



Primo piano:

Riforma dei porti (The Medi Telegraph, Etruria, Gazzetta del Sud,
La Sicilia, Giornale di Sicilia, TP24)

Dai Porti:

Genova:

"...Affondo della Cgil sul porto..." (Il Secolo XIX)

"...Porto: cresce il valore aggiunto..." (The Medi Telegraph,
L'Avvisatore Marittimo)

"...Dogane..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

**"...Roxi, cerchiamo soluzione su area da adibire da autoparco
per il porto..."** (Ferpress)

"...Una tempesta di vento: 4 container a mare..." (Il Secolo XIX)

"...Crollo Torre Piloti, nel mirino del pm c'è la Capitaneria..."
(La Repubblica)

Piombino:

"...utilizziamo gli scarti delle Acciaierie per il porto..."
(La Nazione)

Messina:

"...Strutture portuali e crocerismo..." (La Gazzetta del Sud)

"...Zona Falcata..." (La Sicilia, Gazzetta del Sud)

"...Tremestieri, ancora dubbi sui fondi..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Ap: Compiuti lavori sul molo sequestrato..."
(Quotidiano di Sicilia)



INDICE



Notizie da altri porti

Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

Il Messaggero Marittimo

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Lloyd's List

In Allegato:

- **Decreto AP**
- **Corte dei Conti - Selezione del controllo sugli enti**



Civitavecchia, Monti verso l'addio. In pole il comandante del porto

Roma - Il decreto di nomina del nuovo commissario pronto forse già nelle prossime ore. Il presidente di Assoportì aspettava il rinnovo che però Delrio non ha firmato.

Roma - Pasqualino Monti, secondo qualificate fonti di governo, non sarà più commissario del porto di Civitavecchia dopo aver guidato l'ente in qualità di presidente.

Il Ministro infatti nelle prossime ore dovrebbe firmare il decreto di nomina per l'attuale comandante dello scalo, il **contrammiraglio Giuseppe Tarzia** che dovrebbe traghettare l'Autorità portuale verso il nuovo assetto definito dalla riforma.

Su Monti pesano [le conclusioni della relazione della Corte dei Conti](#) e Delrio avrebbe deciso così di evitare il rinnovo del commissariamento, già scaduto il 23 gennaio. Monti è anche presidente di Assoportì, l'associazione degli scali italiani.

- segue



Civitavecchia, la Corte dei Conti indaga sull'Autorità portuale / PDF

Civitavecchia - L'ente guidato da Pasqualino Monti è finito nel mirino della Corte dei Conti. I magistrati hanno consegnato un dossier alle Camere.

Civitavecchia - **L'Autorità portuale di Civitavecchia, guidata da Pasqualino Monti, è finita nel mirino della Corte dei Conti.** Lo riporta l'edizione romana del quotidiano *La Repubblica*. Ad essere controllati sono soprattutto i numeri che riguardano l'ente: ricavi, concessioni pluriennali, **mancato rispetto delle norme nell'indizione di gare pubbliche e nel riconoscimento di prestazioni ad alcuni dirigenti e allo stesso commissario Monti.** Il dossier, ["Determinazione e relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria"](#), è stato consegnato alle Camere.

Autorità Portuale: Monti "licenziato". In pole il comandante del porto Giuseppe Tarzia

Pubblicato Giovedì, 04 Febbraio 2016 23:26

Scritto da Paolo Gianlorenzo

Il decreto di nomina del nuovo commissario pronto nelle prossime ore. Il presidente di Assoporti aspettava il rinnovo che però Delrio non ha firmato. Confermato il tavolo di coordinamento delle Authority. Merlo prima consulente del ministro, poi coordinatore del nuovo organo di controllo dei porti



ROMA - **Pasqualino Monti**, secondo qualificate fonti di governo, non sarà più commissario del porto di Civitavecchia dopo aver guidato l'ente in qualità di presidente.

Il Ministro infatti nelle prossime ore dovrebbe firmare il decreto di nomina per l'attuale comandante dello scalo, il **contrammiraglio Giuseppe Tarzia** che dovrebbe traghettare l'Autorità portuale verso il nuovo assetto definito dalla riforma.

Su **Monti** pesano le conclusioni della relazione della **Corte dei Conti**, le due relazioni del **MEF** e **Delrio** avrebbe deciso così di evitare il rinnovo del commissariamento, già scaduto il 23 gennaio.

Monti è anche presidente di Assoporti, l'associazione degli scali italiani e anche qui nel giro di pochi giorni lo stesso dovrebbe lasciare il posto al vice presidente vicario **Francesco Mariani** attualmente presidente dell'**Autorità Portuale di Bari**.

Sembra così chiudersi definitivamente uno dei periodi più bui di **Molo Vespucci**.

- segue

A Tarzia il compito di fare pulizia, anche ben approfondita, di tutte quelle cose che da tempo ha provato a contrastare senza troppa fortuna.

Nel frattempo, non è ancora stato trasmesso alle Camere perché le commissioni dei due rami del Parlamento possano vagliarlo (Altero Matteoli e Michele Meta i rispettivi presidenti), **Etrurianews** è entrato però in possesso del testo definitivo del decreto di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità portuali ([clicca qui, leggi o scarica il documento](#)).

Di particolare interesse, la funzione che sarà svolta dal tavolo di coordinamento delle Authority che sarà istituito presso il ministero.

A capo di questo organo di controllo dei 15 enti previsti dalla riforma, l'**ex presidente del porto di Genova Luigi Merlo** (in attesa che il decreto diventi operativo, Merlo potrebbe presto diventare consulente di Delrio: primo step per entrare al ministero e poi prendere possesso del nuovo ruolo all'interno della Struttura di Missione guidata da Cascetta).

Il tavolo è un vero e proprio organo di controllo delle attività delle nuove Authority.



Riforma dei porti, ecco il decreto / IL DOCUMENTO

Roma - Confermato il tavolo di coordinamento delle Authority. Merlo prima consulente del ministro, poi coordinatore del nuovo organo di controllo dei porti.

Roma - Non è ancora stato trasmesso alle Camere perchè le commissioni dei due rami del Parlamento possano vagliarlo, ma il **Secolo XIX/TheMediTelegraph** è entrato in possesso del testo definitivo del decreto riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità portuali.

Di particolare interesse, la funzione che sarà svolta dal tavolo di coordinamento delle Authority che sarà istituito presso il ministero. A capo di questo organo di controllo dei 15 enti previsti dalla riforma, dovrebbe andare l'**ex presidente del porto di Genova Luigi Merlo** (in attesa che il decreto diventi operativo, fonti parlamentari riferiscono che Merlo potrebbe presto diventare consulente di Delrio: primo step per entrare al ministero e poi prendere possesso del nuovo ruolo all'interno della Struttura di Missione guidata da Cascetta). Il tavolo è un vero e proprio organo di controllo delle attività delle nuove Authority.

Nell' infuocato dibattito sulla riforma nazionale interviene l' ex city manager e già assessore alle Infrastrutture Gianfranco Scoglio

Il porto di Messina e le strategie dell' Europa

«La Sicilia crei un' unica **Autorità di sistema** con i poli di **Palermo**, **Augusta**, **Catania** e **dello Stretto autonomi**»

L' attivismo del presidente Crocetta, l' infuocato dibattito in città, i margini di azione che potrebbero ancora esserci e che vanno giocati fino in fondo. Sono giorni decisivi per il porto, per la futura Authority e certamente per una Città metropolitana che non può non basare le proprie strategie di sviluppo su tutto ciò che a che fare con il mare.

In tale contesto, torna a far sentire la sua voce l' ex city manager, già assessore alle Infrastrutture della giunta Buzzanca, l' avvocato Gianfranco Scoglio. «In questo momento - afferma - ritengo che il Governo regionale debba difendere le prerogative della Sicilia e finalmente costituire un reale sistema trasportistico regionale rivendicando con la forza dei numeri un ruolo determinante nel corridoio Helsinki -Malta. Non serve appendersi al petto la coccarda della sede dell' **Autorità di sistema** ma far parte del Sistema. La Sicilia rivendichi la costituzione di un' unica **Autorità regionale** con uffici territoriali nelle ex sedi di **Autorità portuale** con autonomia gestionale e finanziaria in base ai ricavi dagli stessi prodotti. La contiguità con l' Area della stessa è altra e solo il Ponte, via ferrovia, avrebbe potuto effettivamente garantire velocizzando il collegamento tra l' Europa e Malta ed i Paesi del Mediterraneo che sembrano essere stati dimenticati dalla Comunità europea».

Scoglio, insomma, pensa a un' unica Authority siciliana con quattro poli fondamentali: **Palermo**, **Augusta**, **Catania** e ovviamente **Messina**. È un discorso che parte da una premessa: «L' inserimento della città nell' **Autorità di sistema** dipende dalla visione strategica che si ha: il porto di Messina è strategico per la Sicilia. Il dibattito in corso in relazione al disegno di legge sul riordino delle **Autorità portuali** non deve rappresentare un' occasione di divisione tra favorevoli e contrari alla collocazione della città in questa o quella **Autorità di sistema**.

È palese infatti, anche ai non addetti ai lavori, che il riordino delle **Autorità portuali** non dipende solo da scelte dei Governi nazionali e regionali ma soprattutto dal cosiddetto Libro bianco sui trasporti approvato dalla Commissione e dal Parlamento europei. Nel 2013 il Parlamento europeo ha deciso quale è la mappa dei 9 corridoi principali di trasporto per i quali sono stati stanziati 26,3 miliardi di euro



Il porto di Messina e le strategie dell' Europa

«La Sicilia crei un' unica autorità di sistema con i poli di Palermo, Augusta, Catania e dello Stretto autonomi»

Le città per condurre il destino



Le città per condurre il destino

Le città per condurre il destino

Tremestieri, ancora dubbi sui fondi

Tremestieri, ancora dubbi sui fondi



Tremestieri, ancora dubbi sui fondi

- segue

per il periodo 2014-2020. L'obiettivo è trasformare l'attuale patchwork di porti, aeroporti, strade e ferrovie in un Trans-European transport Network (Ten-T) integrato. Nel complesso saranno messi in relazione fra loro 94 scali marittimi, 38 aeroporti, circa 15.000 km di ferrovia verranno implementati per ospitare linee ad alta velocità e 35 progetti transnazionali serviranno a risolvere i colli di bottiglia.

Questo core Transport network europeo, da completarsi entro il 2030, si fonderà su 9 corridoi principali: due sull'asse nord-sud, tre sulla direttrice est-ovest e quattro che tagliano in diagonale il continente. L'ultima versione approvata dal Parlamento ha confermato la presenza dei quattro corridoi che riguardano direttamente l'Italia: il Mediterraneo, l'Helsinki-La Valletta, il Genova-Rotterdam e il Baltico-Adriatico.

Il corridoio Helsinki-La Valletta passerà da Verona e Bologna per arrivare a Roma-Civitavecchia e Napoli con diramazioni a La Spezia, Livorno e Ancona. Da Napoli poi si biforcherà: da un lato verso Taranto e Bari, dall'altro verso Gioia Tauro e poi Palermo, da dove proseguirà via mare fino a Malta. L'obiettivo delle reti Ten-T è quello di creare le condizioni affinché i Paesi europei costituiscano una moderna rete integrata dei trasporti (ferrovia, porti, aereo porti, autostrade) ecosostenibile e ad alta tecnologia capace di velocizzare ed incrementare il trasporto delle merci e dei passeggeri con sensibile abbattimento dei costi, creando nuovi posti di lavoro e benessere sociale. Il Governo e le Regioni italiane sono chiamate a realizzare un sistema geografico di continuità che offra una reale integrazione di reti ed infrastrutture per programmare, nell'ambito dei corridoi identificati, le infrastrutture ed un offerta di mercato ai competitor privati migliorativo delle attuali condizioni.

In tale contesto la città di Messina deve prima di ogni cosa essere consapevole del ruolo che vuole giocare in questa importante partita.

Se si intende sostenere che il porto di Messina, tra i primi 10 porti Nazionali, in Sicilia secondo solo ad Augusta debba ritagliarsi un ruolo importante nella logistica dei container e nella distribuzione delle merci allora bisogna avere l'onestà di riconoscere che la Zona falcata ed il litorale sino al nuovo porto di Tre mastieri debbano essere utilizzati per tale finalità. Se diversamente la città dovesse ritenere che la Zona falcata, le aree di recupero dai binari ferroviari, la stazione ferroviaria e marittima e le ex zone industriali siano indispensabili per la realizzazione di una nuova città, che in linea con le strategie individuate dal Piano strategico Messina 2020, possa inserirsi nelle nuove reti allora è necessario indirizzarsi ad altra scelta. Messina - ribadisce Scoglio - può infatti trasformarsi da città degli approdi in città dei servizi turistici, culturali, sociali e di alta formazione mantenendo il porto storico quale turistico e diportistico e hub per i collegamenti con le isole minori, con l'Area dello Stretto e con il Continente, valorizzando il molo Norimberga per i flussi di transito e puntando su Tremestieri per gli scali commerciali con una piccola logistica destinata alla distribuzione dei prodotti per l'intera provincia. È la scelta della strategia che deve determinare le rivendicazioni della città nei confronti dei Governi e non il campanilismo o peggio l'appartenenza politica».

IL SISTEMA PORTUALE DELLA SICILIA ORIENTALE: ancora polemiche per la scelta del governo

Bianco: «Bene Crocetta sui porti»

«Niente guerre di campanile, ma arrivare ad una governance equilibrata»

CATANIA. Il sindaco di Catania Enzo Bianco «condivide» la volontà del presidente della Regione di modificare il decreto sull'accorpamento dei porti siciliani. Non vuole fare una guerra di campanile, ma arrivare ad un equilibrio del sistema portuale che garantisca il progresso di tutta l'area vasta. «Mi fa piacere che il presidente Crocetta - dice Bianco - prenda posizione sulla vicenda dei porti, perché è una grande opportunità della Sicilia potenziare il sistema portuale che c'è e contemporaneamente valorizzare anche nuovi scali. Penso per esempio a Gela che avrebbe la possibilità di diventare un grande porto industriale. Giusta l'iniziativa del presidente della Regione, dunque, e sarò al suo fianco negli incontri con il governo nazionale per migliorare significativamente le scelte che sono state fatte a Roma. Da tempo mi batto per il futuro del Distretto della Sicilia sud-orientale, penso sempre che dobbiamo fare squadra con Siracusa e Ragusa in particolare, e ovviamente penso ad una grande alleanza per il sistema portuale con Catania, Siracusa, Augusta, Gela, Pozzallo. Credo che sia difficile sostenere che il perno di questo rilancio dei porti del Distretto del Sud-Est non stia nella città metropolitana, così come nessuno può pensare di umiliare Augusta che è un grande porto: dobbiamo utilizzare un sistema di governance che non penalizzi nessuno, anche perché Catania ha accanto a sé una grande città metropolitana, la sesta d'Italia, ha il porto più importante dell'Italia meridionale. Vogliamo fare alleanza tra i porti e l'aeroporto di Catania. Sono felice che la Regione sia al nostro fianco. Ripeto che dobbiamo arrivare a un sistema di governance che non umili Augusta e neanche gli altri porti e naturalmente non penalizzi anche le potenzialità legate alla portualità catanese». - Forse sarebbe anche utile una mozione del Consiglio comunale per far capire che Catania non può essere emarginata.

«Certamente possono servire tutte le dichiarazioni, sia che vengano dal Consiglio comunale, o dagli Ordini professionali, dal mondo produttivo e armatoriale: questo ci rafforza nella battaglia. Fare una battaglia di campanile sarebbe miope. Dobbiamo insieme fare squadra.

Tra l'altro il porto di Augusta ha una vocazione che è essenzialmente petrolifera e chimica, mentre Catania ha una vocazione di porto turistico e di trasporto merci che naturalmente non ha Augusta.



- segue

Quindi penso ad una grande alleanza per una governance equilibrata e penso che sia naturale che stia nella città metropolitana. Mi fa piacere che Crocetta abbia fatto queste dichiarazioni. Trovo giusto che le scelte del governo nazionale siano fatte in piena sintonia con le Regioni, auspico soltanto che il presidente della Regione nelle prossime settimane faccia partire queste benedette città metropolitane che in tutta Italia sono già decollate, mentre da noi ancora cincischiamo perdendo tempo e competitività. Dobbiamo dire grazie al presidente Crocetta».

Da altre parti invece si criticano aspramente le dichiarazioni del presidente della Regione volte ad una rivisitazione del decreto governativo.

La verità è che Augusta ha un grande futuro ed è l'unico hub portuale possibile della Sicilia, ma al momento non può essere il centro del sistema marittimo orientale perché è una grande rada in un deserto turistico -commerciale. Insomma deve ancora crescere per assumere il rango di capofila. Il governo nazionale ha voluto precorrere i tempi stravolgendo una situazione che pure doveva apparire chiara, e cioè Augusta hub, Catania città metropolitana sede di governance.

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE BILANCIO DELL' ARS: «È IL QUARTO PORTO ITALIANO PER TRAFFICO»

Vinciullo: «Su Augusta Crocetta rispetti le regole»

Governatore «diffidato» dall' intraprendere azioni contro la scelta di farne la capofila dell' Authority: «Catania non ha i fondali per le meganavi da Cina e India»

PALERMO. Potrebbe essere fuori tempo massimo il proposito del presidente della Regione, Rosario Crocetta, di impugnare il decreto legislativo che ha ridisegnato e ridotto a quindici le **Autontà portuali** italiane. Secondo gli esperti del diritto, infatti, Crocetta avrebbe dovuto impugnare, due anni fa, la legge delega e non adesso il decreto legislativo.

Sul piano politico, invece, il presidente della commissione Bilancio dell' Ars, Vincenzo Vinciullo, ha diffidato il presidente della Regione dall' intraprendere azioni che possano mettere in discussione la titolarità del porto di Augusta ad essere capofila dell' **Autorità portuale** che la vede insieme con Catania. Anche se, a dire il vero, Crocetta, più che altro, ha mal digerito che Messina e Milazzo venissero accorpate con Gioia Tauro.

«Il regolamento dell' Unione europea del 2013 - ha sottolineato Vinciullo stabilisce che le **Autorità portuali** in Italia sono 15. E il porto di Augusta è, per mole di traffico, il quarto porto italiano.

Con un "core network" dalle enormi potenzialità. Il presidente Crocetta, dunque, rispetti le regole».

Per Vinciullo, pertanto, Augusta non può non essere sede dell' **Autorità portuale** della Sicilia del Sud-Est. «È l' unico porto - ha aggiunto - che ha fondali di oltre 24 metri e che può garantire nel Mediterraneo l' approdo delle gigantesche navi porta container che arrivano dalla Cina e presto anche dall' India. Non solo, ma grazie ai grandi spazi disponibili, il porto di Augusta può consentire lo "ship to ship transfer", cioè ad una nave gigante proveniente dall' Oriente si affiancano quattro -cinque navi di minore stazza, ma comunque grandi, su cui trasferire i container che prenderebbero rotte diverse: Trieste, Grecia, Spagna, Africa e così via dicendo. Su Augusta il presidente della Regione non può dire nulla. Perché anche ammesso che si volessero spostare gli attracchi a Catania, il porto non avrebbe fondali tali da consentire l' attracco delle navi giganti. E non è una mera questione di campanilismo».

Per quanto riguarda Messina e Milazzo, che sono il settimo sistema **portuale** italiano, secondo Vinciullo, inizialmente dovevano essere accorpate a Catania ed Augusta per dare vita ad una grande **Autorità portuale** della Sicilia orientale.

«Se Messina e Milazzo - ha aggiunto Vinciullo - sono state inserite nel sistema **portuale** di Gioia Tauro è perché lo hanno chiesto i messinesi. Sono stati i rappresentanti Istituzionali della città a volerlo. Tanto è vero che non c' è stata alcuna protesta, per esempio, da parte dell' amministrazione comunale. Una scelta largamente condivisa, tranne, probabilmente, qualche settore dell' imprenditoria locale».





Sicilia, Crocetta pronto a impugnare il decreto sui porti

Palermo - «Questa riforma mi indigna» spiega il governatore, preoccupato per la sorte di Messina, Catania e Augusta.

Palermo - Rosario Crocetta, presidente della Regione Sicilia, è pronto a dare battaglia. Il governatore infatti si è detto «pronto ad impugnare il decreto Delrio sui porti» e a «contrastare l'iniziativa del governo». «Questo decreto umilia la Sicilia e mi indigna. Non hanno voluto ascoltarci» ha detto il presidente in un'intervista al quotidiano La Sicilia. **Crocetta è contrario agli accorpamenti decisi dal decreto e in particolare punta alla difesa dell'autonomia dello scalo di Messina dal porto di Gioia Turo.** Sul piatto però anche la rivolta che sta contagiando anche il porto di **Catania**, contrario alla riforma. E Crocetta nella battaglia che intende portare al governo, chiede l'aiuto dei sindaci dell'isola.

PORTO. Presentato un atto di indirizzo contrario alla proposta del governo nazionale di riordino del sistema portuale che prevede l'istituzione di un'unica Autorità

Salone incita i colleghi consiglieri: no all'accorpamento con Palermo

Un atto di indirizzo perché il consiglio comunale dica "No" all'accorpamento del porto di Trapani a Palermo come è previsto dalla proposta del Governo nazionale riguardante il riordino delle Autorità portuali che prevede, appunto, che il porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'Autorità portuale di Palermo. Lo ha depositato il consigliere Francesco Salone per il quale "l'iniziativa del Governo mortifica la città e danneggia l'economia portuale". "E' bene - prosegue Salone - che il consiglio comunale faccia sentire la sua voce e non subisca passivamente una iniziativa inaccettabile. Credo sia indispensabile - spiega - fare conoscere la volontà del consiglio comunale di Trapani, quali che siano le decisioni che saranno prese in Parlamento e dal Governo. Che almeno si sappia che la città è contraria a questa imposizione che mortifica la nostra storia e che, soprattutto, condizionerà l'economia del nostro porto. Passare sotto il controllo di un porto nostro competitore sul mercato del trasporto marittimo mediterraneo non è tra i migliori auspici di sviluppo". Salone ha già incassato la condivisione di altri cinque consiglieri i quali hanno assicurato che avrebbero sottoscriveranno il documento.

"Sono convinto che il consiglio vorrà discuterlo e spero anche approvarlo" continua Francesco Salone auspicando che assuma posizione contraria anche un'amministrazione finora "silente" nonché che "le commissioni parlamentari competenti, chiamate ad esaminare il decreto legislativo, accolgano la legittima protesta e inducano il Governo a decretare l'autonomia del porto di Trapani". Salone inoltre spera che "voglia esprimere il suo dissenso anche il presidente della Regione Crocatta" e ricorda che l'ultima volta che è stato in città il ministro delle infrastrutture Lupi "ha rassicurato gli operatori portuali trapanesi salvo beffarli con una bozza che l'attuale governo non ha modificato". Per la cronaca, la prima richiesta "a quello che resta della politica" è, quindi, "al sindaco e al consiglio comunale di esercitare il potere che il diritto pubblico gli consente al fine di opporsi immediatamente alla procedura legislativa ancora in corso a tutela della nostra comunità" era arrivata, tuttavia, dall'Associazione "Trapani cambia" che fa capo all'ex candidato sindaco Sabrina Rocca.



Porto di Trapani, il consigliere Salone presenta un atto d'indirizzo contro l'accorpamento

Il Consiglio Comunale di Trapani è chiamato ad esprimere il proprio dissenso attraverso un atto di indirizzo che il consigliere comunale Francesco Salone, già intervenuto lo scorso anno quando l'ipotesi di accorpamento con Palermo fu anticipata dalla stampa, ha presentato perché sia discusso con urgenza alla prima seduta utile di giovedì 4 febbraio. «Credo sia indispensabile fare conoscere la volontà del Consiglio Comunale di Trapani, quali che siano le decisioni che saranno prese in Parlamento e dal Governo. Che almeno si sappia - afferma Salone - che la città è contraria a questa imposizione che mortifica la nostra storia e che, soprattutto, condizionerà l'economia del nostro porto. Passare sotto il controllo di un porto nostro competitore sul mercato del trasporto marittimo mediterraneo non è tra i migliori auspici di sviluppo. Già cinque consiglieri, appresa l'iniziativa, hanno assicurato che sottoscriveranno il documento. Sono convinto che il Consiglio vorrà discuterlo e spero anche approvarlo. Oltre che per le ragioni già dette anche per rompere l'assordante silenzio di questa amministrazione che in questi giorni in cui si sono pronunciati diversi esponenti politici ed associazioni non ha proferito parola. Il sindaco

Damiano, silente, ci faccia sapere da che parte sta». «Auspico che le commissioni parlamentari competenti, chiamate ad esaminare il decreto legislativo, accolgano la legittima protesta che giunge da Trapani e che inducano il Governo a decretare l'autonomia del porto di Trapani. Spero - conclude Salone - voglia esprimere il suo dissenso anche il presidente della Regione Crocetta e che questa volta il senatore d'Alì si adoperi nettamente contro con fatti e non con le parole, perché l'ultima volta che è stato qui il ministro delle infrastrutture Lupi ha rassicurato gli operatori portuali trapanesi salvo beffarli con una bozza che l'attuale governo non ha modificato». Qui l'atto d'indirizzo completo: ATTO DI INDIRIZZO Richiesta di esclusione del Porto di Trapani dalle previsioni normative del Decreto Legislativo di riforma legge 89/94 e contro l'accorpamento del porto di Trapani nella Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Richiesta di autonoma gestione del porto di Trapani. Premesso che Governo per tramite del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124, ha varato un decreto legislativo di riforma della legge 89/94, che regola le attività dei porti italiani, ridisegnando le Autorità Portuali ed istituendo le Autorità di Sistema Portuale. Nel quadro della



- segue

riorganizzazione l'allegato del decreto legislativo riporta la costituzione della **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale** che prevede l'accorpamento dei porti di Trapani, **Palermo**, Termini Imerese e Porto Empedocle con **Autorità portuale in Palermo** e uffici distaccati negli altri porti il Consiglio Comunale di Trapani rileva che per effetto del provvedimento si passa dagli attuali 41 porti sottoposti all'amministrazione delle **Autorità Portuali**, all'inclusione di tutti i 54 porti di interesse nazionali (come ad esempio lo stesso porto di Trapani) che, quindi, il provvedimento esteso ad inglobare tutti i porti, anche quelli non sede di **Autorità Portuale**, è andato ben oltre la delega di cui all'art.8 comma 1 lettera f, della legge 124 del 07 agosto 2015 (deleghe al governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, pubblicato sulla gazzetta ufficiale del 13 agosto 2015 n.187); che da una prima lettura dei documenti disponibili appare insoddisfacente il livello di rappresentanza dei porti accorpati nella **Autorità portuale di Palermo** (Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle) che vedrebbe quindi anche l'esclusione di rappresentanti di questo Comune, di ogni altro ente locale che orbita nel bacino economico del porto di Trapani, nonché degli operatori marittimi del territorio, che vedrebbero la gestione del porto del capoluogo affidata esclusivamente ad un ufficio distaccato dell'autorità di **Palermo**; che il porto di Trapani ha già una tormentata storia recente poiché è stato sede di **Autorità Portuale** dal 2004 e fino a sua soppressione con Decreto del Presidente della Repubblica nel marzo del 2009 «per mancanza dei requisiti di legge (a causa della diminuzione del traffico merci)» e attraverso una contestatissima iniziativa dell'allora ministro delle Infrastrutture; che attualmente il porto di Trapani, in quanto scalo di interesse nazionale, è sotto la gestione dello stesso Ministero delle Infrastrutture che opera attraverso l'autorità marittima rappresentata dalla Capitaneria di Porto, e per gli interventi strutturali attraverso il Provveditorato Opere Pubbliche Ufficio del Genio Civile per le Opere marittime, unici organismi che fino ad oggi hanno operato, ciascuno per le proprie competenze per gli aspetti demaniali, marittimi e infrastrutturali; che il porto rappresenta un importante e determinante strumento di sviluppo economico per la città di Trapani e negli ultimi anni, anche in assenza della **Autorità Portuale** ha visto incrementare i traffici passeggeri e le attività **portuali**, che tutti gli operatori **portuali** del capoluogo, le associazioni di categoria, i sindacati, si sono già ampiamente espressi contro l'accorpamento con il porto di **Palermo** temendo una penalizzazione economica ed operativa legata alla una posizione subordinata al porto **palermitano**, a maggior ragione considerato che alcuna rappresentanza locale sarebbe prevista in seno agli organismi della nuova **Autorità Portuale di Sistema** che rischierebbe di divenire sede di decisioni ed interessi estranei agli indirizzi ed orientamenti di politica gestionale che in atto muovono l'economia del porto trapanese; inoltre il Consiglio Comunale ricorda che contrari alla proposta di accorpamento del porto di Trapani si sono mostrati non solo gli operatori **portuali** e le maggiori sigle ed organizzazioni di categoria ma anche molti cittadini trapanesi che già nel 2007 ebbero a protestare in una pubblica manifestazione in occasione della annunciata abolizione della autorità portuale; che il contestato decreto legislativo non è ancora efficace in quanto deve ancora essere sottoposto all'esame delle commissioni parlamentari competenti perché possano essere avanzate osservazioni e accolti pareri, così come da prassi consolidata per i decreti delegati dal Parlamento. Pertanto il Consiglio Comunale impegna il sindaco: a promuovere tutte le iniziative necessarie perché venga posto nel giusto rilievo come il provvedimento sia andato ben oltre la delega di cui all'art.8 comma 1 lettera f, della legge 124 del 07 agosto 2015 (deleghe al governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche) indicando non solo la riorganizzazione delle 41 **Autorità Portuali** esistenti ma coinvolgendo nel decreto legislativo anche i 13 porti nazionali che non erano sede di **Autorità Portuale** (come Trapani) e forse determinando anche un profilo di violazione dei principi che stanno alla base della delega legislativa che il Parlamento affida al Governo; a promuovere le iniziative perché sia ben chiara al Governo, al Ministero per le Infrastrutture, al Ministero per la semplificazione e la funzione pubblica, la volontà della comunità trapanese, ed affinché il porto di Trapani possa continuare ad operare in gestione autonoma sotto l'egida della autorità marittima, svincolato dalle indicazioni tecniche e normative contenute nel decreto delegato; a sollecitare

- segue

l'intervento del Presidente della Regione affinché esprima parere negativo sulla formulazione del decreto legislativo almeno per la parte che attiene l'accorpamento del porto di Trapani nella **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale sotto l'egida del porto di **Palermo**; ad assumere iniziativa politica e ad attivarsi perché i rappresentanti parlamentari che siedono nelle commissioni di merito che dovranno esaminare il decreto legislativo possano: a) valutare se vi sia stato un eccesso di intervento del Governo rispetto alle indicazioni della delega di cui all'art.8 comma 1 lettera f, della legge 124 del 07 agosto 2015 (deleghe al governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche), b) conoscere le osservazioni mosse dagli operatori **portuali** ed economici del Porto di Trapani, c) orientarsi perché il porto del capoluogo mantenga la sua autonomia gestionale dalla **Autorità Portuale di Palermo**, rimanendo affidato alla Capitaneria di porto.

NUOVO AVVERTIMENTO AL GOVERNO. ANCHE LA CISL CRITICA: «QUI NON FUNZIONA NIENTE»

Genova, affondo della Cgil sul porto

«Cantieri fermi e lavoro a rischio. Non si perda altro tempo sulla nomina del presidente»

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «Spinelli ha ragione: troppi lavori sono bloccati, molti non sono nemmeno partiti. Così non va, qui ci giochiamo il futuro del porto».

Enrico Ascheri, responsabile porti della Filt-Cgil di Genova, stringe alleanza con i terminalisti, condividendo il grido d'allarme lanciato ieri da Aldo Spinelli dalle pagine del *Secolo XIX*. «[redacted] deve dare risposte, altrimenti rischiamo di rimanere indietro e di perdere tempo prezioso, traffico e ore di lavoro - continua Ascheri - Ecco perché è urgente adesso un nuovo presidente». La Cgil chiama così il governo e chiede al ministero di fare in fretta per superare l'attuale fase di commissariamento: «L'ammiraglio Pettorino ricopre già un ruolo impegnativo: è il comandante del porto, un ruolo delicato. Per governare [redacted] serve una figura a tempo pieno». Insistiamo: si è fatto il nome di Sandro Biasotti, parlamentare del Pdl come presidente dopo l'attuazione della riforma. «Non voglio lanciare nessuno e non intendo fare alcun nome - premette Ascheri - Ma noi dialoghiamo e ci confrontiamo con tutti, non c'è nessuna preclusione. Adesso però serve una persona competente e a tempo pieno». La Cgil sprona anche gli enti lo-

cali a fare presto: «Chiediamo che inizi subito il dibattito per trovare il nome adatto». Ascheri lancia poi un siluro anche sull'organizzazione interna di Palazzo San Giorgio. Ieri c'è stata un'affollata assemblea dei dipendenti sul rinnovo del contratto: «In un momento difficile per tutto il settore, noi abbiamo avuto una larghissima maggioranza che ha votato a favore del nuovo contratto». A margine però, il malumore dei dipendenti dell'ente si è fatto sentire: «Anche sul fronte interno abbiamo preoccupazioni: qui non funziona niente» scandisce Ettore Torzetti, segretario generale ligure della Filt Cisl: «Lunedì con gli altri sindacati, incontreremo il segretario generale Giambattista D'Aste: chiediamo risposte, perché la situazione è seria: per questo subito dopo abbiamo convocato un'altra assemblea con i dipendenti». Nel mirino dei sindacati ci sono le figure dirigenziali di Palazzo San Giorgio: «Gli uffici non girano, c'è troppa disorganizzazione» dice Ascheri e Torzetti sentenza: «Il contratto deve essere applicato, anche per le mansioni». Sul piatto comunque ci sono diverse questioni. Quella più spinosa tocca la busta paga dei lavoratori, con il blocco degli aumenti delle retribuzioni definito dal decreto 78 del 2010 e la richiesta di restituire quanto era stato comunque erogato in un primo tempo. Su questo fronte la situazione è tesa anche in prospet-

tiva futura: «In questo momento in cui si chiedono sacrifici ai dipendenti - spiega Ascheri - chiediamo che non si ricorra più a figure esterne». Il futuro dei lavoratori dell'ente è legato all'approvazio-

ne del decreto governance dei porti che prevede l'accorpamento di Genova con Savona. Per questo anche la pianta organica di Palazzo San Giorgio

è finita sotto la lente dei sindacati. «Per noi rimane quella votata a novembre dal comitato portuale» dicono i due sindacalisti che però lamentano

come, dopo il salvataggio di tre dipendenti di Finporto - la società controllata [redacted] e chiusa come previsto per legge - manchino all'appello altre tre assunzioni: «Si tratta di stabilizzazioni previste per figure già all'interno dell'ente» spiega Torzetti, per le quali però manca ancora la firma di Pettorino sul contratto. Oggi Palazzo San Giorgio conta più di 200 dipendenti, a cui si aggiungeranno quelli di Savona quando sarà operativa la fusione. La pianta organica di Palazzo San Giorgio, contestata dai revisori dei conti in uno degli ultimi comitati portuali di Merlo, ma approvata dal Mit, prevedeva la riduzione di alcune figure, in particolare di quelle dirigenziali.

www.themediterranean.it

© BY NC ND ALL'USO DEI DIRITTI RISERVATI

BR/11



Porto di Genova, cresce il valore aggiunto

Genova - Dati positivi da Dogane e Culmv. Nel 2015 le banchine hanno prodotto 347 milioni di euro di dazi (+7,6%).

Genova - **Gli incassi prodotti dalla dogana di Genova per dazi e Iva della merce in import-export aumentano, in percentuale, più che i volumi complessivi di merce.** «E' la prova che i cambiamenti in corso funzionano», esulta il direttore interregionale dell'Agenzia per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, **Franco Letrari**, riferendosi a novità recenti come la suddivisione delle dogane di Genova in tre uffici, ma anche all'introduzione di pre-clearing e fascicolo elettronico. Che il volume di merce registrato lo scorso anno dal porto (in tonnellate e, per quanto riguarda i container, in teu) abbia prodotto, in termini di valore, più di quanto dicano le cifre diffuse pochi giorni fa dall'Autorità portuale, lo testimonia anche il buon andamento dell'attività della **Compagnia unica Paride Batini**, che ha visto crescere le giornate di lavoro dei propri soci. I dati parlano chiaro. I container nel porto di Genova hanno raggiunto un record storico nel 2015 (2,2 milioni di teu, ossia +3,2 per cento), mentre la merce complessiva ha segnato il passo (51,3 milioni di tonnellate, -1,2 per cento), a causa della diminuzione del traffico industriale (-6,9%) e degli oli minerali (-6,7%).

Secondo i dati della Dogana, gli introiti dai dazi (che sono riscossi soltanto su una parte della merce di provenienza extracomunitaria) sono cresciuti del doppio rispetto ai container complessivi, segnando un +7,5 per cento rispetto al 2014. In totale la merce in importazione ha prodotto 347 milioni di euro di dazi, il 25% dei quali resta in Italia (oltre a 2,56 miliardi di Iva, +3,64 per cento rispetto al 2014). Segno che, almeno per le tipologie soggette al pagamento del dazio, il valore unitario delle merci che transitano nel porto di Genova aumenta. Ma è segno anche che lo scalo sta vivendo un buon momento, nonostante le difficoltà del settore dello shipping.

- segue

A crescere, accanto alle importazioni che producono dazio, sono anche le esportazioni, che ormai rappresentano la maggior parte del traffico genovese. Il valore della merce dichiarata in dogana è passato da 23,3 miliardi di euro nel 2014 a 24,4 miliardi nel 2015. Nello stesso tempo il valore delle importazioni è passato da 13,3 a 14,7 miliardi di euro. A confermare il maggior "valore aggiunto" dello scalo sono i dati sulle chiamate dei lavoratori della Compagnia unica. «I giorni di chiamata - spiega il console **Antonio Benvenuti** - sono cresciuti del 3,2 per cento nei 12 terminal portuali, da 176 mila a 181 mila. Ma l'aumento è ancora più accentuato se si tiene conto soltanto dei due maggiori terminal container, Vte e Sech: +5,2 per cento di giorni lavorati, da 79 mila del 2014 a 83 mila nel 2015.

«La nuova organizzazione delle dogane - spiega il direttore interregionale per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Franco Letrari - sta dando i suoi frutti, assieme alla collaborazione fra le categorie portuali». **La crescita degli introiti ha coinciso con la divisione in tre dell'ufficio genovese dell'Agenzia, oggi distribuito fra Genova 1 (ufficio diretto da Anna Maria Campanella), Genova 2 e Rivalta Scrivia (entrambi diretti da Teresa De Luca).** «Abbiamo migliorato - spiegano Campanella e De Luca - efficienza e produttività, grazie a una minore dispersione delle energie e a un maggiore controllo dei processi lavorativi». Anche il personale è aumentato «senza aumento della spesa pubblica - sottolinea Letrari - avendo accolto personale dall'ex-Provincia e dal Comune».

Oltre alla nuova organizzazione, che ha visto la creazione di un'unica direzione interregionale che ha unito Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, anche altre innovazioni hanno contribuito a migliorare l'attività doganale, come il pre-clearing e il recentissimo fascicolo elettronico. Inoltre la riforma portuale, approvata dal Consiglio dei ministri, introduce anche lo sportello unico. **«In base alla nuova legge, alle Dogane - dice Letrari - va il coordinamento delle attività di controllo. E' inoltre obbligatorio che il controllo documentale avvenga entro un'ora e quello fisico della merce entro tre ore.** Mancano i regolamenti attuativi, per cui non è ancora chiaro che cosa succederà se questi tempi non verranno rispettati. Ad Amburgo vale il principio del silenzio assenso». L'obiettivo di Letrari è di portare a Genova e nei porti liguri la merce elvetica che oggi preferisce gli scali dell'Europa settentrionali. Nel settembre scorso ha incontrato a Rivalta operatori provenienti dalla Svizzera che hanno detto di credere molto nella portualità italiana.

Porto di Genova, cresce il valore aggiunto

Gli incassi prodotti dalla dogana di Genova per dazi e Iva della merce in import-export aumentano, in percentuale, più che i volumi complessivi di merce. «E' la prova che i cambiamenti in corso funzionano», esulta il direttore interregionale dell'Agenzia per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Franco Letrari, riferendosi a novità recenti come la suddivisione delle dogane di Genova in tre uffici, ma anche all'introduzione di preclearing e fascicolo elettronico. Che il volume di merce registrato lo scorso anno dal porto (in tonnellate e, per quanto riguarda i container, in teu) abbia prodotto, in termini di valore, più di quanto dicano le cifre diffuse pochi giorni fa dall'**Autorità portuale**, lo testimonia anche il buon andamento dell'attività della Compagnia unica Paride Batini, che ha visto crescere le giornate di lavoro dei propri soci. I dati parlano chiaro. I container nel porto di Genova hanno raggiunto un record storico nel 2015 (2,2 milioni di teu, ossia +3,2 per cento), mentre la merce complessiva ha segnato il passo (51,3 milioni di tonnellate, -1,2 per cento), a causa della diminuzione del traffico industriale (-6,9%) e degli oli minerali (-6,7%). Secondo i dati della Dogana, gli introiti dai dazi (che sono riscossi soltanto su una parte della merce di provenienza extracomunitaria) sono cresciuti del doppio rispetto al container complessivi, segnando un +7,5 per cento rispetto al 2014. In totale la merce in importazione ha prodotto 347 milioni di euro di dazi, il 25% dei quali resta in Italia (oltre a 2,56 miliardi di Iva, +3,64 per cento rispetto al 2014). Segno che, almeno per le tipologie soggette al pagamento del dazio, il valore unitario delle merci che transitano nel porto di Genova aumenta. Ma è segno anche che lo scalo sta vivendo un buon momento, nonostante le difficoltà del settore dello shipping. A crescere, accanto alle importazioni che producono dazio, sono anche le esportazioni, che ormai rappresentano la maggior parte del traffico genovese. Il valore della merce dichiarata in dogana è passato da 23,3 miliardi di euro nel 2014 a 24,4 miliardi nel 2015. Nello stesso tempo il valore delle importazioni è passato da 13,3 a 14,7 miliardi di euro. A confermare il maggior valore aggiunto dello scalo sono i dati sulle chiamate dei lavoratori della Compagnia unica. «I giorni di chiamata - spiega il console Antonio Benvenuti - sono cresciuti del 3,2 per cento nei 12 terminal portuali, da 176 mila a 181 mila. Ma l'aumento è ancora più accentuato se si tiene conto soltanto dei due maggiori terminal container, Vte e Sech: +5,2 per cento di giorni lavorati, da 79 mila del 2014 a 83 mila nel 2015. «La nuova organizzazione delle dogane - spiega il direttore interregionale per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Franco Letrari - sta dando i suoi frutti, assieme alla collaborazione fra le categorie portuali». La crescita degli introiti ha coinciso con la divisione in tre dell'ufficio genovese

L'AVVISATORE MARITTIMO

Settimanale di informazione e cultura per il mondo del mare e della navigazione
Via S. Stefano, 10 - 16121 Arezzo - Tel. 0573/209111 - Fax 0573/209112
E-mail: avvisatore@avvisatoremarittimo.it - www.avvisatoremarittimo.it

Porto di Genova, cresce il valore aggiunto

Nel 2015 le banchine hanno prodotto 347 milioni di euro di dazi (+7,6%)



Il porto di Genova è un hub marittimo di prim'ordine. Nel 2015, le banchine hanno prodotto 347 milioni di euro di dazi, un aumento del 7,6% rispetto al 2014. Questo risultato è dovuto a una crescita del valore unitario delle merci che transitano nel porto, nonostante una leggera diminuzione del volume complessivo di merce. Il direttore interregionale dell'Agenzia per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Franco Letrari, attribuisce questo successo a una serie di fattori, tra cui la suddivisione delle dogane in tre uffici e l'introduzione di nuove tecnologie come il preclearing e il fascicolo elettronico. Inoltre, il buon andamento dell'attività della Compagnia unica Paride Batini ha contribuito a un aumento delle giornate di lavoro dei propri soci. I dati parlano chiaro: i container nel porto di Genova hanno raggiunto un record storico nel 2015 (2,2 milioni di teu, ossia +3,2 per cento), mentre la merce complessiva ha segnato il passo (51,3 milioni di tonnellate, -1,2 per cento), a causa della diminuzione del traffico industriale (-6,9%) e degli oli minerali (-6,7%). Secondo i dati della Dogana, gli introiti dai dazi (che sono riscossi soltanto su una parte della merce di provenienza extracomunitaria) sono cresciuti del doppio rispetto al container complessivi, segnando un +7,5 per cento rispetto al 2014. In totale la merce in importazione ha prodotto 347 milioni di euro di dazi, il 25% dei quali resta in Italia (oltre a 2,56 miliardi di Iva, +3,64 per cento rispetto al 2014). Segno che, almeno per le tipologie soggette al pagamento del dazio, il valore unitario delle merci che transitano nel porto di Genova aumenta. Ma è segno anche che lo scalo sta vivendo un buon momento, nonostante le difficoltà del settore dello shipping. A crescere, accanto alle importazioni che producono dazio, sono anche le esportazioni, che ormai rappresentano la maggior parte del traffico genovese. Il valore della merce dichiarata in dogana è passato da 23,3 miliardi di euro nel 2014 a 24,4 miliardi nel 2015. Nello stesso tempo il valore delle importazioni è passato da 13,3 a 14,7 miliardi di euro. A confermare il maggior valore aggiunto dello scalo sono i dati sulle chiamate dei lavoratori della Compagnia unica. «I giorni di chiamata - spiega il console Antonio Benvenuti - sono cresciuti del 3,2 per cento nei 12 terminal portuali, da 176 mila a 181 mila. Ma l'aumento è ancora più accentuato se si tiene conto soltanto dei due maggiori terminal container, Vte e Sech: +5,2 per cento di giorni lavorati, da 79 mila del 2014 a 83 mila nel 2015. «La nuova organizzazione delle dogane - spiega il direttore interregionale per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Franco Letrari - sta dando i suoi frutti, assieme alla collaborazione fra le categorie portuali». La crescita degli introiti ha coinciso con la divisione in tre dell'ufficio genovese

Quattro navi italiane demolite in Asia

Migliaia navali della Grecia, Per Germania, Gran Bretagna e Cipro



Le quattro navi italiane demolite in Asia sono state costruite in Grecia, Germania, Gran Bretagna e Cipro. Le navi sono state demolite a causa di problemi strutturali e di sicurezza. Le autorità portuali stanno lavorando per risolvere i problemi e garantire la sicurezza delle operazioni portuali. Il direttore interregionale dell'Agenzia per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Franco Letrari, ha espresso il suo rammarico per la perdita delle navi e ha chiesto maggiore trasparenza e collaborazione con le autorità portuali. Le autorità portuali stanno lavorando per risolvere i problemi e garantire la sicurezza delle operazioni portuali. Il direttore interregionale dell'Agenzia per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Franco Letrari, ha espresso il suo rammarico per la perdita delle navi e ha chiesto maggiore trasparenza e collaborazione con le autorità portuali.

- segue

dell'Agenzia, oggi distribuito fra Genova 1 (ufficio diretto da Anna Maria Campanella), Genova 2 e Rivalta Scrivia (entrambi diretti da Teresa De Luca). «Abbiamo migliorato - spiegano Campanella e De Luca - efficienza e produttività, grazie a una minore dispersione delle energie e a un maggiore controllo dei processi lavorativi». Anche il personale è aumentato «senza aumento della spesa pubblica - sottolinea Letrari - avendo accolto personale dall'ex-Provincia e dal Comune». Oltre alla nuova organizzazione, che ha visto la creazione di un'unica direzione interregionale che ha unito Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, anche altre innovazioni hanno contribuito a migliorare l'attività doganale, come il pre-clearing e il recentissimo fascicolo elettronico. Inoltre la riforma portuale, approvata dal Consiglio dei ministri, introduce anche lo sportello unico. «In base alla nuova legge, alle Dogane - dice Letrari - va il coordinamento delle attività di controllo. E' inoltre obbligatorio che il controllo documentale avvenga entro un'ora e quello fisico della merce entro tre ore. Mancano i regolamenti attuativi, per cui non è ancora chiaro che cosa succederà se questi tempi non verranno rispettati. Ad Amburgo vale il principio del silenzio assenso». L'obiettivo di Letrari è di portare a Genova e nei porti liguri la merce elvetica che oggi preferisce gli scali dell'Europa settentrionali. Nel settembre scorso ha incontrato a Rivalta operatori provenienti dalla Svizzera che hanno detto di credere molto nella portualità italiana.

Alberto Ghiara

CAPOLUOGO LIGURE

Dogane, nel 2015 347 milioni dai traffici marittimi

GENOVA. Gli incassi prodotti dalla dogana di Genova per dazi e Iva della merce in import-export aumentano, in percentuale, più che i volumi complessivi di merce. «Si tratta della prova che i cambiamenti in corso funzionano», spiega il direttore interregionale dell'Agenzia per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, Franco Letrari, riferendosi a novità recenti come la suddivisione delle dogane di Genova in tre uffici, ma anche all'introduzione di pre-clearing e fascicolo elettronico. Che il volume di merce registrato lo scorso anno dal porto (in tonnellate e, per quanto riguarda i container, in teu) abbia prodotto, in termini di valore,

più di quanto dicano le cifre diffuse pochi giorni fa

lo testimonia anche il buon andamento dell'attività della Compagnia unica, che ha visto crescere le giornate di lavoro dei propri soci. Secondo i dati della Dogana, gli introiti dai dazi (che sono riscossi soltanto su una parte della merce di provenienza extracomunitaria) nel 2015 sono cresciuti del doppio rispetto ai container complessivi, segnando un +7,5% rispetto al 2014. In totale, la merce in importazione ha prodotto 347 milioni di euro di dazi, il 25% dei quali resta in Italia (oltre a 2,56 miliardi di Iva, +3,64 per cento rispetto al 2014). Segno che, almeno per le tipologie sog-

gette al pagamento del dazio, il valore unitario delle merci che transitano nel porto di Genova aumenta. A crescere, accanto alle importazioni che producono dazio, sono anche le esportazioni, che ormai rappresentano la maggior parte del traffico genovese. Il valore della merce dichiarata in dogana è passato da 23,3 miliardi di euro nel 2014 a 24,4 miliardi nel 2015. Nello stesso tempo il valore delle importazioni è passato da 13,3 a 14,7 miliardi di euro. A confermare il maggior "valore aggiunto" dello scalo sono i dati sulle chiamate dei lavoratori della Compagnia unica con un +5,2% ai terminali Sech e Vte.

ALBERTO GHIARA



Donelli Group, operazioni e fatturato in crescita nel 2015

Genova - L'azienda ha chiuso lo scorso anno con 44 mila operazioni doganali facendo segnare un +30%. Il fatturato ha raggiunto la cifra di 4,3 milioni di euro (+6% rispetto al 2014).

Genova - **Donelli Group ha chiuso il 2015 con 44 mila operazioni doganali facendo segnare un +30% rispetto al 2015. Il fatturato dell'azienda ha raggiunto la cifra di 4,3 milioni di euro (+6% rispetto al 2014).** A gennaio 2016 per rafforzare la solidità all'azienda è stato aumentato, sottoscritto ed interamente versato il capitale sociale di 500 mila euro. Donelli Group ha investito nel 2015 oltre 100 mila euro in tecnologia e formazione.

Fra le operazioni maggiormente significative del 2015, le pratiche doganali e tutte le altre pratiche accessorie (presso la Polmare, Capitaneria di Porto e Terminal) dello yacht "Hunter" di quasi 40 metri di lunghezza, imbarcato a Genova con destinazione Miami e lo sdoganamento e il trasporto terrestre/acqueo della Mostra "The Wolf".

Donelli Group, spedizioniere con sede legale a Genova e operativa a Trieste, ha uffici a sedi a Marghera (Venezia), Genova, Padova, Vicenza e Koper, che occupano in totale 34 collaboratori. Oltre ai servizi doganali, Donelli Group ha ampliato la struttura con un magazzino di proprietà di circa 1.300 metri quadri a poche centinaia di metri dal porto di Venezia, con deposito doganale privato, deposito Iva e procedura semplificata. Il gruppo ha una base di circa 1.000 clienti e gestisce una media di 40 mila operazioni doganali annue di import/export.

Genova: Rixi, cerchiamo soluzione su area da adibire da autoparco per il porto

Author : com

Date : 4 febbraio 2016



(FERPRESS) - Genova, 4 FEB - "Come Regione Liguria ci proponiamo come soggetto facilitatore per arrivare a una soluzione definitiva individuando un'area da adibire ad autoparco, risolvendo una pesante criticità per il mondo dell'autotrasporto, della portualità e della città di Genova. La soluzione dovrà tenere conto dei nuovi terminal portuali anche su Savona e quindi essere baricentrica per i due scali liguri". Così, secondo quanto si apprende da una nota, è intervenuto l'assessore regionale allo sviluppo economico e ai porti Edoardo Rixi in apertura della riunione del tavolo tecnico sull'autoparco convocato dalla Regione Liguria coinvolgendo tutti i rappresentanti della categoria dell'autotrasporto, Camera di Commercio e Comune, dell'Autorità portuale di Genova.

Durante l'incontro è stata fatta una sintesi della situazione attuale che vede l'impiego ad autoparco dell'area di Genova Campi giudicata "insufficiente e in pessime condizioni". "Occorre lavorare per una soluzione a lungo termine e nel frattempo a una soluzione tampone che dia una risposta nell'immediato futuro" ha detto l'assessore Rixi.

Durante l'incontro è stato tracciato l'identikit dell'area che potrà ospitare il nuovo autoparco a Genova e dovrà avere: requisiti di idoneità per numero di stalli, almeno 500, a condizioni economicamente sostenibili per gli operatori, un modello gestionale efficiente, servizi accessori per mezzi e persone, scarsa promiscuità con il tessuto urbano e buona accessibilità con arterie a scorrimento veloce. Al tavolo di oggi, seguiranno incontri tecnici e operativi per valutare ulteriori approfondimenti sulle possibili aree con caratteristiche idonee ad autoparco.

IN PORTO

Una tempesta di vento: 4 container volano in mare

UNA TEMPESTA di vento ha colpito la scorsa notte la Liguria creando qualche danno e problemi ai trasporti, poi rientrati nella giornata di ieri, a causa di raffiche che sono arrivate a oltre cento chilometri orari. Decine gli alberi abbattuti e numerose segnalazioni di tegole e persiane cadute o pericolanti soprattutto nel golfo del Tigullio.

Nel porto di Genova Voltri le raffiche hanno fatto precipitare in mare 4 container vuoti stipati su una nave, la Stadt Dresden ormeggiata in banchina.

Uno dei contenitori è affondato, gli altre tre sono rimasti a galla e sono stati assicurati al molo da ormeggiatori e portuali. Tre voli da Bari, Roma e Parigi in arrivo nella serata sono stati dirottati da Genova ad altri scali.

L'autostrada è stata a lungo vietata ai furgoni telonati costretti a uscire ai caselli più vicini. Numerose le segnalazioni arrivate ai vigili del fuoco per la caduta di rami, cartelli e cavi. Abbattute diverse moto.

Crollo Torre Piloti Nel mirino del pm c'è la Capitaneria

L'indagine bis sulla collocazione a filo di banchina
Sentiti i primi indagati, gli ingegneri progettisti

MARCO PREVE

QUESTIONE di ore e sarà il turno della Capitaneria di Porto di essere coinvolta nell'inchiesta bis sulla tragedia di Molo Glano. Ovvero sulle scelte che portarono alla costruzione della Torre Piloti a filo di banchina, dove nel maggio del 2013 venne colpita e abbattuta dalla nave Jolly Nero in manovra, provocando la morte di nove persone.

Il tema sarebbe già stato sfiorato ieri a palazzo di giustizia dove il pm Walter Cotugno ha interrogato i primi due indagati del nuovo filone, i due ingegneri Bruno Ballerini e Paolo Grimaldi, indagati per omicidio colposo. A entrambi, il pm ha contestato la localizzazione della Torre, troppo vicina allo spazio in cui le navi compiono le manovre, o il non avere adottato misure idonee per prevenire eventi eccezionali.

Ballerini, difeso dall'avvocato

Carlo Biondi, fu capo dell'ufficio tecnico dell'allora Ente Porto di Genova fino al 1984, quindi, da libero professionista, negli anni '90 ricevette l'incarico di "strutturista" dalla società che costruì la Torre il compito di effettuare i calcoli per la struttura di cemento armato.

Ballerini si è difeso sostenendo

come non fosse sua "competenza la scelta della localizzazione. Il progetto mi arrivò con tutte le approvazioni degli enti preposti e con tutti i pareri favorevoli". Il pm gli ha anche chiesto come mai l'ingegnere rilasciò una intervista al Sole 24 Ore, alcuni giorni dopo la tragedia, in cui affermava che il posto scelto per la Torre era "un luogo totalmente sbagliato". "Era una dichiarazione riferita al profilo urbanistico, non alla sicurezza. Io l'avevo immaginata in Darsena, dove ci sarebbe stato più spazio per i parcheggi dei dipendenti, insomma un posto più comodo. Ma non

mi riferivo alla sicurezza della struttura".

Paolo Grimaldi, difeso dall'avvocato Sabrina Franzone, era stato ingegnere capo

o firmò il progetto preliminare della struttura. "La Torre - ha spiegato al pm - era stata costruita secondo le norme dell'epoca e la

viabilità marittima di quegli anni, quando il traffico era inferiore, le navi più piccole e le manovre delle imbarcazioni solo di un tipo". In sostanza non era previsto che venissero effettuate manovre in retro marcia come quella che ha portato, a causa degli errori dell'equipaggio, all'incidente.

Diventa quindi decisivo capire il ruolo che ha giocato la Capitaneria, responsabile della sicurezza dei traffici in porto. Perché autorizzò quella collocazione o perché la confermò anche dopo un incidente avvenuto nel 1999.



Grimaldi e Ballerini hanno difeso il loro operato

Le decisioni urbanistiche e quelle sulla sicurezza

PIOMBINO LA PROPOSTA DEI 5 STELLE: «PER LE BANCHINE ASSURDO CONSUMARE LE COLLINE»

«Utilizziamo gli scarti delle Acciaierie per il porto»

- PIOMBINO -
«**UTILIZZARE** materiali riciclati per terminare il porto». La richiesta arriva dal Movimento 5 Stelle che parte dall'investimento toscano di General Electric e dal fatto che malgrado «l'annuncio in pompa magna di investimenti a Piombino, il porto, non è pronto. Nel protocollo d'intesa che sarà completato nei prossimi giorni infatti, si chiarisce ulteriormente: si parla di investimenti e ricadute occupazionali ovunque, a Firenze, Massa, Livorno e persino Volterra. A Piombino, niente. Non ora, almeno. Lo si dice chiaro: c'è bisogno di investimenti per il completamento delle infrastrutture portuali». Insomma, delle famose banchine vendute e rivendute in campagna elettorale come successo e se-

gno di buona politica, non si vede neanche l'ombra - incalza il M5S. Non è certo una notizia questa, avevamo più volte provato a farlo notare pubblicamente, ma non abbiamo ottenuto nulla, se non l'essere etichettati come gufi.

SI ABBA il coraggio di dire le cose come stanno: né il Pd, né Anselmi (padre putativo del progetto di ampliamento portuale) né tantomeno il commissario 'a vita' Luciano Guerrieri si sono dimostrati all'altezza della situazione, condannando ulteriormente all'emarginazione un territorio che davvero, mai come adesso, non se lo merita. Ecco come si potrebbe procedere: a detta dello stesso Caramassi (presidente Rimateria, ndr), gli scarti di produzione dell'acciaio possono

essere utilizzati, se non contaminati, come materiale da riempimento. Con questa operazione si otterrebbero alcuni vantaggi: velocizzare il completamento delle opere, con materiale a km 0. Risparmiare sui costi, utilizzando materiale a basso costo che se non utilizzato dovrebbe comunque essere smaltito. Dare gambe al progetto Rimateria in maniera virtuosa, facendo del recupero delle materie la mission principale di un'azienda che, altrimenti, si troverebbe costretta ad agire in modo praticamente esclusivo nella controversa gestione dei rifiuti pericolosi e dell'amianto, per trovare un equilibrio finanziario. Qualora quei materiali necessitassero di trattamento, potrebbe essere Rimateria stessa ad occuparsene, almeno, questa sarebbe la sua funzione».



LAVORI
Una banchina del nuovo porto

Economia turistica

Strutture portuali e crocierismo La città vuole uscire dal limbo

I progetti dell' Authority al passo con le esigenze, ma non si decolla

Ormai da circa tre mesi, con cadenza settimanale, nel porto di Milazzo arriva una piccola nave da crociera, appena 200 posti, ma quasi nessuno se ne accorge.

Non c'è neppure il punto d'accoglienza al molo Marullo. È la dimostrazione che il crocierismo per essere tale deve avere una organizzazione diversa. Non solo programmando l'arrivo di una certa consistenza, come avviene nel porto di Milazzo, ma anche fissando un calendario annuale. Non considerando cioè la città del Capo come una ruota di scorta. Sino ad ora la giustificazione è quella che il porto di Milazzo non dispone di banchine idonee ad ospitare comodamente navi da crociera di lunghezza superiore a 220-240 metri e poiché il mercato del crocierismo richiede navi di dimensione sempre maggiore e lo standard minimo per le principali compagnie è pari a circa 250 metri, lo stesso risulta meno "spendibile" sul mercato per accogliere le navi di maggiore dimensione. Ecco perché diventa indispensabile portare avanti il duplice progetto dell'allargamento del molo foraneo finalizzato anche a creare un fronte di banchina più lungo e idoneo ad ospitare navi di dimensioni maggiori rispetto alla situazione attuale, ma soprattutto del sistema che consenta la sosta delle navi da crociera in rada. L'idea lanciata da alcuni operatori del porto ma anche da amministratori comunali di far arrivare le navi da crociera in rada, anzi che nel porto, operando poi lo sbarco dei passeggeri con barche -navetta, sull'esempio di quanto accade in diverse località del mondo, è stata per la verità a suo tempo recepita dall'Autorità portuale. Secondo quanto emerge nello studio l'Autorità immagina di creare una zona d'ormeggio delle navi da crociera mediante la realizzazione di strutture a mare (briccole) costituenti basi di ormeggio dotate di bitte e strutture respingenti per l'attracco in sicurezza dei mezzi navali. Ipotesi interessante, anzi a quanto pare lo studio di fattibilità finalizzato alla creazione di un insieme di opere atte a permettere l'ormeggio di navi da crociera sul lato esterno (nord) del molo foraneo è stato completato. Perché questi rallentamenti?

4(g.p.)

Ambiente

Zona falcata via al piano di recupero e fruizione

L'Amministrazione comunale ha tracciato un bilancio dell'incontro in Aula con i consiglieri sul futuro della Zona falcata: «Un confronto sereno e costruttivo - ha detto l'assessore all'Urbanistica, Sergio De Cola -. E' stato presentato un odg in linea con il nostro pensiero. Un clima positivo: ci muoviamo in sintonia. Abbiamo illustrato le linee guida del documento che stiamo redigendo con l'Autorità Portuale, con la quale procederemo (oggi ndr) alla firma, a Messina, dell'atto che definisce i parametri urbanistici del Piano d'Inquadramento Operativo.

Tutto procede secondo i tempi previsti. Nel documento si evidenzia che la Zona falcata deve essere aperta a tutti, valorizzando lo spazio pubblico, i monumenti esistenti e prevedendo che i volumi adeguati siano inferiori a quelli attualmente previsti dal Piano Regolatore del Porto, ai fini della fruizione da parte della collettività».

L'Amministrazione, intanto, nel «Salone delle Bandiere» di Palazzo Zanca, ha tenuto un incontro pubblico su «Il futuro della Zona falcata».

Sono intervenuti, oltre che il sindaco Renato Accorinti, i rappresentanti della piattaforma «Il Mare Negato», che hanno chiesto rassicurazioni e limitazioni circa le possibilità d'uso delle aree. CESARE GIORGIANNI.



Pianificazioni e progetti diversi uniti in una visione d'insieme

Da Gazzi alla Falce, la "nuova" Messina

La via Don Blasco, le idee del Piau, il Piano regolatore del porto: ecco come potrebbe cambiare la città Il voto in Aula E il Consiglio sposa l'idea del grande parco urbano

Sebastiano Caspanello Nuova via Don Blasco, Piau, Piano regolatore del porto. Un progetto e due strumenti di pianificazione che viaggiano su binari diversi, usciti e rientrati dal dibattito cittadino a più riprese. E che in questa fase storica finiscono per coincidere in una visione d'insieme del nuovo waterfront che potenzialmente può modificare in maniera radicale, forse decisiva non solo una zona della città ma la città stessa. Che nel suo affaccio a mare, che in questo caso va da Gazzi alla Zona falcata passando per Maregrossa, ha la sua vera e ormai residua speranza di sviluppo. I percorsi, appunto, sono diversi, ma cercare di capire come potranno - perché necessariamente dovranno farlo - collegarsi l'uno all'altro diventa importante per orientarsi nel sempre più attuale dibattito. Nuova via Don Blasco È il primo tassello ed è anche quello di cui vedremo prima i cantieri, perché siamo già nella fase della progettazione esecutiva e ci sono tutti i finanziamenti necessari. Si tratta di molto più che una nuova via. Un tracciato di 3,8 km, con due corsie, demolizioni di edifici, parcheggi, aree a verde, rotonde. Si parte, da sud verso nord, dal viale Gazzi per arrivare, attraverso l'ex Zir, Maregrossa, la parte basse di via Santa Cecilia e l'attuale via Don Blasco, al Cavalcavia. Il tratto tra via T. Cannizaro e via San Raineri è stato progettato, finanziato e realizzato dall'Autorità portuale. Una viabilità alternativa, che in un primo momento servirà a smaltire il traffico pesante bypassando finalmente via La Farina, ma quando sarà pienamente operativo Tremestieri, sarà una nuova strada a disposizione della città. Il Piau A valle della via Don Blasco è prevista la vera rivoluzione dell'affaccio a mare, attraverso la pianificazione del Piau "Porti&Stazioni". Di recente l'amministrazione Accorinti ha presentato l'ultima versione del Piau, che include due ipotesi: una col porticciolo turistico, l'altra senza. Un porticciolo che appare molto "ambizioso", perché di fatto scavato nell'attuale zona demaniale. E poi strutture ricettive, alberghiere di lusso, un'area destinata al tempo libero, serale e giornaliero, con stabilimenti balneari e concessioni di breve durata, tra i 5 e i 10 anni.

Insomma, quello che la Accorinti soci non vogliono nella Falce, porticciolo e alberghi, lo prevedono nel Piau, qualche chilometro più a sud, a Maregrossa. Insieme ad aree a verde, piazze, passeggiate

Cronaca di Messina

Da Gazzi alla Falce, la "nuova" Messina

La via Don Blasco, le idee del Piau, il Piano regolatore del porto: ecco come potrebbe cambiare la città



«Non si sprechi l'occasione per ridisegnare la città»

Il Consiglio comunale di Messina ha approvato il Piano regolatore del porto (Piau) nella sua versione definitiva. Il documento, che prevede la creazione di un grande parco urbano e la realizzazione di una nuova via, è stato approvato con 15 voti a favore e 10 contrari. Il sindaco Sebastiano Caspanello ha sottolineato l'importanza del progetto e ha invitato i cittadini a seguirlo con interesse.

Il Piau è uno strumento di pianificazione che regola l'uso del territorio e la destinazione delle aree. In questo caso, il Piau prevede la creazione di un grande parco urbano e la realizzazione di una nuova via, la via Don Blasco, che attraversa la città da sud a nord.

Il progetto è stato presentato dall'amministrazione Accorinti e ha ricevuto il consenso della maggioranza del Consiglio comunale. Il sindaco Caspanello ha sottolineato l'importanza del progetto e ha invitato i cittadini a seguirlo con interesse.

- segue

pedonali, poli commerciali, ristoranti, lidi e spiagge attrezzate.

Il piano regolatore portuale È l'argomento di dibattito più "caldo" di questi giorni. Nella cartina che pubblichiamo è visibile la versione originaria, con un porticciolo turistico nell'area esterna della zona falcata. Porticciolo che però verrà cassato, limitando anche al minimo la cubatura dell'area, senza grattacieli ma con edifici concepiti come supporto al grande parco archeologico -naturalistico, pensato in continuità con l'ultimo tratto delle previsioni del Piau. Il Prp (la cui "nuova" cubatura verrà definita oggi da Comune e Autorità portuale) prevede, lungo l'asse viario principale di servizio alla Falce, percorsi pedonali e ciclabili, parcheggi pubblici e il cosiddetto "verde connettivo" tra le altre aree. Nella vasta area che dalla foce del torrente Porta legni (quindi dal Cavalcavia) interessa tutta la Real Cittadella, il Piano punta su un grande parco pubblico attrezzato, attorno ai giacimenti archeologici. E quindi un museo, edifici per attività culturali e altri percorsi pedonali e ciclopedonali. L'ultimo tratto è quello della "discordia".

Originariamente era previsto il porticciolo con, a supporto, alberghi, ristoranti, attività commerciali e per la balneazione.

L'Amministrazione Accorinti è stata chiara: niente porticciolo, niente alberghi. Sul resto si potrà "ragionare" ma con meno cubatura, altezze ridotte e una continuità di fondo con il parco urbano. Per dirla con Accorinti, «Il Central Park di Messina».3 Anche il consiglio comunale ha detto la sua. Dopo il confronto di mercoledì con il sindaco Accorinti e gli assessori De Cola e Pino, ieri l'Aula ha approvato l'ordine del giorno presentato dall'area di Forza Italia e sottoscritto da altri consiglieri con il quale viene espressa, in primis, «totale condivisione rispetto alla demolizione degli edifici esistenti, al fine di liberare spazio per la creazione di un grande parco urbano affacciato sullo Stretto ed al cui interno possano essere ospitate strutture per il turismo ed il tempo libero».

Secondo il Consiglio (19 i voti favorevoli, due i contrari, tre gli astenuti) «le quantità di volumi demoliti, potranno essere riedificate e concentrate in pochi edifici di grande qualità architettonica, da realizzarsi attraverso la procedura del concorso internazionale di idee, aperto ai progettisti di tutto il mondo».

Architetture, quindi, «straordinarie con una minima occupazione di suolo, così che possano essere circondate da un parco costiero che sarà unico al mondo e potrà vivere grazie alle economie portuali da queste nuove architetture che dovranno ospitare anche attività turistiche in grado di richiamare i cittadini del mondo, affinché gli stessi non si limitino più ad "attraversare" Messina, ma possano con piacere soggiornarvi e viverla come merita».

La Zona falcata, dunque, come «luogo dove il mondo incontrerà i messinesi ed i messinesi stessi si confronteranno con il mondo», con «la Real Cittadella recuperata, il grande parco sul mare, le strutture per il tempo libero, le architetture per l'accoglienza». Un luogo «da vivere h24, attrattore per i nostri ragazzi e luogo simbolo della rinascita messinese, con luoghi di incontro dove divertirsi, fare cultura e trascorrere il tempo libero». Il consiglio comunale è chiaro anche su un punto: «Se anche l'Amministrazione dovesse scegliere una strada che noi riterremo errata, non creeremo interferenze che possano rallentare l'iter del Piano regolatore del porto».3(seb.casp.

)

SEBASTIANO CASPANELLO

Ieri Accorinti e De Simone hanno incontrato Crocetta e Pistorio ma serve un nuovo vertice a Roma

Tremestieri, ancora dubbi sui fondi

I venti milioni regionali sono sicuri fino... a 16 l nove del Cipe mancano

Alessandro Tumino Dell'ennesimo incontro a Palermo, quello tenutosi ieri pomeriggio, per sbloccare l'appalto del nuovo porto di Tremestieri è impossibile dire che abbia prodotto progressi e veri passi avanti. Semmai, ha confermato le difficoltà di ricomporre nella sua interezza il finanziamento originario per lavori già aggiudicati nel 2013 (72 milioni) ed anche le resistenze che a Roma ancora esistono sui "poteri speciali".

Ma andiamo per ordine, cercando di ricostruire quanto si sono detti l'assessore regionale alle Infrastrutture Giovanni Pistorio e il suo direttore generale Fulvio Bellomo, il sindaco Renato Accorinti e l'assessore Sergio De Cola, il presidente dell'Autorità portuale Nino De Simone ed il segretario generale Francesco Di Sarcina. In merito al quadro economico della gara d'appalto integrato, i dirigenti regionali hanno confermato alla nostra Città la disponibilità del rilevante cofinanziamento, fino a 20 milioni, destinato alla piattaforma e gli impianti di logistica del fu turo scalo portuale. Solo che, dati di bilancio alla mano, l'Amministrazione Crocetta dispone con assoluta certezza "solo" di 16 milioni mentre per i rimanenti 4 dovrà, al momento giusto, che purtroppo s'allontana, raschiare altri 4 milioni dal fondo di qualche banile.

In più, ma non è certo questo a preoccupare, la Regione ha ufficialmente chiesto a Messina, vale a dire al responsabile del l'appalto, l'ing. Francesco Di Sarcina, di fornire sia il progetto definitivo della società, che deve diventare esecutivo ma potrà essere perfezionato solo a partire dalla firma del contratto (ormai quasi una chimera) sia una relazione scritta sull'iter di questa gara che fu bandita nel 2010, con i poteri speciali del sindaco Giuseppe Buzanca e, soprattutto con la certezza, allora, di disporre di 80 milioni di euro. Appalto aggiudicato, dapprima, nel 2011, all'impresa catanese Sigenco e poi riaggiudicato, in modo definitivo, all'associazione di imprese guidata da Coedmar.

Ieri dunque, sulla vicenda Tremestieri, il Governo siciliano presente a tutti i livelli - governatore, assessore, dirigente - ha confermato a Messina il massimo aiuto possibile, sia pure richiedendo quello che potrebbe definirsi come un riepilogo e soprattutto facendo correre qualche brivido lungo la schiena per i milioni che, di sicuro, sono 16e forse, se vabene... perfino 20. Il maggiore ostacolo, in verità, si



Il porto di Messina e le strategie dell'Europa

«La Sicilia crea un'isola Accorinti di sinistra con i grilli di Polizzano, Argano, Cozzano e dello Sciro-macromeri»

L'isola-continente di Cozzano
La sfida per cambiare il destino

Il porto di Messina è un cantiere aperto da anni. L'opera è stata affidata a una società di cui il sindaco Renato Accorinti è presidente. L'opera è stata affidata a una società di cui il sindaco Renato Accorinti è presidente. L'opera è stata affidata a una società di cui il sindaco Renato Accorinti è presidente.

Tremestieri, ancora dubbi sui fondi

Il porto di Tremestieri è un cantiere aperto da anni. L'opera è stata affidata a una società di cui il sindaco Renato Accorinti è presidente. L'opera è stata affidata a una società di cui il sindaco Renato Accorinti è presidente.

- segue

erge ancora a Roma ed è doppio: finanziario e politico. Per quanto riguarda il primo aspetto, sia detto chiaro e tondo, per firmare il contratto non basta l' eccellente rifinanziamento, con 28 milioni, di recente firmato dal ministro Delrio in sostituzione del vecchio mutuo. Non esiste più, infatti, il co -finanziamento Cipe di 10 milioni, ese lo Stato da qualche parte non lo recupera, è quasi impossibile che il contratto per Tremestieri, con poco più di 60 milioni su 72, sia firmato.

Ma ancora più enigmatico, nonostante gli appelli lanciati dal sindaco Accorinti e dall' ing. Di Sarcina, è diventato il tema dei poteri speciali richiesti per velocizzare l' approvazione del progetto esecutivo, ed aprire i cantieri. La sensazione è che il Governo sia restio e che non farà convincere. Ma è diffusa anche un' altra convinzione. Che tutta questa storia si trascinerà a passi lenti finché non arriverà (speriamo d' essere smentiti) l' ennesima sciroccata... insabbia-approdi.3.

ALESSANDRO TUMINO

Porto Palermo

Autorità: "Compiuti lavori su molo sequestrato"

PALERMO - Dopo il sequestro dell'intera banchina Vittorio Veneto del porto di Palermo, compresa la tenso struttura, l'**Autorità portuale di Palermo** ha deciso di fare "alcune precisazioni in merito". "A seguito del provvedimento di sequestro del molo sud, è stata effettuata una indagine subacquea proseguita - per verificare le condizioni del muro di sponda della banchina ed è stato dato incarico a un tecnico di verificare le condizioni statiche.

Le indagini hanno evidenziato la presenza di 'in grottature' nel primo e nell'ultimo tratto di banchina, e hanno confermato l'integrità del tratto nel quale è stato effettuato un intervento di ripristino a febbraio del 2012".

La perizia "ha confermato aggiunge l'**Autorità** l'assenza di cedimenti del muro di sponda, e dunque la possibilità di ormeggiare unità navali. In relazione alla situazione riscontrata, è stato programmato un intervento di ripristino della banchina analogo a quello attuato nel 2012, il relativo progetto è in avanzata fase di redazione e sarà ultimato nella prima decade del mese prossimo".

Inoltre, l'**Autorità Portuale**, a scopo precauzionale, ha disposto indagini subacquee anche al Molo Vittorio Veneto nord, dove sono emerse alcune criticità costituite da "ingrottature" all'originario muro di sponda e soprattutto alla base del pilone di sostegno. Per questi problemi sono stati eseguiti dei lavori ultimati la settimana scorsa".

4 Q&S | Trasporto e Attività produttive | Sicilia 6 ottobre 2016

Energia dai rifiuti, è accordo nazionale

Il ministro Galotti: "Aggiornamento annuale che tenga conto dei piani di trattamento regionali"



Porto Palermo. Autorità: "Compiuti lavori su molo sequestrato"

Il ministro Galotti ha annunciato un accordo nazionale per la produzione di energia dai rifiuti. L'accordo prevede un aggiornamento annuale che tenga conto dei piani di trattamento regionali.

Enzimesa differenziata, Anòsella incontra Truzano (M5S): "Temori"

Enzimesa differenziata, Anòsella incontra Truzano (M5S): "Temori". Il ministro Galotti ha annunciato un accordo nazionale per la produzione di energia dai rifiuti. L'accordo prevede un aggiornamento annuale che tenga conto dei piani di trattamento regionali.

Il ministro Galotti ha annunciato un accordo nazionale per la produzione di energia dai rifiuti. L'accordo prevede un aggiornamento annuale che tenga conto dei piani di trattamento regionali.

Il ministro Galotti ha annunciato un accordo nazionale per la produzione di energia dai rifiuti. L'accordo prevede un aggiornamento annuale che tenga conto dei piani di trattamento regionali.

Il ministro Galotti ha annunciato un accordo nazionale per la produzione di energia dai rifiuti. L'accordo prevede un aggiornamento annuale che tenga conto dei piani di trattamento regionali.

FONDAZIONE EUROMEDITERRANEA
Luigi Umberto Tregua
ONILIS - CATANIA

BANDO 2016 - 2016
per borse di studio fino a € 2.500 ciascuna

La Fondazione Euromediterranea è un ente non profit che opera nel campo della ricerca scientifica e della promozione culturale. Il bando di concorso è rivolto a studenti universitari di primo e secondo anno di corso.

Per informazioni e domande si prega di scrivere a: info@euromediterranea.it o al numero verde 800 00 00 00.

LA NUOVA IMPOSTA. Sarà il consiglio comunale a dire l'ultima parola. Il Comune spera così di incassare tra 2 e 3 milioni all'anno, da usare per la raccolta rifiuti e l'ambiente

Eolie, per i turisti ticket «salato»: fino a 5 euro

0 La giunta di Lipari approva le nuove tariffe e il regolamento. Si pagherà da aprile a ottobre con il biglietto di **navi** o **aliscafi**

Da un euro e mezzo il ticket per le Eolie passa a 5 euro nei mesi di alta stagione, da giugno a settembre. Negli altri (escluso l'inverno) il ticket sarà dimezzato: 2,50 euro.

Bartolino Leone ...La giunta di Lipari ha approvato il regolamento per la disciplina del «contributo di sbarco» che sarà pagato dai turisti che arriveranno nelle sei isole del maggior Comune delle Eolie. L'imposta sarà corrisposta da ogni vacanziero che sbarcherà utilizzando vettori che forniscono collegamenti di linea o elicotteri che svolgono servizio di trasporto. Il contributo sarà di 2 euro e 50 dall'1 aprile al 31 ottobre 2016, mentre dal primo giugno al 30 settembre, periodo di alta stagione, salirà a 5 euro per ogni turista. Sempre 5 euro si pagheranno per scalare i crateri di Stromboli e di Vulcano.

Il gettito derivante dall'applicazione del contributo di sbarco servirà a finanziare interventi di raccolta e di smaltimento dei rifiuti, di recupero e salvaguardia ambientale, nonché interventi in materia di turismo, cultura, polizia locale e mobilità nelle isole minori. Sono esentati i nativi delle Eolie, anche se non residenti nelle stesse isole, i componenti dei nuclei familiari dei soggetti che risultano aver pagato l'imposta municipale nel medesimo Comune e che siano parificati ai residenti, i passeggeri di **navi** da crociera.

Il contributo sarà riscosso unitamente al prezzo del biglietto da parte delle compagnie di trasporto che ogni mese dovranno comunicare real Comune di Lipari, Ufficio Tributi, il numero di passeggeri che hanno pagato il «ticket» e versare quanto riscosso. Alla dichiarazione deve essere allegata copia della dichiarazione di bordo, validata dalla Capitaneria di Porto. Per l'omessa o infedele presentazione della dichiarazione da parte del responsabile si applica la sanzione amministrativa dal 100 al 200 per cento dell'importo dovuto. Le somme dovute per il contributo, se non versate, saranno rimosse coattivamente secondo la normativa vigente, con sanzioni e interessi. Il Comune, anche per mezzo del corpo di polizia municipale, effettuerà gli opportuni controlli sull'applicazione e sul versamento del contributo. Le controversie sono devolute alla giurisdizione delle commissioni tributarie competenti per territorio. Per il recupero dei crediti consolidati la competenza è in carico al giudice ordinario. La copia del regolamento è stata consegnata ai capi gruppo consiliari per essere valutata per eventuali modifiche ed al consiglio comunale per l'approvazione spetterà l'ultima parola. Il contributo di sbarco è alternativa alla tassa di soggiorno ed è stata istituita in attuazione alle disposizioni del disegno di legge approvato in via definitiva dalla Camera dei Deputati nella seduta del 22 dicembre 2015, collegato alla legge di stabilità. Con l'aumento del «ticket» la giunta Giorgianni, che nel 2015 ha incassato 720 mila euro con la tassa di un euro e 50 centesimi, punta ad introitare da 2 a 3 milioni di euro. Si consideri che nel mese di agosto, con i vaporetta provenienti dalle coste tirreniche della Sicilia e della Calabria, giornalmente arrivano anche 8 mila turisti escursionisti. Le casse comunali potranno così essere finalmente risanate. (*BL*)

