confermare che le attività si sono fermate proprio a seguito dei commissariamenti operati dal suo Governo, fin quando l' **Autorità portuale** era rappresentata da un manager gli investimenti sono stati positivi e abbiamo tenuto importanti finanziamenti europei».

Poi ha ricordato che la possibilità di derogare sulla scelta della sede è legata alle **Autorità portuali** nelle quali ricadevano due porti centrali riconosciuti e il porto di Catania non è un porto core, come invece Augusta. «Per noi la sede è molto importante - ha aggiunto rappresento Siracusa e anche Augusta che avendo un sindaco 5 stelle non ha la fortuna di avere udienza nel suo ministero, come invece al contrario magari il più potente sindaco di Catania ha, essendo abitualmente al ministero. O come purtroppo la mia città rappresentata dal Pd, non ha. Non vedo qui nessun parlamentare della mia città

-segue

protestare se non sul territorio con comunicati. Sulla nota della Regione i suoi uffici hanno le competenze per valutare le sciocchezze scritte e lei non ha ritenuto di sentire i parlamentari del territorio che le avrebbero rappresentato che se l' accorpamento andava fatto poteva farsi non ai danni di una realtà importante che lei vuole penalizzare attuando un vero e proprio sopruso, violando la legge». Giornata romana, ieri, anche per il deputato regionale del Nuovo Centrodestra, Enzo Vinciullo che ha incontrato il ministro Angelino Alfano a difesa del porto megarese, contro la decisione "scellerata" del ministro Delrio. (*CESA*)

Delrio: "Crocetta si è battuto solo per Catania". Protesta il Pd: "Politici impalpabili"

Nel corso del question time di ieri alla Camera dei deputati, il ministro Delrio rispondendo ad un'interrogazione di Stefania Prestigiacomo ha chiarito alcuni degli aspetti che hanno portato al decreto che attribuisce a Catania la governance dell'Authority con Augusta per i prossimi 2 anni. Quanto dichiarato dal ministro ha spinto gli esponenti del Pd Alessandro Russo, Francesco Palano Quero, Giacomo D'Arrigo, Davide Fragale, Giuseppe Laface e Lilliana Modica a scrivere una nuova nota di protesta dopo la petizione dei giorni scorsi. "Delrio ha spiegato che il Governo ha potuto individuare in Catania la sede della governance della Sicilia Orientale poiché, come previsto dalla normativa vigente, spetterebbe alla Giunta Regionale di chiedere formalmente al Governo nazionale l'applicazione della deroga che prevede la localizzazione temporanea della governance di **Autorità** in porti non individuati come "core". Dalla replica del ministro Delrio si è appreso altresì che nello scorso settembre il Governo Crocetta ha presentato al Governo nazionale richiesta di deroga per l'**Autorità Portuale** di Catania - Augusta mentre nulla è stato presentato per l'**Autorità Portuale** del Tirreno Meridionale e dello Stretto. Logica conseguenza, pertanto, è stata l'assegnazione della sede del nuovo Ente alla città di Gioia Tauro, come previsto sin dall'introduzione della normativa di settore. Intendiamo soprassedere sulle ormai noiose e consumate promesse farcite di belle parole e roboanti prospettive con cui il presidente Crocetta ha inondato la città dello Stretto non più tardi di qualche mese fa, impegnandosi a far tutto affinché anche Messina fosse sede della nuova **Autorità Portuale**. Le prendiamo per tali, per promesse di Crocetta, appunto. Vogliamo tuttavia stigmatizzare ed esprimere la nostra profonda indignazione per la superficialità e la totale mancanza di riguardi politici che Crocetta e la sua Giunta, ancora una volta, ancora in questa occasione, hanno dimostrato nei confronti della città di Messina. Le sollecitazioni politiche di questi mesi, le richieste pressanti che venivano da più fronti cittadini sono state completamente trascurate e accantonate senza alcun rispetto per la dignità di questa città. Certo, non possiamo non mettere in evidenza come il sistema - Catania abbia sicuramente espresso, per guida del suo sindaco, Enzo Bianco, la massima **autorevolezza** possibile, sia a **Palermo** che a Roma. Catania e il

-segue

suo sindaco hanno saputo certamente esprimere forza e compattezza politica che indubbiamente sono mancati a Messina, dove la Deputazione e l'Amministrazione cittadina si sono più che altro espressi in indignati comunicati stampa e in pubblici appelli di ripensamento ma senza compiere ulteriori, decisi e concreti passi per avversare la decisione assunta a Roma e assecondata da Crocetta a Palermo. Gravissima è, a tal proposito, l'impalpabilità politica e la leggerezza che l'Amministrazione cittadina ha dimostrato in questa delicata trattativa, finita nel peggiore dei modi. Continueremo nei prossimi giorni a pressare sulla nostra rappresentanza parlamentare affinché a Roma si cerchi di trovare una soluzione estrema all'incredibile noncuranza e sottovalutazione di Crocetta. Che è una sottovalutazione della città di Messina, della sua storia marinara, della sua grande tradizione portuale e del suo stesso ruolo politico nell'Isola. Alessandro Russo Francesco Palano Quero Giacomo D'Arrigo Davide Fragale Giuseppe Laface Liliana Modica.

Scippo **Autorità portuale** Augusta, Confcommercio non ci sta

La Confcommercio Siracusa non ci sta e dichiara tutto il suo sostegno ad Assoporto contro la decisione scellerata del ministro Del Rio di spostare per i primi due anni la sede dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia Orientale da Augusta a Catania. Una decisione, questa, che non si comprende, visto e considerato che il porto megarese è l' unico Porto "Core" della Sicilia e che fa parte della Rete europea Ten-T (corridoi europei dei trasporti), a differenza del porto di Catania, che non rientra in nessuna delle due classi di merito europee, generalmente assegnate su basi motivazionali tecniche, ben lontane dalle logiche tipiche delle "parrocchie" politiche nazionali e regionali. Il ministro, che fino a qualche mese fa aveva affermato che la sede legittima, così come da riforma, sarebbe stata Augusta, sembrerebbe sconfessare se stesso e le valutazioni europee, forse per accontentare l' area politica di cui fa parte, lungo l' asse Roma-**Palermo**-Catania. "Abbiamo coinvolto la Confcommercio Catania , Sicilia e la Confederazione nazionale - ha sottolineato Sandro Romano, presidente Confcommercio Siracusa - per affrontare in tutte le sedi lo scippo che si sta consumando in questi giorni. Abbiamo chiesto al nostro nazionale l' incontro urgente con Del Rio e, invece, alla consorella di Catania di supportare la nostra iniziativa anche nei tavoli catanesi qualora invitati. In tutto il sistema di Confcommercio, a tutti i livelli, non si comprende questa scelta proposta da Crocetta e avallata del ministero. Aspettiamo la risposta del Ministro e gli consegneremo, insieme ai colleghi di Assoporto, le nostre richieste chiare ed inequivocabili". A sostegno della tesi pro Augusta ci sarebbero inoltre motivazioni di ordine tecnico. Il porto di Augusta, infatti, per estensione e per numeri di movimentazione merci non può essere certo paragonato a quello di Catania, che rimane limitato, per quanto riguarda la superficie operativa e dello specchio acqueo. Basti pensare che la Rada Megarese potrebbe contenere circa tredici volte la superficie del porto di Catania. Anche se città Metropolitana, la città etnea non può competere con Augusta. Inoltre, anche il capitale umano che orbita intorno al porto di Augusta fa pendere la bilancia dalla parte della città megarese, grazie allo straordinario valore che in termini di know how possiedono le maestranze locali. Infine, la facile accessibilità all' infrastruttura **portuale** megarese grazie alla vicina

-segue

autostrada, rende ancora più incomprensibile la decisione del ministro, oltre che inopportuna.

Reale: «Siracusa non conta più»

«Poco considerata da Stato e Regione. Crocetta? Bravo a distruggere ma non a costruire»

È stato assessore ai "tempi d'oro" con il sindaco Titti Bufardeci, quando c'era più fondi e quando si è riusciti a programmare per 8 anni grazie a una doppia legislatura consecutiva. Dopo qualche anno di silenzio politico ha tentato il salto candidandosi alla poltrona da sindaco, ma dopo 12 anni di centrodestra la città ha scelto il Pd. A Roma, **Palermo** e Siracusa.

Un filotto, come quello avvenuto qualche anno prima con l'allora Pdl, che faceva ben sperare in una maggiore considerazione della provincia aretusea. Ma mentre il capoluogo riuscì a ospitare il G8 Ambiente nel 2008 (grazie anche all'allora ministro Stefania Prestigiacomo), da allora l'evento più importante a Siracusa è stata la doppia visita del (ormai ex) premier Matteo Renzi - una delle quali inserita nel tour per convincere l'Italia a votare sì al referendum costituzionale - e la toccata e fuga del presidente della Repubblica Sergio Mattarella a Noto, invitato dal critico d'arte Vittorio Sgarbi a festeggiare l'anniversario della ricostruzione della Cattedrale.

Adesso, quindi, sembra che Siracusa sia meno considerata di allora, nonostante quasi sempre un assessore siracusano sia stato componente della Giunta regionale - prima MariaRita Sgarlata, per un breve periodo il rosolinense Piergiorgio Gerratana, oggi Bruno Marziano - e tra questi anche il leader di Progetto Siracusa con una decisione che fece un po' storcere il naso anche ai suoi fedelissimi. Lui, contestatore del Pd e candidato contro il renziano Garozzo, al fianco del governatore appoggiato dal centrosinistra.

Adesso - anzi, da qualche anno - si trova di nuovo dall'altra parte della barricata, di nuovo all'opposizione. E al grido di "contiamo meno di niente" continua la sua battaglia contro le anomalie del Pd e la scarsa considerazione nei confronti della sua, della nostra città.

Avvocato Reale, ma davvero Siracusa non conta più nulla nel panorama nazionale?

«Sono stato 7 anni tra le fila dell'amministrazione comunale con il sindaco Bufardeci, poco con Crocetta ma speravamo ancora fosse portatore di una rivoluzione, quindi nei primi tempi della sua presidenza. Ho avuto modo comunque di formarmi un'opinione netta. Quando Bufardeci era sindaco, Siracusa era tenuta in grande considerazione da Roma e **Palermo**: in questo momento, invece, non abbiamo

-segue

credibilità né ascolto nelle sedi istituzionali importanti. Ritengo manchi l' **autorevolezza** dei rappresentanti perché i territori possono anche portare avanti esigenze da soli, come Siracusa è capace di fare, ma questo non basta. I rappresentanti devono essere **autorevoli** e non basta solo essere eletti ma avere capacità e un passato attraverso il quale si viene rispettati. E questo oggi non avviene». La colpa, quindi, sarebbe dei parlamentari regionali e nazionali che non fanno abbastanza per questo territorio. Soprattutto di quelli in maggioranza, come dimostra la gestione della vicenda sull' **Autorità portuale**, letteralmente scippata ad Augusta da Catania con la complicità proprio del governatore Crocetta. Ma non solo.

Avvocato, un furto autorizzato?

«Questo è l' esempio più eclatante per il territorio di Siracusa, ma è solo l' ultimo. A Lentini, ad esempio, sta avvenendo qualcosa di più importante».

Il riferimento è alla discarica di Armicci. In questo caso, la Regione ha dato il via libera nonostante il parere negativo del Consiglio comunale.

Sulla vicenda sono scattate indagini della Procura, interrogazioni e audizioni all' Ars e un Consiglio comunale aperto a Lentini per dire no al progetto. E Progetto Siracusa ha partecipato a quell' iniziativa.

«Sì. C' è con la discarica di Armicci il posizionamento di un ennesimo potenzialmente inquinante e pericoloso elemento in un territorio che non ne avrebbe bisogno. Non possiamo credere che il capriccio di un solo dirigente regionale abbia potuto creare da solo il disagio, la rabbia e la mobilitazione generale: questo vuol dire voler perdere la battaglia in partenza».

Tomiamo all' **Autorità portuale**, finì ta a Catania sembra su richiesta di Crocetta.

«Ho chiesto all' inizio di guardare l' iter amministrativo e le norme. Come primo passo dobbiamo capire di cosa si sta parlando. Oggi, invece, non abbiamo neanche la possibilità di consultare il famoso decreto Delrio. Se ne parla, sì, ma nessuno sa niente. E invece c' è un regolamento comunitario che indica come "Porto Core" solo il porto di Augusta e questa norma non può essere disattesa. I porti Core possono essere sede dell' autorità **portuale** a meno che non ci siano esigenze particolari che portino la Regione a chiedere una deroga e il ministro delle Infrastrutture ad accettarla, ma motivatamente. Crocetta dice di non avere chiesto deroga e di essere contrario, immagino che l' assessore Pistorio, catanese, non abbia chiesto di sua sponte la deroga al ministero. Ma dobbiamo tenere i piedi per terra: è facile andare in piazza senza sapere cos' ha scritto esattamente il ministro Delrio nel decreto. Una cosa così importante, comunque, è passata senza che alcun deputato nazionale e regionale della provincia ne abbia saputo niente. C' è una considerazione così bassa che gli stessi parlamentari di maggioranza non vengono nemmeno informati delle decisioni prese dai rappresentanti del proprio partito. Posso capire l' opposizione, vabbè, ma la maggioranza? Come se avessero pensato: inutile dirglielo, perché non me ne frega niente».

Ha parlato di piazza e di proteste plateali. Ma le ricordo che Crocetta ha presentato la riforma - mai concretizzata - sui Liberi consorzi su Rai1 e oggi non solo non c' è alcuna novità concreta ma l' ex Provincia ha subito una graduale distruzione. Lo stesso presidente ha più volte annunciato novità importanti su acqua e rifiuti e invece mancano ancora i piani d' ambito provinciali e regionali e i Comuni sono costretti ad andare avanti senza una programmazione. Non c' è una palese confusione generale nella politica regionale?

«Sono convinto che ciò che manchi, a Siracusa, alla Regione e al parlamento nazionale, sia la competenza. Oggi si pensa che andare a ricoprire cariche amministrative sia solo un posto di lavoro, un ruolo che si può assumere anche senza competenza. È il grande difetto, voluto, da noi italiani. Che assistiamo a nomine ripugnanti e vediamo a capo di enti importanti persone che vengono da un' altra formazione, un posto da dare a qualcuno che sarà restituito in termini elettorali».

Quello della competenza è un grande tema che però ha una falla: si tratta di politica e di indirizzi politici e non di atti gestionali. O no?

«L' unica forza politica di vera novità ha il suo punto debole sulla competenza: il M5S porta avanti battaglie quasi sempre condivisibili, però si fermano sulle competenze. Uno vale uno (il motto grillino) può valere alle urne, ma quando si deve governare quell' uno deve essere bravo e competente.

Un po' come andare dal medico: se non è medico ma fa l' avvocato, non può di certo operare. Uno non vale uno, quando si amministra».

E quanto valgono gli 8 mila euro di contributi della Regione per i mondiali di Canoa polo? Tredici mila euro per la Primavera Barocca e per l' Infiorata di via Nicolaci a Noto, l' evento più importante del territorio netino, ma soli otto mila per l' evento sportivo in cui anche lei in prima persona si è speso più di tutti. Anche nei contributi regionali Siracusa spicca per essere stata ignorata?

«Non mi stupisce, questo dipende dal peso politico e dalla capacità di chi governa la città: se non sai fare rispettare gli eventi nella tua città, prevarranno altre logiche. Sono tanti i Comuni che organizzano manifestazioni e provano a inserirsi nelle graduatorie e tanto più le amministrazioni comunali riescono a inserirsi, meno sono le manifestazioni importanti che vengono finanziate, essendo comunque limitato il budget. Non mi piace, in ogni caso, l' atteggiamento dei fondi a pioggia, l' elemosina a tutti. Così nessuno è contento ma nessuno può fare cose serie. Il mondiale di canoa polo si è po Rosario Crocetta? «Crocetta? Bravo a distruggere ma non a costruire. Ecco, separerei due periodi: quello iniziale, in cui si è provato a fare qualcosa e qualcosa si è fatto con il taglio e le riparazioni degli errori delle precedenti amministrazioni e che avevano comportato danni alla Sicilia. E in quel momento iniziale secondo me anche un 7 si può dare. Mala distruzione e la correzione di storture è più facile, il momento della ricostruzione invece è quello più difficile e li merita un voto molto basso e si merita un 2. Nessuno dei settori correttamente oggetto di intervento riformatore è stato seguito da una riforma, poi regolarmente naufragata. Ma questo vale anche per Siracusa e per il governo e forse rientra in una riflessione più vasta: ci vogliono competenze e non appartenenza di partito, altrimenti ecco mostrati tutti i limiti».

Fuori intervista c' è anche il tempo di parlare della sua attività da assessore alla Pesca e Agricoltura, alla volontà di smetterla con questo modus operandi nei confronti dei forestali stabilizzando e normando il settore e degli obiettivi politici personali che sembrano voltare verso un no alla candidatura alle regionali e un ni a una ricandidatura a sindaco che lo appassiona sempre meno. A Roma chissà...

LUCA SIGNORELLI

Porti, Crocetta sconfessato su Messina e Augusta

Il Pd alza la voce e punta il dito: «Il presidente non ha avuto rispetto per la città dello Stretto»

Messina Sconfessato anche in Parlamento. Crocetta incassa la ricostruzione del ministro Delrio che ieri, alla Camera dei deputati, ha risposto sulle scelte per le **Autorità portuali**, ribadendo il contenuto della nota con la quale aveva già "smascherato" il governatore: è stata la regione Sicilia a indicare Catania come sede dell' Authority della Sicilia orientale, scartando Augusta, la scelta più coerente. «Io - ha osservato - ho sempre suggerito a tutti di attemperare le due sedi». In ogni caso con questa decisione «abbiamo risposto a una lettera di 4 pagine della Regione Sicilia». L' 8 agosto 2016 e il 12 settembre il presidente Crocetta aveva avanzato una serie di istanze sulla costituenda **Autorità portuale** Augusta-Catania, tra le quali quella relativa alla richiesta di spostamento della sede legale del nuovo ente da Augusta a Catania. Il ministro è stato bersaglio delle critiche della deputata azzurra Stefania Presigiacomo: «Si tratta di un vero atto di sopruso da parte del ministro Delrio che viola la sua stessa legge che prevede che gli accorpamenti devono in ogni caso avvenire attorno ai porti più importanti».

Ma il ministro non si è limitato al "pasticcio" Catania-Augusta. «Dalla replica del ministro Delrio si è appreso altresì che nello scorso

settembre il Governo Crocetta - scrivono gli esponenti del Pd messinese Alessandro Russo Francesco Palano Quero Giacomo D' Arrigo Davide Fragale Giuseppe Laface Lilianna Modica - ha effettivamente presentato al Governo nazionale richiesta di deroga per l' **Autorità Portuale** di Catania-Augusta, mentre nulla è stato presentato per l' **Autorità Portuale** del Tirreno Meridionale e dello Stretto. Logica conseguenza, pertanto, è stata l' assegnazione della sede del nuovo Ente alla città di Gioia Tauro, come previsto sin dall' introduzione della normativa di settore». Traduzione: l' inerzia omissiva di Crocetta ha consegnato Messina a Gioia Tauro: «Vogliamo stigmatizzare ed esprimere la nostra profonda indignazione per la superficialità e la totale mancanza di riguardi politici che Crocetta e la sua Giunta, ancora una volta, ancora in questa occasione, hanno dimostrato nei confronti della città di Messina. Le sollecitazioni politiche di questi mesi, le richieste pressanti che venivano da più fronti cittadini sono state completamente trascurate e accantonate senza alcun rispetto per la dignità di questa città».

-segue

Ma Messina sconta una debolezza politica "strutturale", con un nucleo di deputati che a livello nazionale non riescono a fare squadra e a dare peso alle rivendicazioni che maturano sulla sponda siciliana dello Stretto: «Certo, non possiamo non mettere in evidenza - aggiungono gli esponenti del Pd - come il sistema Catania abbia sicuramente espresso, per guida del suo sindaco, Enzo Bianco, la massima autorevolezza possibile, sia a Palermo che a Roma. I risultati concreti, infatti, raramente sono casuali. Catania e il suo sindaco hanno saputo certamente esprimere forza e compattezza politica che indubbiamente sono mancati a Messina, dove la Depulazione e l'Amministrazione cittadina si sono più che altro espressi in indignati comunicati stampa e in pubblici appelli di ripensamento ma senza compiere ulteriori, decisi e concreti passi per avversare la decisione assunta a Roma e assecondata da Crocetta a Palermo». Sotto accusa anche Accorinti: «Gravissima è, a tal proposito, la impalpabilità politica e la leggerezza che l'Amministrazione cittadina ha dimostrato in questa delicata trattativa, finita nel peggiore dei modi».

Il Pd spera di rovesciare il tavolo: «Continueremo nei prossimi giorni a pressare sulla nostra rappresentanza parlamentare affinché a Roma si cerchi di trovare una soluzione estrema, benché ci pare chiaro assai difficile, all'incredibile noncuranza e sottovalutazione di Crocetta.

Che è una sottovalutazione della città di Messina, della sua storia marinara, della sua grande tradizione portuale e del suo stesso ruolo politico nell'Isola».

L'unica nota positiva è «relativa alla vicina fine del mandato regionale, che mai come in questo quinquennio che si chiude, è stato così avaro di risultati e di attenzione nei confronti della città di Messina».(red.si)

Appalti al porto di Augusta, 15 indagati

*Si allarga a macchia d'olio l'inchiesta della Procura di Siracusa. Ipotizzati i reati di corruzione e turbativa d'asta I pm Pagano e Brianese hanno ottenuto una nuova proroga alle indagini. Parte offesa l' **autorità portuale** megarese*

FRANCESCO NANIA Mentre tiene banco la questione dell'attribuzione della sede dell'**autorità portuale** di Augusta, si allarga l'inchiesta della Procura di Siracusa sugli appalti al porto di Augusta. Mentre inizialmente le persone iscritte al registro degli indagati erano quattro, adesso i pubblici ministeri Tommaso Pagano e Margherita Brianese hanno allargato la cerchia degli indagati a 15 persone, chiedendo, al contempo, al gip del tribunale aretuseo una proroga delle indagini per entrare ancor più nel dettaglio delle contestazioni.

Le ipotesi di reato, contestate a vario titolo sono di turbata libertà del procedimento di scelta del contraente, corruzione e ricettazione in concorso per fatti che ricoprono un arco di tempo compreso tra il 2013 e il 2015. La vicenda giudiziaria scaturisce da tre bandi di gara, indetti dall'**autorità portuale** di Augusta, relativi a interventi di adeguamento delle banchine e attrezzaggio con gru a portale; l'acquisizione di aree e l'ampliamento dei piazzali; la terza fase della banchina e dei containers.

Secondo quanto rilevato dai militari del nucleo di polizia tributaria della guardia di finanza di Siracusa, a cui la Procura ha delegato le indagini, sarebbe stato alterato il contenuto dei bandi in modo da avvantaggiare alcune fra le imprese partecipanti e in questo modo condizionando la scelta del contraente da parte dell'**autorità portuale** di Augusta, che in tutta questa vicenda risulta essere la parte offesa. L'accusa sostiene anche che alcuni degli indagati avrebbero trasferito i proventi in varie società maltesi con l'obiettivo di ostacolare l'identificazione della provenienza del denaro.

L'inchiesta giudiziaria scaturisce da una denuncia sporta dal commissario dell'**autorità portuale** di Augusta.

I legali degli indagati sono pronti a sostenere la tesi difensiva e a smontare il castello accusatorio costruito dalla Procura. In primo luogo gli indagati si sono dichiarati sin da subito disponibili a sottoporsi a interrogatorio e quasi nell'immediatezza sono stati sentiti dagli investigatori. In quella fase hanno fornito documenti ritenuti di una certa rilevanza per spiegare, anche con il supporto cartaceo, quello che è stato dichiarato a verbale in sede di interrogatorio.

Pd, la guerra dei porti

Il governatore annuncia che impugnerà tutti gli atti dopo la decisione di assegnare la leadership alla città etnea, penalizzando Messina, Milazzo e Augusta. Le accuse di spartizione politica

Quattro porti in bilico. Due poltrone pesantissime. Un botta e risposta al veleno tra Crocetta e Delrio. L'ennesima faida interna al Pd. Mettete tutto assieme ed avrete servita la guerra dei porti siciliani. Delrio: "Ho dato la Presidenza a Catania perché così ha chiesto Crocetta". La replica del governatore: "Il ministro sente solo da un orecchio, quello al quale gli parla Enzo Bianco".

A cosa si devono queste scaramucce? Il confronto tra il ministro delle Infrastrutture e il presidente della regione siciliana è degenerato dopo l'assegnazione, per i prossimi due anni, dell' Authority della Sicilia Orientale, al porto di Catania. Nonostante quest' ultimo non sia un porto "core" (strategico per i paesi Ue). Una decisione insolita quello di sottrarre tale qualifica al porto di Augusta, visto che tra 24 mesi avrebbe comunque perso la qualifica di core e che dal 2020 bisognerà ridisegnare la mappa europea dei porti. Il cambio di rotta è stato giustificato con la necessità di portare a termine dei lavori che dovrebbero rendere l' infrastruttura siracusana conforme agli standard europei. Ma a far discutere è anche la nomina a presidente dell' **Autorità portuale Augusta -Catania** di Andrea Annunziata, ex presidente dell' Authority di Salerno (che l' autonomia l' ha ottenuta subito), considerato uomo molto vicino al governatore della Campania, Vincenzo De Luca. E che del territorio e dei mari siciliani conosce poco o nulla. La riforma dei porti voluta da Delrio, ha ridotto le **Autorità** di sistema a 15. In Sicilia saranno due: quella occidentale con **Palermo**, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani e quella orientale con Catania e Augusta. Messina e Milazzo non saranno a capo dell' Authority dello Stretto, ma verranno accorpate al porto core di Gioia Tauro. Una disfatta su tutta la linea per Crocetta che sperava che il Piano andasse concordato con la Regione. A giochi fatti, al governatore non resta che ribadire i suoi tanti no. No al nome di Andrea Annunziata.

No alla disparità tra Augusta e Catania. No alla mancata autonomia per Messina. Delrio però, non è

-segue

rimasto a guardare e tramite l'Ansa, ha rilasciato una nota in cui precisa che: "la scelta di Catania è stata fatta in seguito alla richiesta della Regione siciliana, cui è stata data risposta positiva, specificando che si tratta di sede transitoria per un periodo di non più di 2 anni. Sul sito del Ministero è possibile visualizzare la richiesta motivata della Regione Siciliana". E quindi chi ha ragione? Crocetta ha rilanciato spiegando di aver precedentemente trasmesso un'istanza su tre punti: il primo, il più corposo riguardava l'autonomia per Messina, poi figurava la questione Augusta infine quella di Catania. Solo l'ultima è stata accolta. E qui s'inserisce la questione politica. Le faide di bottega interne al Pd. Crocetta, in rotta con gran parte del suo partito, accusa Delrio di aver fatto gli interessi del sindaco di Catania e uomo forte del Pd siciliano, Enzo Bianco, di non avere a cuore le sorti dell'isola e che da ora in avanti renderà pubblica tutta la corrispondenza tra Regione e ministero.

della Sicilia Orientale. E se proprio si vogliono fare i conti in tasca, è bene che si sappia che i volumi d'affari e la posizione strategica dei porti di Messina e Milazzo sono sufficienti per giustificare un'eventuale promozione. Augusta diventò porto core grazie alla volontà dell'ex ministra siracusana del governo Berlusconi, Stefania Prestigiacomo. Anche sul fronte calabrese si è alzata la bufera. E a scatenarla è stata la nomina a presidente dell'Autorità portuale del Tirreno Meridionale e dello Stretto (Gioia Tauro - Messina) dell'avvocato Alberto Rossi, genovese, 53 anni, specialista nel diritto dei trasporti e delle attività portuali, socio dello studio Nctm, già consulente dell'Authority di Gioia Tauro per la zona franca calabrese. A sollevare le polemiche è ancora una volta il Pd, quello calabrese, che auspicava che la poltrona della Presidenza restasse in casa. Puntavano tutto sull'assessore regionale Russo. La nomina di Rossi invece è stata percepita come "calata dall'alto", visto che Delrio non l'ha concordata, come previsto dalla riforma del sistema portuale, con il presidente della Regione. E poi sono in molti a sentire puzza di conflitto d'interessi: oltre a provenire da Genova, porto concorrente al traffico di Gioia Tauro, Rossi è tuttora l'avvocato di Aponte, che in Mct detiene il 50% delle quote societarie e garantisce con le sue navi quasi il 97% dei volumi movimentati negli ultimi anni.

La guerra dei porti, Augusta contro Catania

L' inutile querelle che sta tenendo banco da giorni sui media siciliani. La lettera di Crocetta conferma la scelta di Delrio. Scalo siracusano definito core, ma per i prossimi due anni timone sotto il Vulcano. Il governatore: "Solo un rinvio"

PALERMO - C' era una volta la Riforma dei porti che aveva incoronato Augusta come candidata ideale per diventare il riferimento, il cosiddetto scalo "core", per la Sicilia orientale, in quanto determinante per la mole di traffico, per le infrastrutture e per le potenzialità future, come da regole Ue. Ovviamente quando si parla di core non si fa riferimento a un titolo onorifico, ma si tratta del più alto livello nella gerarchia portuale che potrebbe anche essere legato alle priorità nei futuri investimenti. A distanza di un anno da quella prima versione di cose ne sono cambiate. Augusta resta il core - parola di Crocetta -, ma, almeno per i prossimi due anni, non sarà il riferimento del cosiddetto "Sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale" che passa invece a Catania. A scatenare le polemiche dei giorni scorsi era stata proprio l' ufficialità - sancita dal decreto firmato dal ministro Delrio - del porto etneo come punto nevralgico e quindi sede dell' Autorità di sistema portuale. Una notizia che il sindaco Enzo Bianco ha inteso come "una crescita che punta anche sulla piena sinergia con quello di Augusta, entrambi punti strategici per lo sviluppo economico del Distretto del Sud Est, il più produttivo e attivo dell' intera Sicilia". Poi il diluvio. Tra i più duri gli stellati - in testa il sindaco di Augusta Cettina Di Pietro e alcuni deputati all' Ars - che hanno accusato Crocetta di aver deliberatamente appoggiato lo scalo etneo: "Il comunicato del ministero delle Infrastrutture ha chiarito ciò che avevo già dichiarato: la Regione Siciliana, con atto firmato dal presidente, indica il porto di Catania come sede dell' Autorità di sistema portuale". Sul punto, del resto, non ci sono dubbi. Il ministero lo ha specificato in una nota ufficiale sul proprio sito: "Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha firmato nei giorni scorsi il decreto che istituisce a Catania, per un periodo di due anni, la sede dell' Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia Orientale, rispetto alla originale previsione di Augusta. La scelta su Catania è stata compiuta in seguito alla richiesta della Regione Siciliana, cui è stata data risposta positiva, specificando che si tratta di sede transitoria per un periodo di non più di due anni". Sempre sul sito del ministero campeggia la richiesta della Regione siciliana, datata 12 settembre 2016, nella quale il presidente della Regione scrive che, da "un' attenta analisi del sistema infrastrutturale del territorio dalla Città Metropolitana di Catania", è

-segue

indotto "ad affermare che il 'Porto di Catania' è, anche storicamente ed identitariamente, la vera infrastruttura 'Core' del nuovo sistema portuale e logistico della Sicilia orientale". In seguito a diverse altre motivazioni, tra cui la centralità nella rete europea Ten-T, si richiedeva appunto di intestare a Catania la leadership del sistema. Crocetta ha minimizzato il contenuto della missiva spiegando che "in pratica, abbiamo chiesto al ministero di rinviare di tre anni la costituzione dell' Autorità unica per la Sicilia orientale". Per Crocetta è un tempo utile per far riprendere Augusta da qualche recente problema legato anche alla sospensione di uno stanziamento comunitario - ne ha parlato diffusamente ieri Tony Zermo sul quotidiano La Sicilia -, eppure la guerra dei porti sarà pure "sciocca", come ha dichiarato lo stesso governatore, ma non è detto che sia finita. Cettina Di Pietro ha dichiarato di valutare "la possibilità di impugnare il decreto ministeriale". Giancarlo Garozzo, sindaco di Siracusa, ha precisato: "Delrio mi ha confermato il suo convincimento sul fatto che la sede debba coincidere con il 'porto core' - quindi con Augusta, così individuato a livello europeo in quanto di gran lunga superiore a Catania per infrastrutture e traffico merci - salvo diverse indicazioni che sono arrivate dalla Regione".

ROSARIO BATTIATO

Al via treno diretto Rotterdam-Barcellona

Genova - Quattro partenze alla settimana. La rete dello scalo olandese arriva dalla Spagna alla Cina, ma non a Genova.

Genova - **Quest'estate il primo treno per la Cina, la scorsa settimana quello per Barcellona e la Spagna: il porto di Rotterdam estende le proprie connessioni ferroviarie e a mancare all'appello, fra le grandi destinazioni logistiche, sembra esserci soltanto Genova.** E sì che lo scalo ligure dista da quello olandese novecento chilometri in linea d'aria, contro i 1.200 chilometri dello scalo catalano e gli 8 mila del terminal di Chengdu, in Cina. E che a spingere per una maggiore connessione su quest'asse è anche un corridoio europeo, quello appunto denominato Genova-Rotterdam, alla cui praticabilità si sta lavorando da alcuni anni. Ma il percorso completo, per gli operatori, non è evidentemente ancora economicamente conveniente. Un limite che adesso è stato superato da uno scalo concorrente di quello di Genova, ossia Barcellona.

Nei giorni scorsi è stato inaugurato il primo servizio ferroviario diretto fra Rotterdam e Barcellona e altre destinazioni in Spagna. Il servizio è offerto dalla società olandese Shuttlewise in collaborazione con l'operatore belga lfb. La novità è il collegamento tra il terminal Rsc (Rail service center) di Rotterdam e il Mainhub di Anversa, con quattro partenze settimanali. **Grazie alla connessione di ultimo miglio con i servizi di Portshuttle a Rotterdam e di LoRo Shuttle (acronimo di Linkeroever-Rechterover, ossia "riva sinistra-riva destra", società proprio del gruppo lfb) a Anversa, vengono raggiunti anche i terminal marittimi.** Ad Anversa la linea si collega anche con la rete che arriva in Spagna «La principale motivazione - spiega un comunicato di Shuttlewise - per questo servizio è il proseguimento diretto verso la Spagna utilizzando la rete dell'operatore belga lfb. Il risultato è la prima connessione da Rotterdam alla Spagna, dove raggiungiamo quattro destinazioni: Barcellona, Tarragona, Irun e Madrid. Da Madrid ci sono possibilità di raggiungere Siviglia, Murcia, San Roque e Valencia». Il tempo di percorrenza da Rotterdam a Barcellona è di circa due giorni e mezzo.

-segue

Dal 2009 Shuttlewise è già operativo dal porto di Rotterdam con una linea che lo collega sei volte alla settimana al terminal ferroviario di Mortara, a Milano. Al principio del 2016 era stato attivato anche un servizio ferroviario fra Rotterdam e Dourges, nella Francia settentrionale, dove si collega coi treni di Novatrans diretti verso la Francia meridionale. Nel corso del 2016 Shuttlewise ha formato complessivamente 1.600 treni trasportando 55 mila container e casse mobili. Negli ultimi dieci anni, il peso del trasporto ferroviario a Barcellona è cresciuto in maniera esponenziale. Nel 2006 soltanto il 2,5 per cento dei container si muoveva via treno, lo scorso anno questa percentuale è salita al 13 per cento. Per quanto riguarda le auto nuove, la quota che viaggia via treno nello scalo catalano è salita da 36 al 43 per cento.

E la quota è destinata a crescere ancora. La data fondamentale che ha segnato un'inversione di tendenza a favore del trasporto ferroviario è il 21 dicembre 2010, quando è partito da Barcellona il primo treno merci a scartamento europeo diretto a una piattaforma logistica di Lione, in Francia. La tratta di circa 150 chilometri fra Barcellona e il confine francese inaugurata in quell'occasione è stata la prima a scartamento europeo sul corridoio mediterraneo. **L'obiettivo è far arrivare lo scartamento europeo fino ad Algeciras, anche se negli ultimi tempi i finanziamenti nazionali per i cosiddetto Corridoio mediterraneo si sono ridotti, secondo quanto denunciato da alcune delle regioni autonome che sono attraversate dal corridoio.** Comunque, nel 2016 i finanziamenti del governo spagnolo a favore delle ferrovie sono stati di 5 miliardi di euro, aumentati del 5 per cento rispetto al 2015. E se tutto va come previsto, i nuovi accessi ferroviari al porto di Barcellona saranno pronti nel 2018.