

Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste, merci in aumento..." (L'Avvisatore Marittimo, Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime, Ansa, Ferpress)

"...Friuli Venezia Giulia: Serracchiani, il porto di Trieste rinnova l'alleanza con Vienna..." (Ferpress)

Genova:

"...Arriva il Carbone, proteste in porto..."
(Il Secolo XIX, La Repubblica)

"...«Jolly nero, i colpevoli poghino la costruzione delle nuova Torre piloti»..." (Il Secolo XIX)

"...La portualità ligure del futuro..." (L'Avvisatore Marittimo)

Ancona:

"...I problemi viari del porto di Ancona..." (Il Messaggero)

Livorno:

"...Cambia la stanza dei bottoni Valzer di nomi in pochi mesi..."
(Il Tirreno)

"...Traffico merci: il bilancio di Grimaldi..." (La Nazione LI)

Napoli:

"...Napoli, entro l'anno la gara per il museo del mare..."
(Informazioni Marittime)

"...Sipotra: Pietro Spirito, le fusioni aziendali non sono la panacea..." (Ferpress)

Cagliari:

"...Cagliari, dopo torre ora si punta a Parco Quarta Regia..."
(Ansa)

Messina:

"...«Messina Sia sede de'Autority»..." (Gazzetta del Sud, La Sicilia)

"...Recupero del waterfront portuale Esiste il progetto del gruppo Ufo..." (Gazzetta del sud)

Catania:

"...E' la sede dell'Autorità portuale della Sicilia Orientale..."
(Informazioni Marittime, The Medi Telegraph)



Augusta:

"...Autorità portuale, Augusta contro lo "scippo"..."
(Giornale di Sicilia, La Sicilia, Gazzetta del Sud, Ansa)

Altre notizie di porti italiani

Altre notizie di porti italiani

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Lloyd's List

NEL 2016 VOLUMI IN SALITA DEL 4%

Trieste, merci in aumento *Crescono le tonnellate, calano i container*

Un porto che cresce, con un trend complessivo che sfiora il 4%. E quanto emerge guardando i dati statistici annuali dello scalo di Trieste. Complessivamente, il traffico delle merci movimentate nell'anno appena terminato è stato pari a 59.237.293 tonnellate, con una variazione positiva del 3,68%.

Da quest'anno inoltre c'è un nuovo "dato storico" come l'ha definito il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino: 7631 treni movimentati e un aumento del 27,61% sul 2015: «Siamo l'unico porto italiano con treni diretti e frequenti su percorrenza internazionale (Austria, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia) e il nuovo collegamento verso Kiel, conferma questa tendenza». Analizzando nel dettaglio le diverse categorie, emerge una crescita per tutte le merceologie. Le rinfuse liquide sono aumentate del 3,56% rispetto al 2015, con 42.756.341 tonnellate. Ottimo dato con variazione positiva a due cifre, +22,45%, per le rinfuse solide con 1.967.984 tonnellate.

Anche le merci varie (RO-RO e container) crescono del 1,92%, attestandosi a 14.512.968 tonnellate. Guardando i traffici legati alle



Il porto di Trieste

«Autostrade del mare» si registra una sostanziale stabilità del settore: 302.366 mezzi transitati nel 2016, con un + 0,29% rispetto all'anno precedente.

Per il settore container si rileva una flessione del 2,94% con 486.507 Teu, a cui fa da controparte un aumento del 6,49% dei "contenitori pieni", vera garanzia della stabilità dei traffici, con 437.129 Teu. Già nel mese di dicembre 2016 si registra però un'inversione di tendenza rispetto al 2015: 38.984 Teu movimentati, con una variazione positiva pari a +1,87%, e un +20,42% dei Teu pieni. Inoltre, sommando la movimentazione dei

container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in Teu equivalenti) lavorati complessivamente nel corso dell'anno, si arriva anche nel 2016 a superare il milione di Teu movimentati: 1.157.805.

«Solo con tale ragionamento - continua D'Agostino - possiamo vedere chiaramente il rilievo e l'importanza che il general cargo ha per il porto di Trieste.

Concentrarsi sulla lettura di dati quali i Teu pieni e i Teu equivalenti, è un modo per capire da vicino le strategie che stiamo portando avanti nel nostro porto, che ha sempre di più un ruolo di gateway continentale marittimo e soprattutto intermodale».

«Da questi numeri - commenta infine il presidente - emerge chiaramente che, oltre ad essere il principale terminale energetico del Mediterraneo, siamo anche uno dei cardini del sistema europeo di trasporto intermodale». «Diversificazione dei traffici e implementazione dei collegamenti ferroviari sono i nostri obiettivi. I progetti di sviluppo dello scalo devono guardare a terra, al sistema logistico-retroportuale e ferroviario collegato. Questi sono gli elementi che stanno rendendo il nostro porto più efficiente, aumentandone visibilmente la performance».

Trieste-Goteborg su ferro



TRIESTE – E' partito due giorni fa dal porto triestino il primo treno intermodale a lunga percorrenza che collega lo scalo alla direttrice Kiel-Goteborg, con un carico di contenitori, semirimorchi e casse mobili. Una direttrice estremamente importante, hanno sottolineato gli operatori perché consente di proiettare sull'area baltica le merci provenienti dall'est Mediterraneo, in particolare da Turchia e Grecia: e viceversa.

Il collegamento si avvale di una tratta ferroviaria veloce da Trieste a Kiel, collegando i due porti in poco più di 24 ore. A Kiel il carico è stato imbarcato su un vettore dedicato ed è giunto a Goteborg, in Svezia, attraversando lo Skattegat, nella giornata di ieri. Un collaudo positivo, che sarà seguito a breve dal collegamento di ritorno fino a Trieste, e da qui con i vettori marittimi in Adriatico fino alla destinazione finale in Grecia e Turchia.

Con questa nuova direttrice, ha sottolineato il presidente dell'AdsP D'Agostino, il porto di Trieste conferma il ruolo primario di scalo del centro e nord Europa per i collegamenti con l'est del Mediterraneo, pronto a ulteriori proposte per quanto torneranno normali anche le relazioni con l'Egitto, la Siria e gli altri paesi oggi coinvolti dal ciclone Isis.

Informazioni Marittime

Traffico Merci, Trieste si conferma primo porto d'Italia



Con un traffico delle merci movimentate nell'anno appena terminato pari a 59.237.293 tonnellate, che si traduce in una variazione positiva del 3,68%, il [porto di Trieste](#) si conferma il primo d'Italia anche nel 2016. Da quest'anno inoltre il primato raddoppia, con un nuovo "dato storico" come l'ha definito il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino: con 7631 treni movimentati e un aumento del 27,61% sul 2015, Trieste è diventato il primo porto ferroviario del nostro Paese, non solo per numero di treni, ma anche per destinazione su scala estera. "Siamo l'unico porto italiano con treni diretti e frequenti su percorrenza internazionale (Austria, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia) e il nuovo collegamento verso Kiel, conferma questa tendenza". Analizzando nel dettaglio le diverse categorie, emerge una crescita per tutte le merceologie.

I dati

Le rinfuse liquide sono aumentate del 3,56% rispetto al 2015, con 42.756.341 tonnellate. Ottimo dato con variazione positiva a due cifre, +22,45%, per le rinfuse solide con 1.967.984 tonnellate. Anche le merci varie (ro-ro e container) crescono dell'1,92%, attestandosi a 14.512.968 tonnellate. Andando a guardare i traffici legati alle "Autostrade del mare" si registra una sostanziale stabilità del settore: 302.366 mezzi transitati nel 2016, con un + 0,29% rispetto all'anno precedente.

Per il settore container si rileva una flessione del 2,94% con 486.507 teu, a cui fa da contraltare un aumento del 6,49% dei "contenitori pieni", vera garanzia della stabilità dei traffici, con 437.129 teu. Già nel mese di dicembre 2016 si registra però un' inversione di tendenza rispetto al 2015: 38.984 teu movimentati, con una variazione positiva pari a +1,87%, e un +20,42% dei teu pieni. Inoltre, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in teu equivalenti) lavorati complessivamente nel corso dell'anno, si arriva anche nel 2016 a superare il milione di teu movimentati: 1.157.805.

L'analisi

"Solo con tale ragionamento - continua D'Agostino - possiamo vedere chiaramente il rilievo e l'importanza che il general cargo ha per il porto di Trieste. Concentrarsi sulla lettura di dati quali i teu pieni e i teu equivalenti, è un modo per capire da vicino le strategie che stiamo portando avanti nel nostro porto, che ha sempre di più un ruolo di gateway continentale marittimo e soprattutto intermodale".

"Da questi numeri - commenta infine il presidente - emerge chiaramente che, oltre ad essere il principale terminale energetico del Mediterraneo, siamo anche uno dei cardini del sistema europeo di trasporto intermodale". "Diversificazione dei traffici e implementazione dei collegamenti ferroviari sono i nostri obiettivi. I progetti di sviluppo dello scalo devono guardare a terra, al sistema logistico-retroportuale e ferroviario collegato. Questi sono gli elementi che stanno rendendo il nostro porto più efficiente, aumentando visibilmente la performance".

Porti: Rail Cargo Austria, +20% treni nel 2017 con Trieste

Risposta operatori ferroviari a presentazione Vienna



(ANSA) - VIENNA, 27 GEN - "Già da quest'anno aumenteremo di almeno il 20 per cento il numero dei treni con Trieste". Lo ha annunciato il direttore Operation and Finance di Rail Cargo Austria Group, Erik Regter, in risposta al convegno di presentazione del Porto di Trieste agli operatori austriaci, svoltosi ieri a Palazzo Metternich, sede dell'Ambasciata d'Italia.

Secondo Regter, non ci sono mai state condizioni così buone per i rapporti tra Austria e Trieste e dunque "si vuole aumentare al massimo le possibilità di cooperazione"; tanto positive sono le premesse per uno sviluppo che "i collegamenti ferroviari aperti possono raddoppiare", auspica. Un progetto che sfrutta anche "del nuovo hub di Vienna, già pronto" e risente del fatto che "negli ultimi anni Trieste è molto cambiata, è diventata credibile e il porto ha un management molto professionale. Ora bisogna agire". Ed agire per Regter significa cominciare con l'aumentare "i servizi diretti da Trieste verso Budapest".

Una quota dello sviluppo ferroviario di Rail Cargo Austria discende dalla decisione che l'operatore logistico turco Ekol, che opera su Trieste, che in precedenza si serviva soltanto delle ferrovie tedesche ha deciso di diversificare.

Come ha spiegato, a margine, il Segretario generale della Camera di Commercio Italo-Tedesca, Alessandro Marino, "l'Austria ha interesse a sviluppare vari ambiti: il traffico di legname, ad esempio, che è una importante voce delle esportazioni; i project cargo (export verso Asia), e l'import in generale, visto che il 44% di questa voce si realizza attraverso i porti del Sud Europa".

Porto di Trieste: le riflessioni di Brunello Zanitti Giuliano in merito alle performance dello scalo

(FERPRESS) – Trieste, 27 GEN – Riceviamo e pubblichiamo alcune riflessioni di Brunello Zanitti Giuliano in merito all'articolo [Trieste: primo porto d'Italia nel 2016 per tonnellaggi movimentati](#):

La portualità triestina dovrebbe avere il coraggio/l'umiltà di non voler più sfruttare impropriamente come avveniva spesso in passato le tanto decantate "strabilianti performance del nostro Scalo" relative alle merci che complessivamente venivano annualmente movimentate nelle nostre banchine "sbandierandole come vanto delle grandi potenzialità delle nostre infrastrutture Portuali e dei collegamenti gomma/rotaia".

Analizzando seriamente/razionalmente i dati statistici relativi sia al 2016 che alle previsioni per il 2017, credo che le nostre citate strabilianti performance risulterebbero purtroppo alquanto modeste e notevolmente ridimensionate, se dai valori ufficiali delle merci complessivamente movimentate " andiamo a togliere " le diverse decine di milioni di tonnellate del petrolio della SIOT, i minerali della Ferriera di Servola, ed i Traffici Ro/Ro relativi alle cosiddette Autostrade del Mare, ci si accorge purtroppo ben presto che i reali valori delle nostre sbandierate performance sono alquanto ridimensionati, anche perché di fatto detti citati traffici sono autogestiti dai singoli Terminalisti e nulla o molto poco hanno realmente a che fare ne con le capacità manageriali degli Amministratori dello Scalo ma soprattutto neppure con quelle che sono le reali potenzialità e capacità competitive consentite dal nostro attuale datato assetto infrastrutturale.

Tutti Traffici comunque pur sempre importanti per il nostro Comprensorio Portuale, anche se sono modesti portatori di valore aggiunto in proporzione ai tonnellaggi delle merci movimentate, in quanto tendenzialmente producono scarsi ricavi e limitato numero di avviamenti al lavoro "mentre purtroppo ci si accorge che invece per alcuni altri redditizi Comparti siamo in sofferenza, come le Merci Varie e Convenzionali che negl'ultimi decenni sono pressoché scomparso dalle banchine del nostro Scalo" va comunque anche sottolineato che per le Merci Containerizzate in ambito Nazionale non primeggiamo in quanto siamo appena al quarto/quinto posto.

Sarebbe alquanto forviante limitarsi ad un esame superficiale dei dati relativi alle citate performance per poter comprendere quali siano realmente le attuali potenzialità del nostro Comprensorio Portuale, potenzialità che purtroppo sono state per lungo tempo inibite a causa di alcune mancate scelte del passato, che di fatto hanno impedito il possibile recupero di ampi spazi al mare per creare nuove opere "banchine/piazzali" iniziative che avrebbero dovuto contemplare sia l'interramento parziale/totale delle due scarsamente utilizzate Vasche di Riva VI° e VII° presenti al Porto Nuovo comprese tra il Molo V° e VII°, che l'eliminazione di tutti i Magazzini multipiano ormai inadeguati per i loro elevati costi gestionali, tutte opere che erano state create per assecondare quelle che erano le molto diverse esigenze Emporiali del secolo scorso.

Realizzare nuove opere banchine e piazzali, per generare nuovi interessi in quanti siano essi Investitori che Terminalisti che potrebbero essere concretamente stimolati dalle nostre appetibili e varieguate peculiarità, che si possono identificare in:

- 1) Lo sfruttamento delle quattromila miglia di vantaggio che abbiamo per i Traffici relativi all'Interscambio Euro Asiatico nei confronti della Portualità Nord Europea.
- 2) I tanto decantati 18 m dei nostri profondi fondali naturali presenti sui Litorali del Golfo di Trieste.
- 3) Il Regime di Porto Franco presente nel nostro Territorio.
- 4) Il vasto Bacino d'utenza percorso dal Corridoio Baltico Adriatico.
- 5) Le quasi 4.000 miglia di vantaggio che abbiamo nei confronti della super conformata ed attrezzata Portualità Nord Europea, in relazione ai notevoli volumi dell'Interscambio Merceologico Euro Asiatico

Interventi che ci consentirebbero finalmente di ammodernare la vetusta architettura di buona parte del nostro Comprensorio Portuale, per poter competere ad armi pari con i nostri agguerriti e tecnologicamente super infrastrutturati antagonisti vicini/lontani e poter quindi anche affrontare senza affanni le difficili sfide della Portualità del terzo millennio e sfruttare a dovere le citate notevoli ma purtroppo ancora inespresse opulente opportunità.

- segue

Per concludere pur apprezzando l'impegno ed il lodevole lavoro svolto sia da Zeno D'Agostino che da Mario Sommariva, penso che se vogliamo realmente materializzare quella che è sempre stata una nostra tanto ambita ed anche giustificata ambizione "spostare in futuro un po' più a sud verso questo nostro Mare" il baricentro del Sistema Trasportistico della Piattaforma Continentale Europea, credo sia utopico pensare "che basti rammendare l'esistente" per eliminare le attuali nostre carenze nei confronti dei ribadisco super conformati/attrezzati antagonisti vicini/lontani, poiché bisognerebbe invece assolutamente pianificare e cantierizzare sperabilmente in tempi non biblici un corposo ammodernamento dell'ormai datato assetto infrastrutturale del nostro Scalo, poiché "banchine e collegamenti ferroviari" non sarebbero in grado di assecondare ne le nostre future giustificate ambizioni e neppure quelle che sono nel terzo millennio le mutate esigenze dei flussi merceologici, altrimenti in mancanza di un nostro marcato rinnovo infrastrutturale saremmo come il pescatore che vorrebbe prendere il pesce ma non si è procurato la lenza giusta, o il contadino che vorrebbe raccogliere i frutti ma non ha ne arato ne seminato il campo.

Friuli Venezia Giulia: Serracchiani, il porto di Trieste rinnova l'alleanza con Vienna

(FERPRESS) – Trieste, 27 GEN – “Nell’evento odierno vedo un tassello importante e fattivo della costruzione di una più forte e innovativa partnership commerciale capace di innescare molteplici benefici per i nostri rispettivi territori”. Lo ha sottolineato – secondo quanto si apprende da una nota stampa della Regione FVG – la presidente della Regione Debora Serracchiani aprendo il convegno di presentazione del Porto di Trieste a palazzo Metternich, sede dell’Ambasciata d’Italia a Vienna, organizzato dall’Autorità portuale in sinergia con la Regione Fvg e la Camera di Commercio Italo-Tedesca.

Un evento per rimarcare come, con una solida alleanza, Trieste e Vienna possano recuperare pienamente il ruolo tradizionale di centralità nello spazio economico europeo e mediterraneo. E questo rinnovato patto ha una coincidenza non casuale nell’anniversario di costruzione (1857-2017) della Südbahn Vienna-Trieste, la linea ferroviaria Meridionale che collega Vienna a Trieste passando per i territori di Austria, Slovenia e Italia.

“Il nostro comune retaggio storico – ha osservato Serracchiani – ha individuato Trieste quale Hub internazionale, scalo portuale di riferimento per l’Europa centrale e dell’Alto Adriatico.

Grazie al lavoro svolto, posso dire che questa è una realtà dei nostri giorni, fonte di opportunità per il futuro, per tutti gli operatori internazionali”, ha detto la presidente, rivolgendo parole di gratitudine all’ambasciatore d’Italia a Vienna, Giorgio Marrapodi, “per aver sempre assicurato il proprio essenziale supporto al rafforzamento della cooperazione tra i nostri due Paesi”.

Serracchiani ha ricordato come il Friuli Venezia Giulia sia stato in prima linea per sostenere l’inserimento del corridoio Baltico-Adriatico nella programmazione europea.

“La Regione lo fece in un momento in cui nessuno credeva in questo corridoio tranne noi, gli amici austriaci e alcuni Paesi dell’Est Europa. Fra lo scetticismo generale riuscimmo a fornire alla Commissione europea degli studi di traffico capaci di giustificare l’inserimento. Tramite il nostro ‘pressing’ anche il Governo italiano supportò in sede comunitaria questo importante asse di trasporto e, alla fine, anche l’Europa si convinse”, ha aggiunto la presidente che si è detta “onorata di aver portato contributo, da europarlamentare, alla realizzazione di questo collegamento transeuropeo, collaborando all’epoca con il collega Joerg Leichtfried, ora ministro federale dei Trasporti”.

L’obiettivo era proprio quello di fornire supporto all’ammodernamento delle rete interna austriaca e sfruttare meglio la linea Pontebbana, per fare sì che quella connettività fra Austria e Trieste potesse nuovamente prendere forma nel nuovo contesto europeo delle reti di trasporto.

Serracchiani ha ricordato che, con la recente riforma della portualità, “il Governo italiano ha assegnato al nostro scalo una centralità e un ruolo strategici, rivolti al servizio di un hinterland storico che oggi a Vienna vogliamo rafforzare.

L’ingresso di Monfalcone nel Sistema portuale dell’Adriatico orientale integrerà e irrobusterà la nostra capacità logistica”.

La Regione ha investito “a fatti e non a parole” sulla competitività del Porto di Trieste, unitamente agli investimenti nazionali indirizzati al Porto di Trieste, pari a 60 milioni di euro sul solo scalo ferroviario, che contribuiranno ad aumentare l’efficienza di un’infrastruttura che ha già raggiunto ottimi

livelli: primo in Italia per movimentazione complessiva e vicino a raggiungere il traguardo del primato nazionale di porto ferroviario con collegamenti diretti con diverse destinazioni del Nord Italia e Centro Europa.

“Recentemente si è realizzata nello scalo la manovra unica dei servizi ferroviari che permette di avere meno costi per gli operatori, riduzione dei tempi e quindi maggior efficienza. Ciò che mi preme sottolineare è che il potenziale di intermodalità su rotaia può trovare ancora considerevole incremento”, ha concluso Serracchiani.

LA CENTRALE GENOVESE

Torna il carbone, esposto in porto

PONTE e PORCÙ >> 20



TREMILA TONNELLATE A BORDO DELLA "SIDERTIS". ENEL: «L'IMPIANTO NON PRODUCE ENERGIA»

Arriva il carbone, proteste in porto

Approda la nave con il combustibile per la centrale: esposto alla Asl e presidio

ALESSANDRO PONTE
RICCARDO PORCÙ

ATTRACCHERÀ questa mattina al terminal Rinfuse la nave che trasporta carbone per la centrale Enel del porto. E con lei in banchina arriverà anche la manifestazione di Legambiente. La nave, salpata nei giorni scorsi dal porto di Ancona, sarà a carico ridotto. È quel carico di minerale che servirà a riattivare temporaneamente le operazioni della centrale ai piedi della Lanterna per far fronte all'emergenza energetica in Francia. «Questa centrale è stata dichiarata chiusa l'estate scorsa, non può ritornare in attività. Ancora una volta gli interessi economici prevalgono sulla tutela della salute e quelli che dovrebbero controllare non fanno il loro mestiere», attacca Andrea Agostini di Legambiente: «Anche stavolta hanno detto che sarà riattivata in via provvisoria. Ma non abbiamo idea di quanto tempo sia: giorni, settimane, mesi? La manutenzione delle centrali nucleari francesi potrebbe durare a lungo».

L'arrivo della nave "Sider Tis" è previsto, salvo condizioni del mare avverse, per questa mattina alle 8. Ieri pomeriggio, quando erano da poco

passate le 18, si trovava a largo dell'Isola d'Elba. Il cargo trasporta 3.100 tonnellate di carbone a fronte di una capacità di 11 mila.

Intanto Enel assicura «che la centrale del porto di Genova non produce momentaneamente energia»: quelle 3 mila tonnellate - se utilizzate - manterrebbero in funzione la centrale per 36 ore. «Fino a questo momento, però, nessuno ci ha avvisato di un possibile scarico di minerale - hanno spiegato dalla Pietro Chiesa, la compagnia dei lavoratori portuali del carbone - È possibile che il carico rimanga in porto, o sulle banchine, sino a lunedì». Nei giorni scorsi l'assessore all'ambiente Italo Porcile aveva rassicurato sul limite di utilizzo massimo della centrale a carbone, 2 mila ore nell'intero 2017 secondo quanto stabilito dagli accordi di Enel e Comune con il ministero dello Sviluppo economico. Ma la nuova messa in moto dell'impianto Enel, che non brucia carbone dall'agosto scorso ed era ormai prossimo alla dismissione, ha scatenato contestazioni e polemiche. Tecnicamente, tuttavia, la centrale non è ancora stata spenta. La sua riapertura è stata decisa per affrontare un fabbisogno contingente

d'energia Oltralpe.

La Franciasta cercandosi di risolvere una serie di problemi sul fronte del nucleare c, nel frattempo, ha cominciato ad importare energia dal resto d'Europa. Per mettere in equilibrio la rete, il governo italiano ha così chiesto la riattivazione di alcune centrali, tra cui quella di Genova che ormai aveva chiuso i battenti.

E mentre Enel conferma il piano di dismissione dell'impianto, non si placa la polemica politica. Cominciata dieci giorni fa con la richiesta del Coordinamento Free (Fonti rinnovabili ed efficienza energetica) alle istituzioni «di avviare un'inchiesta su un provvedimento ingiustificato e costoso, deciso da un ministro dello sviluppo economico che non perde occasione per denunciare i prezzi troppo elevati del kWh, attribuendone la responsabilità alle fonti rinnovabili». A questo si aggiunge l'esposto presentato in prefettura, poi anche ad Arpal e Asl dal M5s e la manifestazione annunciata in porto da Legambiente, che avverte: «Alla fine la Francia si prenderà l'elettricità, Enel i soldi e noi il particolato. Non è uno scambio sostenibile».

ponte@ilsecoloxix.it

porcù@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA LIGURIA E L'AMBIENTE/2

Carbone, il primo sbarco

MASSIMO MINELLA

RACCONTA Tirreno Bianchi, console della compagnia portuale "Pietro Chiesa", una trentina di soci eredi della tradizione dei gloriosi "carbunin", che tutto quanto il lavoro potrebbe concludersi in una manciata di ore. Giusto il tempo di permettere al mercantile "Sider Tis" di attraccare alla banchina del Terminal Rinfuse e attendere il momento per iniziare le operazioni di scarico. Eppure il ritorno del carbone, anche se in piccole dosi, anche se per un periodo limitato nel tempo, suscita reazioni violente, esposti, polemiche. Il porto si appresta così a vivere ancora una volta una giornata di contrapposizione e dicotomia fra ambiente o lavoro. In attesa che la nave, prevista all'attracco oggi, inizi materialmente le operazioni di scarico.



Carbone nel porto di Genova

Porto, ritorna il carbone attracca la "Sider Tis" con un mini-carico

Bianchi, console della Pietro Chiesa: "Sono tremila tonnellate, poche ore di lavoro, polemiche inutili"

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA»

«**S**ARÀ difficile che il lavoro inizi subito, con una chiamata di sabato — riflette Bianchi — un carico simile, poco più di tremila tonnellate, si sbarca in un paio d'ore. E quindi pensiamo che il lavoro possa

iniziare lunedì. Sempre che non si cambi idea all'ultimo, come è successo la scorsa settimana». In effetti, l'arrivo della "Sider Tis" era già stato messo in agenda per lo scorso fine settimana. La nave aveva caricato circa 11 mila tonnellate di carbone a Capodistria e le aveva portate ad Ancona. Qui, nel porto

- segue

adriatico, avrebbero dovuto essere sbarcate 7 mila tonnellate, destinate alla centrale umbra di Bastardo, mentre le altre 4 mila avrebbero dovuto riprendere la navigazione fino al porto di Genova. Alla fine, tutto quanto è stato movimentato ad Ancona. Nel frattempo, anche per stemperare le polemiche, l'Enel ha ribadito che la decisione presa, quella cioè di chiudere (anche) la centrale a carbone del porto di Genova non è assolutamente oggetto di ripensamenti, specificando anche la ricollocazione di tutti i dipendenti con altre funzioni all'interno del gruppo. Inoltre, tramite la controllata Enel-e si sta già lavorando alla raccolta di progetti di riutilizzo dell'impianto, vincolato dalla soprintendenza dei Beni Artistici, a fini culturali e sociali. Solo per far fronte a una richiesta straordinaria della Francia, che ha in revisione un terzo delle sue centrali nucleari, Enel ha accettato di riattivare due impianti (Bastardo e Genova, il terzo coinvolto è quello di Chivasso di A2A) per produrre una quantità di energia suppletiva e funzionale alla richiesta. Ovviamente la centrale di Genova dovrà essere messa tecnicamente nelle condizioni di produrre energia bruciando carbone e quindi tornerà operativa. Tecnicamente non è ancora stata spenta, anche se non funziona più dall'estate. Per lo spegnimento si attenderà la fine della commessa extra per i francesi. «Noi abbiamo sperato e ancora speriamo che questa vicenda serva a sollevare il caso, che faccia parlare del futuro della Pietro Chiesa — chiude il console Bianchi — Il resto non ci interessa, tanto meno infiltrarci in polemiche. Le ultime operazioni sul carbone le abbiamo svolte a settembre, poi da allora più niente. Ora ci è arrivata la convocazione da parte del presidente dell'autorità portuale di sistema Signorini. Ci attende a Palazzo San Giorgio martedì prossimo (il 31 gennaio n.d.r.). Speriamo che qualcosa si muova».

(massimo minella)

ENEL E Iplom NEL MIRINO DI AMBIENTALISTI E RESIDENTI

Proteste contro il carbone e il petrolio

Striscioni in porto per l'arrivo del fossile. A Fegino manifestazione per la bonifica

RICCARDO PORCÙ

UNA MATTINATA di proteste per difendere l'ambiente e la salute, in porto a Fegino. A dare il via alle manifestazioni all'alba il "blitz" di un gruppo di attivisti di Legambiente per contestare l'arrivo della nave cargo "Sider Tis" con circa 3mila tonnellate di carbone, scaricate nella centrale Enel sotto la Lanterna. Subito dopo, alle 10.30, il corteo dei cittadini di Borzoli e Fegino per chiedere a Iplom un piano di bonifica del terreno dopo il disastro ecologico dello scorso 17 aprile, da realizzare in tempi rapidi. Due proteste diverse, legate dal filo rosso della tutela dell'ambiente. In porto gli attivisti hanno contestato la riaccensione (temporanea, come sottolineato da Enel) della centrale a carbone per soddisfare il fabbisogno energetico della Francia, al momento con un terzo delle centrali nucleari in manuten-



Il blitz in porto contro il carbone



Il corteo a Fegino per la bonifica

zione. Il "blitz" degli ambientalisti è stato fermato davanti ai cancelli d'accesso al terminal dall'intervento delle forze dell'ordine. Una reazione immediata che non ha impedito agli attivisti di sventolare lo striscione "No alle fonti fossili" e i cartelli "basta ai veleni" per una manciata di minuti prima di essere allontanati. «La riattivazione della centrale non porta nessun vantaggio per i cittadini, solo inquinamento - av-

verte Andrea Agostini di Legambiente - Questo impianto è stato dismesso e noi vogliamo che resti chiuso».

Stessa battaglia per la tutela della salute ma motivazioni che cambiano a qualche chilometro di distanza, per la manifestazione dei cittadini di Borzoli e Fegino. Qui al centro della contestazione sono state le lentezze e la poca chiarezza di Iplom, insieme alla richiesta di far partire al più presto il piano

di bonifica del terreno invaso ad aprile, da 600 metri cubi di greggio. Il Comune ha chiesto a Iplom di riattivare tutte le procedure ma l'azienda spinge invece perché sia il ministero dell'Ambiente a occuparsi della fase di bonifica, bypassando così la supervisione degli enti locali. «Vogliono prendere tempo per intervenire solo in superficie - attaccano i cittadini - Non glielo permetteremo».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

PROCESSO PER IL DISASTRO DI MOLO GIANO, IN SEDE CIVILE SARANNO CONTESTATE AI MESSINA ANCHE LE SPESE FUTURE

«Jolly nero, i colpevoli paghino la costruzione della nuova Torre piloti»

E per la strage lo Stato chiede altri 26 milioni

MATTEO INDICE

LA GESTIONE di quella nave fu semplicemente «criminale» perché ne furono insabbiati i guasti precedenti, e la sera in cui uccise nove persone sfregiando il porto di Genova non doveva partire. La strage provocata dalla Jolly Nero, sostiene quindi l'avvocato dello Stato, dev'essere risarcita con altri 26 milioni (oltre a quelli chiesti dai parenti delle vittime) al Paese nel quale avvenne e ai suoi ministeri, perché il disastro rischiò di mettere in ginocchio la sicurezza dello scalo più importante d'Italia e della navigazione nel suo mare. Non solo. Ernesto Di Napoli, l'avvocato dello Stato appunto, annuncia in aula che in sede civile sarà chiesto ai colpevoli di rimborsare anche la futura costruzione della nuova Torre piloti, per la quale è stata preventivata una spesa di 16 milioni.

È l'ultimo colpo di scena nel processo sullo scempio compiuto la sera del 7 maggio 2013 dalla portacontainer della compagnia Messina: l'equipaggio durante la manovra di uscita dal porto non riuscì a riavviare le macchine in avan-

ti, lo scafo rimase in abbrivio all'indietro e abbattè l'edificio da cui si controllava il traffico marittimo, nel quale morirono in nove fra militari della Capitaneria, piloti e operatori radio dei rimorchiatori. L'inchiesta ha dimostrato che quell'impasse era ricorrente, sia sulla "Nero" che su altre imbarcazioni della medesima flotta, e che molte avarie del passato erano state nascoste o sottovalutate.

«Se si era a conoscenza che sulle navi del Gruppo Messina si verificavano in media due avarie all'anno - ha insistito Di Napoli - era chiaro che il pericolo fosse particolarmente elevato». E ancora: «A maggior ragione, se si ha il contagiri che non funziona (uno dei guasti che si registrarono quel giorno sulla Jolly, ndr) e se manovri in spazi ristretti (com'erano e come sono talvolta nel porto di Genova, ndr) devi essere allertato a manovre di emergenza, sapendo che ci sono più persone sulla torre stessa a vigilare. Hanno impostato una manovra che poteva riuscire solo se il motore fosse stato in funzione, ma non è andata così. Non stavi governando la nave, perché non hai dato l'allarme?».

Un altro dettaglio, importante e inedito, è stato sviscerato ieri. Pietro Bogliolo, legale che assiste Gabriele Russo, uno dei sopravvissuti al crollo, ha spiegato come la Jolly sia stata venduta dopo il dissequestro a due milioni e mezzo di euro, una sorta di prezzo «da rottamazione», poiché chi acquistò lo scafo si limitò a demolirlo all'estero, pagando in pratica soltanto il ferro. «Questo significa che alla compagnia - ha rilanciato Bogliolo - la manutenzione per farla navigare ancora sarebbe risultata antieconomica, tanto era onerosa a causa del pessimo stato della nave. Ma allora perché fino a poco prima l'avevano lasciata andare per mare?»

Nei giorni scorsi il pm Walter Cotugno aveva chiesto 20 anni e 7 mesi per il comandante della Jolly Nero Roberto Paboloni, 17 anni per Giampaolo Olmetti, delegato all'armamento Messina, 10 anni e 6 mesi per il pilota Antonio Anfossi, per il direttore di macchina Franco Giammoro e per il primo ufficiale Lorenzo Repetto: sono tutti accusati di omicidio colposo plurimo, crollo di costruzioni e attentato alla sicurezza dei trasporti.

indice@ilsecoloxix.it

© EYNCA DALCUNIDIRITTI RISERVATI

CONVEGNO PROPELLER

La portualità ligure del futuro

Il Propeller Club di Genova, organizza martedì 31 gennaio un incontro conviviale sul tema "La portualità ligure nei prossimi anni" al quale prenderanno parte nel ruolo di relatori il nuovo presidente dei porti di Genova - Savona Paolo Emilio Signorini e il direttore marittimo della Liguria, l'ammiraglio Giovanni Pettorino.

L'incontro si svolgerà a partire dalle 19,15 presso il ristorante Al Settimo Cielo (Grand Hotel Savoin) del capoluogo ligure.

Per l'occasione, il Club presieduto dall'avvocato Giorgia Boi, ha chiamato a raccolta i rappresentanti della comunità dello shipping genovese.

Al momento - si legge in una nota del Propeller del capoluogo ligure - sono infatti previste le presenze di Gilberto Danesi del Vtc, Alberto Delle Piane (Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova), John Gatti (Capo pilota del porto), Edoardo Moutzani (Stazioni Marittime) e Alessandro Serra (Ormeggiatori e presidente Eba (European Boatmen's Association)).

I problemi viari del porto di Ancona

Dopo la bocciatura del progetto "Uscita a Ovest" ad Ancona è necessario trovare soluzioni alternative. Su ferro? Su strada? Con quale progetto? L'Incontro promosso ad Ancona offre l'opportunità di una riflessione sul livello di realizzazione della integrazione dei trasporti lanciata dal Progetto '80 (passare dal coordinamento all'integrazione) e della riconversione modale a favore della rotaia (obiettivo del Piano nazionale dei trasporti). La vicenda di Ancona, con la chiusura della stazione Ancona Marittima, è emblematica della regressione culturale che ha portato a chiudere nel cassetto il Progetto '80 e il Piano generale dei trasporti in nome del "tutto strada" che è il contrario dell'integrazione. Ma il capoluogo è in linea con la Regione Marche che ha assecondato le Fs nella chiusura della Fano-Urbino e della Fabriano-Pergola, rinunciando alla metropolitana leggera. L'esperienza di Trieste, invece, è caratterizzata dalla "cura del ferro". L'esperienza di Trieste dimostra che il successo può venire solo dall'integrazione "ferro-gomma" sfruttando le caratteristiche delle singole modalità in un efficace coordinamento: un porto è per definizione un centro intermodale; senza la ferrovia, può definirsi porto?

Luigi Bianchi
Ancona

INCHIESTA/1 » RIVOLUZIONE NELLA TECNOSTRUTTURA

Cambia la stanza dei bottoni Valzer di nomi in pochi mesi

Ma non nasce dalla politica: è l'effetto di modifiche agli enti (e pensionamenti)

Port Authority, scuola, Camera di commercio, acquedotto: esce di scena una leva di dirigenti e ora alla ribalta se ne affaccia un'altra

di **Mauro Zucchelli**
LIVORNO

Nel periodo fra la conquista del Comune da parte dei Cinque Stelle di **Filippo Nogarini** e l'addio di **Giuliano Gallanti** all'Authority dopo sei anni esatti c'è stato un tourbillon di volti e nomi che ha modificato nel profondo l'identità della tecnostuttura della città: gli uomini e le donne che hanno in mano le chiavi di questa o quella stanza dei bottoni. Ma con una sorpresa: l'epicentro di tutto quanto non è esattamente nel Palazzo Civico investito dal ciclone M5s bensì semmai altrove. Dunque, invece dell'"apricatole" pentastellato che squarcia istituzioni di latta, a innescare il valzer del cambiamento è stato qualcosa d'altro. Cosa? Soprattutto una leggina, anzi la mancata conferma di una proroga. Ma non solo quello: pesa la modifica della geografia territoriale, dell'identità e della fisionomia dei poteri di enti pubblici.

Anche in questo caso la lingua batte dove c'è: l'Authority cambia il vertice, e cambia l'ossatura mediante l'accorpamento con Piombino (che avrà conse-

guenze sull'intreccio fra le due piante organiche perché non si potrà continuare a fare le stesse cose di prima duplicandole nei due porti).

È destinato a modificarsi quel che finora è stato il comitato portuale e presto diventerà il comitato di gestione. Il "parlamentino" che affianca il presidentissimo è stato rinnovato giusto nell'aprile scorso: vi sono entrati **Piero Neri** (per gli armatori) e **Laura Miele** (per gli agenti marittimi) mentre sono usciti **Silvio Fremura** e **Nello D'Alesio**, c'è stato un avvicendamento anche in campo sindacale con il passaggio di consegne in casa cisina da **Dario Menichelli** a **Giovanni Pardini**. Sono stati confermati tutti gli altri: per la parte imprenditoriale **Franco Rugei**, **Gloria Dari**, **Marcello Magagnoli**, **Umberto Paoletti** e **Mirella Bologna** mentre sulla sponda sindacale si tratta di **Maurizio Strazzullo**, **Stefano Benassai**, **Giacomo Marchesini**, **Claudio Picchiottino** e **Claudio Sodano**. Però nessuno di loro resterà: tanto gli esponenti delle imprese che quelli del sindacato rimarranno fuori dalla porta nel nuovo organismo: così come usciranno amministratori locali come **Alessandro Franchi**, presidente della Provincia, più i sindaci **Gaetano Guarente** (Capraia) e **Lorenzo Racci** (Collesalveti), quest'ultimo poco dopo esser riuscito a farvi ingresso al termine di una lunghissima battaglia. Nella nuova "squadra" comparirà un esponente indicato dalla Regione, uno dal Comune di Livorno e uno da quello di Piombino, uno dalla Capitaneria di Porto: ma non c'è traccia di toto-nomine e non sarà semplice farle perché il ministero ha messo come patto l'età (max 65 anni) e la

competenza specifica (gli stessi requisiti richiesti per poter fare il presidente)...

Il tassello-simbolo di questo puzzle sotto il profilo dell'effetto pensionamento bisogna andarselo a cercare un po' indietro, nell'autunno 2014: nello stesso giorno hanno lasciato il lavoro i due ingegneri-capo che per decenni hanno retto i due uffici tecnici pubblici più importanti della città: stiamo parlando di **Gianfranco Chetoni**, al vertice della struttura tecnica del Comune fin dal '90 (salvo un periodo), e di **Umberto Campana**, che ha retto analogo struttura in porto per un trentennio, fin da quando non esisteva ancora l'Authority (e l'ente si chiamava Azienda Mezzi Meccanici). Entrambi classe 1948, nati a pochi giorni di distanza, sono usciti di scena non perché messi alla porta da Gallanti o Nogarini ma semmai perché un decreto di Palazzo Chigi sulla pubblica amministrazione ha eliminato la possibilità di trattenere in servizio chi, come i due ingegneri-capo labronici, ha raggiunto l'età della pensione.

Più tardi, è uscita di scena un'altra accoppiata di ingegneri che, come gli altri due già citati, ha contribuito a scrivere la storia recente delle infrastrutture della nostra città: non è casuale ogni riferimento, da un lato, a **Michele Caturegli**, che ha legato il proprio nome all'Asa (della quale è stato a lungo direttore) ma ha avuto ruoli di rilievo anche nella "macchina" municipale (come in occasione del dragaggio dei fossi per cercare le sculture di Modigliani) e, dall'altro, a **Giovanni Motta**, che per lunghi anni è stato nella squadra dell'Authority il responsabile dei progetti per i

dragaggi e l'ambiente.

Va detto che il team dei "colonnelli" di Palazzo Rosciano ha visto anche il temporaneo arrivarci di **Matteo Paroli**, ex segretario generale facente funzione e poi dirigente del settore affari legali, chiamato a Ancona a fare il braccio destro del presidente dell'istituzione portuale. I rimpiazzati: l'ingegner **Enrico Pribaz** è arrivato al posto di Campana (per ora come facente funzione) e **Massimo Vivaldi** segue ora le tematiche di cui si occupava Motta. Nel frattempo - ma stiamo parlando degli inizi del biennio che abbiamo messo sotto i riflettori - è cambiato qualcosa nella controllata Porto 2000: non ci riferiamo alla privatizzazione in corso ma al fatto che in consiglio d'amministrazione il posto di **Roberto Piccini** è stato preso da **Massimo Provinciali**, numero due dell'Authority (poi esautorato di deleghe, su disposizione dell'Authority anti-corruzione dell'ex pm **Raffaele Cantone**), in un team con **Francesca Morucci**, funzionaria di Palazzo Rosciano, e **Pierluigi Giuntoli**, segretario della Camera di Commercio.

Citando l'ente camerale si apre un altro capitolo: quello della riarticolazione territoriale di enti pubblici e organizzazioni di rappresentanza: Livorno va a "nozze" con Grosseto e, dopo il gran rifiuto di **Sergio Costalli**, la presidenza va al maremmano **Riccardo Breda** con un consiglio e una giunta in gran parte cambiati, visto proprio il mix fra le due realtà.

Non è l'unico caso. Basti pensare all'aggregazione che ha riguardato in Confindustria sia Livorno che Massa Carrara o a quella che in casa Uil ha messo insieme Livorno e Pisa. Nasce da quella stagione in cui

l'idea di far saltare il livello intermedio del rango di provincia, esistente ovunque, ha trovato un po' tutto: immaginando di accorpate caserme, questure, prefetture, direzioni periferiche dello Stato.

Questa sbornia del ridisegno della geografia territoriale ha investito anche il mondo della scuola con strascichi tutt'altro che limitati: immaginando futuri accorpamenti, si è rimasti a bagnomania con i reggenti multitasking costretti a fare i salti mortali per coprire i territori più diversi. È capitato anche a Livorno con **Luigi Sebastiani**, dirigente scolastico tanto nella nostra come in altre province (anche Pisa, Grosseto, Siena e Carrara), poi sostituito adesso da **Anna Pezzati** dall'estate scorsa. Anche lei, manco a dirlo, come reggente.

Ma a cascata è un po' tutta l'architettura del sistema d'istruzione a essere precaria quasi quanto i prof supplenti. L'ex preside dell'Ite **Cristina Grieco**, alla quale è stata data la responsabilità di guidare l'assessorato regionale all'istruzione e al lavoro, viene formalmente trasferita alla cattedra del Centro provinciale istruzione adulti di Livorno 1 (in effetti retta ad interim da **Riccardo Borraccini**, che come preside era stato chiamato dodici mesi prima da Rosignano per occuparsi di Geometri, Ipsia e Nautico).

Grieco viene rimpiazzata al Vespucci-Colombo da **Simonetta Costagliola**, che era già reggente in quell'istituto tecnico e che lascia il liceo scientifico Enriquez a **Manuela Mariani**, che a sua volta conserva l'incarico pro tempore al circolo didattico La Rosa (retto ad interim in precedenza da **Luisa Lo Manto**), ma lascia l'Istituto comprensivo Micali in reggenza a **Teresa Cini**, che continua anche a dirigere le De Amicis. E intanto a guidare le Bartolena è arrivata **Maria Glustl**.

In realtà, i presidi chiamati a reggere provvisoriamente anche altre scuole sono ben di più: e se i casi di Mariani e Cini li abbiamo già citati, vanno aggiunti i nomi di **Nedi Orlandini** (Isis Niccolini Palli) che si occupa anche del Don Angeli e di **Giuliana Ficiini** (Iu Galilei) che prende in consegna pure l'Istituto comprensivo colligiano Benedettini.

Dodici mesi prima, alle scuole Mazzini **Vincenza Rumi** (proveniente dall'istituto Anchiense

Picchi di Colle) aveva sostituito **Cesare Lazzari**, tornato nella "sua" Lucca per dirigere un importante polo scolastico superiore. Sempre da Colle aveva fatto la valigia **Roberto Cecchi** (ex Minerva Benedettini) per andare al timone di un istituto scolastico in Lunigiana.

È come quel rompicapo di 15 numeri da mettere in ordine in 16 caselle, ormai un gioco vintage da bancarella di modernariato: ma è solo un assaggio del puzzle-babele che nelle scuole si compone ogni anno, se è vero che dal sindacato denunciano come nel nostro territorio «ormai una scuola su 4 sia guidata da un reggente con incarico di anno in anno».

(1, continua)

GRUPPO EDITORIALE

Sanità: la maxi-Asl modifica tutto, in ospedale arrivano volti nuovi

Nella sanità la "stanza dei bottoni" ha cambiato prima di tutto la geografia: non c'è più l'Asl provinciale, siamo dentro una maxi-Asl che arriva a nord alla Cisa e a sud all'Elba. La fusione l'ha decisa la Regione 13 mesi fa e al vertice c'è Maria Teresa De Lauretis, livornese. Logico che l'aggregazione abbia riguardato anche i ruoli di responsabilità.

Nella plancia di comando della maxi-Asl c'è anche un po' di Livorno: al massimo livello, quello dei direttori di dipartimento, figurano **Roberto Bigazzi** (specia-

listiche mediche), **Chiara Pini** (professioni infermieristiche) e **Luca Cei** (affari legali). Un gradino più giù, nei nomi dei responsabili di area omogenea troviamo medici livornesi - come **Maurizio Viti**, **Orazio Santonocito**, **Fabrizio Gadducci**, **Piero Palla**, **Paolo Roncucci**, **Spartaco Sani**, solo per citarne alcuni - che ora acquisiranno nel loro settore la guida di tutta la fascia costiera. Passando a guardare più direttamente la sanità livornese si può ricordare che nel periodo preso in esame sono da registrare, ad esempio, l'arrivo di Santo-

nocto a guidare la neurochirurgia o la nomina di **Gadducci** a dirigere pediatria. Ma negli ultimi mesi le cose hanno preso a correre: **Luca Carneglia** che diventa direttore dell'ospedale al posto di **Sabina Sanguineti**; **Carlo Giustarini** torna qui come responsabile di zona per coordinare i distretti; a **Alessio Bertini** viene affidata una palata bollente come il pronto soccorso; **Renato Felipetto** fa ritorno a urologia. Ma la lista delle nomine sarebbe ben più lunga: intanto vanno in pensione figure assai note come **Angela Citeresi** e **Giorgio Odello**.

Traffico merci: il bilancio di Grimaldi

CHE I TRAFFICI ro/ro rappresentano una delle principali voci di ricchezza per il porto è noto e confermato dalle statistiche. Ma per la prima volta un armatore del settore, il gruppo Grimaldi, ha provato a quantificare quanta «ricchezza» il proprio traffico produce sul porto e più in generale sulla città. E sono cifre che non lasciano dubbi sull'importanza dei traghetti merci sulle nostre banchine. «Il nostro gruppo spende annualmente su Livorno - ha dichiarato nell'ultima riunione al Propeller club il direttore commerciale e logistico dottor Costantino Baldissara - circa 30 milioni di euro per tasse d'imbarco e sbarco, servizi portuali, operazioni di banchina.

ADOTTANDO il moltiplicatore economico del settore, viene ge-

nerato un indotto totale di 75 milioni di euro all'anno, che corrisponde grossomodo al 2% del Pil della città». Ancora: moltiplicando questa cifra con il parametro del reddito pro-capite dei livornesi (base statistica ufficiale) che è di 24 mila euro l'anno, se ne evince che il gruppo Grimaldi genera un impatto occupazionale pari a 1,250 «risorse», ovvero posti di lavoro. La relazione del dottor Baldissara, presentata in occasione del dibattito sull'associazione Alis (Associazione logistica per l'intermodalità sostenibile) guidata dal presidente Guido Grimaldi, conferma non solo l'interesse per il nostro porto del gruppo armatoriale - oggi il primo al mondo proprio nel settore dei ro/ro - ma anche l'impegno economico che è stato espresso ad oggi e che continuerà sulla base degli spazi, delle banchine e dei servizi che il

porto potrà esprimere.

IL PIANO regolatore portuale approvato dall'Autorità portuale, per ammissione dello stesso ex presidente Gaetano Gallanti, non è stato in grado di dare risposte esaustive per quanto riguarda i ro/ro: e la concorrenza che si è venuta a creare tra i vari gruppi armatoriali impegnati nel comparto, in particolare tra Grimaldi e Onorato, aumentando il numero delle navi e delle «toccate» su Livorno ha enfatizzato problemi ed esigenze. Spetterà adesso alla nuova Autorità di sistema Portuale, dall'insediamento del neo-presidente Fabrizio Corsini prevista per i primi giorni della prossima settimana, ad affrontare e possibilmente risolvere questo tipo di problema. Che come ha detto Baldissara, significa milioni di gettito per l'economia di Livorno ed altre centinaia di possibili posti di lavoro.

Antonio Fulvi



VERTICI Nella foto sopra il direttore commerciale e logistico del gruppo Grimaldi, Costantino Baldissara

UNA PIOGGIA DI DENARO

IL GETTITO CHE DERIVA DAL TRAFFICO MERCI RAPPRESENTA UNA VOCE FONDAMENTALE PER QUANTO RIGUARDA LA RICCHEZZA DEL PORTO

IMPIEGO

Il gruppo genera un impatto occupazionale pari a 1.250 risorse

Informazioni Marittime

Napoli, entro l'anno la gara per il museo del mare



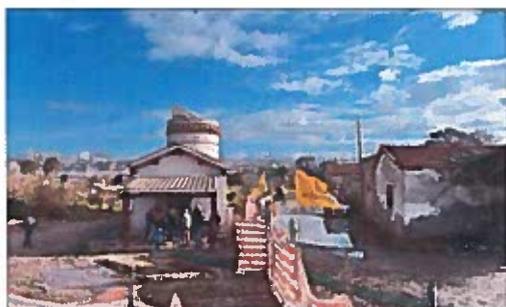
di Paolo Bosso «I finanziamenti arriveranno se saremo capaci di scrivere un progetto in non più di un paio di mesi, più altri due per l'esecutivo, e alla fine lanciare la gara entro l'anno». Pietro Spirito, presidente da poco più di un mese dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) detta i tempi, sempre più concreti, per la realizzazione del museo del mare e dell'emigrazione in un luogo storico, nel palazzo degli ex “Magazzini Generali” silos e frigoriferi, a due passi da piazza Municipio, nel porto. Anche se a lui la parola museo non piace, «meglio “centro di custodia del mare”», oppure, perché no, anche proprio “magazzini generali”.

Un polo archeologico e didattico su quattro livelli, collegato sottoterra con la stazione della metro di piazza Municipio, all'interno di un bel pezzo di archeologia industriale realizzato nel 1906 da Marcello Canino, la firma dietro opere quali le vecchie terme di Castellammare e la stazione della Villa dei Misteri di Pompei. Su un'ala del palazzo, un robusto deposito abbandonato da 10mila metri quadri, il museo del mare e dell'emigrazione insieme ad altre attività culturali, dall'altra parte locali commerciali. Sul tetto una terrazza con vista su porto, golfo e città. È ancora presto per i contenuti, siamo ancora alle fasi di progettazione preliminare. Ancora non si sa cosa verrà esposto nel museo ma c'è ampia scelta tra archivio storico del porto di Napoli, pezzi da altri musei navali della Campania e collezioni private. C'è anche chi ci vorrebbe un paio di navi romane ritrovate nel cantiere della metro di piazza Municipio. «Abbiamo costruito una rete di interessi comune, affidato un progetto agli architetti e ora abbiamo questa bella idea aperta a qualsiasi contributo. Vogliamo qualcosa di concreto che dia a Napoli il polo museale che gli manca, dedicato al mare e alla storia del porto», commenta Umberto Masucci, componente del Comitato di gestione dell'Adsp in veste qui di socio promotore con il Propeller Club di Napoli che presiede.

Il progettoLa redazione del progetto è stata affidata a RA Consulting da parte di un comitato promotore composto da 38 soci tra Regione, Comune, Confindustria, Confcommercio, Unione degli Industriali e Propeller Club di Napoli. Il gruppo di architetti è formato da Gennaro Maticena, Antonio Gravagnuolo e Piera Stangherlin. L'ingegnere Filippo Cavuoto, dello Studio Cavuoto, si è occupato della parte strutturale del progetto. È stato calcolato un intervento di restauro e riqualificazione complessivo di circa 40 milioni di euro, finanziabili tra fondi dell'authority, europei e statali. Si prevedono due blocchi verticali, uno per la funzione museale e uno per quella commerciale che finanzierebbe in parte anche le attività culturali dell'altra ala. La superficie del museo si estenderebbe su 5mila metri quadri, all'interno di una struttura che conta un piano seminterrato, tre piani fuori terra e un terrazzo. Gli spazi interni sono ampi capannoni alti più di 8 metri sorretti da maglie di pilastri distanti circa 10 per 15 metri. L'intervento di riqualificazione è sostanzialmente una rimodulazione. «Non ci sono problemi strutturali, solo degrado. È un deposito con solai molto solidi, costruiti per sostenere pesi enormi», spiega Maticena. «Ma dobbiamo muoverci. Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio – spiega Spirito - mi ha assicurato un finanziamento tramite il Cipe a patto che gli presentiamo qualcosa di definitivo in tempi ragionevoli, e per farlo dobbiamo lavorare senza conflitti. Gli interessi economici hanno bloccato i progetti per il waterfront, per il Beverello, tutto questo deve finire. Il progetto per il palazzo di Canino è un primo passo, poi toccherà al Beverello».

Porti: Cagliari, dopo torre ora si punta a Parco Quarta Regia

Legambiente, si faccia uscire presto l'area dal degrado



(ANSA) - CAGLIARI, 29 GEN - Restaurata la vecchia torre (Sa Scafa), ora si punta anche alla realizzazione del Parco della Quarta Regia. Un'area del porto di Cagliari che cambierà volto con lo sviluppo di tutto ciò che ha a che fare con la pesca: la nuova darsena e la cantieristica. È l'impegno confermato in occasione dell'incontro di apertura degli eventi per la giornata mondiale delle zone umide, organizzato da Legambiente in ricordo dello studioso Helmar Schenk, in collaborazione con la Conservatoria delle Coste, Autorità portuale, Regione, nella Torre della Quarta Regia (Sa Scafa), appena rimessa a posto.

L'iniziativa alla Quarta Regia prelude ad una settimana ricca di incontri, escursioni, conferenze e coinvolgimento delle scolaresche in diverse località dell'Isola e si inquadra nel progetto di realizzazione del Parco Molentargius-Santa Gilla.

"È urgente - spiega la presidente di Legambiente, Annalisa Columbu - che, conclusi i lavori di restauro della storica Torre, quale segno di rinascita in prospettiva del Parco Molentargius-Santa Gilla, venga definita la destinazione d'uso e la riqualificazione di tutta l'area circostante, attualmente in stato di grave degrado, per garantire una agevole frequentazione e favorire una pubblica fruibilità. Le istituzioni competenti attuino tutti gli sforzi di cooperazione per sistemare a parco l'area circostante". Sarà a breve sistemata, sempre a cura della Conservatoria delle Coste, l'area antistante la Torre per la vendita diretta dei prodotti ittici.

La scelta di Catania al posto di Augusta rimette in gioco tutto

«Messina sia sede d' Authority» Rilanciato l' appello al Governo

Il Pd cittadino scende in campo: «Delrio non ha più alcuna scusa»

Rilanciano l' appello al ministro Delrio e chiedono la mobilitazione dell' intera città. Il documento sottoscritto nei giorni scorsi dagli esponenti del Pd Francesco Palano Quero, Alessandro Russo, Giuseppe Laface e Lilliana Modica, è passato quasi sotto silenzio per via del dibattito cittadino sulla mozione di sfiducia nei confronti della giunta Accorinti. Ma - come sottolineano giustamente i quattro firmatari dell' appello - «la vicenda della mancata individuazione a Messina della sede dell' **Autorità portuale** del Tirreno Meridionale e dello Stretto evidenzia un grave difetto di considerazione di un intero territorio, della storia e della stessa consistenza dei porti di Messina e Milazzo».

Esistono ragioni di forma e di merito che dovrebbero indurre il Governo nazionale a riconoscere, seppure in extremis, a Messina «la medesima dignità che è stata riconosciuta prima a Salerno e poi, proprio in questi ultimi giorni, a Catania diventata sede dell' **Autorità** di sistema della Sicilia Orientale». Delrio non può neppure appellarsi a eventuali ostacoli legislativi, «visto che Catania, pur non essendo porto "core", è stata comunque individuata come sede della nuova **Autorità**».

E d' altra parte, i volumi dei porti di Messina e Milazzo continuano a giustificare l' intervento da parte del Governo.

A dar manforte alla richiesta è il deputato regionale di Area popolare Nino Germanà: «Con sempre più forza oggi continuo a chiedere, da cittadino e da parlamentare, che il Governo riveda la propria posizione. Era stato affermato che la Governance dovesse essere esclusiva dei porti "core", i quali sono stati definiti attraverso scelte squisitamente politiche anni orsono. Oggi, con la decisione di stabilire a Catania la sede dell' **Autorità portuale** della Sicilia Orientale, appare evidente che viene a cadere questo prerequisito (non essendo Catania porto "core"), che rappresentava un freno per la richiesta di Messina e Milazzo».

Adesso, dunque, non c' è più ragione plausibile per penalizzare un' area che con i suoi porti costituisce «un esempio di unicità per traffico e posizione strategica».(l.d.) Allegato: In sintesi Crocetta e i porti "core" Basterebbe che il presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta avanzasse la richiesta del

riconoscimento di Messina-Milazzo come porto "core". Per Augusta lo fece l' allora ministro Stefania Prestigiacomo. I numeri sono tutti dalla parte della nostra **Autorità portuale**.

Messina Dopo la scelta di Catania come sede dell' Autorità di sistema della Sicilia Orientale

Porti, due pesi due misure

Il Partito democratico si appella al governo: stessa dignità per lo Stretto

Messina Una levata di scudi. Nella città che discute ormai da settimane soltanto del sì o del no alla sfiducia nei confronti del sindaco Accorinti, finalmente ci si rende conto dell' importanza della posta in palio riguardante il futuro dei porti di Messina e Milazzo.

A riaccendere i riflettori sulla riforma della portualità voluta dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio è stata l' improvvisa decisione (in realtà maturata da lunghi mesi) di stabilire a Catania, e non più ad Augusta, la sede dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale.

In tal modo, è stato platealmente violato il principio della scelta dei porti "core", visto che Catania non è nella lista dei porti di rilevanza strategica stilata dall' Unione europea e ha numeri meno consistenti dei porti di Messina e Milazzo.

Da qui l' appello del Pd messinese al Governo, affinché si segua la stessa strada - già percorsa anche nel caso di Salerno - e si assegni la sede dell' Autorità del Tirreno Meridionale alla Città metropolitana dello Stretto, pur confermando la piena sinergia con Gioia Tauro. A mobilitarsi anche altre forze politiche e i sindacati del settore. Pag. 13.

IL «NO» A MESSINA

Una petizione sull' **Autorità portuale** del Tirreno

«La mancata individuazione a Messina della sede dell' **Autorità portuale** del Tirreno Meridionale e dello Stretto evidenzia un grave difetto di considerazione di un intero territorio, della storia e della stessa consistenza dei porti di Messina e di Milazzo». Lo scrivono Francesco Palano Quero, Alessandro Russo, Giuseppe Laface e Liliana Modica nell' appello inviato al Ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che ha firmato il decreto che assegna a Catania la sede della nuova **Autorità** di Sistema della Sicilia Orientale, mentre l' Authority del Tirreno meridionale e dello Stretto avrà base a Gioia Tauro.

Gli esponenti Pd hanno lanciato una petizione invitando i cittadini a firmarla. «Riteniamo che esistano ragioni di forma e di merito affinché il Governo e il ministro Del rio in particolare intervengano affinché sia riconosciuta a Messina, alla sua storia **portuale** e a quella della sua **Autorità** la medesima dignità riconosciuta a Salerno e a Catania - scrivono - e oltre a non esserci alcun ostacolo di merito poiché i volumi dei porti di Messina e Milazzo continuano ad essere assolutamente significativi, non ci poteva essere e ancora non c' è alcun ostacolo legislativo, tanto ciò vero che Catania, pur non essendo porto "core", è stata individuata come sede della nuova **Autorità**».

Il molo Marullo sarebbe una straordinaria opportunità per la città

Recupero del waterfront portuale Esiste il progetto del gruppo Ufo

Necessario però insistere per uscire dall' Autorità di Messina-Gioia Tauro

MILAZZO Nella città del Capo ormai è un classico: le proposte durano il tempo di una legislatura, o forse anche meno. E così mentre le altre località vicine decollano, qui resta solo la speranza. Che spesso si trasforma in delusione.

Un esempio? Per restare all' attualità basti pensare al progetto di riqualificazione del complesso "Diana" e di molo Marullo, un' ampia quanto preziosa porzione del waterfront mamertino, che lo studio Ufo - del quale uno dei protagonisti è l' architetto Claudio Lucchesi - in collaborazione con l' Università di Westminster, all' inizio del 2010 ha messo a disposizione dell' amministrazione comunale. Un progetto che venne archiviato dalla successiva gestione politica e che oggi chissà in quale cassetto di palazzo dell' Aquila giace. Sempre che non sia finito in qualche angolo inaccessibile di archivio. Eppure quell' opera potrebbe essere utile per dare concretamente un nuovo volto al porto di Milazzo.

Un porto non "ingabbiato" dagli imminenti lavori di recinzione che lo renderanno sempre più commerciale e industriale e meno turistico; un porto ormai sottratto non solo alla disponibilità dei cittadini quanto degli stessi vacanzieri. E qui viene fuori un altro

paradosso: Milazzo porto che rientra nella competenza dell' Autorità portuale di Messina-Gioia Tauro per rispetto degli standard di safety e security imposti dalla normativa vigente (così affermano all' Authority) deve essere chiuso, mentre il porto di Lipari, come tutti quelli delle Eolie, rimarrà "aperto".

Ma - ci si chiede - i passeggeri e i mezzi che imbarcano a Milazzo poi non arrivano e ripartono dall' Arcipelago? Eventuali situazione di rischio esistono solo sulla rotta Milazzo-Lipari e non sulla Lipari-Milazzo? Forse è meglio sorvolare anche se questo intervento sicuramente rappresenta l' ennesima sconfitta per la politica milazzese e la mortificazione per i cittadini.

Una sconfitta che ha lo stesso sapore dell' accorpamento a Gioia Tauro con la pesante complicità del presidente della Regione. Milazzo, così come si oppose nel 2001 alla nascita dell' Autorità portuale, oggi dovrebbe pretendere di tornare ad essere un porto regionale. Il sindaco Formica ci ha tentato nel corso del dibattito sull' aeroporto e sui nuovi traffici anche via mare. Sarà sufficiente?(r.m.) Allegato:

Focus Il progetto di riqualificazione del complesso "Diana" e di molo Marullo che lo studio "Ufo" in collaborazione con l' università di Westminster ha messo a disposizione del Comune di Milazzo (a costo zero) è stato inserito da un comitato scientifico persino nei venti progetti, unico in Sicilia, presente all' Expo 2010 di Shangaj ottenendo apprezzamenti.

Perché non riprenderlo?

Informazioni Marittime

È Catania la sede dell'Autorità portuale della Sicilia orientale



Per i prossimi due anni la sede dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del mar della Sicilia Orientale sarà a Catania. Lo ha stabilito nei giorni scorsi con un decreto il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. **Catania opererà in «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»,** riferisce all'Ansa il sindaco della città Enzo Bianco che nei mesi scorsi ha avviato una collaborazione con il primo cittadino di Augusta, Maria Concetta Di Pietro. «Il porto di Augusta - continua - è una delle strutture più importanti del Sud Italia e la sua unione con quello di Catania, ognuno con e le sue competenze e specialità, può far nascere un grande sistema portuale. La posizione strategica lo consente, l'impegno e la professionalità lo rendono possibile e adesso, finalmente, ci sono anche le condizioni amministrative e organizzative». «Un ruolo importante – ha concluso il sindaco di Catania - lo hanno svolto il governo regionale guidato dal presidente Rosario Crocetta e, in particolare, ha dato un forte contributo l'assessore alle Infrastrutture Giovanni Pistorio. Insomma la nascita dell'Autorità di sistema permette di sviluppare ancora di più ed esaltare le potenzialità dei nostri porti».

Porti, Catania batte Augusta sulla sede Adsp: è rivolta in Sicilia

Genova - Tutti contro la decisione del ministro Delrio di assegnare a Catania la nuova sede dell'Authority. Assoporto-Augusta. «È contro ogni logica», Crocetta: «Ha deciso il ministro».



Genova - La decisione del ministro Del Rio di affidare per i primi due anni la sede dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale a Catania «rappresenta l'ennesima conferma della scarsa considerazione che la politica ha del porto di Augusta» scrive Assoporto di Augusta, l'associazione che raduna aziende ed operatori portuali dello scalo siciliano. «Sono da rilevare due punti basilari di questa vicenda che appare in tutta la sua contraddizione. Il primo punto è squisitamente tecnico : Augusta è l'unico Porto Core della Sicilia e fa parte della Rete europea Ten-T. Il porto di Catania non rientra in nessuna delle due classi di merito europee che sono assegnate dalla Comunità europea per motivi tecnici, lontano 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. **Come Assoport respingiamo questa forzatura dell'ultima ora che crea un vistoso precedente che va contro ogni logica.** Nelle prossime ore chiederemo alcuni incontri per far sentire tutta la contrarietà di questa decisione che appare come un chiara volontà di completare un piano studiato a tavolino ai danni del porto di Augusta».

«Mi dispiace molto essere tirato in ballo per conflitti tra Catania e Augusta sull'autorità portuale. L'organizzazione dei porti di interesse nazionale non è di competenza della Regione ma del Ministero delle Infrastrutture, quindi invito tutti a non chiedere al presidente di prendere parte a possibili conflitti tra città siciliane». **E' la spiegazione in una nota il presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta.**

IL CASO. Domani l'assemblea dei consiglieri dell'area industriale contro la scelta del trasferimento a Catania. Bandiera: «Il sindaco dei 5 Stelle non ha coinvolto nessuno»

Autorità portuale, Augusta contro lo «scippo»

Prestigiacommo: «Da Delrio e Crocetta due versioni diverse». Alicata denuncia: «Un atto di banditismo politico targato Pd»

Non si placano le proteste sulla scelta di spostare la sede dell'Autorità portuale. Piscitello: «Da sempre Catania tenta di appropriarsi del porto di Augusta per dare significato e respiro al suo piccolo porto».

La decisione di spostare, per due anni, la sede dell'Autorità di sistema della Sicilia orientale da Augusta a Catania per il ministro Delrio «è una scelta provvisoria richiesta dalla Regione», mentre per il governatore Crocetta è un «atto di prevaricazione del Governo che la Regione impugnerà e per il quale non è stato mai dato il concerto».

Sono le diverse risposte che il parlamentare nazionale di Forza Italia, Stefania Prestigiacommo ha detto di aver ricevuto ieri da Delrio e Crocetta, mentre si lavora per indire quanto prima ad Augusta un consiglio comunale congiunto con Priolo e Melilli informale e aperto. «Il ministro Delrio non ha nemmeno il coraggio di assumersi la responsabilità di un atto che è tutto suo e che - aggiunge la parlamentare azzurra che presenterà una interrogazione al Delrio - danneggia gravemente il territorio siracusano e aggiunge un altro tassello alla strategia di colonizzazione da parte di Catania. Il ministro ha detto che sarebbe disposto a modificare il

provvedimento se la Regione glielo chiedesse. Ma da Palermo si racconta una storia differente. Crocetta mi ha detto che renderà pubblico il carteggio con il Governo che attesta la sua contrarietà totale al piano di accorpamento dei porti, anche a quello che sottomette il porto di Messina all'autorità di Gioia Tauro». Per il senatore di Forza Italia Bruno Alicata, che definisce il trasferimento della sede «un atto di banditismo politico targato Pd, basta inciuci sulla pelle dei lavoratori. Mobilitiamoci per il porto e l'occupazione - prosegue -. È il gioco penoso di una classe politica di governo nazionale e regionale che, per meschine logiche di bottega politica decide con arroganza e strafottenza di calpestare leggi e regolamenti, ma ancora una volta la dignità del nostro territorio, insieme a quella dei deputati di maggioranza della provincia, non te nuti evidentemente nel benché minimo conto».

Sollecita una mobilitazione generale delle famiglie e delle coscienze per far sentire forte la protesta anche i se gretari provinciale e cittadino del Pd, Lo Giudice e Giancarlo Triberio che esprimono "rabbia

- segue

e indignazione" e puntano il dito contro "la condotta sfuggente dell' amministrazione comunale di Augusta 5 Stelle, con azioni e dichiarazioni di circostanza che puzzano di inciucio per la spartizione delle poltrone. Ancora una volta il sindaco Cettina Di Pietro - dicono - sta sfaccia lamente voltando le spalle alla città che l' ha eletta, con la complicità dei consiglieri del suo movimento. «Occorre bloccare ogni attività (polo industriale, ferrovia, autostrada, commercio) per l' ex deputato nazionale, Rino Piscitello autore, in solitaria e tra mille ostacoli, compresa l' opposizione in commissione Trasporti di tutti i partiti dell' emendamento alla Finanziaria 2000 che consentì ad Augusta di diventare Autorità portuale. «Da sempre Catania tenta di appropriarsi del porto di Augusta per dare significato e respiro al suo piccolo porto -ricorda- Augusta e Siracusa dimostrino di essere all' altezza o tacciano per sempre». Promette interventi ad ogni livello Edy Bandiera, coordinatore azzurro provinciale - che stigmatizza «l' inesperienza nella vicenda del sindaco pentastellato di Augusta che, anziché chiamare a raccolta l' intera classe dirigente e politica del territorio ha perseguito, in solitaria, un' azione debole e silenziosa, che si è rivelata del tutto sterile e inefficace». Anche i tre segretari generali di Cgil, Cisl e Uil, Roberto Alosi, Paolo Sanzaro e Stefano Munafò, parlano di «ennesimo scippo e coinvolgeremo chiunque abbia interesse a difendere il nostro territorio. Questa provincia ha bisogno di uno scatto di orgoglio. La politica rialzi la testa e dia risposte ai cittadini siracusani».

Intanto domani pomeriggio la presidente del consiglio comunale di Augusta Lucia Fichera ha fissato un incontro a palazzo di città con i colleghi di Priolo e Melilli, aperto ai capigruppo, per indire l' assemblea congiunta per dire «no» allo scippo della sede di Augusta.

Cettina Saraceno

Augusta non molla e Messina si risveglia

CATANIA. «Affidare i primi due anni la sede dell' **Autorità portuale** a Catania e non ad Augusta, unico porto "Core" della Sicilia, cioè con dimensioni e traffici inimmaginabili per Catania, è un atto di banditismo politico targato Pd». Lo afferma in una nota il senatore di Forza Italia, Bruno Alicata. «Il ministro Delrio, dopo avere tranquillizzato sul criterio di scelta -sostiene Alicata - ha invece turlupinato anche i deputati di riferimento di quel partito. E, insieme a loro, la nostra provincia, con alta do sedi ipocrisia e senza personalità, se, come è evidente, ha deciso di subire pressioni da qualche influente "bottegaio" etneo del suo partito. Una classe dirigente, quella del Pd siracusano conclude il parlamentare di Fi che è stata incapace di collaborare e fare squadra, per difendere tutti insieme i pezzi pregiati del nostro territorio, che oggi paga ulteriore pegno alle manovre sotto banco, ma sarebbe meglio dire "sotto Bianco...", di quel partito».

«Con sempre più forza, oggi, continuo a chiedere, da cittadino e da parlamentare, che il governo riveda la propria posizione circa la situazione di Messina la cui **Autorità portuale** si vuol destinare ad accorpamento nella logica della riforma della logistica promossa dal

ministro dei Trasporti». Così il deputato regionale di Area popolare Nino Germanà che da sempre sostiene la necessità di mantenere l' autonomia dell' autorità **portuale** di Messina -Milazzo. «Era stato affermato che la governance dovesse essere esclusiva dei porti core, i quali sono stati definiti attraverso scelte squisitamente politiche anni orsono aggiunge - Oggi, con la decisione di stabilire a Catania la sede dell' Ap della Sicilia orientale Catania -Augusta, appare evidente che viene a cadere questo prerequisito, non essendo Catania porto core, che rappresentava un freno per destinare a Messinala sede della sua propriagovernance». Germanà chiede al ministro Delrio di «riconsiderare la scelta destinata all' autorità Messina -Milazzo» che, come più volte evidenziato, fa storia a se, rappresentando un esempio di esclusività e tipicità per traffico e posizione strategica».

Augusta

Porto, nominare un commissario

Marina Noè chiede di superare la fase di stallo dell' Authority. E il clima resta teso per il ventilato decreto Delrio che assegna i poteri alla città di Catania

Sebastiano Salemi Il presidente della Regione Crocetta smentisce intese con il Ministro delle Infrastrutture Delrio sull' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale. Contro il rischio di un' ulteriore fase di stallo, il presidente di Assoport, , Marina Noè, chiede la nomina di un commissario ad acta per l' **Autorità portuale** di . «Registriamo e apprezziamo - dice Noè - le prese di posizione espresse, al momento, dalla politica che ha trovato le ragioni dello stare insieme e siamo pronti ad andare avanti con la mobilitazione se dovesse uscire fuori questo "fantomatico" decreto firmato dal Ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che assegna la sede dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale a Catania e non ad . Al contempo però, affinché le mancate intese anche sulla riforma della **portualità**, espresse chiaramente dal presidente della Regione, Rosario Crocetta, non diventino un ulteriore alibi per tenere ancora ingessata l' autorità **portuale** di , chiediamo al ministro Delrio, nelle more che si dirima la vicenda legata all' intesa sul nome del presidente dell' **Autorità di sistema** della Sicilia orientale, si nomini un commissario ad acta che abbia come obiettivo velocizzare le pratiche amministrative dell' **Autorità portuale** di , con il commissario straordinario che continuerà a svolgere la sua attività. Naturalmente il commissario ad acta - spiega il presidente di Assoport - dovrà definire tutte le opere infrastrutturali previste nel porto "core". Inoltre dovrà avere anche il compito di definire la manutenzione straordinaria delle opere esistenti, come la nuova darsena e la diga foranea. Non c' è più possibilità di attendere ancora, o qualcuno si dovrà assumere la responsabilità di avere sulla coscienza prima o poi qualche morto, visto le grosse difficoltà in cui gli operatori **portuali** sono costretti a lavorare per le condizioni della diga foranea».

SEBASTIANO SALEMI

Autorità portuale di Augusta Polemica accesa sul trasferimento

OOO Nessuna intesa tra il presidente della Regione, Rosario Crocetta e il ministro delle infrastrutture, Graziano Delrio sullo spostamento della sede dell' **Autorità** di sistema **portuale** della Sicilia orientale da Augusta a Catania, né sull' indicazione dell' eventuale presidente ma anche su tutto il piano della riforma della **portualità** che il Governatore intende impugnare. Lo sostiene Crocetta dopo la bufera, scoppiata un paio di giorni fa a seguito della notizia, resa nota dal sindaco di Catania Enzo Bianco, della firma del decreto da parte del ministro Delrio che sposterebbe, per due anni, la sede dell' **Autorità** di sistema da Augusta, che la detiene in quanto unico porto "core" della Sicilia orientale a Catania. Un decreto "fantasma" che ad oggi, però, nessuno ha visto né è stato ancora pubblicato sul sito del ministero e che ha suscitato dure prese di posizioni della politica, ma anche da parte dei parlamentari del Pd contro lo stesso governatore che nega di aver espresso parere favorevole vincolante allo spostamento della sede. «Il ministro mi ha mandato una nota con cui mi si chiedeva di nominare l' **Autorità portuale** a Catania e io ho già risposto che non ero d' accordo, con nota scritta - ha aggiunto Crocetta- ho contestato il piano sin dall' inizio e sono note alla stampa siciliana tutte le prese di posizione, perché non può essere che la Sicilia venga svenduta. È emblematica la vicenda di Messina e Milazzo che vengono assorbite da Gioia Tauro. Avevo detto al ministro di lasciare le cose come stanno perché questa storia sta creando problemi grossissimi non solo in Sicilia ma in tutta Italia, non capisco perché Messina e Catania non si potevano aggregare e invece Messina si aggrega con Gioia Tauro, ma il ministro non ne ha voluto sentire. Non ho fatto l' intesa, la legge stabilirebbe che il piano va concordato con la Regione e né questo piano né quello di prima sono stati mai concordati con la Regione. Quindi c' è perfino un' violazione delle prerogative autonome della Regione: ci sono tutti gli estremi per impugnare gli atti». Crocetta ribadisce che presto renderà pubblica tutta la corrispondenza tra Regione e ministero in modo da chiarire la sua posizione che è contraria anche nei confronti del nome di Andrea Annunziata, proposto come presidente dell' **Autorità** di sistema del Mare della Sicilia orientale e che secondo il governatore sarebbe in contrasto con il rispetto dell' autonomia. «Ho detto che è sconosciuto al territorio siciliano, - ha concluso- si tratta di uno che faceva il presidente dell' **Autorità portuale** di Salerno e lo volevano piazzare qui, questo è il rispetto che hanno per la Sicilia».

Nuova autorità portuale Crocetta agli augustani «Non sono d' accordo con le scelte di Delrio»

AGNESE SILIATO AUGUSTA. Il presidente della Regione, Rosario Crocetta si dice disposto a impugnare tutto piano di «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali», da egli non condiviso sin dal principio e smentisce di aver chiesto al ministro per i Trasporti e le Infrastrutture, Graziano Delrio di trasferire per due anni a Catania la sede dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale. Respinge, inoltre, il nome di Andrea Annunziata, proposto dal governo nazionale come presidente.

Il governatore della Sicilia ha rilasciato dichiarazioni telefoniche durante la trasmissione "Mi sono rotto" della radio augustana "Musmea" andata in onda sabato sera, che ha visto intervenire sullo "scippo" di recente subito dal porto magarese, il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro, il deputato regionale Vincenzo Vinciullo il presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè e il segretario cittadino del Pd, Giancarlo Triberio.

«Il ministro Delrio - dice Crocetta mi ha inviato una nota chiedendomi di nominare il presidente l' Autorità portuale di Catania e io ho risposto dicendo che non sono d' accordo. I

deputati nazionali non hanno il coraggio di avere gli attributi nei confronti del ministro di Roma e allora scaricano la responsabilità sul presidente della Regione. Ho contestato il piano di accorpamento dei porti sin dall' inizio ed è emblematica la vicenda di Messina e Milazzo che vengono assorbite da Gioia Tauro. Ho sempre detto di no, per cui se il ministro sostiene che ha fatto tutto Crocetta, non comprendo perché Messina non sia stata dichiarata capofila dei porti dello stretto. Alcuni parlamentari commettono una scorrettezza dicendo il falso e soprattutto non guardando le carte. Renderò pubblica tutta la corrispondenza tra la Regione e il ministero».

Il governatore dichiara di non potere entrare nel merito della guerra municipale tra Siracusa- Augusta e Catania.

«Io - prosegue Crocetta - avevo detto al ministro di non attuare il piano di accorpamento perché questo programma sta creando dei problemi grossissimi, tra l' altro, non solo in Sicilia ma in tutta Italia. Il ministro non mi ha ascoltato, la legge però stabilisce che il piano va concordato con la Regione siciliana e ciò non è stato fatto. La Sicilia è una Regione a statuto speciale, pertanto tutti i provvedimenti avviati dal governo nazionale debbono vedere l' intesa col presidente della Regione, dunque c' è perfino una violazione delle prerogative autonome della Regione siciliana e di conseguenza ci sono tutti gli estremi per impugnare questi atti. I deputati che vogliono fare i capipopolo e che dicono di voler difendere il territorio abbiano il coraggio di mettersi contro i poteri forti di Roma. Io ho intenzione di contestare tutto il piano poiché ritengo che non abbia né testa né coda.

Questi deputati del Pd tanto sono ruffiani del governo nazionale che non riescono neppure a balbettare la protesta». E in merito alla presidenza: «Mi hanno proposto un nome in contrasto con il rispetto dell' autonomia della Regione e io ho detto no perché questo signore è sconosciuto al territorio siciliano e si tratta di una persona che faceva il presidente dell' Autorità portuale di Salerno e ce lo vogliono piazzare in Sicilia».

Assoporto: «Un commissario ad acta»

Rappresentanti istituzionali e politici e associazioni si dicono pronti a mettere in campo azioni di protesta che incidano sulla decisione assunta dal rappresentante del governo che destina Catania quale sede dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale per i prossimi 2 anni. Per oggi alle 14, 30 il presidente del consiglio comunale di Augusta, Lucia Fichera ha indetto una riunione, allargata ai capigruppo, con i presidenti dei consigli comunali di Melilli e Priolo, Salvatore Sbona e Giovanni Parisi. Per domani mattina è in programma un incontro tra il sindaco, Cettina Di Pietro e il presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè, mentre per questo pomeriggio alle 18 è stata convocata, da quest' ultima, una riunione degli associati di Assoporto.

La posizione di Crocetta che smentisce di avere avuto un' intesa con il ministro delle Infrastrutture Delrio e del deputato nazionale Zappulla che si dice disposto anche a prendere le distanze dal suo partito autosuspendendosi per difendere il porto mega rese conforta, ma non placa il malcontento.

"Scopriremo chi è il responsabile di questo scempio-dice il sindaco di Augusta - dopo aver letto, tra l' altro, il decreto che assegna la sede a Catania che finora non esiste perché non è stato pubblicato e, di conseguenza, non ne conosciamo ancora il contenuto".

"Registriamo e apprezziamo le prese di posizione espresse, al momento, dalla politica che ha trovato le ragioni dello stare insieme - dice Marina Noè - e siamo pronti a mobilitarci se questo "fantomatico" decreto firmato da Delrio dovesse venir fuori, ma affinché le mancate intese sul piano della **portualità** espresse dal presidente Crocetta non diventino un ulteriore alibi per tenere ingessata l' **autorità portuale** di Augusta chiediamo al ministro Delrio che, nelle more che si dirima la vicenda legata all' intesa sul nome del presidente dell' **Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale**, si nomini un commissario ad acta che abbia il compito di velocizzare le pratiche amministrative della Port Authority di Augusta, con il commissario straordinario che continuerà a svolgere il proprio mandato in attesa della nomina del presidente. Naturalmente il commissario ad acta dovrà avere adeguate competenze amministrative per operare al meglio in questo settore e definire tutte le opere infrastrutturali previste nel porto "core". Inoltre dovrà assumere il compito di definire la manutenzione straordinaria delle opere esistenti, come la nuova darsena servizi e la diga foranea".

E l' armatore Alfio Fazio lancia un appello a tutta la politica italiana.

"Non entro nella diatriba politica - dice - perché non mi compete; mi consta però, avendo ospitato

- segue

investitori del Cluster marittimo internazionale, che, visitando il porto di Augusta, hanno confermato le eccezionali potenzialità del nostro porto e l'interesse a investire portando il loro traffico. Ogni volta l'interesse diminuisce quando si parla di appalti bloccati, progetti ritardati da iter autorizzativi lunghissimi e quant' altro. Il mio appello è a tutta la politica. Per Augusta bisogna mettere in risalto un attivo superiore a 170 milioni di euro e 6 anni di commissariamento".

Per i 3 segretari generali di Cgil, Cisl e Uil, Roberto Alosi, Paolo Sanzaro e Stefano Munafò, la decisione presa è "un atto di arroganza politica che mortifica un intero territorio e dimostra tutta la pochezza di questa classe dirigente".

AGNESE SILIATO.

Porti: Coltraro(Sd),Augusta unico hub per Sicilia Orientale

Per deputato regionale, Delrio dimentica o ignora importanza



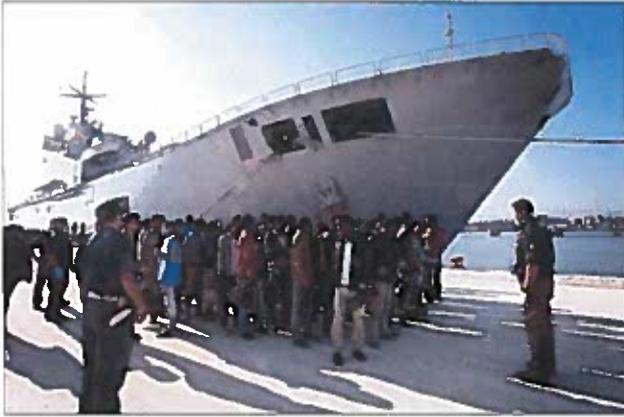
(ANSA) - PALERMO, 27 GEN - "Catania punto nevralgico del sistema portuale del mare di Sicilia Orientale. Lo stabilisce un decreto firmato dal ministro Delrio, che evidentemente dimentica, o ignora, che è quello di Augusta l'unico porto del versante orientale in grado di realizzare un hub per le merci in Sicilia". Lo dice Giambattista Coltraro - capogruppo all'Ars di Sicilia democratica. "Quella di Augusta - aggiunge - è una rada naturale unica e profonda, e se a questo si aggiunge la mole di investimenti previsti fino al 2020 e la circostanza che è l'unico porto cluster, cioè con funzioni di cantieristica, industriali e militari, ne deriva che abbia tutte le condizioni per far sì che la Sicilia possa ottenere un hub per le merci".

Ma a parte la questione logistica, Coltraro solleva soprattutto una questione di natura economica. "La fusione tra il porto di Catania e quello di Augusta potrebbe determinare che le dotazioni patrimoniali di circa 80 milioni di euro, presenti nella situazione patrimoniale dell'autorità portuale di Augusta, vengano utilizzate per ripianare i debiti contratti da una cattiva politica gestionale esercitata in quella di Catania.

L'accorpamento, infatti, comporterà questa destinazione dei fondi, piuttosto che per realizzare nuove infrastrutture che condurrebbero a nuovi posti di lavoro, con evidente danno patrimoniale per la provincia di Siracusa".

Porti: Amoddio (Pd), scippo autorità Augusta? Colpa Crocetta

Per deputato, presidente ha ignorato caratteristiche scalo



(ANSA) - SIRACUSA, 27 GEN - "Il presidente Crocetta ha volontariamente ignorato le caratteristiche dello scalo megarese, il suo ruolo di principale porto petrolifero italiano e la sua centralità lungo le rotte del traffico internazionale del Mediterraneo e adesso dovrà renderne conto". Il deputato nazionale del Pd, Sofia Amoddio, attacca il governatore che avrebbe preferito Catania ad Augusta nella sede dell'Autorità portuale. "La responsabilità di questo scippo ai danni di Augusta è del presidente della Regione Rosario Crocetta che ha forzato la mano e scelto inspiegabilmente Catania. - aggiunge - La legge prevede che la sede della Port Authority debba essere individuata nel porto Core, quindi Augusta, ma prevede anche l'intesa vincolante con la Regione. Di fronte al parere vincolante di Crocetta, il Ministero - che si era sempre dimostrato favorevole alla scelta di Augusta - ha dovuto mediare per affidare per i primi due anni l'Autorità portuale a Catania e per i successivi due ad Augusta, evitando così uno stallo che avrebbe danneggiato tutti perché avrebbe mantenuto il commissariamento". Mentre il collega di partito Pippo Zappulla critica il ministro Del Rio: "Il Ministro Del Rio - cedendo alle evidenti pressioni - ha assunto una decisione che considero una squallida operazione politica che risponde esclusivamente alla geografia elettorale". E aggiunge: "Crocetta non è più il mio Presidente della Regione. La scelta assunta è un pasticcio che non fa onore a chi lo ha sollecitato e a chi lo ha firmato. Per affermare i diritti e la dignità di un territorio, la battaglia continua ad Augusta, a Palermo, a Roma, a Bruxelles".

Augusta contesta la scelta di affidare a Catania la sede dell' **Autorità** di sistema della Sicilia orientale

Porti, scoppiano i conflitti nell' Isola

Crocetta si difende: «Ho posto solo la questione di Gioia Tauro, Messina e Milazzo»

Sebastiano Salemi augusta Dopo l' annuncio clamoroso del primo cittadino di Catania Enzo Bianco, arrivano conferme ufficiali: è stato firmato da parte del ministro Delrio il decreto che assegna allo scalo **portuale etneo** per il prossimo biennio la sede dell' **Autorità** di sistema **portuale** del Mare di Sicilia Orientale, di cui fanno parte Catania e Augusta.

Non sono mancate le prese di posizione da parte di esponenti politici, associazioni di categoria e organizzazioni sindacali per quello che è considerato l' ennesimo scippo ai danni della città megarese.

«Valuteremo la possibilità di impugnare il decreto ministeriale», ha detto il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro. E accanto a lei il vice presidente della Camera dei Deputati, Luigi Di Maio ierio in visita istituzionale ad Augusta. Di Maio ironizza: «Nella prima bozza di decreto c' era scritto che la sede dell' autorità **portuale** doveva andare al porto core di Augusta. In una notte si trasferiscono la sede da Augusta a Catania perché Bianco deve avere la sede. E lo fa insieme a Crocetta. Con le solite spartizioni politiche che si fanno in una notte: ma l' unica cosa che faranno sarà continuare ad indebolire il territorio». «Esprimo tutta la mia delusione per la scelta di attribuire a Catania la sede della **Autorità portuale** del mare di Sicilia orientale», aggiunge Sofia Amoddio

deputato nazionale Pd: «Ho seguito la vicenda porto di Augusta dal primo momento, interfacciandomi innumerevoli volte con il Ministero e ricevendo sempre risposte tranquillizzanti, ma qualcosa è cambiato negli ultimi giorni in favore di Catania. La responsabilità di questo scippo ai danni di Augusta è del presidente della Regione Rosario Crocetta che ha forzato la mano e scelto inspiegabilmente Catania». In che modo? «La legge prevede che la sede della Port Authority debba essere individuata nel porto Core, quindi Augusta, ma prevede anche l' intesa vincolante con la Regione».

«Di fronte al parere vincolante di Crocetta, il Ministero - che si era sempre dimostrato favorevole alla scelta di Augusta - ha dovuto mediare per affidare per i primi due anni l' **Autorità portuale** a Catania e per i successivi due ad Augusta, evitando così uno stallo che avrebbe danneggiato tutti perché avrebbe mantenuto il commissariamento». Dura anche la presa di posizione del parlamentare regionale Enzo Vinciullo presidente della commissione Bilancio e Programmazione all' Ars. Del decreto dice:

-segue

«Assolutamente illegittimo, con il quale la provincia di Siracusa e la città di Augusta vengono scippati dell' **Autorità portuale** e, attraverso accordi politici e personali, in contrasto con le norme comunitarie e italiane, fa sì che, unico caso in Italia, Augusta, porto core, non sarà **Autorità portuale**, mentre Catania, unico caso in Italia, pur non essendo porto core, sarà **Autorità portuale**».

È durissimo l' attacco del parlamentare siracusano alla sua stessa maggioranza politica a Roma: «Di fronte a un provvedimento così iniquo, così ingiusto e così insopportabile da digerire, sento tutto il disgusto umano e politico che si può provare quando la legge viene calpestata da chi la dovrebbe fare rispettare» Crocetta si difende: «Mi dispiace molto essere tirato in ballo per conflitti tra Catania e Augusta sull' autorità **portuale**. L' organizzazione dei porti di interesse nazionale non è di competenza della Regione ma del ministero delle Infrastrutture, quindi invito tutti a non chiedere al presidente di prendere parte a possibili conflitti tra città siciliane».

«Per quel che mi riguarda - continua - sono il presidente di tutti, di Catania così come di Augusta e a questo profilo uniforme il mio comportamento. Ho posto una sola questione al Ministro in merito all' accorpamento tra Gioia Tauro, Messina e Milazzo, non condividendo il fatto che la sede di quella autorità debba stare in Calabria. Ho difeso solo la Sicilia e questo voglio continuare a fare». Allegato: Un fronte aperto Appello del Pd per la città dello Stretto «La vicenda della mancata individuazione a Messina della sede dell' **Autorità Portuale** del Tirreno Meridionale e dello Stretto evidenzia un grave difetto di considerazione di un intero territorio, della storia e della stessa consistenza dei porti di Messina e di Milazzo». Lo scrivono gli esponenti del Pd Francesco Palano Quero, Alessandro Russo, Giuseppe Laface e Lilliana Modica: «Sgombrando il campo da ogni pulsione campanilistica, riteniamo che esistono ragioni di forma e di merito affinché il Governo nazionale ed il Ministro Delrio possano ancora intervenire affinché sia riconosciuta a Messina, alla sua storia **portuale** e a quella della sua **Autorità Portuale**, la medesima dignità che è stata riconosciuta prima a Salerno e proprio in questi giorni a Catania, con la individuazione nella città etnea della sede dell' **Autorità Portuale** del Mare di Sicilia Orientale di Catania ed Augusta».

SEBASTIANO SALEM

INFRASTRUTTURE. Il vice presidente della Camera in visita ufficiale nella cittadina megarese, dopo lo spostamento a Catania dell' **Autorità**, parla di «solida spartizione di potere nel Pd»

Di Maio ad Augusta: «Il porto è da tutelare»

Il sindaco Di Pietro: «La norma dà la possibilità alla Regione di chiedere la supplenza della sede e impugnare il decreto»

Il deputato Ars Enzo Vinciullo chiama a raccolta i cittadini. Il parlamentare Pippo Zappulla : «Sono ferito, offeso e umiliato dai Governi». La collega Sofia Amoddio si dice delusa di Delrio.

Cettina Saraceno OOO "La vicenda del porto e dello spostamento della sede da Augusta a Catania rappresenta la solita spartizione e il modo di fare politica del Partito democratico". Lo ha detto, ieri mattina, il vicepresidente della Camera Luigi Di Maio che ha fatto tappa ad Augusta per un incontro con il sindaco Cettina Di Pietro, i suoi assessori e i consiglieri comunali di maggioranza e anche la stampa nel salone comunale nel quale ha sottolineato il disappunto per una vicenda, lo "scippo" ad Augusta della sede dell' **Autorità** di sistema portuale del mare di Sicilia deciso ieri dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che sta suscitando grosse polemiche e prese di posizione sia della politica che degli operatori portuali che si dicono pronti a scendere in campo, anche attraverso il ricorso alla via giudiziaria, a difesa del territorio e della legge. "La norma dà la possibilità alla Regione di chiedere la supplenza della sede - ha detto il sindaco Di Pietro, che sta valutando un eventuale impugnazione del decreto - ma è naturale che non si tratta di un criterio oggettivo, ma nasce per campanilismo e immagine politica. E' una mossa squisitamente politica, chi ha in questo momento un bilancio in avanzo è l' **Autorità portuale** di Augusta, non certo di Catania. Se Catania ha qualche nave crociera e container impilato non significa che sia più brava, anche i bilanci parlano". A chiamare gli augustani alla mobilitazione, a ribellarsi e opporsi a questo "atto illegittimo e di arroganza politica" è il parlamentare regionale del Nuovo centrodestra Enzo Vinciullo. "E' un unico caso in Italia, Augusta, porto core, non sarà **Autorità portuale**, mentre Catania, unico caso, pur non essendo porto core, sarà **Autorità Portuale**. Di fronte a un provvedimento così iniquo, ingiusto e insopportabile - ha aggiunto - mi sento disgustato, offeso, umiliato e ferito come la mia terra, che dal Governo regionale e dal Governo nazionale ha subito l'ennesimo schiaffo. Non ci sarà giudice in Italia a cui non chiederemo giustizia". Per Pippo Zappulla, parlamentare nazionale del Pd, si tratta di una "bruttissima pagina di squallida

- segue

mediazione politica contro la logica economica e progettuale. Sono indignato - ha tuonato - contro il nefasto ruolo svolto dal presidente Crocetta che evidentemente ha contattato gli abitanti di Catania e non i metri delle banchine del porto, gli elettori piuttosto che i servizi e le potenzialità degli scali. Mi chiedo con chi Del Rio ha concordato una simile soluzione, chi ha dato il consenso per il porto di Augusta?". Delusa anche la parlamentare nazionale del Pd, Sofia Amoddio che attribuisce la colpa al governatore siciliano. "Confido che Crocetta chiarisca pubblicamente quanto prima le ragioni di questa scelta scellerata e spieghi ai siciliani per quale motivo continui ad avvantaggiare le città metropolitane a discapito delle altre aree della regione", ma secondo Stefania Prestigiacomo, deputata nazionale di Fi lo scippo si è consumato nella desolante impotenza della classe dirigente della sinistra siracusana e gli onorevoli farebbero bene a nascondersi anziché sbraitare. E' grottesco - ha proseguito - anche scaricare le colpe su Crocetta e la sua giunta, di cui Bruno Marziano è assessore. Sono tutti del Pd, lo scippo è opera di tutto il partito, del ministro Delrio, con il contributo dell' influente sindaco di Catania Enzo Bianco e la sconsolante presenza dell' amico di Renzi, Giancarlo Garozzo.

Un'ulteriore sventura per Augusta è stata la sindaca grillina che ha rifiutato ogni sostegno anche da parte mia in questa battaglia. L' unica via d' uscita sono nuove elezioni. Poi un nuovo governo di centrodestra". Ieri il direttivo di Assoporto Augusta, guidato da Marina Noè si è riunito in via straordinaria e chiede al ministro "di revocare in autotutela ogni eventuale provvedimento che sposti la sede da Augusta a Catania e di nominare il presidente ed il comitato di gestione così come previsto dalla legge, esauendo i commissari".

Veneto: ass. Corazzari, superiamo la logica dell'emergenza su accessibilità al porto di Pila

(FERPRESS) – Venezia, 27 GEN – “Come Regione, insieme alla collega ai lavori pubblici De Berti, abbiamo individuato un *modus operandi* che ci dovrebbe consentire non solo di superare la situazione di emergenza che si è ripetuta anche quest'anno, ma anche di affrontare in futuro in modo pianificato e puntuale il ripetersi del fenomeno dell'interramento delle bocche di Barbamarco”.

Lo afferma in una nota stampa l'assessore regionale al territorio, Cristiano Corazzari, all'indomani della riunione tenutasi in Prefettura a Rovigo per risolvere il grave e purtroppo ciclico problema dell'accessibilità dei pescherecci al porto polesano di Pila.

“Dobbiamo, pertanto, mettere in atto un sistema per tenere sistematicamente sgombro da ostacoli la bocca di porto – spiega l'assessore – e per farlo intendiamo muoverci contemporaneamente su due fronti: garantire continuamente la disponibilità di risorse indispensabili ai dragaggi, circa 200 mila euro all'anno, nel bilancio regionale, non solo per l'esercizio in corso ma anche per i prossimi; redigere delle linee guida che semplifichino stabilmente dal punto di vista della procedura e delle incombenze tecnico amministrative, l'attività di dragaggio individuando anche delle aree di deposito nelle quali conferire il materiale scavato”.

“Stiamo parlando – conclude Corazzari – della principale realtà peschereccia di pesce azzurro dell'Adriatico e di una delle fonti economiche e occupazionali più rilevanti del nostro territorio: è necessario, quindi, individuare un'azione manutentiva collaudata e replicabile di anno in anno, senza appesantimenti burocratici e autorizzativi, per uscire definitivamente da logiche di emergenza”.

Tutto procede secondo il programma stabilito a Sant' Agata Militello

Il porto verso la verifica del progetto esecutivo

L' obiettivo è quello di concludere le procedure entro fine febbraio

Giuseppe Romeo Sant' Agata Militello
Procede secondo il programma stabilito la verifica del progetto esecutivo per il completamento del Porto di Sant' Agata Militello. Subito dopo le festività natalizie gli specialisti della Rina Check, la società genovese incaricata della validazione, hanno trasmesso il primo report relativo all' esame degli elaborati e proprio in questi giorni sono attese le controdeduzioni da parte di tecnici e progettisti della Cogip, che stanno affiancando il team dei dodici ispettori per giungere alla validazione del progetto.

L' obiettivo è concludere le procedure entro fine febbraio, quindi, con l' acquisizione delle ottemperanze e dei pareri dell' assessorato regionale infrastrutture, della sovrintendenza e della commissione regionale lavori pubblici, procedere alla definitiva validazione del progetto da parte del Rup Basilio Ridolfo. In attesa della definizione di tali passaggi e della sospirata consegna del cantiere, ipotizzata per la prossima primavera, c' è chi pensa già alla fase operativa dell' infrastruttura portuale che, una volta completata, rappresenterà indubbiamente un' opera strategica e di riferimento per il sud Italia per il settore commerciale, peschereccio, turistico e della nautica da diporto.

Proprio per quest' ultimo ambito c' è già una società interessata ufficialmente alla gestione di un approdo turistico all' interno dell' area portuale. Si tratta dell' impresa Amata srl di Sant' Agata Militello che ha presentato domanda di concessione demaniale, per la durata di 40 anni, per la realizzazione e gestione di una struttura per la nautica da diporto. Oggetto della richiesta di concessione un' area di 173.745 metri quadri di cui 59.796 di specchio acqueo e 113.949 di aera demaniale.

L' opportunità è offerta dal DPR 509/1997 (legge Burlando) che disciplina per l' appunto le possibilità di concessione dei beni del demanio marittimo classificando le strutture dedicate alla nautica da diporto in porto turistico, approdo turistico e punti d' ormeggio.

L' oggetto della richiesta per il porto santagatese riguarda dunque un "approdo turistico", individuato come porzione di porto polifunzionale destinata al servizio della nautica da diporto anche mediante l' approntamento di servizi complementari. Come disposto dalla stessa normativa, la richiesta di concessione presentata dall' impresa santagatese è stata trasmessa dall' assessorato regionale

territorio ed ambiente al comune per la pubblicazione all' albo pretorio per i prossimi trenta giorni, termine entro il quale eventuali soggetti interessati possono presentare domanda o osservazioni.

GIUSEPPE ROMEO