



## Primo piano:

### • **Riforma dei porti**

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, L'Informatore Navale, La Gazzetta Marittima, La Nazione, Corriere.it, Ilfoglio.it, RavennaNotizie.it, Corriere Economia, La Nota 7, Corriere Imprese, Giornale di Sicilia, Messina Ora, Web Marte, TrapaniOK, Ilcittadinodimessina.it, TempoStretto, Gazzetta del Sud, La Sicilia, Il Tirreno, Quotidiano di Sicilia)

## Dai Porti:

### Venezia:

**"...Venezia, boom dei Teu..."**

(La Gazzetta Marittima, Il Giornale di Vicenza)

### Genova:

**"...Crollo torre piloti ora si indaga sul progettista..."**

(La Repubblica)

**"...Fiumi in porto vertice in Capitaneria..."** (Il Secolo XIX)

### La Spezia:

**"...La Spezia torna a sognare la Diga Beach..."**

(The Medi Telegraph)

**"...Al via il centro unico dei controlli..."** (The Medi Telegraph)

### Ravenna:

**"...Chiusa l'inchiesta per la collisione tra due navi..."**

(L'Informatore Navale)

### Livorno:

**"...Vertice per i Ro/Ro..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Zeus Palace, 8 ore tra Livorno e Olbia..."** (Il Corriere Marittimo)

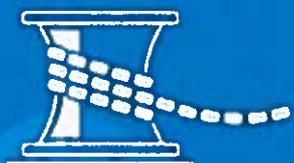
**"...Il lavoro e la Darsena al centro del rilancio..."**

(Il tirreno, Il Corriere Marittimo)

**"...Spinelli, contro i guffi è ora di scommettere su Carige e sul porto..."** (La Repubblica GE)

**"...Il Pd vuole anche l'Authority..."** (La Nazione LI)

**"...Nuovi assetti in porto..."** (Il Tirreno)



## Messina:

**"...Verso un patto per la Zona falcata..."**

(Gazzetta del Sud, Messina Ora, Ilcittadinodimessina.it, TempoStretto, Stretto Web)

**"...Va tutelata la specificità di Messina..."** (Gazzetta del Sud)

**"...Polo portuale? Una strategia perché possa diventare realtà..."**

(Gazzetta del Sud)

**"...Arabi pronti a investire sul quartiere fieristico..."**

(Gazzettadelsud.it)

## Catania:

**"...Patuelli: le banche, il territorio e lo sviluppo che verrà..."**

(La Sicilia)

**"...Forum Nazionale sulla Sicurezza nei porti..."**

(La Gazzetta Marittima)

**"...Crociere, offerte febbraio 2016..."** (Dg Mag)

## Augusta:

**"...Un traguardo condiviso..."**

(La Sicilia)

**"...Rifinanziati 67 milioni di lavori..."** (Giornale di Sicilia)

**"...Avviata un'inchiesta sull'Hotspot..."** (Giornale di Sicilia)

## Palermo:

**"...Passeggeri e traffico merci in aumento..."**

(Giornale di Sicilia, Sicilia Informazioni, Libero.it)

**"...Il porto si ingrandisce..."** (Giornale di Sicilia)

## Notizie da altri porti italiani



## Porti, dopo la riforma scatta la corsa alle nomine

Genova - Tutti i commissari, **ha ribadito il ministro dei Trasporti Graziano Delrio**, decadranno non appena il decreto sarà convertito in legge, e con loro i presidenti in carica.

Genova - Adesso che la riforma ha ottenuto il via libera di Matteo Renzi, entra nel vivo la prima delle tappe forzate per la portualità italiana: quella che dovrà portare, presumibilmente entro la fine di aprile, alla nomina dei presidenti delle quindici nuove Autorità portuali. Tutti i commissari, **ha ribadito il ministro dei Trasporti Graziano Delrio**, decadranno non appena il decreto sarà convertito in legge, e con loro i presidenti in carica. I tempi per trovare i quindici nomi che avranno l'onere di essere nominati i primi presidenti post-riforma stringono.

Quello che Delrio vuole evitare è il rischio di trovarsi di fronte ad altre proroghe. Uno dei casi più importanti è proprio il porto di Genova, retto attualmente dall'ammiraglio Giovanni Pettorino.



## La riforma dei porti scatena l'orgoglio delle Regioni / IL CASO

Genova - Una sentenza della Corte costituzionale (su ricorso della Regione Campania allora guidata dal centrodestra di Stefano Caldoro) impone l'intesa sul testo della riforma in Conferenza-Stato Regioni.

Genova - «In Sicilia in questi anni abbiamo portato avanti una battaglia per liberarci dalla mafia. In Calabria sono ancora all'inizio. Siamo preoccupati delle eventuali infiltrazioni della 'ndrangheta che si potrebbero estendere a Messina». Se il buongiorno si vede dal mattino, **il primo commento di Rosario Crocetta, riportato dai media locali**, all'accorpamento dei porti di Messina e Gioia Tauro fa presagire mesi difficili. Il governatore siciliano (del Partito democratico) aveva già scritto a Palazzo Chigi, ma dopo la riforma della governance portuale licenziata mercoledì notte dal consiglio dei ministri, ha deciso di rendere pubblico il suo sfavore per un matrimonio non voluto, specialmente dalle imprese messinesi, che secondo Crocetta **«non riescono a operare a Gioia Tauro per la forte presenza di infiltrazioni malavitose»**.

Una sentenza della Corte costituzionale (su ricorso della Regione Campania allora guidata dal centrodestra di Stefano Caldoro) impone l'intesa sul testo della riforma in Conferenza-Stato Regioni. Testo che per ora dice che il presidente delle nuove 15 super-Authority sarà deciso dal governo, sentiti i presidenti delle Regioni. **Per il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, non sarà una passeggiata.**

Proprio dalla Campania, un Vincenzo De Luca in fase di riavvicinamento col premier Matteo Renzi (complice, si dice, la candidatura antagonista di Antonio Bassolino alle primarie per il sindaco di Napoli) lancia l'avvertimento: **«Se qualcuno immagina di nominare da Roma un presidente dell'Authroty di Napoli-Salerno sbaglia.** Sono contrario - sentenza il governatore -. Non possono essere cancellati né scavalcati i poteri delle Regioni, che devono realizzare le infrastrutture nelle aree circostanti i porti».

## - segue

---

A Salerno, città di cui De Luca è stato sindaco dal '93, il presidente dell'Authority Andrea Annunziata non si vedrebbe male alla guida di Napoli: sarebbe un riconoscimento a un porto che è "si è fatto da sé" mentre lo scalo partenopeo scivolava nella palude dei commissariamenti. A Napoli, un compromesso politico dopo l'altro portarono Riccardo Villari a sfiorare la presidenza del porto: **il medico berlusconiano divenne famoso nel 2008 quando, ancora nel Pd, rifiutò a lungo di dimettersi da presidente della Vigilanza Rai dove era stato eletto coi voti del centrodestra.**

A Brindisi, accorpata con Bari, si chiedono perché Taranto abbia avuto un'Authority tailor made, visto che quel porto non fa un container da inizio anno, mentre il presidente abruzzese Luciano D'Alfonso (Pd) sbotta contro il fuoco amico del governo e la tirannide della geografia: **«Vogliamo conservare i nostri porti. Se restassimo con Ancona saremmo condannati a un ruolo di secondarietà, mentre con Civitavecchia assumeremmo un primato di collaborazione».**

In Liguria si dovranno gestire due matrimoni difficili: quello di Savona, compatita nel non voler diventare una succursale di Genova sin dai tempi della bozza Serracchiani del 2014, che poi è la base su cui è stata scritta questa riforma; e quello di Spezia con Marina di Carrara, dove il governo dovrà sentire due Regioni di segno politico opposto: **la Liguria e la Toscana del potente governatore Enrico Rossi, che nel 2013 fece l'impossibile perché il relitto della "Concordia" potesse essere smantellato nel porto di Piombino,** pretendendo che fosse costruito mezzo porto apposta per quella attività. Il governatore ligure Giovanni Toti dice che farà valere la forza dei numeri: «Marina di Carrara è una frazione infinitesimale del porto della Spezia. Per il resto, il mio parere rimane quello di sei mesi fa: il governo non può non tenere conto delle preferenze elettorali del territorio dove nomina il presidente del porto, e comunque - conclude Toti - il testo deve passare in Conferenza Stato Regioni. Ci vorranno ancora 70-80 giorni prima che diventi definitivo. È presto anche per pensare alle nomine. Abbiamo dato mandato al presidente della Conferenza, Stefano Bonaccini, di stabilire una road map col governo».



## **FEDESPEDI: commento del Presidente Roberto Alberti in merito all'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali".**

Roma, 22 gennaio 2016 - Con riferimento all'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", esprimo soddisfazione per una riforma che il nostro settore ha lungamente atteso, soprattutto in relazione al tema della semplificazione burocratica, e fortemente auspicato per quanto riguarda l'altra grande tematica del coordinamento nazionale. Sulla carta sono state date risposte a numerose richieste provenienti dall'utenza portuale: l'assegnazione ai presidenti delle Autorità di Sistema dei poteri reali di coordinamento e controllo su tutte le amministrazioni che intervengono all'interno degli scali portuali (art.5 comma 4), lo snellimento dei processi decisionali interni alle autorità di sistema con il superamento dei Comitati Portuali (art. 5) e l'introduzione del tavolo di partenariato della risorsa del mare (art.11 bis), con cui si garantisce agli stakeholders comunque una partecipazione consultiva ai progetti strategici di crescita dei sistemi portuali. Prima di dare un giudizio definitivo bisognerà attendere la piena implementazione organizzativa e normativa della riforma ma non vi è dubbio che, leggendo il testo del Decreto, la volontà sia quella di aggiornare il nostro sistema di governance portuale guardando a modelli più evoluti e che molte delle battaglie condotte dagli spedizionieri in questi anni, come ad esempio quella per l'introduzione dello Sportello Unico Doganale, hanno trovato finalmente grande attenzione da parte del Governo. Si tratterà ora di capire e vedere tempi e modalità di effettiva attuazione della riforma, aspetto questo non banale visto che la stessa prevede un processo progressivo di superamento dell'attuale modello. Per concludere, siamo soddisfatti ma vogliamo essere prudenti: la riforma dovrà ora diventare, come dicono gli anglosassoni "law in action" e sappiamo che spesso, in Italia, le migliori riforme sono state spesso svilite da non adeguate norme applicative.

## **Porti più competitivi per fare crescere il Paese: tagli alla burocrazia, riorganizzazione, presidenti manager**

*Roma, 21 gennaio 2016* - Il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", presentato dal Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, Marianna Madia. Il provvedimento si inserisce nelle politiche e nelle azioni per il rilancio della portualità e della logistica intrapreso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio.

Insieme ad altre azioni in corso, il decreto punta sulla competitività dei nostri porti e sostiene il ruolo dell'Italia, attraversata da quattro corridoi ferroviari Ten-t, come hub nel Mediterraneo e piattaforma logistica europea.

La semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del Ministero sono i principi centrali del decreto.

### **- Semplificazione burocratica**

Rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, funzioneranno lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, da realizzare sotto il coordinamento funzionale dell'Agenzia delle Dogane, e lo Sportello Amministrativo Unico, un front office per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi che non riguardano le attività commerciali e industriali. Due sportelli che abbasseranno drasticamente i tempi di sdoganamento e amministrativi, oggi imparagonabilmente più lunghi rispetto ai maggiori porti internazionali.

Semplificazioni e risparmi, inoltre, per arrivi e partenze delle navi.

### **- La promozione di centri decisionali strategici: le Autorità di Sistema portuale**

I porti italiani vengono riorganizzati in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti core dalla Comunità Europea. Le sedi di Autorità di sistema portuale sono: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Catania, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

Il decreto prevede che alle nuove Autorità di sistema portuale faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale. Le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale.

Alle sedi di Autorità di Sistema Portuale viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Avrà funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche. Stretta la relazione con il Ministero delle infrastrutture e

## Bruxelles: Accesso al mercato dei servizi portuali e trasparenza finanziaria dei porti

Bruxelles, 25 gennaio 2016 -25 gennaio 2016, dalle 15.00 alle 18.00 e dalle 18.00 alle 18.30 (riunione dei coordinatori).

Commissione per i trasporti e il turismo:

### PROGETTO DI ORDINE DEL GIORNO

Bruxelles

Lunedì 25 gennaio 2016, dalle 15.00 alle 18.00 e dalle 18.00 alle 18.30 (riunione dei coordinatori)

Bruxelles

Salto: Paul Henri Spaak (JC 026)

1. Approvazione dell'ordine del giorno
2. Approvazione del progetto verbale della riunione del 21-22 dicembre 2015 PV - PE157 219+01-00
3. Annuncio di nuove posizioni del Consiglio  
Annuncio delle posizioni del Consiglio in prima lettura sul progetto di regolamento del quarto pacchetto legislativo europeo in materia di porti, relativo alla sicurezza delle barche e regolamenti dell'UEPA  
\*\*\* I am sorry about this \*\*\*
4. Accesso al mercato dei servizi portuali e trasparenza finanziaria dei porti  
TRAN 3 0018  
\*\*\*I 2015 0177(COD) COM(2015) 0296 - C7-01447(01)  
Eriksson Kari Finlayson (S&D) PP - PE157 159+01-00  
AM - PE160 89+01-00  
AM - PE157 119+01-00  
Motto TRAN  
Pavon ECON - Decisione accessi porti  
EMPL Paul Radošević PA - PE160 820+01-00

# La Gazzetta Marittima

## Delrio: i porti faranno sistema



ROMA – “Perché l’Italia sia davvero il porto dell’Europa abbiamo introdotto misure per la semplificazione e la competitività dei nostri porti”. Lo afferma il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ad approvazione avvenuta in Consiglio dei Ministri del decreto di riorganizzazione dei porti italiani in attuazione della “Legge Madia”. “I porti italiani ora faranno sistema – spiega Delrio – si compiono scelte strategiche, si semplificano i processi. La sfida è quella del confronto con le grandi potenze portuali del mondo, il Nord Europa, il Nord Africa, il Pireo, il Far East”. “La Risorsa Mare torna centrale in Italia. Queste innovazioni servono a rendere concreta quella ‘cura dell’acqua’ che abbiamo avviato e a valorizzare il Sistema Mare, che è uno dei nostri principali asset economici, attraverso il quale transita il 70% delle merci italiane”. “Si tratta di innovazioni e miglioramento di servizi che chiedono le imprese italiane d’eccellenza, piccole o grandi, quel Made in Italy che il mondo ammira, che chiedono i milioni di passeggeri che vogliono venire a visitare il nostro Paese. Il nuovo sistema sarà a vantaggio di imprese e cittadini e per la crescita del Paese”.

### **ALLEGATO A (art. 5)**

**AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE**  
Porti di Genova, Savona e Vado Ligure

**AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE ORIENTALE**  
Porti di La Spezia e Marina di Carrara

**AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE**  
Porti di Livorno, Piombino, Portoferraio e Rio Marina

**AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO-SETTENTRIONALE**  
Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

**AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE**  
Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia

**AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO MERIDIONALE**  
Porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria

**AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA**  
Porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)

**AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE**  
Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani

**AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE**  
Porti di Catania e Augusta

**AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE**  
Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli

## - segue

---

**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO**  
Porto di Taranto

**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE**  
Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona

**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE**  
Porto di Ravenna

**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE**  
Porti di Venezia e Chioggia

**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE**  
Porto di Trieste

## La grande riforma è arrivata in porto Cosa cambia con gli accorpamenti

Marina di Carrara va con La Spezia. Nasce l'Autorità Nord Tirreno

Antonio Fulvi LIVORNO LA RIFORMA della portualità italiana è partita con il primo decreto legislativo nel «pacchetto» approvato a firma del ministro Marianna Madia. Comporta la riduzione delle attuali 24 Autorità portuali in 15 Autorità di sistema, gli accorpamenti di scali minori, l'eliminazione dei pletorici comitati portuali, che vengono sostituiti da comitati di gestione di soli 5 membri. I presidenti delle Autorità di sistema vengono nominati dal ministro in concorso con il presidente della Regione competente per area. Per il Tirreno nascono l'Autorità del mar Ligure orientale accorpando La Spezia e Marina di Carrara, del Tirreno settentrionale (Livorno, Piombino, Portoferraro, Rio Marina e Caprala) e del Tirreno centrale (Civitavecchia, Fiumicino ed Ostia). I porti che avevano l'Autorità e sono accorpati avranno un ufficio di direzione (Piombino e Carrara). I dragaggi saranno semplificati. Un tavolo di coordinamento dei sistemi al MIT consentirà di scremare i troppi progetti di strutture portuali in concorrenza tra loro. Secondo il presidente di **Assoport**

Pasqualino Monti - che ha espresso apprezzamento per la riforma - il ministro potrà nominare i nuovi presidenti non oltre il mese di aprile.

INTANTO la Gazzetta Ufficiale ha pubblicato il bando di gara che delinea gli elementi indispensabili per concorrere alla concessione tramite project financing del nuovo porto container di Livorno all'esterno della Darsena Toscana. Il bando presentato in anteprima a dicembre sia a Londra che a Bruxelles, concede tempo entro il 22 marzo di farsi avanti da parte dei gruppi interessati. Il vincitore del project financing avrà la concessione e la gestione sulla nuova piattaforma per 50 anni. Il costo per l'opera, secondo le specifiche del bando, è di 404 milioni e 460mila euro con 13 milioni e 500mila euro per la progettazione esecutiva. La Regione ha disposto un contributo di 150 milioni e altrettanti verranno dall'Autorità.

C'è anche una promessa - peraltro non ancora formalizzata - di 50 milioni di contributo dello Stato. Il progetto prevede 1.500 metri lineari di banchine a 16 metri di profondità, con opere da ancorarsi a 20 metri per permettere eventuali successivi approfondimenti e il dragaggio del canale di accesso a 17 metri.

L'opera deve essere completata dai fasci di binari, arredi, gru e sistemi di vigilanza e informatica per navi fino a 14/16 mila contenitori teu.

Durata dei lavori circa 5 anni, piena operatività per il 2022.

MARE & BUSINESS  
LE RICADUTE PER TOSCANA E LIGURIA

### La grande riforma è arrivata in porto Cosa cambia con gli accorpamenti

Marina di Carrara va con La Spezia. Nasce l'Autorità Nord Tirreno

di Antonio Fulvi

**15 Autorità**  
In seguito alla riforma, saranno create 15 Autorità di sistema, che raggruppano i porti di una stessa area geografica. In Toscana, ad esempio, si formeranno l'Autorità del mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara), l'Autorità del Tirreno settentrionale (Livorno, Piombino, Portoferraro, Rio Marina e Caprala) e l'Autorità del Tirreno centrale (Civitavecchia, Fiumicino ed Ostia).

**2 unità regionali**  
Le Autorità di sistema saranno divise in due unità regionali: una per il Tirreno settentrionale e una per il Tirreno centrale.

**100 comitati di gestione**  
I comitati di gestione saranno ridotti da 24 a 100, con un numero di membri ridotto da 15 a 5.

**1 tavolo di coordinamento**  
Un tavolo di coordinamento dei sistemi al MIT consentirà di scremare i troppi progetti di strutture portuali in concorrenza tra loro.

**100 milioni di contributo**  
Lo Stato contribuirà con 100 milioni di euro al progetto del nuovo porto container di Livorno.

**50 anni di concessione**  
Il vincitore del project financing avrà la concessione e la gestione sulla nuova piattaforma per 50 anni.

**150 milioni di contributo**  
La Regione ha disposto un contributo di 150 milioni di euro per la progettazione esecutiva.



Spazio per il container e il porto di Livorno. Da sinistra a destra: il porto di Livorno, il porto di Carrara e il porto di La Spezia.

in collaborazione con  
Mare & Business  
CIN

**IN BREVE**  
Politica  
Agricoltura governo  
Borsa di domenica

**AGRICOLTURA**  
Il governo ha approvato il decreto che regola il nuovo sistema della politica agricola comune. Il decreto, in vigore dal 1° gennaio, prevede la creazione di un nuovo organismo di gestione della politica agricola comune, il Comitato di gestione della politica agricola comune, che avrà il compito di gestire la politica agricola comune in Italia.

**LIVORNO**  
Coscìglio guida il nuovo Cda Arpo

**ARPO**  
Il nuovo Consiglio di Amministrazione (Cda) dell'Arpo di Livorno è stato costituito. Il Cda è presieduto da Coscìglio e ha il compito di gestire l'Arpo in modo efficiente e trasparente.

**TOSCANA**  
Cultura classica  
Espone il patrimonio

**SPETTACOLI**  
Il teatro di Livorno ha organizzato una serie di spettacoli che celebrano il patrimonio culturale della città. Gli spettacoli sono stati realizzati in collaborazione con il Comune di Livorno e il Teatro di Livorno.

**REGIONI**  
Cassa di risparmio  
e scudo di risparmio

**REGIONI**  
La Cassa di Risparmio di Livorno ha lanciato una campagna di risparmio che prevede l'offerta di uno scudo di risparmio per i clienti della Cassa. Lo scudo di risparmio è una forma di protezione del patrimonio che consente di ridurre il rischio di perdita del capitale.

ANTONIO FULVI

l' intervista

## Nove Autorità e 270 poltrone in meno Delrio: così i porti diventano europei

Il ministro delle Infrastrutture spiega la riforma del sistema portuale: «Dimezzeremo

Una sfida in tre mosse: far ripartire gli investimenti, maggior coordinamento e velocizzazione delle procedure. Così il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio conta di cogliere l' opportunità - decisiva per un Paese che si distende nel Mediterraneo - del raddoppio del Canale di Suez. La riforma della portualità approvata dal Consiglio dei ministri prevede la trasformazione delle vecchie Autorità portuali in Autorità di sistema, con un «taglio» da 24 a 15: restano - da ovest a est - Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste; vengono accorpate Savona, Carrara, Piombino, Salerno, Olbia, Messina, Catania, Brindisi e Manfredonia. Le nuove Autorità saranno governate da un presidente e un board ristretto: si passerà, così, dagli attuali 336 membri dei Comitati portuali a circa 70, con il «taglio» di circa 270 poltrone. Ministro, come spiega in una frase il passaggio dalle Autorità portuali alle Autorità di sistema portuale? «Prima la gestione era scoordinata, da oggi sarà coordinata». Un esempio? «Con l' Autorità dello Stretto si coordineranno tra loro i porti di Gioia Tauro e Messina. E questo è molto importante perché permetterà di differenziare l' offerta: si potranno offrire contemporaneamente servizi per il trasporto container e per il traffico passeggeri. Lo stesso dicasi in Liguria con Savona che va con Genova». «Non è vero, nessuno perde la centralità. Ma per i grandi armatori è meglio che Savona e Genova programmino insieme le infrastrutture dando vita a un grande porto internazionale che porterà le merci nel Sud Europa e nel nostro Nord -Est, che non trattare con un porto singolo. Poi tutte le pratiche amministrative minori continuano a essere gestite a livello locale. È la programmazione che passa al livello superiore. Occorre imparare a cooperare. Per questo ci sarà anche una più stretta relazione con il ministero, in particolare per il Piano regolatore di sistema portuale e i programmi infrastrutturali nazionali o comunitari». «No, abbiamo avuto un consenso pressoché totale della filiera degli operatori. Perché prima ancora di ridurre le poltrone taglieremo i tempi burocratici della pratiche». «Rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, funzioneranno due sportelli



## - segue

---

unici: quello Doganale e quello Amministrativo unico per tutti i procedimenti che non riguardano le attività commerciali e industriali. Dimezzeremo, così, i tempi di sdoganamento dalla media attuale di 6 giorni a 3, in linea con l' Europa». La vera concorrenza ai porti italiani, in ottica Canale di Suez, arriva però dal Nord Africa e dal Pireo. Come recuperare lo svantaggio accumulato se l' hub di Gioia Tauro non ha un retroporto all' altezza e se da Taranto Evergreen è andata via? «L' Italia perde ogni anno 30-40 miliardi per l' inefficienza logistica. Se il porto di Taranto non è mai decollato è perché da 15 anni non si facevano investimenti: li abbiamo fatti solo negli ultimi 12 mesi. Questa è la strada da seguire. Per tali motivi la riforma prevede la semplificazione delle procedure per i dragaggi, di cui ha bisogno Napoli. Quanto a Gioia Tauro, l' obiettivo è fare in modo che in due anni le merci che sbarcano nel porto calabrese possano prendere la via adriatica in treno. Ferro e acqua, questa è la cura per l' Italia».

*MICHELANGELO BORRILLO*

## Porti, finalmente la riforma dei vent' anni sta per approdare

Roma. Ci sono voluti oltre vent' anni. Ci avevano provato vari ministri, da Allero Matteoli a Corrado Passera fino a Maurizio Lupi che ne ha impostato la cornice. Alla fine la riforma tanto attesa del sistema portuale è arrivata per mano di Graziano Delrio. Così i nostri 54 porti gestiti in precedenza da 23 autorità, spesso in conflitto tra loro, si sono ridotti a 15 con accorpamenti che secondo la tradizione dei campanili fanno già suscitare polemiche come il porto di Savona che non vuole stare sotto la giurisdizione di Genova, piuttosto quello di Salerno in eterna rivalità con Napoli. E non si sa poi che fine faranno i progetti presentati dalle "vecchie" autorità portuali grazie allo "Sblocca Italia" per la realizzazione di infrastrutture del valore di 14 miliardi di euro. Dovranno ricominciare la trafila? Ma tant' è. Per far ripartire gli investimenti, migliorare il coordinamento e sburocratizzare bisognava non guardare in faccia a nessuno anche perché mentre il mondo nel frattempo ha visto raddoppiare il canale di Suez, il porto del Pireo diventare la base logistica della Cina nel mediterraneo e Rotterdam in Olanda essersi trasformato nel primo hub europeo, i porti italiani hanno arrancato con poche e rare eccezioni.

Civitavecchia per il trasporto crocieristico, Trieste e Genova come scali mercantili, Gioia Tauro per la movimentazione nave-nave di container. Ma a pesare sono state di più le inefficienze che un report di Cassa Depositi e Prestiti ha stimato "in un gap annuale di competitività logistica di 12 miliardi di euro", con le stesse aziende italiane che finiscono per scegliere i porti esteri per la movimentazione dei loro carichi. Una riforma agognata, quindi, che entrerà in vigore tra 100 giorni, dopo i pareri delle commissioni di Camera e Senato. Se, nel frattempo, il ministero riuscirà a concordare con i presidenti delle regioni i nomi dei futuri presidenti delle Autorità, in teoria la rivoluzione potrebbe partire in tempi davvero brevi. Per questo c'è grande attesa tra gli operatori. "Un passo avanti importante", spiega Nereo Marcucci, presidente di Confetra, la confederazione che riunisce gli operatori dei trasporti e della logistica, che apprezza l'operato del governo visto "in situazioni di crisi come a Taranto e Gioia Tauro e per il riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto con gli investimenti in infrastrutture ferroviarie e norme di sostegno come il Marebonus ed il Ferrobonus". Gli fa eco il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti che mette l'accento "sulla semplificazione burocratica che arriverà grazie alla nascita dello sportello unico doganale e quello amministrativo" che potrebbero dimezzare i tempi per lo



## - segue

---

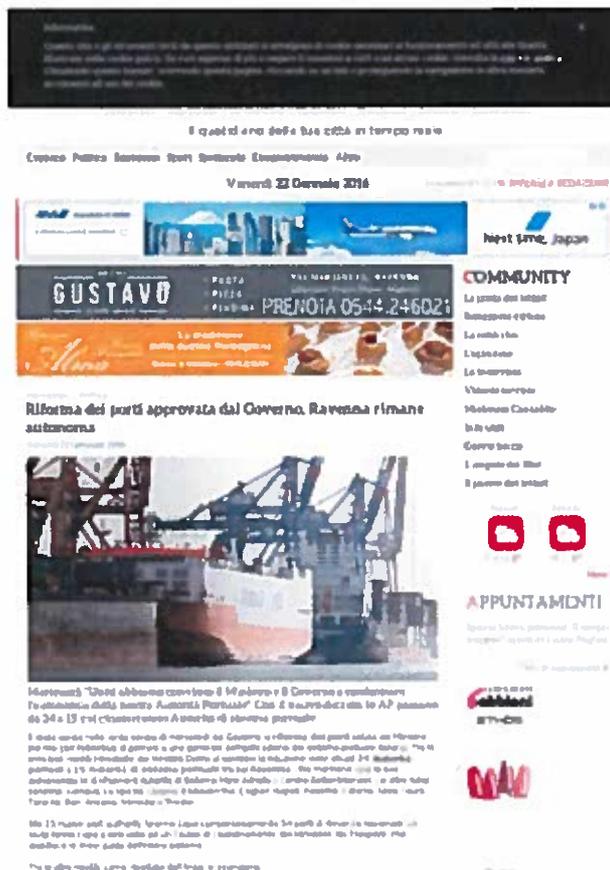
sdoganamento delle merci che oggi sono di circa 6 giorni mentre la media in Europa è di 3. E, da qui, la richiesta al governo: dopo i porti bisogna negoziare con l' Europa la possibilità di creare delle zone franche, con una fiscalità di vantaggio per far crescere ancora di più i volumi dei nostri scali che "rappresentano il 3 per cento del pil, 44 miliardi di euro, migliaia di posti di lavoro". Richiesta agli atti ma che non avrà vita facile visto che la Commissione europea ha appena chiesto all' Olanda di abolire le esenzioni di cui godono i suoi sei porti e al Belgio e alla Francia di allineare il regime fiscale dei loro scali alle norme sugli aiuti di stato. "Se i gestori dei porti realizzano profitti dalle loro attività economiche, devono essere tassati con il regime fiscale normale ed evitare distorsioni della concorrenza" ha fatto sapere la Commissaria alla Concorrenza, Margrethe Vestager. Un discorso che sembra interessare poco al sistema crocieristico italiano. Unico settore in questi anni di crisi nera ad essere cresciuto in modo esponenziale, se nel 1995 la crociera era praticamente roba per pochi, con appena un milione di passeggeri in transito, in sbarco o in imbarco nel nostro paese, oggi si è arrivati alla cifra record di 11 milioni di passeggeri l' anno, con Italia leader in Europa. Per questo spiega al Foglio Pierfrancesco Vago, Chairman di Clia Europe, il riordino del sistema portuale è una boccata d' ossigeno, che renderà "più competitivi i nostri porti. Sarà finalmente presente un buon perno centrale di coordinamento a livello ministeriale, che rimedia alla autoreferenzialità che caratterizza l' attuale sistema. Resta il nodo della rappresentanza nei nuovi comitati di gestione, che ci auguriamo tenga conto anche delle esigenze della crocieristica. Tuttavia l' urgenza del nostro settore in Italia rimane quella di superare lo stallo regolatorio che sta colpendo Venezia e, di conseguenza, tutto l' Adriatico: le istituzioni devono al più presto trovare una soluzione per Venezia".

*GIANCARLO SALEMI*

## Riforma dei porti approvata dal Governo, Ravenna rimane autonoma

**Matteucci: "Uniti abbiamo convinto il Ministro e il Governo a confermare l' autonomia della nostra *Autorità Portuale*". Con il nuovo decreto, le AP passano da 24 a 15 e si chiameranno *Autorità di sistema portuale***

È stata varata nella tarda serata di mercoledì dal Governo la riforma dei porti voluta dal Ministro Del Rio con l' obiettivo di portare a una generale semplificazione del sistema portuale italiano. Tra le principali novità introdotte dal ministro Delrio ci sarebbe la riduzione delle attuali 24 *Autorità portuali* a 15 *Autorità di sistema portuale* tra cui Ravenna, che mantiene così la sua autonomia (e ci chiamerà *Autorità di Sistema Mare Adriatico Centro-Settentrionale*). Le altre Adsp saranno: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, **Palermo**, Catania, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Venezia e Trieste. Alle 15 nuove port authority faranno capo complessivamente 54 porti di rilevanza nazionale. Le Adsp fanno capo a loro volta ad un Tavolo di Coordinamento del Ministero dei Trasporti, che stabilisce le linee guida dell' intero sistema. Tra le altre novità, come riportato dall' Ansa, si segnalano: Mentre prima era composto da una pluralità di soggetti, spesso a rischio di conflitto di interessi, in base alla riforma l' attuale Comitato portuale si chiamerà Comitato di Gestione e sarà ristretto a poche persone: un presidente-manager, un segretario generale, i revisori dei conti. A livello nazionale si passa dagli attuali 336 membri a circa 70. I soggetti economici che oggi fanno parte del Comitato rientrano in una categoria solo consultiva. Non appena il decreto attuativo sarà approvato in Commissione, verosimilmente entro aprile, gli attuali presidenti e commissari decadono. Vengono istituiti uno Sportello Unico Doganale e uno Sportello Unico Amministrativo. Sostituiscono gli attuali 23 soggetti chiamati finora a svolgere 113 procedimenti amministrativi. Questo consentirà procedure molto più rapide, con un taglio drastico dei tempi di attesa delle merci in porto. Nella Legge di Stabilità 2016 sono previsti 200 milioni di incentivi per il trasporto merci via ferrovia e via mare. In quanto ai dragaggi, il decreto di riforma rimanda a un Collegato Ambientale che prevede norme più rapide per quanto riguarda scavi e dragaggi in porto, per consentire operazioni per la funzionalità dei bacini. Soddisfazione per l' autonomia del porto ravennate arriva dal sindaco Matteucci che in un post su Facebook scrive: "Ieri il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto Delrio sui Porti. Ravenna ha ottenuto la conferma della propria *Autorità Portuale*. Un anno fa non era così: la prima versione del decreto sopprimeva la nostra *Autorità Portuale*. Uniti abbiamo convinto il Ministro e il Governo a confermare l' autonomia della nostra *Autorità Portuale*". Ora a Ravenna rimane l' incognita su chi dirigerà questa nuova *Autorità portuale* dato il mandato di Galliano Di Marco è in scadenza per il 2 marzo 2016.



La decisione in Calabria Gioia Tauro assorbirà Messina. La «rivoluzione» all'esame della Conferenza Stato-Regioni ma è polemica con gli enti locali

## Il risiko dei porti Al Sud solo sei Autorità

Napoli ingloberà Salerno. In Puglia restano Bari e Taranto. In Sicilia Augusta e Palermo

DI ROSANNA LAMPUGNANI

**D**opo 14 anni il sistema portuale ha una riforma applicabile, grazie al varo del decreto attuativo firmato dal consiglio dei ministri giovedì scorso. Prima della concreta riorganizzazione (autorità portuali ridotte da 24 a 15 e ingloberanno i 54 porti di carattere nazionale) la materia sarà affrontata dalla conferenza Stato-Regioni di domani, martedì 26 gennaio, e poi il decreto approderà nelle commissioni Tra sporti di Camera e Senato per essere convertito in legge. Quando alcuni punti potranno essere modificati (come gli assetti pugliesi o siciliani, per esempio), ma la sostanza non muterà.

Come specifica Palazzo Chigi, la riforma si confida alle normative europee e quindi le autorità di sistema portuale (questa la nuova di-

zione) avranno sede nei cosiddetti porti «core», cioè quelli che smistano traffici di cose e persone e si possono connettere alla rete di trasporti europea (Ten-T). In questo schema Civitavecchia non rientra, non essendo «core», ma è l'eccezione che conferma la regola, in quanto porto della Capitale e dei suoi 3 milioni di abitanti. Alla riduzione delle autorità portuali e all'efficiamento dei suoi organi di governo si aggiungono norme di semplificazione, fra cui lo sportello unico doganale, quello amministrativo e quello di controllo. La riforma della portualità non è stata indolore perché - come ammette anche Marco Filippi, il senatore toscano che da dieci anni almeno segue il dossier - molte sono state le spinte contrarie arrivate dalle lobby che detengono il «controllo economico» dei porti. Ma a condizionare la riforma ci sono stati e ci sa-

ranno ancora, fino alla conclusione dell'iter normativo, gli interessi campanilistici, come è evidente in Puglia e in Sicilia. Nella Trinacria sono 2 le autorità: Palermo e Augusta, la prima comprendente anche Termini Imerese e Porto Empedocle, la seconda Catania. E Messina? Farà parte dell'autorità dello Stretto, assieme a Milazzo e Tremestieri, facendo capo alla calabrese autorità di Gioia Tauro. Non tutti, nella Sicilia orientale, sono d'accordo con questa soluzione e si prevede che se ne discuterà nella conferenza Stato-Regioni, nella cui riunione è possibile che si affronti anche il caso Brindisi.

La Puglia, su pressione del sindaco del capoluogo regionale, ha ottenuto due autorità: quella di Taranto per lo Jonio e quella di Bari per l'Adriatico meridionale (porti «core» entrambi), comprendente Manfredonia, Barletta e Monopoli

e Brindisi. I rappresentanti del porto salentino martedì scorso avevano chiesto al ministro Graziano Delrio di istituire un'unica autorità, nello spirito della riforma, una linea sostanzialmente condivisa dalle tre autorità uscenti (d'ora in poi saranno nominate dal governo, d'intesa con le Regioni), cioè quelle di Bari, Brindisi e Taranto. Invece la soluzione adottata è stata un'altra e se può apparire una vittoria del capoluogo, alla fine a farne le spese potrebbe essere l'intera regione che non farà sistema. «La Toscana ricorda Filippi - ha ceduto Carrara alla Liguria, perché è nella stessa catena logistica; mentre Livorno e Piombino hanno già sottoscritto protocolli d'intesa, contratti di programma». Insomma, secondo il senatore, «la Puglia è un'occasione mancata». In Campania, infine, tutto secondo quanto previsto: Napoli sarà sede [ ] che ingloba anche Salerno.

di Rosanna Lampugnani



Lo scenario. Sopra il porto di Napoli, tra i più grandi del Sud

**Le sedi negli organismi «core» dove si smistano traffici di cose e persone**

**Nasce lo sportello unico doganale, di controllo e amministrativo**

## Augusta- Il governo decide per la sede ad Augusta dell' Autorità portuale. Vinciullo(Ncd) inneggia mentre Zappulla e Amoddio (Pd) protestano.

Il Consiglio dei ministri si è riunito ieri, mercoledì 20 gennaio 2016, alle ore 21.50 a Palazzo Chigi, sotto la presidenza del Presidente del Consiglio Matteo Renzi. Segretario il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri Claudio De Vincenti. **RIFORMA DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE 2) Norme in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali** (decreto legislativo - esame preliminare) - Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione Maria Anna Madia, ha approvato, in esame preliminare, un decreto legislativo recante norme in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le **autorità portuali** di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell' articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124. Nello specifico il decreto provvede alla riorganizzazione amministrativa del sistema portuale. In luogo delle attuali 24 Autorità portuali, si istituiscono 15 Autorità di sistema portuale, che avranno sede nei porti definiti core secondo la normativa europea. Sono inoltre introdotte significative norme di semplificazione fra cui lo sportello unico doganale, lo sportello unico amministrativo e lo sportello unico di controllo. Si dispone altresì un efficientamento degli organi di governo per le Autorità di sistema portuale. **VINCIULLO:** Augusta è sede della Autorità Portuale. Rifiutati lavori per 67 milioni di euro. La Regione Intervenga sul nuovo piano, proponendo di inserire anche Siracusa e Pozzallo. (CS)Siracusa, 21 gennaio 2016 - Questa notte il Consiglio dei Ministri ha provveduto ad approvare il Piano Strategico relativo al riordino delle Autorità Portuali portandole da 24 a 15. Tre di queste Autorità Portuale riguarderanno la Sicilia: Quella del Mar Tirreno Meridionale, che comprenderà anche i porti di Messina e Milazzo, quella della Sicilia Occidentale, con **Palermo** porto core e quello della Sicilia Orientale con Augusta porto core, comprendente anche Catania. Lo comunica l' On. Vincenzo Vinciullo, Presidente della Commissione 'Bilancio e Programmazione' all' ARS. È stato così, come previsto dalla Comunità Europea, recepito il principio generale che tutti i porti core siano sede ufficiale della Autorità Portuale e rispettato il principio che le leggi devono essere generali ed universali e mai particolari e



## - segue

---

specifiche e per cui ciò che vale a Trieste vale anche in Sicilia. Un risultato storico che è stato ottenuto dopo anni di duro lavoro contro le cassandre e i gufi di turno che, di volta in volta, hanno messo in discussione il principio secondo cui il Governo avrebbe rispettato la legge. Nel frattempo, sono stati rifinanziati per circa 67 milioni di euro una serie di opere infrastrutturali all'interno del porto commerciale di Augusta, in modo da renderlo quanto più competitivo possibile. La riforma approvata questa notte dà la possibilità alle Regioni, soprattutto a quelle a Statuto Speciale, di chiedere l'inserimento di altri porti nel sistema della nuova portualità. Sarebbe pertanto opportuno che la Regione proponesse l'inserimento anche dei porti di Siracusa e di Pozzallo, in modo che anche questi due ultimi porti possano fare sistema e squadra in un progetto più ampio e complesso. Adesso, ha proseguito l'On. Vinciullo, comincia una nuova stagione in cui bisognerà trovare tutte le ragioni per le quali Catania e Augusta debbono stare insieme, rafforzando le proprie potenzialità, come dicevo prima, con l'inserimento dei porti di Siracusa e Pozzallo in questo grande contenitore. Insieme, ha continuato l'On. Vinciullo, tutte l'area del Sud Est della Sicilia può diventare il più grande porto del Mediterraneo, insieme le quattro realtà siciliane possono integrarsi, dal momento che hanno e danno risposte complementari alla Sicilia, all'Italia e al Mediterraneo intero. La velocizzazione dell'Augusta-Bicocca, la realizzazione di una stazione ferroviaria all'interno dell'aeroporto di Catania, il collegamento con l'aeroporto di Comiso, l'integrazione del sistema stradale e ferroviario con quello aereo e navale rappresenteranno un momento di ricchezza e di arricchimento non solo per le tre province ma per tutta la Sicilia. Adesso, ha concluso l'On. Vinciullo, con fiducia guardiamo al futuro, un futuro che potrà essere quanto più roseo possibile quanto più intelligenti saranno gli uomini e le donne che saranno chiamati a governare la nuova portualità della Sicilia Orientale. Allegato alla presente, si invia stralcio del comunicato stampa del Consiglio dei Ministri, pubblicato qualche minuto fa, con il quale si conferma la notizia che solo i porti core sono sede delle Autorità Portuali. **DICHIARAZIONE CONGIUNTA DEI DEPUTATI NAZIONALI DEL PARTITO DEMOCRATICO Pippo Zappulla e Sofia Amoddio sulla Riforma delle Autorità Portuali. (CS)Siracusa, 21 gennaio 2016 - Prendiamo le distanze da una scelta antieconomica e irragionevole. "A dispetto delle garanzie più volte date dal ministro Del Rio alle forze politiche e istituzionali della provincia e al nostro stesso costante impegno, in spregio ad ogni logica economica, il Consiglio dei Ministri tenuto ieri sera ha scelto Catania quale sede del Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale affidando ad Augusta la sede dell'Autorità Portuale di Sistema. Una soluzione, questa, di equilibrismo politico, che nulla ha a che fare con la logica economica, con le strutture portuali e marittime, con le straordinarie potenzialità del Porto di Augusta. Una soluzione che si intenda presentare di mediazione ma che contestiamo e non ci soddisfa per niente, perché riteniamo che il cervello strategico del sistema portuale della Sicilia orientale non può che essere Augusta. Una soluzione siffatta rischia, invece, di creare un pasticcio e di alimentare confusione sulle competenze, ruoli e responsabilità. Prendiamo, quindi, nettamente le distanze da una soluzione che evidentemente è stato il frutto delle pressioni politiche che immaginiamo hanno inteso premiare il comune di Catania e che ha mortificato le legittime e giuste aspettative non solo di Augusta ma di un intero territorio. Una soluzione che non condividiamo nel merito e che segna un evidente frattura con gli interlocutori ministeriali e governativi che hanno seguito direttamente la vicenda a partire dallo stesso ministro Del Rio". I deputati nazionali del Pd Pippo Zappulla e Sofia Amoddio.**

## Piano dei porti IL RISCHIO DELLE CORRENTI

di **Silvia Ognibene**

Il Consiglio dei ministri ha approvato il nuovo assetto dei porti italiani. Livorno diventa sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e governa anche le banchine di Piombino e Portoferraio. Marina di Carrara va con La Spezia, sotto l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale. Rivoluzione annunciata, si dirà. Tanto che Piombino e Livorno

l'avevano anticipata con un'intesa di collaborazione. Nella stessa settimana in cui Marina di Carrara ha perso la sede [redacted] in favore di La Spezia, si è aperto il bando regionale per l'insediamento di attività industriali nelle aree di crisi di Piombino e Livorno, sostenuto con una prima tranche delle risorse previste dall'accordo di programma, modello che sul fronte

apuano non si riesce a far decollare. Così l'obiettivo della riforma Delrio dei porti (snellire procedure, rilanciare gli scali e creare sinergie al posto di una concorrenza spesso dannosa) rischia per paradosso di esasperare il movimento centripeto di un angolo di Toscana, martoriato dalla crisi, che ha già provocatoriamente espresso il desiderio di essere annesso alla Liguria. Il

fatto che l'unione di Marina di Carrara con La Spezia serva a potenziare le sinergie tra i due porti che svolgono attività complementari (con benefici per l'economia) piuttosto che ad accelerare la polverizzazione istituzionale di quest'area della regione, dipenderà in buona parte dal grado di attenzione e dalle risposte concrete che Governo e Regione saranno capaci di fornire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cgil. Il segretario Avola: «Il suo decollo con il Sud-Est»

## Pozzallo, gestione del porto «Ora bisogna fare sistema»

Porto di Pozzallo. Non ha dubbi il segretario generale della Cgil, Giovanni Avola, il quale sintetizza il suo pensiero: «Il suo decollo passa in una logica di sistema all'interno del Sud-Est dopo il piano di riordino delle **Autorità Portuali** varato dal Governo con la riduzione da 24 a 15, che segna un salto di qualità perché accorpa e semplifica i soggetti di gestione della nostra **portualità**». Per Avola «non è più sostenibile che la gestione di fatto sia affidata ad una pluralità di soggetti (Capitaneria, ex Provincia, Genio Civile e privati concessionari di servizi) con una commistione ed un conflitto di interessi tra le esigenze di natura commerciale e quelle turistiche. Il riordino della **portualità** impone al Governo regionale e all'Ars di definire una volta per tutte il problema della direzione dei porti di proprietà della Regione». Il segretario della Cgil aggiunge: «Si è aperto un dibattito che mi appare proficuo. Si tratta di istituire un unico soggetto di gestione per tutti i porti regionali dove, ovviamente, siano espressamente rappresentati gli interessi di ogni singolo scalo. Nel caso di Pozzallo andrebbe definito con l'autorità **portuale** di Augusta-Catania un patto, un'intesa, giuridicamente previsti, tra l'altro, dal patto territoriale siglato nel Febbraio del 2014 tra i soggetti del Sud - Est, che abbia come obiettivo quello di un sistema **portuale** integrato di duplice valenza: diportistica e commerciale che vada da Marina di Ragusa a Catania». La Cgil per il prossimo 12 febbraio promuove un convegno a Pozzallo durante il quale inoltre sarà definita la richiesta alla Regione Sicilia di inserire l'ampliamento e la messa in sicurezza dello stesso all'interno dei fondi europei 2014 - 2020. (\*GN\*)

The image shows a page from the 'Giornale di Sicilia' newspaper. The main headline is 'Acate, Raffo: «Le minacce non ci fermeranno»'. Below it, there is a sub-headline: «In questi 2 anni e mezzo c'è stato un deciso processo di riorganizzazione delle città e puntualmente sono arrivati alcuni risultati». The article text is partially visible, mentioning 'Acate' and 'Raffo'. To the right of the article is a 'IN BREVE' section with several small items, including 'L'azienda di Acate' and 'L'azienda di Acate'. Below the main article, there is a photo of a group of people, and another headline: 'Sbarco a Pozzallo, fermati due presunti scafisti'. Further down, there are more headlines: 'Pozzallo, gestione del porto «Ora bisogna fare sistema»' and 'Asp, potenziata Neurologia Assenti a tempo tre medici'. The page also features a 'Cronaca di Ragusa' section at the top right.

I NODI DELLA SICILIA POLEMICA SULLA RIFORMA DELLE **AUTORITÀ PORTUALI**: «RISCHIO 'NDRANGHETA». LA REPLICA: «INVECE È UN' OPPORTUNITÀ»

## Porto di Messina, scontro fra Crocetta e D'Alia

0 Il presidente: «La città doveva essere la capofila, non Gioia Tauro». Il leader Udc attacca: «Forse lo ispira qualche privato»

L'accorpamento con il porto calabrese rientra in un piano più ampio del governo Renzi che prevede di ridisegnare la mappa dei porti e la riduzione degli enti di gestione da 24 a 15 in tutta Italia.

Stefania Giuffrè ... La Regione dice no all'accorpamento dell' **Autorità portuale** di Messina con Gioia Tauro. Il presidente Rosario Crocetta, in visita ieri alla zona Falcata della città dello Stretto, lo ha detto chiaramente. Ma è polemica con il leader Udc, Gianpiero D'Alia. «Sostengo l'integrità della Sicilia e quindi visto che Messina è una delle città più importanti della regione, non capisco perché dovrebbe essere in seconda fila con un' **Autorità portuale** spostata a Gioia Tauro», ha detto Crocetta.

L'accorpamento con il porto calabrese, importante hub per le navi portacontainer, rientra in un piano più ampio del governo Renzi che prevede di ridisegnare la mappa dei porti e la riduzione degli enti di gestione da 24 a 15 in tutta Italia.

Ma Crocetta non ci sta.

«Una cosa era mettere capofila Messina - ha detto ancora - un'altra è mettere Gioia Tauro.

Ho già espresso il mio dissenso scritto e credo che un decreto fatto senza il pronunciamento della Regione sarebbe anticostituzionale perché noi non siamo stati invitati formalmente, quindi per noi questo accorpamento non ha nessun valore e lo sa bene anche il governo».

In Sicilia la riforma approvata dal governo su proposta del ministro Delrio prevede una «**Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale**» con sede a **Palermo** che include Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani e una «**Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale**» con sede ad Augusta che include Catania. Gli altri porti siciliani, ossia Messina, Milazzo e Tremestieri confluiranno invece nella «**Autorità di sistema portuale dello Stretto**» con sede a Gioia Tauro e che include anche Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia e Reggio Calabria.

Crocetta parla di un provvedimento «inviso agli operatori economici di Messina» e di preoccupazioni «anche per il peso rilevante che ha la 'ndrangheta nel controllo del porto di Gioia Tauro».

## - segue

---

Noi abbiamo fatto una grande battaglia per liberarci dalla mafia mentre lì ancora sono all' inizio di un' azione e temiamo le infiltrazioni mafiose della 'ndrangheta che potrebbero estendersi a Messina».

Dichiarazioni che Gianpiero D' Alia, messinese e deputato di Area popolare, non condivide. Il leader dei centristi parla di «un' anomala iniziativa del presidente della Regione» che definisce «occulta». «Non capisco - aggiunge D' Alia - se questo è frutto di una delle sue tante estemporaneità odi qualche manina privata. Mi sarei aspettato dal governatore una riflessione più seria, trasparente e condivisa con il territorio a tutela degli interessi della Sicilia e della provincia di Messina».

Secondo l' ex ministro l' **Autorità** dello Stretto «è una opportunità di crescita», grazie alla quale la Sicilia potrà «giocare un ruolo determinante nel Mezzogiorno, grazie alla creazione del più grande sistema **portuale** del Sud». «La Regione non può mettersi di traverso - conclude D' Alia -. Crocetta faccia valere il peso del suo ruolo di presidente della Regione nella direzione intrapresa da Messina insieme al governo nazionale e non per fare da megafono di interessi legittimi di qualche operatore privato».

Infrastrutture. Sollecito al ministro ed alla Regione

## Autorità di sistema portuale, Minardo: «Inserire Pozzallo»

Inserire il porto di Pozzallo nella «**autorità di sistema portuale**» del mare di Sicilia orientale. Il deputato nazionale Nino Minardo ha avanzato la richiesta al ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio. In sostanza Minardo ha chiesto al ministro di sollecitare la Regione Siciliana ad avviare l'iter per richiedere l'inserimento del porto di Pozzallo in base al comma 2 dell'articolo 5 del decreto legislativo approvato dal Consiglio dei Ministri sul riordino delle **autorità portuali**, atteso che la rilevanza economica del porto è cresciuta. «Poco meno di un milione e 400 mila tonnellate di merce è transitata lo scorso anno, grazie alla posizione strategica nelle rotte marittime presenti e future, propedeutiche anche ad un incremento dello sviluppo turistico. Il flusso attuale - dice Minardo - conta su 130 mila passeggeri annui che fanno la spola con l'isola di Malta». Minardo ha aggiunto: «Il porto ha tutte le carte in regola per far parte dell'**autorità di sistema portuale** ed è indispensabile non perdere questa opportunità che favorisce e stimola lo sviluppo di tutte le attività marittime **portuali** collegate al Porto di Pozzallo ed il sistema economico ad esso connesso incrementando quindi l'aspetto commerciale e soprattutto guardando con attenzione all'aspetto turistico che potrebbe essere sostenuto dall'approdo di navi da crociera sulla base della sua strategica posizione che unisce chilometri di litorale della provincia di Ragusa». Minardo ha già interessato della questione l'assessore regionale alle infrastrutture e mobilità, Giovanni Pistorio, per avviare il percorso per l'inserimento. «Un percorso che ha già il sostegno del presidente della Commissione Bilancio, Vincenzo Vinciullo. Invito anche i sindaci del comprensorio - conclude Minardo - a farsi parte attiva nei confronti della Regione e sostenere quest'importante opportunità». (\*GN\*)

The image shows a page from the 'Giornale di Sicilia' newspaper. The main headline is 'Acate, Raffo: «Minacciati i quattro assessori»'. Below it, there is a sub-headline: 'Il sindaco: «Ogni anno trasportato nei rifiuti due mila tonnellate di rifiuti»'. To the right, there is a section titled 'IN BREVE' with several short news items. At the bottom of the page, there is a photo of a group of people, likely the four assessors mentioned in the headline. The page also contains various other news snippets and a small portrait of a man.

SVILUPPO. Ieri il sopralluogo del presidente della Regione alla zona Falcata, al centro di un piano di recupero. D'Alia ribatte: «La nuova struttura chiamata a gestire lo Stretto»

## Autorità portuale, il «no» di Crocetta al governo

*0 Contestato l'accorpamento con Gioia Tauro: «Quel decreto senza il nostro pronunciamento sarebbe anticostituzionale»*

Crocetta contro l'accorpamento dell'**Autorità portuale** con Gioia Tauro: «Il mio dissenso scritto al Governo» Emilio Pintaldi... «Sostengo l'integrità della Sicilia e quindi visto che Messina è una delle città più importanti della Regione, non capisco perché dovrebbe essere in seconda fila con un'**Autorità portuale** spostata a Gioia Tauro». È destinata a far discutere la posizione del presidente della Regione, Rosario Crocetta, annunciata ieri in occasione della visita alla zona Falcata di Messina dove a breve dovrebbe partire un progetto per la riqualificazione dell'area, commentando l'accorpamento tra le autorità portuali di Messina e Gioia Tauro. «Una cosa era mettere capofila Messina - prosegue Crocetta - un'altra è mettere Gioia Tauro. Ho già espresso il mio dissenso scritto e credo che un decreto fatto senza il pronunciamento della Regione sarebbe anticostituzionale perché noi non siamo stati invitati formalmente, quindi per noi questo accorpamento non ha nessun valore e lo sa bene anche il governo. Tra l'altro questa situazione è totalmente invisibile agli operatori economici di Messina che sono preoccupati anche per il peso rilevante che ha la 'ndrangheta nel controllo del porto di Gioia Tauro. Noi abbiamo fatto una grande battaglia per liberarci dalla mafia mentre lì ancora sono all'inizio di un'azione e temiamo le infiltrazioni mafiose della 'ndrangheta che potrebbero estendersi a Messina». Il parlamentare nazionale di Area popolare, Gianpiero D'Alia, ribatte e dice di «non capire se questo è frutto di una delle sue tante estemporaneità o di qualche manina privata. Mi sarei aspettato dal governatore una riflessione più seria, trasparente e condivisa con il territorio a tutela degli interessi della Sicilia e della provincia di Messina. La Regione non può mettersi di traverso, ma deve concorrere in maniera determinante a far sì che la Sicilia e Messina stiano a pieno titolo dentro la più grande autorità portuale del Mezzogiorno che sarà chiamata a governare anche lo Stretto di Messina. Crocetta faccia valere il peso del suo ruolo di presidente della Regione nella direzione intrapresa da Messina insieme al governo nazionale e non per fare da megafono di interessi legittimi di qualche operatore privato». Entro giovedì prossimo a **Palermo** sarà firmato, invece, il protocollo d'intesa che supererà i dissidi e i contenziosi sulla Falce e farà decollare il

The screenshot shows a newspaper article with the headline "Autorità portuale, il «no» di Crocetta al governo". The article includes a sub-headline "Contestato l'accorpamento con Gioia Tauro: «Quel decreto senza il nostro pronunciamento sarebbe anticostituzionale»". There is a photograph of several men in suits, likely government officials, gathered around a table. The text of the article is partially visible, discussing the regional president's opposition to the merger of port authorities.

The advertisement features a small blue car, possibly a Fiat Panda, against a light blue background. The headline reads "HAI UNO STRUZZO? È TARGATO? ALLORA PUOI ROTTAMARLO!". Below the headline, the price "8.900 €" is prominently displayed. The advertisement includes various details about the car's features, financing options, and contact information for the dealership.

## - segue

---

piano regolatore del porto fermo a Roma per l' approvazione definitiva.

C' è solo un solo punto da chiarire. Quello relativo ai progetti del sindaco Renato Accorinti e della sua amministrazione che, ieri, al convegno organizzato all' Università, in cui erano presenti mezzo governo regionale e tutte le istituzioni interessate all' argomento, dall' **Autorità portuale** alla Marina militare, non ha delineato una posizione chiara, ha chiesto una settimana di tempo ed ha tuonato contro la cementificazione. Il riferimento del sindaco era alla previsione nel Prg del porto nella Falce di un porticciolo turistico e di una torre che conterrebbe anche una sorta di albergo. Il primo cittadino è nettamente contrario.

Sotto la sede dell' ateneo i rappresentanti di Cambiamo Messina dal Basso guidati dal consigliere Ivana Risitano. Rivendicano la gestione di otto ettari di territorio della Falce e chiedono la realizzazione di attività compatibili con l' ambiente. Il ruolo dell' Università in questa ritrovata unità di intenti sarà fondamentale. Il rettore Pietro Navarra, aprendo i lavori, ha spiegato la sua posizione di garante. Quanto detto ieri, messo nero su bianco, sarà inserito nel protocollo che sarà firmato entro giovedì a **Palermo**. Crocetta, assente all' Università, è andato però al sopralluogo definendo «ignobili» le condizioni in cui viene lasciata la zona Falcata. E ha garantito fondi. In gioco almeno 53 milioni, 35 dei quali destinati ad un grande centro di documentazione con annesso museo del terremoto propugnato dall' assessore Carlo Vermiglio. «Il primo passo - ha detto l' assessore al Territorio Croce - è il piano regolatore del porto.

Poi potrà partire ogni cosa». Il parlamentare Vincenzo Garofalo, Ncd, si è detto moderatamente soddisfatto ma ha anche sottolineato che aspetta la Regione e tutti gli altri alla prova del nove: il momento in cui la zona Falcata sarà ripulita da inquinanti e liberata dall' inceneritore e sarà rilanciata. (\*Ep\*)

## Riforma dell' AP: "ci pisciano in testa e ci dicono che piove" - MessinaOra.it

Riforma dell' AP: "ci pisciano in testa e ci dicono che piove" 23 gennaio 2016 17 C' era una volta la riforma Lupi sulle **Autorità Portuali** che muoveva proprio dall' esigenza di ridurle di numero e snellire e migliorare il sistema, adeguandolo a standard più europei. Poi il ministro Lupi è diventato ex ministro per colpa di un orologio di troppo e, al suo posto, è giunto Graziano Delrio il quale ha, di fatto, proseguito nella medesima direzione. Nel decreto di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", presentato dal ministro Madia, approvato qualche notte fa -travagghiaturi- dal consiglio dei ministri, troviamo le novità della riforma che ci toccano direttamente. Le Authorities passano dunque da 24 a 15, saranno governate da un presidente e un board ristretto, tagliando di fatto 270 poltrone perché i membri dei comitati attualmente 336 diventeranno 70: 5-6 per ogni cda affiancati dal tavolo di partenariato della risorsa del mare, con funzioni consultive. Fin qui tutto ok ma quando una testa deve cadere non può mancare il dibattito su quale debba rotolare. Il dato importante per Messina è che, com' era già nell' aria da tempo, verrà accorpata a Gioia Tauro. Insomma, la decapitata è, manco a dirlo, la nostra città. E dov' è la sorpresa? Non appare contento (almeno a parole) il Presidente della

Regione, Rosario Crocetta e, come lui, coloro i quali, dalla prima ora, hanno sostenuto le ragioni del no all' unione con l' Ente calabrese. Sarebbe quantomeno ovvio chiedersi, dunque, per quale ragione non si sia insistito per mantenere a Messina quella Authority che le è propria. C' è chi ha gioito per la decisione del Governo, si pensi al presidente dell' Ars, Giovanni Ardizzone che ritiene sbagliato affezionarsi per campanilismo al mantenimento della governance e parla addirittura di un "arricchimento per la città aprendo grandi scenari di enorme potenzialità in chiave europea soprattutto". Ma era davvero il campanilismo o invece una valutazione critica con conti alla mano che avrebbe dovuto evitare il verificarsi di una simile situazione? Qualche perplessità (usando un eufemismo) permane. Andiamo per punti: architettura giuridica degli statuti delle due regioni assolutamente diversa; overlapping su competenze e giurisdizioni; documentata situazione di sofferenza del porto calabrese; competizione sulla tipologia di scali che vengono effettuati a Gioia Tauro e a Messina; gestione dei finanziamenti da richiedere o già ottenuti; condizioni finanziarie differenti dei due enti; Gioia Tauro, infatti, è in deficit a differenza di Messina che ha un attivo di 82 milioni, come il Presidente Antonino De Simone, in passato,



## - segue

---

aveva evidenziato. Ma, per l' appunto, "il passato è passato" e, il numero uno (ancora per poco) dell' AP messinese non vuole guardarsi indietro. "Bisogna andare avanti adesso. Sono un servitore dello Stato e il Governo centrale ha assunto una posizione chiara. Adesso è essenziale remare tutti nella stessa direzione con il massimo impegno", commenta il tecnico campano. "E' un progetto ambizioso e c' è poco tempo per attuarlo. Per questo è essenziale farlo partire con i migliori auspici". Un' autorità portuale sul territorio è un valore aggiunto, questo De Simone lo ha sempre sostenuto ma oramai "quel che è fatto è fatto. Dobbiamo dare tutti il massimo", esorta sé e gli altri attori interessati. La decisione del Governo, evidentemente, è stata presa senza badare troppo alle istanze manifestate dai rappresentanti eletti dai cittadini. Il presidente della provincia di Reggio Calabria, Giuseppe Raffa, ha espresso la sua contrarietà, parlando di beffa, e di pasticciata soluzione; così come anche il sindaco gioiese Giuseppe Pedà, decisamente in disaccordo con la logica dell' accorpamento. Il primo cittadino calabrese, nel luglio scorso, insieme ai deputati regionali siciliani Nino Germanà, Marcello Greco e Beppe Picciolo, ha scritto al ministro Delrio al fine di scongiurare l' accorpamento delle due Authorities. "La città dello Stretto è caratterizzata da particolarissime peculiarità che le sono proprie e, a partire dal traffico passeggeri che la colloca al primo posto tra i porti italiani e all' ottavo nel contesto comunitario, possiede delle caratteristiche di unicità che, a nostro avviso, vanno tenute in attenta considerazione", scrivevano. "Secondo i dati 2014 Eurostat, Messina, con 8 milioni e 126 mila passeggeri, si aggiudica un primato unico, rappresentando l' Italia negli studi statistici dell' UE". Al di qua dello Stretto altre posizioni espresse sono state spesso tendenzialmente di rassegnazione: buona parte della nostra rappresentanza (con in testa Palazzo Zanca) ha pensato di appiattirsi su preferenze filogioiesi ritenendo l' ipotesi di essere fagocitati da Gioia Tauro, più idonea come chance rispetto a quella di legare a tripla mandata Messina-Milazzo a Catania e Augusta. Ma perché mai non sostenere le ragioni dell' autonomia? La nostra città non avrebbe forse potuto vantare prerogative e numeri importanti al punto di renderla dominante come candidata rispetto a molte altre AP, quelle di Catania, Augusta e di Gioia Tauro comprese? Numeri tali per divenire porto core? "Il porto di Messina, assieme a quello di Milazzo, non solo è sede di una AP con livelli di traffico superiori al porto di Augusta e caratteristiche strategiche rispetto al tema della continuità territoriale, ma è anche inserito in un contesto geografico unico in Italia come lo Stretto di Messina attraverso il quale, ogni giorno, passano centinaia di navi con tipologie di traffico molto differenti", scriveva qualche mese fa il deputato di AP, Vincenzo Garofalo. Dilemma amletico: Augusta e Catania o Gioia Tauro? Ma dove sta scritto che sia Messina a dover andare con qualcun altro e non invece qualcun altro a venire con Messina, insomma? Dopo la visita in città del sottosegretario Marco Minniti che sostenne di voler tutelare la città dello Stretto, nelle sue parole in molti avevano letto un messaggio di speranza per il futuro dell' ente nostrano. Ma evidentemente si trattava solo di una frase ad effetto, di quelle che lasciano tutto alla libera interpretazione. Neanche sul litorale mamertino l' opzione dell' accorpamento è risultata particolarmente gradita. Il sistema gestito dall' AP di Messina e Milazzo rappresenta di fatto uno snodo di assoluta rilevanza internazionale oltre ad essere "il naturale e ovvio baricentro dell' area integrata dello Stretto che coinvolge le due realtà metropolitane di Messina e Reggio Calabria, da tempo considerate due sponde di una stessa grande realtà, per via dei comuni interessi socioeconomici", ha sostenuto parte della rappresentanza messinese all' Ars, in tempi passati. C' è stato anche chi ha espresso dubbi non di poco conto su questa "fusione" che secondo qualche critica attenta, potrebbe costituire un escamotage per mettere una toppa ai deficit dell' Ente di Gioia (con il denaro di quella messinese, in attivo), evidenziando che quello calabro è un "porto con molti problemi economici e anche di altro genere". Di quale altro genere? La risposta la fornisce senza girarci troppo intorno la CSI, ovvero Container Security Initiative, organo della diplomazia statunitense che controlla i porti aventi relazioni di traffico con gli States: "Un porto controllato dalla mafia e così facilmente usato come punto d' ingresso di droga e armi è soggetto a diventare porta d' ingresso per materiali ben più pericolosi". Sì perché quello di Gioia Tauro è ampiamente controllato dalla N' drangheta. A dirlo è un dossier stilato dalla Commissione parlamentare antimafia (mica pizza e fichi) nel

## - segue

---

2008. Un report stilato appena un anno prima, inoltre, riportava numeri esorbitanti legati al narcotraffico: secondo quei dati, l' 80% della cocaina che circola nei Paesi dell' Unione giungerebbe dalla Colombia, neanche a dirlo, proprio attraverso il porto della Calabria. "Storie vecchie", si potrebbe obiettare guardando a documenti che risalgono a dieci o cinque anni fa. Niente affatto: la storia è attualissima; così attuale che le pagine di cronaca ne sono zeppe. Sono notizia di pochi giorni fa le manette scattate per 14 appartenenti ad un clan della 'Ndrangheta e un agente "infedele" che, secondo l' accusa, avrebbe fornito informazioni riservate sulle modalità di ingresso e uscita dei container dal porto di Gioia Tauro in modo da eludere i controlli. Il giorno precedente, per non farsi mancare niente, i finanzieri di Reggio Calabria hanno sequestrato 168 chili di cocaina nascosta nel doppio fondo di un container in arrivo dall' Ecuador con destinazione Balcani. Avrebbe fruttato ben 31 milioni. Basta fare una breve ricerca sul web per trovare informazioni sui vari clan di Rosarno, Piana di Gioia e dintorni che hanno, di fatto, dimostrato nel tempo di avere in questo disgraziatissimo porto il centro nevralgico del loro import-export. E' inevitabile porsi delle domande: se quello di Gioia ha un bilancio deficitario a differenza del nostro porto, se questa realtà è clamorosamente imbrigliata nelle maglie della 'Ndrangheta, se il sistema Messina-Milazzo vanta numeri da primato, se non c' è accordo tra le istituzioni delle due sponde perché si crei questo apparentamento, se c' è -come c' è- una competitività tra le due realtà, per quale motivo si impone un tale matrimonio? E perché, ancora una volta, la testa che cade nella danza delle review di Stato è quella della nostra città? Sarà mica responsabilità da attribuirsi ad una certa parte della politica, dallo spessore troppo sottile o che non ama fare gioco di squadra, preferendo la perenne campagna elettorale? La certezza è che certi sacchi -irragionevoli- a Palermo o Catania non verranno mai perpetrati. Ma lì, come altre volte evidenziato con rassegnazione, i rappresentanti si chiamano Orlando, Bianco che, da sindaci o parlamentari, l' autonomia del proprio territorio non l' hanno mai considerata in discussione. Da decenni invece, la tutela degli interessi dei messinesi, salva qualche eccezione, preferisce limitarsi alla scelta "del male minore". Come asseriva Travaglio, rifacendosi ad un vecchio detto catalano: "ci pisciano in testa e dicono che piove" e quel che è peggio è che glielo lasciamo fare! Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su [Messinaora.it](http://Messinaora.it) SHARE.

## Via al nuovo sistema portuale Messina-Gioia Tauro: Accorinti, "il vero Ponte"; Ardizzone "arricchimento per la città" - MessinaOra.it

Via al nuovo sistema portuale Messina-Gioia Tauro: Accorinti, "il vero Ponte"; Ardizzone "arricchimento per la città" 22 gennaio 2016 16 Il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", presentato dal Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, Marianna Madia. Il provvedimento si inserisce nelle politiche e nelle azioni per il rilancio della portualità e della logistica intrapreso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. Insieme ad altre azioni in corso, il decreto punta sulla competitività dei nostri porti e sostiene il ruolo dell' Italia, attraversata da quattro corridoi ferroviari Ten-I, come hub nel Mediterraneo e piattaforma logistica europea. La semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all' attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del Ministero sono i principi centrali del decreto. In questo contesto, Messina e Gioia Tauro divengono punti strategici del sistema del Mar Tirreno Meridionale. Catania accorpata con Augusta,

Palermo capofila di Trapani, Marsala e Mazara. I porti italiani vengono riorganizzati in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti core dalla Comunità Europea. Le sedi di Autorità di sistema portuale sono: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Catania, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. L' Autorità di Sistema Portuale sarà governata in modo snello: il Presidente, il Comitato di gestione, cioè un board ristretto a poche persone, il Segretario Generale, il Collegio dei Revisori dei Conti. Rispetto agli attuali Comitati Portuali, si passa da circa 336 membri a livello nazionale si passa a circa 70. "E' il vero ponte sullo Stretto" - commenta il Sindaco Accorinti - "La Suez d' Italia è stata riunificata con un ponte istituzionale, più solido e sensato di mille ponti di ferro. L' anomalia di due sponde cruciali divise a ogni livello è stata finalmente superata e c' è voluto lo sforzo di due anni di lavoro intenso di strategia e di condivisione". "Il riordino delle autorità portuali italiane con l' accorpamento di 7 scali calabresi con Messina e Milazzo è un ottimo risultato. La creazione dell' autorità di 'Sistema Portuale dello Stretto', la più grande del Sud Italia, rappresenta un traguardo insperato ed è di buon auspicio per la rinascita di Messina", afferma, in una nota il presidente dell' Assemblea regionale siciliana, Giovanni Ardizzone. "L' inserimento di Messina nell' Authority che vedrà il porto calabrese di Gioia Tauro come capofila è senza dubbio un arricchimento per la nostra città perché apre scenari di grande potenzialità, soprattutto in chiave europea. Non aveva senso restare tagliati fuori da questo circuito per la sola ambizione, molto localistica, di continuare a fare da capofila per poter esprimerne la presidenza".



### Via al nuovo sistema portuale Messina-Gioia Tauro: Accorinti, "il vero Ponte"; Ardizzone "arricchimento per la città"



Il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", presentato dal Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, Marianna Madia. Il provvedimento si inserisce nelle politiche e nelle azioni per il rilancio della portualità e della logistica intrapreso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. Insieme ad altre azioni in corso, il decreto punta sulla competitività dei nostri porti e sostiene il ruolo dell' Italia, attraversata da quattro corridoi ferroviari Ten-I, come hub nel Mediterraneo e piattaforma logistica europea. La semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all' attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del Ministero sono i principi centrali del decreto. In questo contesto, Messina e Gioia Tauro divengono punti strategici del sistema del Mar Tirreno Meridionale. Catania accorpata con Augusta,

Corriere  
Espresso  
Glo Corriere  
Espresso Con Noi  
Le tue Spedizioni Sono

Tutorials  
Author: Gurmeet Singh  
Bang Publisher  
Gurmeet Singh Technical  
Labs

Tutorials  
Author: Gurmeet Singh  
Bang Publisher  
Gurmeet Singh Technical  
Labs

## PORT AUTHORITY, CATANIA REAGISCE

**Autorità Portuali in Sicilia, Falcone (Forza Italia): "La riforma (che premia Augusta) mortifica Catania".**

Augusta AugustaPORT AUTHORITY, CATANIA REAGISCE Video Foto **Autorità Portuali in Sicilia, Falcone (Forza Italia): "La riforma (che premia Augusta) mortifica Catania".** Reazioni della politica catanese in seguito alla decisione del Ministero di nominare Augusta **Autorità Portuale**. Così dichiara Falcone di Forza Italia: "Due autorità di sistema portuali in regione, la prima, per la Sicilia occidentale, con sede a **Palermo**, la seconda, per la Sicilia orientale, ad Augusta, Catania, mortificata e inglobata in quest' ultima. Una fine ben poco nobile per il capoluogo etneo, che esce declassato dalla riforma governativa. Una scelta, quella romana, che mette in evidenza il basso peso specifico dall' amministrazione Bianco nella trattativa, sebbene voci di corridoio insistano sul fatto che Renzi abbia voluto punire Catania in seguito a screzi con il primo cittadino. Uno scenario, quest' ultimo, ben poco edificante, che se confermato racconterebbe di una politica nazionale isterica che persiste nel contrastare gli interessi dei siciliani", così l' onorevole Marco Falcone, capogruppo di Forza Italia all' ARS. 22/1/2016 | 13:40.



Politica

## AUTORITA' PORTUALI. FALCONE (FI): LA RIFORMA MORTIFICA CATANIA

"Due autorità di sistema portuali in regione, la prima, per la Sicilia occidentale, con sede a Palermo, la seconda, per la Sicilia orientale, ad Augusta. Catania, mortificata e inglobata in quest' ultima. Una fine ben poco nobile per il capoluogo etneo, che esce declassato dalla riforma governativa. Una scelta, quella romana, che mette in evidenza il basso peso specifico dall' amministrazione Bianco nella trattativa, sebbene voci di corridoio insistano sul fatto che Renzi abbia voluto punire Catania in seguito a screzi con il primo cittadino. Uno scenario, quest' ultimo, ben poco edificante, che se confermato racconterebbe di una politica nazionale isterica che persiste nel contrastare gli interessi dei siciliani", così l' onorevole Marco Falcone, capogruppo di Forza Italia all' ARS.

UMBERTO CRISPO



Il governo doveva ascoltare le ragioni della Sicilia

## Nuova Autorità Portuale Picciolo e Greco concordano con Crocetta

"Esprimiamo gratitudine e stima al presidente Crocetta per la sua attenta presenza in città e lo ringraziamo anche per aver difeso la specificità dell' Autorità Portuale di Messina, oggi immolata sull' altare di scelte politiche nazionali che sono tanto distanti dai reali bisogni del territorio dello Stretto e, se mal gestite, rischiano realmente di ridimensionare definitivamente Messina e la nascente Città metropolitana". Lo affermano i deputati regionali messinesi di Sicilia Futura, Beppe Picciolo e Marcello Greco che concordano pienamente con quanto espresso dal presidente della Regione Siciliana nel corso della visita alla Real Cittadella. Durante il sopralluogo alla zona falcata il governatore Crocetta ha, infatti, avuto modo di evidenziare la scelta, anche costituzionalmente oltre che istituzionalmente non condivisibile, di decidere la nascita dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto senza rendere partecipe della discussione il massimo rappresentante della Sicilia. "Concordo pienamente il Presidente Crocetta della intempestiva decisione presa due giorni fa dal consiglio dei Ministri - afferma il capogruppo all' Ars di Sicilia Futura, on Beppe Picciolo - che vede ancora una volta Messina ancilla "senza voce"

nelle scelte che la riguardano direttamente, e bene ha fatto il nostro Governatore ad inviare una lettera al ministro Delrio, ricordando che le scelte nelle materie trattate nell' ultimo Consiglio dei Ministri avrebbero richiesto la partecipazione della Sicilia che, ricordiamo, gode in parte di autonomia legislativa esclusiva riconosciuta dalla Costituzione. E ciò nel silenzio generale di quanti avevano titolo per far sentire la loro autorevole voce, sia a favore che contro. Siamo certi - ha concluso quindi Picciolo - che ci sarà ancora modo di far valere le ragioni della comunità messinese ed anche milazese: due città che intendono salvaguardare la propria ricchezza, legata al porto ed alle attività connesse, e come suggerito dallo stesso presidente Crocetta, non staranno certamente a guardare imbambolate all' ennesimo ridimensionamento, anche se con ipotetiche prospettive diverse, che si profilano all' orizzonte. Ci auguriamo che, assieme a tutta la deputazione nazionale e regionale (oggi erano presenti anche gli onorevoli Germanà, Panarello, Garofalo e Mancuso) avremo certamente modo, con dati e numeri alla mano di dimostrare la fallacia dell' ulteriore scelta fatta unilateralmente dal Governo nazionale che si sta



## - segue

---

sono sempre stato aperto al confronto già dai tempi dell' Ente Porto, il cui contenzioso si è chiuso con il prezioso intervento del Presidente della Regione, che ringrazio. Tutti i progetti che ci siamo prefissati, noi li abbiamo portati a termine , come strade, il molo Norimberga, il punto d' attracco della Finanza e tutto quello che noi facciamo, lo facciamo sempre al servizio della città. A precisare i termini della questione , il sovrintendente Scimone , progettate quello che ritenete più opportuno, ma ricordatevi che nell' area da noi sottoposta al vincolo, ovvero dall' ex Costarelli all' ex Cassaro, non può edificare nessuno. Quell' area può essere fruita solo per scopi culturali, come ad esempio il progetto del CDAC, che pur essendo ormai stato accantonato, può essere sostituito solo con un progetto simile. Ospite molto atteso all' incontro di oggi Il presidente della Regione, Rosario Crocetta, l' ennesimo Presidente dal 2006 che arriva con intenzioni di riqualificazione . Ad attenderlo, prima al rettorato e poi alla zona Falcata, gli studenti disabili con i loro genitori e i lavoratori del servizio di trasporto disabili dell' ex Provincia, lavoratori della Camera di Commercio, associazioni ed i movimenti che costituiscono il Collettivo il "Mare negato" , per rivendicare le loro istanze. In particolare il Mare negato , chiede che i cittadini siano il veri protagonisti del Waterfront e che si possano realizzare progetti sostenibili, quali il punto franco, che portino sviluppo e lavoro. il Governatore Crocetta , ha chiarito che questa non è l' ennesima passerella, affermando: noi siamo qui, proprio, per risolverli i problemi. Abbiamo eliminato i doppioni ed ora giovedì vedremo di portare avanti un accordo fra l' Autorità Portuale ed il Comune. L' Autorità Portuale, infatti, ha 100 milioni di euro da spendere, perché noi dovremmo perderli , in attesa che poi intervenga l' Autorità di Gioia Tauro a decidere come destinarli? Tra l' altro l' accorpamento dell' Authority di Messina con quella di Gioia Tauro non ci convince proprio, e lo abbiamo già scritto formalmente in una lettera. Io, come presidente, non sono nemmeno stato convocato dal Consiglio dei Ministri che ha deciso da solo, perciò ritengo incostituzionale e quindi nullo questo accorpamento. Messina è uno dei più importanti porti della Sicilia, per cui non vogliamo perderlo, l' idea della città dello stretto è un bel segno, ma le realtà sono altre. Avremmo, inoltre, potuto accettare l' accorpamento delle due Authority, se fosse stata Messina la capofila, ma che sia la 'ndrangheta, che notoriamente controlla il proto di Gioia Tauro, a decidere le sorti di Messina ci preoccupa e non poco! Per questo combatteremo sino alla fine contro questo accorpamento. Noi abbiamo finanziato progetti, in questa città, dal finanziamento delle Zone Franche Urbane, da cui Messina sarebbe rimasta esclusa se non fosse stato per la nostra azione, agli interventi per eliminare le baracche, adesso la Zona Falcata che verrà finanziata con i 30-40 milioni di euro dei fondi Pac, i 100 milioni per il porto. A questo punto, non resta che da auspicarsi che questo non sia l' ennesima passerella e che davvero la città sia la protagonista del suo mare e non una spettatrice.

MARILENA FARANDA

il governatore ha chiesto a Delrio e Renzi un incontro per modificare il decreto attuativo della riforma

## Autorità portuale dello Stretto, D'Alia giudica anomala l'iniziativa di Crocetta

"Leggo dalla stampa cittadina di un' anomala iniziativa del presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta, contro la decisione del governo nazionale di istituire l' Autorità portuale dello Stretto. Rimango stupito da questa iniziativa occulta del presidente". Lo afferma il parlamentare nazionale del Area popolare Gianpiero D' Alia, commentando la notizia di un incontro chiesto da Crocetta al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e al presidente del consiglio Matteo Renzi per chiedere la modifica del decreto attuativo sulla riforma dei porti deliberato dal consiglio dei ministri nei giorni scorsi. " Non capisco - aggiunge D' Alia - se questo è frutto di una delle sue tante estemporaneità o di qualche manina privata. Mi sarei aspettato dal governatore una riflessione più seria, trasparente e condivisa con il territorio a tutela degli interessi della Sicilia e della provincia di Messina". "L' Autorità dello Stretto - prosegue l' ex ministro - è una opportunità di crescita non solo per la città e la provincia di Messina, ma anche, e soprattutto, per la nostra Isola che può giocare un ruolo determinante nel Mezzogiorno, grazie alla creazione del più grande sistema portuale del Sud. Ci aspettiamo da lui un impegno concreto su questa possibilità, perché l' area portuale di Messina svolga un ruolo importante nel percorso tracciato dal governo Renzi. Ci aspettiamo che la Regione, insieme alle istituzioni locali e alle categorie produttive, si faccia carico di definire con la Regione Calabria regole di governance chiare ed efficienti per aprire la nostra realtà a nuovi scenari economici e per offrire alle imprese della nostra provincia e della Sicilia nuove opportunità e multiple relazioni commerciali". "Si apre, infatti, ora la fase attuativa della riforma dei porti - conclude D' Alia - e la Regione non può mettersi di traverso, ma deve concorrere in maniera determinante a far sì che la Sicilia e Messina stiano a pieno titolo dentro la più grande autorità portuale del Mezzogiorno che sarà chiamata a governare anche lo Stretto di Messina. Crocetta faccia valere il peso del suo ruolo di presidente della Regione nella direzione intrapresa da Messina insieme al governo nazionale e non per fare da megafono di interessi legittimi di qualche operatore privato".



politica

## L' assessore regionale Croce: Martedì metteremo un punto fermo sul piano regolatore del porto»

« Martedì abbiamo convocato un tavolo a Palermo a cui abbiamo invitato l' Autontà portuale, il Comune di Messina e gli assessori regionali competenti per mettere un punto fermo sul piano regolatore del porto. A quel punto possono partire quegli investimenti e quella programmazione necessari per sviluppare la zona falcata ». Questa la notizia anticipata dall' assessore regionale al territorio e all' ambiente Maurizio Croce ai cronisti che lo hanno intervistato prima dell' inizio della conferenza stampa, che si sta svolgendo in questi minuti nell' Aula Magna dell' Università di Messina« Nel corso degli anni- ha continuato l' assessore - c' è stato un conflitto di competenze ma non di interessi in quella zona , la zona falcata è una zona complicata da un punto di vista della titolarità delle aree, ci sono dei contenziosi abbastanza lunghi e credo che questo sia il momento di superare questi contenziosi. Nel 2014 venne l' assessore Vancheri e superò il contenzioso tra l' Ente porto e l' Autontà portuale, oggi è arrivato il momento di superare anche questo contenzioso tra il Comune e l' Autorità portuale e finalmente dotare il porto di quello strumento di pianificazione necessario e indispensabile per poter programmare qualsiasi tipo di investimento » . L' esponente della giunta Crocetta si dice tranquillo anche sulla possibilità di reperire i fondi : « le risorse sono quelle della programmazione 2014-2020, le casse sono piene, non c' è alcuna somma impegnata , per cui vediamo cosa si intende fare attraverso il piano regolatore del porto e poi i fondi li troveremo. I soldi che servono saranno messi a disposizione da parte del Governo regionale per poter intervenire sulla zona falcata ».



politica

## Crocetta prova a bloccare l'Authority. D'Alia: "Iniziativa occulta. Fa da megafono a operatori privati"

Nei giorni precedenti alla seduta del Consiglio dei ministri che ha portato all' approvazione della riforma dei porti, Crocetta ha inviato una lettera, contestando l' accorpamento di Messina a Gioia Tauro, e chiedendo che venisse unita all' Authority di Augusta. Il governatore ha fatto riferimento alla norma che prevede l' Intesa sugli accorpamenti con le Regioni. Peraltro la Sicilia è regione a statuto speciale e il presidente, in teoria dovrebbe anche partecipare alle sedute del Cdm che riguardano l' isola (fatto questo mai avvenuto). Il governo ha deciso di tirare dritto ma la lettera, rimasta segreta, c ioè mai diffusa ufficialmente ed apertamente attraverso la stampa, non è andata giù al parlamentare D'Alia c he al governatore non le manda a dire, soprattutto alla luce del fatto che ci sono altri passaggi. Se Crocetta d avvero voleva bloccare la riforma che lo faccia a carte scoperte assumendosi tutta la responsabilità delle conseguenze a tutti i livelli, fa capire D'Alia (anche quindi a livello regionale)." Resto stupito da questa iniziativa occulta del presidente Crocetta contro la decisione del governo di istituire l' Autorità portuale dello Stretto". Commenta in merito alla notizia di un incontro chiesto da Crocetta al ministro delle

Infrastrutture Graziano Delrio e al presidente del consiglio Matteo Renzi per chiedere la modifica del decreto attuativo. " Non capisco - aggiunge l' ex ministro - se questo è frutto di una delle sue tante estemporaneità o di qualche manina privata . Mi sarei aspettato dal governatore una riflessione più seria, trasparente e condivisa con il territorio a tutela degli interessi della Sicilia e della provincia di Messina. L' Autorità dello Stretto è una opportunità di crescita non solo per la città e la provincia di Messina, ma anche, e soprattutto, per la nostra Isola che può giocare un ruolo determinante nel Mezzogiorno, grazie alla creazione del più grande sistema portuale del Sud. Ci aspettiamo da lui un impegno concreto su questa possibilità, perché l' area portuale di Messina svolga un ruolo importante nel percorso tracciato dal governo Renzi . Ci aspettiamo che la Regione, insieme alle istituzioni locali e alle categorie produttive, si faccia carico di definire con la Regione Calabria regole di governance chiare ed efficienti per aprire la nostra realtà a nuovi scenari economici e per offrire alle imprese della nostra



## - segue

---

provincia e della Sicilia nuove opportunità e multiple relazioni commerciali. Si apre, infatti, ora la fase attuativa della riforma dei porti e la Regione non può mettersi di traverso, ma deve concorrere in maniera determinante a far sì che la Sicilia e Messina stiano a pieno titolo dentro la più grande autorità portuale del Mezzogiorno che sarà chiamata a governare anche lo Stretto di Messina. Crocetta faccia valere il peso del suo ruolo di presidente della Regione nella direzione intrapresa da Messina insieme al governo nazionale e non per fare da megafono di interessi legittimi di qualche operatore privato". Il messaggio del presidente nazionale dell' Udc è chiaro ed è rivolto a più destinatari, sia politici (non dimentichiamo che è stato proprio D' Alia a sposare per primo la candidatura di Crocetta e che la maggioranza all' Ars è con Pd- ex Megafono- Sicilia Futura) e sia regionali che nazionali, che imprenditoriali ed a vario titolo protagonisti di un dibattito che dura ormai da quasi 2 anni. Sulla vicenda intervengono anche la Rete Civica per le infrastrutture del Mezzogiorno ed il Movimento cristiano lavoratori. "Tra qualche mese constateremo che la visione dell' Area Integrata dello Stretto è una allucinazione senza continuità ferroviaria e stradale, preconditione dello sviluppo dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto- scrivono Ferdinando Rizzo e Franco Tiano- Solo chi sconosce il "Piano strategico della portualità" e ignora i dati forniti annualmente da "Assoporti", può giudicare positiva la nuova governance che si trasformerà in un disastro per l' economia della Città Metropolitana di Messina, fagocitata dagli interessi privati del terminalista di MSC. Solo gli investimenti su ferrovie e ponte ferroviario e stradale avrebbero consentito di unire la Sicilia ai mercati europei con i treni a lunga percorrenza in tre minuti invece che in due ore senza rottura del carico, divenendo un moltiplicatore di risorse per l' Area dello Stretto e la Sicilia intera grazie agli imponenti flussi commerciali in entrata da Suez. La matematica non mente: l' A.P. di Messina ricava oltre 8 milioni di euro all' anno dalle tasse portuali e dalle concessioni, quasi tutti da Milazzo, per lo sdoganamento dei prodotti petroliferi e solo 200.000 euro da Messina. Il ricavato IVA dell' A.P. di Messina è pari a 958 milioni annui, al 6° posto dei porti italiani. Il porto di Messina è il 1° porto per passeggeri in Italia con più di 8 milioni di movimenti e altri 500.000 croceristi. Al contrario il porto di Gioia Tauro, pur essendo il primo porto in Italia per movimentazioni di merci con circa 3 milioni di teus movimentati nel 2014, non è un porto di sdoganamento ma è solo un porto di trasbordo. Gioia Tauro è un porto fallito. Messina aveva tutti i mezzi per poter rimanere autorità portuale autonoma, insieme al porto di Milazzo o al limite con l' accorpamento strategico con i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. L' accorpamento invece con il porto di Gioia Tauro rappresenta un mero suicidio che sarà chiaro in un paio di mesi, dato che il 50% delle somme prodotte dai ricavi dei quattro porti di Messina e di Milazzo sarà redistribuito". La pensa in modo opposto Fortunato Romano, presidente Mcl Messina: " Bene all' Autorità Portuale dello Stretto ma non siamo davanti a un successo assoluto. L' accorpamento di Messina e Milazzo alle città calabresi, con Gioia Tauro capofila, getta le fondamenta per creare la più grande autorità portuale del meridione, ma il provvedimento da solo non basta. Certamente la nascente Autorità Portuale si inserisce nella strutturazione di un' unica grande area Metropolitana dello Stretto - sempre sostenuta dal M.C.L. e per la quale dobbiamo continuare a lavorare - che unisce e rafforza territori accomunati da profili socio-economici e identità storica, ma rischia allo stesso tempo di essere solo uno specchietto per le allodole se non accompagnata dal "Ponte sullo Stretto". Perché Messina possa rientrare a pieno titolo nel circuito dei traffici internazionali - intercettando anche tutto il traffico commerciale proveniente da Suez - non basta la connessione con Gioia Tauro, che ad oggi è solo un porto di "trasbordo", serve il Ponte sullo Stretto. Perché Messina possa seriamente guardare ad un' ipotesi di sviluppo serve il collegamento ferroviario e veloce, serve tutto ciò che il Ponte può determinare, ogni altro provvedimento assunto singolarmente rischia di divenire cura palliativa per un malato terminale". Rosaria Brancato.

ROSARIA BRANCATO

Portualità, in città cresce l' amarezza per l' ennesima decisione calata dall' alto

## «Gioia Tauro? Boccone amaro»

Il Comitato cittadino insiste però sul collegamento stradale porto - asse viario

Uscire dall' Autorità portuale, che ormai parla "calabrese", sarà impossibile per Milazzo malgrado il tentativo in extremis del sindaco Formica del quale abbiamo riferito nei giorni scorsi. A Roma si viaggia come un treno quando c' è da decidere le sorti del Sude, grazie anche ad un governo regionale, incapace di opporre resistenza, si è costretti ad accettare ogni cosa: termovalorizzatore docet.

Certo, la questione portualità è delicata perché rischia di asservire Milazzo a un qualcosa che, in passato, si è respinto con forza quale il collegamento di servizio con Gioia Tauro. E non solo.

Uscendo dalla sicilianità il rischio è di essere tagliati fuori da ogni scelta di programmazione.

Per questo occorre fare fronte comune e, soprattutto, difendere l' identità del porto. È quello che afferma anche il "Comitato grande porto" nell' ennesima nota nella quale contesta la decisione di non portare avanti l' ipotesi del collegamento Ciantro-porto.

«Le frenate non giovano a nessuno - afferma il comandante Mario Sciotto - né, tantomeno, le idee irrealizzabili come quella del porto a Giammoro che richiederebbe un ingente investimento per la creazione di una grande diga foranea essendo la zona interessata a tale opera esposta alle intemperie provenienti da sud ovest a nord est in senso orario. Senza contare che la realizzazione di tale opera, fortemente invasiva, creerebbe danni collaterali alla linea dico sta che potrebbero interessare i pontili della Raffineria e il porto storico milazzese. Al contrario il completamento della banchina attualmente in costruzione, e l' attuazione del piano regolato re redatto dall' ing. Mallandrino, costerebbe molto meno e sarebbe di facile attuazione. Noi del "Comitato Grande Porto" ribadiamo ancora una volta che la posizione strategica del porto di Milazzo offre alla sua struttura enormi potenzialità di sviluppo in tutti i settori turistico, crocieristico e commerciale. Non sfruttare queste risorse, e proporre delle soluzioni volutamente fuori da ogni logica, al fine di bloccare ogni cosa, vuol dire che poteri occulti antepongono i loro interessi personali impedendo alla città di progredire e svilupparsi per il benessere dei propri abitanti».

Sciotto conclude ribadendo che «la valenza di un' infrastruttura dipende da tre componenti: banchine, fondali e collegamenti».

Milazzo

### «Gioia Tauro? Boccone amaro»

Il Comitato cittadino insiste però sul collegamento stradale porto - asse viario



L'area di Messeria ritorna al Comune



«Vantaggio di essere in un'area strategica...»

«Milazzo è un porto...»

«Lavorare insieme per la comunità»



## - segue

---

Insomma si apre un dibattito sulle costruende banchine del molo di sottoflutto, il cui impiego, se sapientemente programmato, effettivamente può sviluppare nuovi traffici e, quindi, nuove attività fungendo da volano per l'economia della città.

L'utilizzo di questi nuovi approdi è una occasione da non perdere considerato che dai precedenti lavori eseguiti nel porto, con un finanziamento di 50 miliardi di lire, e quando ancora il nostro porto era classificato "ufficio circondariale marittimo" sono trascorsi quasi 30 anni. È chiaro, però, che qualsiasi intervento deve avvenire in modo razionale, senza eccessi o senza interventi aggressivi che finiscano per trasformare la città in una base logistica per mezzi pesanti.

Non deve essere questo il destino dello scalo mamertino che, anzi, deve puntare le proprie chance sul diportismo e sulla nautica.3(g.p.

)

## Limosani: vi spiego il perché tra tutte è la scelta migliore

«Si tratta del primo sistema articolato su scala interregionale»

«La nuova **Autorità portuale** costituisce il primo sistema articolato su scala interregionale». Il prof. Michele Limosani è tra coloro che hanno incoraggiato, se non suggerito, l'ipotesi dell'unione Stretto-Gioia Tauro. E il docente ne è convinto oggi ancor più di ieri: «Gioia Tauro - spiega - continuerà ad avere un ruolo di primo piano come porto di transhipment nel contesto europeo e internazionale; sul versante siciliano, Milazzo con Giammoro offrono un territorio ben attrezzato per la sua base **portuale**, la presenza di importanti realtà manifatturiere (energia, petrolchimico, cantieristica) e la disponibilità di aree industriali. La costruzione di una sinergia e di una integrazione fra i due porti di Gioia Tauro e Milazzo può determinare vantaggi competitivi per entrambi e consentire la realizzazione di un sistema logistico -produttivo fra i più grandi d'Europa. Il prossimo obiettivo della nuova Authority dovrà essere quello di realizzare un District Park, un luogo dove, attraverso servizi di prima trasformazione e lavorazione intermedia delle merci, è possibile accrescere notevolmente il valore aggiunto di un container in transito. E in questa prospettiva acquista una valenza strategica l'iniziativa dell'**Autorità portuale** di Messina per ottenere dalla Regione l'istituzione della Zona economica speciale nella zona di Giammoro sul modello di quanto fatto da Gioia Tauro per le aree retrostanti al porto.

L'area di Giammoro diventerà l'area industriale della Città metropolitana, un'attività industriale sostenibile e compatibile con l'ambiente, liberando così da ogni ipoteca la Zona falcata che potrà dunque seguire la sua vocazione naturale storica e turistica.

L'Area dello Stretto, inoltre, possiede-insiste Limosani-tutte le potenzialità per configurarsi come polo d'eccellenza inter modale dei trasporti, a patto che le infrastrutture di comunicazione-viarie, ferroviarie, marittime e aeree-che convergono su questo territorio siano rese tra loro complementari. Lo Stretto di Messina, infatti, in mancanza di un efficace strumento di governance, ha ampliato le sue criticità e la sua incapacità nel rispondere alle esigenze complesse della mobilità. La governance dell' Authority sarà un'altra questione da affrontare all'interno del nuovo sistema. La nascita dell'**Autorità portuale** "Stretto - Gioia" costituisce la pietra miliare nella realizzazione di una "Regione dello Stretto", un nuovo spazio europeo, un'area geografica economica e sociale omogenea, che, è evidente, non potrà essere realizzata in un'unica soluzione, ma sarà costruita mediante successive realizzazioni concrete in grado di realizzare, anzitutto, una solidarietà tra le due comunità». 3(l.d.)

)

La posizione choc del governatore sull' Authority con Gioia Tauro

## Crocetta: «Non regaliamo il porto alla 'ndrangheta calabrese»

E D' Alia lo attacca: «Non faccia da megafono di interessi privati»

Sebastiano Caspanello La partita sull' **Autorità portuale** "che verrà" è tutt' altro che chiusa. Almeno secondo il presidente della Regione Rosario Crocetta che ieri mattina, poco prima di iniziare il sopralluogo nella zona falcata, non è stato, come suo solito, granché diplomatico nello spiegare le ragioni del suo no al "matrimonio" con Gioia Tauro.

«I soldi che l' **Autorità portuale** di Messina può spendere per la città non possiamo regalarli a Gioia Tauro - affonda senza mezzi termini - Io da presidente della Regione non posso che essere a sostegno dell' integrità della Sicilia e Messina è una delle città più importanti, con un porto importante, che non può essere relegata al ruolo di succursale di Gioia Tauro». Crocetta spiega di aver già «manifestato il mio dissenso per iscritto», ammettendo ciò che diventerà un "capo d' accusa" nei suoi confronti, cioè di farsi portavoce del fatto che questa soluzione «è totalmente invisibile agli operatori economici di Messina» (ad accogliere Crocetta, ieri, tra gli altri l' imprenditore Vincenzo Franza). Quindi il governatore molla definitivamente gli ormezzi della diplomazia: «A preoccupare gli imprenditori messinesi e siciliani è soprattutto il peso rilevante che ha la 'ndrangheta sulla gestione del porto di Gioia Tauro, temono di non poter lavorare in Calabria per il controllo da parte della criminalità organizzata. Qui abbiamo fatto tanto nella lotta alla mafia, in Calabria sono solo all' inizio. L' idea della città metropolitana dello Stretto ha il suo fascino - è il concetto conclusivo - ma se Messina è leader è una cosa, in caso contrario i cittadini non possono che insorgere».

Una posizione, quella di Crocetta, che apre un nuovo fronte di scontro col leader dell' Udc Gianpiero D' Alia, che definisce «anomala» l' iniziativa del governatore: «Rimango stupito da questa iniziativa occulta. Non capisco se questo è frutto di una delle sue tante estemporaneità o di qualche manina privata. Mi sarei aspettato dal governatore una riflessione più seria, trasparente e condivisa con il territorio. L' **Autorità** dello Stretto è una opportunità di crescita non solo per la città e la provincia di Messina, ma anche, e soprattutto, per la nostra Isola che può giocare un ruolo determinante nel Mezzogiorno. Ci aspettiamo da lui un impegno concreto su questa possibilità, perché l' area **portuale** di

Messina svolga un ruolo importante nel percorso tracciato dal governo Renzi. Ci aspettiamo che la Regione, insieme alle Istituzioni locali e alle categorie produttive, si faccia carico di definire con la Regione Calabria regole di governance chiare ed efficienti. Si apre, infatti, ora la fase attuativa della riforma dei porti e la Regione non può mettersi di traverso. Crocetta faccia valere il peso del suo ruolo di presidente della Regione nella direzione intrapresa da Messina insieme al governo nazionale e non per fare da megafono di interessi legittimi di qualche operatore privato».3.

The image shows a newspaper clipping from 'Gazzetta del Sud'. The main headline reads 'Crocetta: «Non regaliamo il porto alla 'ndrangheta calabrese»'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Il C'ha lo stesso «liberazione da organismi di interesse privato»'. The article text discusses the port of Gioia Tauro and the influence of the 'ndrangheta. A photograph of Rosario Crocetta is visible. Below the article, there is an advertisement for a Fiat car, featuring the text 'A GENNAIO TORNA OPERAZIONE MULTIPER TUTTI' and 'Fiat Tempra'.

SEBASTIANO CASPANELLO

## Proteste

**Il C' è malumore in città per questo accorpamento di Messina e, quindi automaticamente di Milazzo, ai porti calabresi. Il destino del porto - si afferma sembra definitivamente segnato. Un semplice serbatoio di denari che finiranno altrove con nessuna possibilità di vedere un' azione di crescita per la portualità mamertina. Da qui l' idea di chiedere all' Amministrazione di avviare immediatamente un cammino di porto regionale.**

Milazzo

### «Giola Tauro? Boccone amaro»

Di Carola Siliardi. In alto: boate private nel villaggio turistico di Giola Tauro. A destra: il porto di Milazzo

Giola Tauro, da città ancora l'ormai con 7 chilometri quadrati di porto, è un boccone amaro per i milazzesi. Il porto di Giola Tauro, che è un serbatoio di denari che finiranno altrove con nessuna possibilità di vedere un' azione di crescita per la portualità mamertina. Da qui l' idea di chiedere all' Amministrazione di avviare immediatamente un cammino di porto regionale.



L'area di Milazzo ritorna al Comune



Il porto di Milazzo

### «Bucato in aria»

Business delle opere

Il sindaco di Giola Tauro, Giuseppe Siliardi, ha denunciato il «bucato in aria» che si fa in nome delle opere di riqualificazione del porto. Siliardi ha denunciato il «bucato in aria» che si fa in nome delle opere di riqualificazione del porto.

### I Comitati spingono il referendum

Per il porto di Giola Tauro

I comitati di Giola Tauro stanno organizzando un referendum per il porto di Giola Tauro. I comitati di Giola Tauro stanno organizzando un referendum per il porto di Giola Tauro.

### «Lavorare insieme per la comunità»

Il sindaco di Giola Tauro

Il sindaco di Giola Tauro, Giuseppe Siliardi, ha lanciato un appello a «lavorare insieme per la comunità». Siliardi ha lanciato un appello a «lavorare insieme per la comunità».

### «Lavorare insieme per la comunità»

Il sindaco di Giola Tauro

Il sindaco di Giola Tauro, Giuseppe Siliardi, ha lanciato un appello a «lavorare insieme per la comunità». Siliardi ha lanciato un appello a «lavorare insieme per la comunità».



Giuseppe Siliardi, sindaco di Giola Tauro

## Galimi (Pd)

I Soddisfatto Michele Galimi, coordinatore del Pd della Piana: «Gioia Tauro può gareggiare con le altre realtà portuali del Paese e dare non solo alla Piana ma all'intera Calabria crescita e sviluppo, tentando di assicurare allo stesso piena operatività ed evitare di restare legato solo all'attività di transhipment. La nuova Autorità portuale dello Stretto dovrà avere forza contrattuale, essere in grado di chiedere e ottenere dal Governo tutta la massima attenzione».

23 dicembre 2016 | 110

### Tirrenica

0 Sub-segretario | 1 assessorato politico | 2 assessorato della manutenzione | 3 Stato Tirreno

## Autorità portuale, entusiasmo alle stelle

(7 Agente «Oppositori» entro procedure) | Bartaglia: «Un nuovo modello di governance»

Il nuovo modello di governance dell'Autorità portuale dello Stretto di Gioia Tauro è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della società di diritto pubblico che ha il compito di gestire il porto. Il modello prevede la nomina di un presidente e di un vice presidente, entrambi a tempo determinato, e di un consiglio di amministrazione composto da sette membri, di cui tre a nomina del presidente della società e quattro a nomina del presidente della Regione Calabria. Il modello è stato approvato con un voto unanime di 11 contro 0. Il presidente della società è stato nominato Michele Galimi, coordinatore del Pd della Piana. Il vice presidente è stato nominato Antonio Bartaglia, assessore regionale. Il consiglio di amministrazione è stato nominato con i seguenti membri: Michele Galimi, Antonio Bartaglia, Giuseppe Di Stefano, Giuseppe Di Stefano, Giuseppe Di Stefano, Giuseppe Di Stefano, Giuseppe Di Stefano. Il modello di governance è stato approvato con un voto unanime di 11 contro 0. Il presidente della società è stato nominato Michele Galimi, coordinatore del Pd della Piana. Il vice presidente è stato nominato Antonio Bartaglia, assessore regionale. Il consiglio di amministrazione è stato nominato con i seguenti membri: Michele Galimi, Antonio Bartaglia, Giuseppe Di Stefano, Giuseppe Di Stefano, Giuseppe Di Stefano, Giuseppe Di Stefano, Giuseppe Di Stefano.

### Strategia in ottica metropolitana

Il sindaco di Gioia Tauro, Fulvio Pappalardo, ha presentato la sua strategia di sviluppo per il porto di Gioia Tauro. La strategia è basata su tre pilastri: la crescita economica, la sostenibilità ambientale e la partecipazione sociale. Pappalardo ha sottolineato che il porto di Gioia Tauro è un asset strategico per la Calabria e che deve essere sviluppato in ottica metropolitana. La strategia prevede la creazione di una zona franca portuale, la realizzazione di nuove infrastrutture e la promozione di attività commerciali e industriali. Pappalardo ha anche sottolineato l'importanza della partecipazione sociale e della trasparenza nella gestione del porto.

Renault CLIO DUEL

9.450€

CONCESSIONARIA RENAULT CALABRIA AUTO  
Via Repubblica 117 Gioia Tauro (CZ) | Tel. 0965 370000  
www.renault.it | www.renaultcalabria.it

Dopo la designazione a sede dell' **Autorità portuale** della Sicilia Orientale si pensa già al futuro

## Il sindaco di Augusta: nominare subito il presidente

*Cettina Di Pietro: siamo di fronte a una sfida globale. Il primo passo è la revisione dei cantieri in corso*

Sebastiano Salemi AUGUSTA Il giorno dopo l'ufficializzazione della decisione del Governo che assegna ad Augusta la sede della **Autorità Portuale** di sistema della Sicilia orientale forze politiche e sociali pensano già al futuro.

«L'Amministrazione comunale di Augusta - dice il sindaco Cettina Di Pietro - accoglie con soddisfazione la riforma del sistema **portuale** del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, avendo avute accolte tutte le richieste in termini di **governance** e di sede di **Autonità di Sistema portuale** presentate già ad ottobre dello scorso anno durante il colloquio con il ministro Delrio. In particolare, si apprezza lo snellimento del processo decisionale con un Comitato di gestione che passa da 22 a 4 membri ed il ruolo di centralità del Porto di Augusta.

Chiede adesso una celere nomina del presidente e segretario della Port Authority per affrontare assieme la pianificazione delle sfide globali e la revisione dei cantieri in corso».

Di risultato "storico" ha parlato il parlamentare regionale Enzo Vinciullo che si era detto pronto a dimettersi se non sarebbero stati riconosciuti i diritti di Augusta. Vinciullo ricorda che sono stati rifinanziati per circa 67 milioni di euro una serie di opere infrastrutturali all'interno del porto commerciale di Augusta, in modo da renderlo quanto più competitivo possibile.

«La riforma approvata dà la possibilità alle Regioni, soprattutto a quelle a Statuto Speciale, di chiedere l'inserimento di altri porti nel sistema della nuova **portualità**. Sarebbe pertanto opportuno - spiega Vinciullo - che la Regione proponesse l'inserimento anche dei porti di Siracusa e di Pozzallo, in modo che anche questi due ultimi porti possano fare sistema e squadra in un progetto più ampio e complesso.

«Adesso - ha proseguito Vinciullo- comincia una nuova stagione in cui bisognerà trovare tutte le ragioni per le quali Catania e Augusta debbono stare insieme, rafforzando le proprie potenzialità, come dicevo prima, con l'inserimento dei porti di Siracusa e Pozzallo in questo grande contenitore. Insieme, tutte l'area del Sud Est della Sicilia può diventare il più grande porto del Mediterraneo, insieme le quattro realtà siciliane possono integrarsi, dal momento che hanno e danno risposte complementari alla Sicilia, all'Italia e al Mediterraneo intero. La velocizzazione dell' Augusta-Bicocca, la realizzazione di una stazione ferroviaria all'interno dell'aeroporto di Catania, il collegamento con l'aeroporto di Comiso, l'integrazione del sistema stradale e ferroviario con quello aereo e navale rappresenteranno un momento di ricchezza e di arricchimento non solo per le tre province ma per tutta la Sicilia».

SEBASTIANO SALEMI



**COMUNICATO IMPORTANTE!**

**FRUTTA E VERDURA**

Spaccio Alimentare Super Spaccio Alimentare

**DA OGGI €0,79**

**FRESCA TUTTI I GIORNI SULLA TUA TAVOLA!**

## «Noi navighiamo da soli»

*Il comandante Denaro: «La Regione deve istituire una governance e affidare la gestione»*

POZZALLO. Il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità portuali". I porti italiani vengono riorganizzati in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici che avranno sede nelle realtà operative maggiori, cioè nei porti definiti core (rete principale) dalla Comunità Europea. Alle nuove Autorità faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale. Per quanto riguarda la Sicilia, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, con sede a Palermo, comprende i porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle, mentre l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale, con sede ad Augusta, comprende Augusta e Catania. Il porto di Messina, invece, fa parte dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, con sede a Gioia Tauro, che comprende i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, Messina, Milazzo e Tremestieri.

Veniamo ora al porto di Pozzallo, che non fa parte, come qualcuno si augurava, dell'Autorità del Mare della Sicilia Orientale. Atteso che il decreto approvato dal Consiglio dei Ministri prevede che le Regioni "possono" chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale", il deputato nazionale Nino Minardo è del parere che occorra anettere il porto di Pozzallo all'Autorità di Sistema Portuale che comprende Augusta (capofila) e Catania. "Ho già interessato della questione - scrive l'on. Minardo - l'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità, Giovanni Pistorio, per avviare il percorso per l'inserimento, percorso che ha già il sostegno del presidente della Commissione Bilancio all'Ars, Vincenzo Vinciullo". Infine il deputato modicano conclude invitando i sindaci del comprensorio a "farsi parte attiva nei confronti della Regione per sostenere quest'importante opportunità". Posizione diversa e contraria esprimono nella città marinara decine di ex comandanti, direttori di macchine e ufficiali della Marina mercantile.

"Premesso - dice il comandante marittimo in pensione Carmelo Denaro - che il nostro porto vanta una invidiabile posizione geografica e strategica nel cuore del Mediterraneo e che il concetto di "sistema" non comporta necessariamente alcuna "annessione" con Catania ed Augusta, ritengo sia arrivato il momento che la Regione siciliana emani un provvedimento legislativo per l'istituzione di una

## - segue

---

governance cui affidare la gestione autonoma dei porti di interesse regionale non compresi nel decreto già approvato dal Consiglio dei Ministri, quali, ad esempio, Siracusa e Pozzallo. Una volta vanificato il tentativo di anettere il porto di Pozzallo a quello di Catania, pervicacemente portato avanti per lunghi anni sull'asse Pozzallo-Catania da una cordata politica del passato l'idea di riproporre lo stesso percorso appare ingiustificata e progettualmente incompatibile con la riorganizzazione delle **Autorità** di sistema **portuale** già approvata, che apre prospettive nuove e interessanti in grado di incidere fortemente sui processi di sviluppo del territorio\*.

*MICHELE GIARDINA*

REGIONE il Pd ridotto a pezzi

## Raciti tira le somme «Stringere i bulloni prima della manovra»

Il segretario: «Serve una bella iniezione di energia con la finanziaria arrivato il momento delle scelte» **FAUSTO RACITI**

Pd e la maggioranza che sostiene il Crocetta-  
quater, ma per il segretario regionale del Pd,  
Raciti, «è arrivato il momento delle scelte».  
Il nuovo governo regionale è già in  
fibrillazione. All'Ars è andato in minoranza due  
volte quando è stato chiesto il voto segreto sul  
Pdef e sul finanziamento a Riscossione Sicilia.  
«E' chiaro che il rinnovo delle commissioni  
dell'Ars ha lasciato qualche coda velenosa che  
spero possa essere riassorbita. Ma il 2016 è  
l'anno delle scelte. Rifiuti, politica industriale,  
stabilizzazione dei precari, **autorità portuali**,  
programmazione europea, Patto per il Sud,  
finanziaria, revisione del patto autonomistico:  
non si può rimandare e c'è lo spazio per fare  
bene».

Tra voli segreti e veti incrociati, il Pd è  
diventato un partito litigioso.

«Che ci sia una discussione è un bene.

Penso che prima che la finanziaria approdi in  
Aula, sia necessario stringere bene i bulloni:  
anche con i partiti della coalizione. Quando la  
finanziaria arriverà in porto e bene, con  
l'accordo StatoRegione, avremo liberato  
risorse per lo sviluppo».

Però, l'opinione pubblica è portata a credere  
che ogni occasione sia buona per litigare: dai  
termovalorizzatori al Patto per la Sicilia.

«Sui termovalorizzatori c'è un confronto che riguarda il ministero dell'Ambiente e la Conferenza delle  
Regioni, presieduta da Bonaccini (Pd), che ha chiesto di approfondire la discussione perché è un tema  
di grande impatto.

C'è poco tempo: credo che la Giunta debba riunirsi per prendere una posizione collegiale».

Nel Pd ci sono no posizioni contrastanti: il sottosegretario Faraone inneggia ai termovalorizzatori come  
alla soluzione di tutti i problemi; l'assessore Cracolici accusa chi, da Roma, ha adottato questa  
soluzione di non capire nulla della Sicilia; e chi, come il presidente Crocetta, vorrebbe sei mini-  
termovalorizzatori. Una babele...

«Quanto bruciare e dove si può stabilire solo in coda. Prima devi sapere quanto puoi riciclare, dove vuoi  
farlo, e come vuoi abbattere i costi di trasporto in un settore dove si muovono interessi non sempre



## - segue

---

trasparenti e sono cresciuti nuovi rentier. I costi di conferimento dei rifiuti sono enormi e ricadono sulle spalle dei cittadini; la differenziata è bassissima e le discariche costano e avvelenano. Dobbiamo uscire dall'emergenza. Il rischio, altrimenti, è quello di bruciare anziché conferire in discarica, ma con la differenziata che resta bassissima e gli stessi costi per i cittadini. Sono tutte decisioni in capo a noi: ora dobbiamo superare la nostra arretratezza. Non credo ci sia nessuno che vuole procedere per imposizione nei confronti delle Regioni, ma serve che anche la Regione siciliana sia reattiva».

Una parte del Pd contesta anche le scelte del Patto per il Sud che prevedono massicci investimenti a Gela e a Termini Imerese, escludendo altre aree di crisi, mentre i precari degli enti locali vivono nell'incertezza.

«Sarebbe utile creare una task force nazionale che vigili sulla riconversione del petrolchimico e sul rispetto dell'accordo. Anche perché gli ammortizzatori sociali sono in scadenza e i lavoratori vivono nell'ansia determinata dal fatto che i lavori non sono iniziati. Per i precari è arrivato il tempo della stabilizzazione, la finanziaria sarà importante per mettere fine a questa vicenda.

Quanto al Patto per il Sud, vorrei vedere applicato il modo di lavorare che abbiamo deciso insieme: c'è una Giunta politica e rappresentativa; sulle grandi questioni è bene di discuterla a fondo. Si è deciso che le priorità sono viabilità e dissesto idro-geologico. Bisogna restare coerenti a quell'impianto. Stesso discorso per la programmazione europea e la riorganizzazione delle autorità portuali: collettiva è la sfida; collettive è bene siano le scelte».

LILLO MICELI

**IL SISTEMA PORTUALE.** Il sindaco Bianco commenta il riordino deciso dal governo che fa perdere alla città la sede dell'Autorità portuale

## «Catania non sarà umiliata faremo sinergia con Augusta»

Enzo Bianco spiega così la delusione per la mancata promozione del porto: «Purtroppo ci sono regole rigide. Augusta è porto coredell'Unione europea, Catania non lo è. E questo è un fatto. Ma il mio progetto è più vasto e riguarda tutta la Sicilia orientale per cui lavoro da vent'anni. Quindi desidero fare squadra. Il porto di Gela deve fare alleanza con il porto di Catania e anche con quello di Pozzallo e con quello di Siracusa e con quello di Augusta. Voglio assicurare tutti che il discorso della Sicilia orientale, così come la città metropolitana, non è che annulla l'identità. Naturalmente difendo anche gli interessi della mia città. Ho parlato con il ministro Delrio di cui sono grande amico e gli ho detto che troveremo un modo che valorizzi Augusta, ma valorizzi anche Catania. Ad esempio, la sede legale potrebbe essere ad Augusta e quella operativa a Catania. Ci sarà un consiglio di amministrazione con una persona nominata dal ministro, una nominata da me e una dal presidente della Regione. Ci organizzeremo in modo tale da poter lavorare bene insieme. Quindi bisogna leggere questa cosa in positivo. Catania non vuole fagocitare Augusta, ma non vuole essere nemmeno emarginata. Ho chiesto a Delrio se questo è consentito e lui ha risposto assolutamente sì. Sono scelte del territorio che Delrio si è impegnato a rispettare».

Marco Falcone, deputato regionale di Forza Italia, insinua che questo è frutto di un cattivo rapporto tra il premier e il sindaco di Catania.

«Una fandonia colossale, il rapporto è eccellente. Ma come si permette di dire queste scempiaggini?».

Abbiamo chiesto un parere anche al commissario straordinario dell'autorità portuale di Catania, Cosimo Indaco. «Congratulazioni ad Augusta, ma ancora non tutto è stato definito, perché questo è uno schema di decreto che abbisogna di altri passaggi parlamentari. Infatti quando in un primo comunicato si parlava di Catania come capofila, non ho esultato, era solo la conferma di quanto si stava attendendo, e cioè Catania sede centrale e Augusta unico hub siciliano. Quando poi c'è stato il secondo comunicato che diceva che c'era stato un errore, e che non prevedeva Catania come sede strategica, siamo rimasti



## - segue

---

stupiti. Che cosa è successo tra un comunicato e l'altro? Perché ovviamente nel primo comunicato non è che Catania sia stata messa per sbaglio come capofila. Era stato scritto proprio Catania bello chiaro. E allora che qualcuno ce lo spieghi, perché errore non è stato. Ora però bisogna pensare allo sviluppo dell'area piuttosto che a mettersi un pennacchio in testa».

- Strano che il governo non abbia pensato alle potenzialità della città metropolitana e alla sua piattaforma logistica.

«Sull'importanza di Augusta e sulle sue prospettive di sviluppo nessuno avanza dubbi, tanto vero che l'Unione europea l'ha classificata core.

Anche Catania con i suoi numeri avrebbe dovuto essere core se nelle passate gestioni ci fosse stata maggiore attenzione al problema. Come governance in un sistema vasto territoriale dove si deve anche garantire il ruolo turistico di Siracusa, le specificità di Gela, di Pozzallo, di Riposto, cioè di tutti gli scali dello Jonio siciliano, la sede naturale mi sembra che dovesse essere la città metropolitana di Catania, che tra l'altro conta su una piattaforma strategica importantissima. E per questo la Grimaldi ha investito da noi 800 milioni, per questo il gruppo messinese Franza ha scelto Catania con la T1 Lines. Nella fase in cui le autostrade siciliane sono state in forte difficoltà per via dei cedimenti, il porto di Catania ha fatto da supplente. Sono stati moltissimi a imbarcare a Catania merci provenienti da province lontane come Agrigento e Caltanissetta. C'è anche un altro particolare da tenere presente, e cioè la mancata promozione del porto di Catania sarebbe anche di un certo danno per l'aeroporto di Fontanarossa, perché come sapete i passeggeri sbarcati in aeroporto possono subito imbarcarsi sulle navi da crociera».

- Augusta fa valere la sua potenzialità, le sue acque profonde, la possibilità di attrarre le navi che escono dal Canale di Suez di recente raddoppiato.

«Certamente, non si possono negare le potenzialità di Augusta. Io mi sento catanese, ma anche augustano, anche siracusano, anche pozzallese.

Voglio dire che tutto il Distretto del Sud-Est, l'area vasta, deve poter crescere in modo organico, e quale garanzia più sicura è quella data dalla città metropolitana a cui tutti fanno capo per la sua piattaforma logistica che ha pochi eguali in Italia? Non capisco perché non abbiano tenuto conto di questo».

*Tony Zermo*

## Augusta, il futuro del porto subito infrastrutture e Prg

I nuovi obiettivi dopo la decisione del Consiglio dei ministri

AUGUSTA. L'assegnazione ad Augusta dell'**autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia orientale è stata accolta con entusiasmo in città. La patente di porto core allo scalo commerciale megarese non gliela potrà togliere nessuno, almeno fino al 2018. Dopo quella data sarà revisionata per un periodo lungo circa 9 anni. La qualifica di core dovrebbe essere la garanzia necessaria per impedire che, nel corso dell'iter di approvazione definitiva del decreto di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle **autorità portuali**" approvato dal Consiglio dei ministri in via provvisoria nella notte tra mercoledì e giovedì si cambi rotta.

Ma qualcosa potrà cambiare ed è l'inserimento nell'**autorità di sistema portuale** del mare della Sicilia orientale dei porti di Siracusa e Pozzallo, al momento esclusi. Né è convinto il deputato regionale dell'Ncd, Vincenzo Vinciullo, il quale ha a tal proposito già scritto al governatore Crocetta, poiché la Regione avrà da ora in poi la competenza per intervenire.

«La mia lettera indirizzata al presidente della Regione - dice Vinciullo - è stata sottoscritta dal parlamentare nazionale Nino Minardo». Nel corso di una conferenza stampa tenuta ieri in Augusta, nel sottolineare l'impegno di coloro i quali, anche esponenti del suo partito, si sono adoperati per correggere l'errore che vedeva inizialmente la sede destinata a Catania ha evidenziato che, vi è ora la necessità di spendere i 67 milioni di euro che l'Autorità **portuale** di Augusta rischiava di perdere, in quanto si tratta di fondi europei che avrebbe dovuto spendere entro il 31 dicembre del 2015.

«Una somma che non è più a rischio continua Vinciullo - ma che va impiegata per la realizzazione delle infrastrutture indispensabili per il potenziamento dello scalo. Pertanto invito il commissario della Port Authority, Alberto Cozzo, a procedere in tal senso nonché a prendere contatti con le Ferrovie dello Stato, affinché venga vagliata la possibilità di inserire nei lavori di velocizzazione della linea Catania - Siracusa, nella tratta Bicocca -Augusta, la realizzazione di una linea ferrata all'interno del porto, da finanziare con parte dei 67 milioni di euro. E' inoltre ora più che mai necessario collegare lo scalo megarese all'aeroporto di Catania».

L'assessore comunale agli Affari **portuali**, Giuseppe Schermi, in un social ha così commentato la notizia dell'assegnazione della sede ad Augusta: «Questo è gioco di squadra. Si ringraziano Luigi Di Maio e Giancarlo Cancelleri che ci hanno accompagnato nella missione romana.

**36 | SICILIA** **Zona Nord**

**Legge Regionale di nuovo sbloccata**

**«Giù le mani dall'Isola» Il controllo delle acque resti pubblico-privato Rivedere la conversione**

**Augusta, il futuro del porto subito infrastrutture e Prg**  
I nuovi obiettivi dopo la decisione del Consiglio dei ministri

**Mercato delle arance in crisi, i braccianti si alleano**



## - segue

---

Gli altri possono solo parlare, a noi i fatti».

E nel ricordare l'altro ieri come "una giornata di passione" per le notizie discordanti che davano prima Catania come sede e poi Augusta, il segretario del Pd, nonché consigliere comunale Giancarlo Triberio ritiene che sia ora fondamentale per la città: «avere un ruolo cardine e competente nella futura governance e pertanto non è più concepibile non procedere con convinzione e determinazione nell'attuare iniziative fondamentali per il porto, volano imprescindibile per il futuro della nostra comunità».

Triberio chiede all'amministrazione comunale di convocare con urgenza attorno a un tavolo tecnici comunali e dell'autorità portuale e operatori, per analizzare e discutere del Prg portuale, già approvato dal comitato portuale e presentato al comune il 21 settembre del 2015 per verificare la sua compatibilità con gli strumenti urbanistici e consentire un celere espletamento del suo iter. «Il Prg portuale - conclude il segretario cittadino del Pd- è lo strumento madre per rendere sempre più competitivo il nostro porto nel mercato Internazionale dei trasporti, ma anche per rendere immediatamente utilizzabili gli investimenti».

**IL SISTEMA PORTUALE.** Il sindaco Bianco commenta il riordino deciso dal governo che fa perdere alla città la sede dell'**Autorità** portuale

## «Catania non sarà umiliata faremo sinergia con Augusta»

Enzo Bianco spiega così la delusione per la mancata promozione del porto: «Purtroppo ci sono regole rigide. Augusta è porto "core" dell'Unione europea, Catania non lo è. E questo è un fatto. Ma il mio progetto è più vasto e riguarda tutta la Sicilia orientale per cui lavoro da vent'anni. Quindi desidero fare squadra. Il porto di Gela deve fare alleanza con il porto di Catania e anche con quello di Pozzallo e con quello di Siracusa e con quello di Augusta. Voglio rassicurare tutti che il discorso della Sicilia orientale, così come la città metropolitana, non è che annulla l'identità. Naturalmente difendo anche gli interessi della mia città. Ho parlato con il ministro Delrio di cui sono grande amico e gli ho detto che troveremo un modo che valorizzi Augusta, ma valorizzi anche Catania. Ad esempio, la sede legale potrebbe essere ad Augusta e quella operativa a Catania. Ci sarà un consiglio di amministrazione con una persona nominata dal ministro, una nominata da me e una dal presidente della Regione. Ci organizzeremo in modo tale da poter lavorare bene insieme. Quindi bisogna leggere questa cosa in positivo. Catania non vuole fagocitare Augusta, ma non vuole essere nemmeno emarginata. Ho chiesto a Delrio se questo è consentito e lui ha risposto "assolutamente sì". Sono scelte del territorio che Delrio si è impegnato a rispettare».

Marco Falcone, deputato regionale di Forza Italia, insinua che questo è frutto di un cattivo rapporto tra il premier e il sindaco di Catania.

«Una fandonia colossale, il rapporto è eccellente. Ma come si permette di dire queste scempiaggini?».

Abbiamo chiesto un parere anche al commissario straordinario dell'**autorità portuale** di Catania, Cosimo Indaco. «Congratulazioni ad Augusta, ma ancora non tutto è stato definito, perché questo è uno schema di decreto che abbisogna di altri PIANO CON "GIALLO" Il decreto di riordino del sistema portuale, deciso dal Consiglio dei ministri mercoledì notte, ha diviso in due la Sicilia: Palermo è sede dell'**Autorità Sicilia** occidentale che raggruppa Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani; Augusta sarà sede del sistema **Sicilia** orientale e ricomprende anche Catania, che invece in un primo momento



## - segue

---

veniva indicata come "capofila". Messina e Milazzo vanno invece con Gioia Tauro passaggi parlamentari. Infatti quando in un primo comunicato si parlava di Catania come capofila, non ho esultato, era solo la conferma di quanto si stava attendendo, e cioè Catania sede centrale e Augusta unico hub siciliano. Quando poi c'è stato il secondo comunicato che diceva che c'era stato un errore, e che non prevedeva Catania come sede strategica, siamo rimasti stupiti. Che cosa è successo tra un comunicato e l'altro? Perché ovviamente nel primo comunicato non è che Catania sia stata messa per sbaglio come capofila. Era stato scritto proprio "Catania" bello chiaro. E allora che qualcuno ce lo spieghi, perché errore non è stato. Ora però bisogna pensare allo sviluppo dell'area piuttosto che a mettersi un pennacchio in testa».

- Strano che il governo non abbia pensato alle potenzialità della città metropolitana e alla sua piattaforma logistica.

«Sull'importanza di Augusta e sulle sue prospettive di sviluppo nessuno avanza dubbi, tanto vero che l'Unione europea l'ha classificata "core".

Anche Catania con i suoi numeri avrebbe dovuto essere "core" se nelle passate gestioni ci fosse stata maggiore attenzione al problema. Come governance in un sistema vasto territoriale dove si deve anche garantire il ruolo turistico di Siracusa, le specificità di Gela, di Pozzallo, di Riposto, cioè di tutti gli scali dello Jonio siciliano, la sede naturale mi sembra che dovesse essere la città metropolitana di Catania, che tra l'altro conta su una piattaforma strategica importantissima. E per questo la Grimaldi ha investito da noi 800 milioni, per questo il gruppo messinese Franza ha scelto Catania con la Tt Lines. Nella fase in cui le autostrade siciliano sono state in forte difficoltà per via dei cedimenti, il porto di Catania ha fatto da supplente. Sono stati moltissimi a imbarcare a Catania merci provenienti da province lontane come Agrigento e Caltanissetta. C'è anche un altro particolare da tenere presente, e cioè la mancata promozione del porto di Catania sarebbe anche di un certo danno per l'aeroporto di Fontana rossa, perché come sapete i passeggeri sbarcati in aeroporto possono subito imbarcarsi sulle navi da crociera».

- Augusta fa valere la sua potenzialità, le sue acque profonde, la possibilità di attrarre le navi che escono dal Canale di Suez di recente raddoppiato.

«Certamente, non si possono negare le potenzialità di Augusta. Io mi sento catanese, ma anche augustano, anche siracusano, anche pozzallese.

Voglio dire che tutto il Distretto del Sud-Est, l'area vasta, deve poter crescere in modo organico, e quale garanzia più sicura è quella data dalla città metropolitana a cui tutti fanno capo per la sua piattaforma logistica che ha pochi eguali in Italia? Non capisco perché non abbiano tenuto conto di questo».

LA RIFORMA DEI PORTI

## **Addio alle voci di chi lavora in banchina**

■ La riforma un errore? Un'ipotesi di riforma dei porti che bypassa l'articolo 15 e restringe il range della rappresentanza in comitato portuale (soprattutto lavoratori e imprese) potrebbe costituire nettamente un errore. In primo luogo, perché in tale modo di fatto si estromettono le voci di chi il porto lo vive in prima persona.

**Cristina Battaglini**

## Gestione più snella e regia del ministero

*Ecco i principali contenuti del decreto. Semplificazione burocratica. Rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, funzioneranno lo Sportello unico doganale e dei controlli, sotto il coordinamento dell' Agenzia delle dogane, e lo Sportello amministrativo unico per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi che non riguardano le attività commerciali e industriali. Due sportelli che abbasseranno drasticamente i tempi di sdoganamento e amministrativi. Autorità di sistema. I porti vengono riorganizzati in 15 Autorità di sistema portuale: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Catania, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Il decreto prevede che alle nuove Autorità faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale. Le Regioni possono chiedere l' inserimento di altri porti di rilevanza regionale. Alle Autorità di sistema viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema porti e si rapportheranno con il ministero delle Infrastrutture e trasporti, in particolare per il Piano regolatore portuale e i programmi infrastrutturali. Riorganizzazione amministrativa. L' Autorità portuale sarà governata in modo snello: il presidente, il Comitato di gestione, un board di poche persone, il segretario generale, il collegio dei revisori dei conti ( da circa 336 membri a 70. Istituito al ministero il Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema. Altre azioni in corso. Semplificazioni su escavi e dragaggi; attivati diversi collegamenti ferroviari portuali; sblocco degli investimenti; 200 milioni di incentivi nella legge di stabilità.*

Ecco i principali contenuti del decreto. Semplificazione burocratica. Rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, funzioneranno lo Sportello unico doganale e dei controlli, sotto il coordinamento dell' Agenzia delle dogane, e lo Sportello amministrativo unico per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi che non riguardano le attività commerciali e industriali. Due sportelli che abbasseranno drasticamente i tempi di sdoganamento e amministrativi. Autorità di sistema. I porti vengono riorganizzati in 15 Autorità di sistema portuale: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Catania, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Il decreto prevede che alle nuove Autorità faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale. Le Regioni possono chiedere l' inserimento di altri porti di rilevanza regionale. Alle Autorità di sistema viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema porti e si rapportheranno con il ministero delle Infrastrutture e trasporti, in particolare per il Piano regolatore portuale e i programmi infrastrutturali. Riorganizzazione amministrativa. L' Autorità portuale sarà governata in modo snello: il presidente, il Comitato di gestione, un board di poche persone, il segretario generale, il collegio dei revisori dei conti ( da circa 336 membri a 70. Istituito al ministero il Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema. Altre azioni in corso. Semplificazioni su escavi e dragaggi; attivati diversi collegamenti ferroviari portuali; sblocco degli investimenti; 200 milioni di incentivi nella legge di stabilità.



## Piano operativo di razionalizzazione per società possedute dalla Regione

*Il provvedimento trae origine dalla legge di Stabilità: le amministrazioni pubbliche non possono costituire società aventi per oggetto attività di produzione di beni e servizi che non siano strettamente necessarie per il conseguimento delle proprie finalità istituzionali. L'obiettivo è ridurre i costi che grava sui bilanci locali*

PALERMO - Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana (la n.1 dell' 8 gennaio scorso) il decreto presidenziale riguardo il "Piano operativo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute dalla Regione siciliana" con relativa dettagliata relazione tecnica. Il provvedimento trae origine dalla legge di Stabilità 2015 in cui è previsto un percorso normativo teso allo sfoltoimento delle partecipate locali (art. 1, commi da 609 a 616, legge 190 del 23 dicembre 2014).

La legge di stabilità introduce la disciplina relativa alla predisposizione di un piano di razionalizzazione delle società partecipate locali con l'obiettivo di ridurre il numero e i costi delle partecipate. L'articolo 1, comma 611 prevede che le regioni, le province, i comuni, le camere di commercio, le università e gli istituti di istruzione universitaria pubblici e le **autorità portuali**, con decorrenza dal 1° gennaio 2015, attivino un processo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute.

Le amministrazioni pubbliche non possono costituire società aventi per oggetto attività di produzione di beni e di servizi che non siano strettamente necessarie per il conseguimento delle proprie finalità istituzionali.

Esse non possono assumere o mantenere direttamente partecipazioni in tali società strumentali. I destinatari attivi della norma sono esplicitamente individuati nelle regioni, nelle province, nei comuni, nelle camere di commercio, nelle università, negli istituti di istruzione universitaria pubblici e nelle **autorità portuali**.

L'obbligo di approvare il piano di razionalizzazione è di competenza degli organi di vertice delle amministrazioni.

Il piano di razionalizzazione, persegue lo stesso obiettivo degli altri interventi normativi che l'hanno

**Pubblicità sulla Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana (la n.1 dell'8 gennaio scorso) il decreto presidenziale riguardante il Piano operativo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute dalla Regione siciliana.**

**Piano operativo di razionalizzazione per società possedute dalla Regione**

Il provvedimento trae origine dalla legge di Stabilità: le amministrazioni pubbliche non possono costituire società aventi per oggetto attività di produzione di beni e servizi che non siano strettamente necessarie per il conseguimento delle proprie finalità istituzionali. L'obiettivo è ridurre i costi che grava sui bilanci locali

**Rinviato l'invio del sistema tessera sanitaria Federazione nazionale Ordine dei medici rinnata**

**Villaggio di approvvigionamento di acqua potabile di competenza degli organi di vertice delle amministrazioni**

## - segue

---

preceduto e precisamente quello di diminuire il numero delle partecipate locali o di ridurre il costo che grava sui bilanci locali.

Fra gli strumenti che possono essere utilizzati per il raggiungimento dell'obiettivo la norma si annovera: eliminazione delle società e delle partecipazioni societarie non indispensabili al perseguimento delle proprie finalità istituzionali, anche mediante messa in liquidazione o cessione; soppressione delle società che risultino composte da soli amministratori o da un numero di amministratori superiore a quello dei dipendenti; eliminazione delle partecipazioni detenute in società che svolgono attività analoghe o simili a quelle svolte da altre società partecipate o da enti pubblici strumentali, anche mediante operazioni di fusione o di internalizzazione delle funzioni; aggregazione di società di servizi pubblici locali di rilevanza economica; contenimento dei costi di funzionamento, anche mediante riorganizzazione degli organi amministrativi e di controllo e delle strutture aziendali.

Le aziende coinvolte sono: azienda sicillana trasporti S.p.A. per l'area trasporti pubblici; servizi ausiliari Sicilia S.c.p.a. per l'area servizi ausiliari di interesse generale; sicilia e servizi S.p.A.

per l'area innovazione, attività informatiche e I.C.T. della Regione; Riscossione Sicilia S.p.A. per l'area servizi di riscossione dei tributi; IRFIS FinSicilia S.p.A. per l'area credito; Sviluppo Italia Sicilia S.p.A. per l'area sviluppo; M.A.A.S per il settore agro alimentare; Siciliacque S.p.A. per l'area attività di captazione, accumulo, potabilizzazione, adduzione di acqua di interesse regionale; Parco scientifico e tecnologico per l'area scientifica tecnologica e della ricerca; Servizi di emergenza sanitaria Sicilia Emergenza Urgenza Sanitaria S.c.p.a.; S.P.I.

S.p.A. per l'area gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare.

Da un lato, dunque, la riduzione del numero delle società partecipate con le procedure di liquidazione, di fusione o internalizzazione dei servizi, dall'altro lato l'utilizzo di processi di riorganizzazione aziendale tendenti a ridurre le spese di produzione e le spese generali di funzionamento attraverso la ricerca di una maggiore economicità, efficienza ed efficacia dei servizi forniti.

# La Gazzetta Marittima

---

## Venezia, boom dei Teu

VENEZIA – Un anno da record per lo scalo lagunare che nel 2015 ritorna – sottolinea la Port Authority – sopra i 25 milioni di tonnellate di traffico. E' il risultato, afferma la nota dell'ente veneziano – del bisogno di export delle imprese italiane, della centralità geografica di Venezia rispetto alle rotte mondiali (lato mare) ed europee (lato terra), del completamento della riconversione "verde" del comparto petrolifero e di nuove iniziative industriali a Marghera Oltre che degli oltre 500 milioni di euro di investimenti anticiclici negli ultimi 8 anni che hanno consentito, tra l'altro, l'avvio di un traffico regolare lungo i canali di navigazione interna fino a Mantova e la messa in esercizio del nuovo terminale per le autostrade del mare di Fusina. Significativo il balzo nel traffico container che raggiunge il record di sempre di 554mila TEU movimentati che lo ha portato al primo posto tra i porti italiani dell'Adriatico. Una crescita del 21% rispetto al 2014, ma che è ancora più significativa se rapportata al 2008 (anno di inizio della crisi) quando a Venezia si movimentavano poco più di 370mila container all'anno. Da notare in più nel settore il riavvio del traffico container per via fluviale con servizi settimanali di linea con il porto di Mantova (+14.5% a dicembre 2015 sullo stesso mese 2014 per un totale di 60mila container movimentati via fiume nel 2015).

Segnali positivi per tutti i comparti portuali: +8% il settore commerciale, +3.5% l'industriale e +40% il settore petrolifero; complessivamente sono passate per Venezia 25milioni di tonnellate di merci (+15% rispetto al 2014).

Nel dettaglio crescono le rinfuse liquide (+30%) che hanno visto la trasformazione del porto petrolifero a servizio delle raffinerie oggi scomparse, in un centro di eccellenza per la trasformazione e la logistica di carburanti green; e crescono le rinfuse solide (+4.7%) in particolare carbone e fertilizzanti e le merci varie in colli (+11%).

Buoni risultati, a partire dagli ultimi 4 mesi dell'anno, per il settore traghetti (ro-ro) grazie alle linee con la Grecia e alla creazione del servizio totalmente intermodale tra Patrasso – Venezia e Francoforte con una modalità mista nave+treno; il nuovo terminal di Fusina fa segnare +27% (in tonnellate) rispetto al precedente quadrimestre.

Unici segni negativi rispetto alla stagione 2014 sono legati al settore passeggeri (1.7milioni -11%, di cui 1.5milioni sono i crocieristi -10%) a seguito delle note limitazioni al traffico disposte in attesa dell'individuazione di una via alternativa per ovviare il passaggio davanti S.Marco; e al settore delle rinfuse agroalimentari dato legato ai buoni andamenti dei raccolti in Francia e in Europa centrale che hanno richiesto minori forniture in import.

INFRASTRUTTURE PER LE MERCI. In crescita anche il trasporto fluviale

## Porti, a Venezia record di container

Alberto Minazzi VENEZIA Un 2015 da record, un futuro che muove dalla riforma del ministro Delrio con segnali di ottimismo (anche se ci sono alcuni punti fondamentali da chiarire). Il porto di Venezia riparte da qui: dalle certezze di uno scalo che continua a crescere, ma allo stesso tempo dalle incertezze che, nel riassetto deciso da Roma, restano aperte sul futuro dei porti nell' Alto Adriatico.

**DI NUOVO PRIMO PORTO CONTAINER.** Partiamo dalle note sicuramente positive: le cifre. Nell' anno appena concluso, Venezia è tornata ad essere il primo porto italiano container dell' Adriatico, con una crescita del traffico totale del 15%, che l' ha portata oltre i 25 milioni di tonnellate movimentate. La crescita è evidente se si pensa che, nel 2008, si movimentavano poco più di 370mila container l' anno, mentre lo scorso anno sono stati oltre 554mila i teu (unità di misura dei container) passati per lo scalo veneziano, con un +21% rispetto al 2014. E, a completare il quadro roseo, c' è anche il riavvio del traffico container per via fluviale con servizi settimanali di linea con il porto di Mantova: +14.5% a dicembre 2015 sullo stesso mese 2014, per un totale di 60mila container movimentati via fiume nel 2015.

**UNA BUONA RIFORMA...** Come si diceva, giovedì è intanto arrivata da Roma la riorganizzazione, approvata dal Consiglio dei Ministri, degli enti chiamati a governare gli scali italiani: realtà che sono passate dalle 24 vecchie "Autorità portuali" alle 15 nuove "Autorità di sistema", che avranno sede nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti "core" dalla Comunità europea.

Genova, ad esempio, ha inglobato Savona, La Spezia sarà sede anche per Marina di Carrara, Livorno di Piombino.

Ancora: Civitavecchia controllerà anche Fiumicino e Gaeta, a Napoli si farà riferimento anche per Salerno e Castellammare di Stabia, mentre alla nuova Autorità dello Stretto (sede a Gioia Tauro) afferiranno ben nove porti. Autorità unica anche per il Mare di Sardegna (con sede a Cagliari), mentre la Sicilia risulterà divisa tra Occidentale (sede a Palermo) e Orientale (Catania).

**...MA CHE NON TOCCA IL NORD ADRIATICO.** Risalendo le coste orientali, il riassetto si è fermato ad Ancona (a cui faranno riferimento altri cinque porti), dopo Bari (sede dell' autorità pugliese dell' Adriatico, visto che Taranto resterà a sé stante, punto di riferimento per lo Ionio). A nord, l' unica vera novità è l' unione, nel sistema del Mare Adriatico Settentrionale, di Venezia e Chioggia: restano però fuori da una parte Ravenna e dall' altra Trieste.

Così, il presidente dell' Autorità veneziana, Paolo Costa, ha accolto la riforma come "un buon inizio", anche se ha subito ricordato che «il tutto va considerato dentro un sistema Alto Adriatico che, con Ravenna e Trieste, dovrà trovare il modo di cooperare anche con Capodistria e Fiume per rendere sempre più questo mare lo sbocco europeo privilegiato dei traffici da e per l' oltre Suez oltre che dal Mediterraneo orientale.

L' obiettivo finale prosegue deve essere quello di ridurre le differenze tra i prezzi alla produzione o all' importazione e i prezzi di mercato dei beni prodotti o consumati in Italia». E anche il parlamentare Pd Davide Zoggia ha auspicato che l' aggregazione ideale dei porti dell' Alto Adriatico abbia «un respiro europeo, ovvero abbracciare un' area che va da Ravenna a Fiume passando per Venezia, Trieste e Capodistria.

o.





## Fumi in porto vertice in Capitaneria

VERTICE alla Capitaneria di Porto con il Difensore civico regionale Francesco Lalla per valutare l'efficacia delle misure per ridurre le sorgenti inquinanti nello scalo, dai fumi ai rumori delle navi. All'incontro, presieduto dall'ammiraglio Giovanni Pettorino, nella duplice veste di comandante della Capitaneria di porto e commissario dell'**Autorità portuale**, hanno partecipato tecnici Arpal, funzionari dell'Ambiente della Regione ed esponenti del Municipio Centro-Ovest. Sul fronte dell'inquinamento acustico invece si è rivelato utile riservare alle navi più rumorose il posto d'ormeggio più lontano dal centro abitato di San Teodoro, ossia le banchine del prolungamento di Ponte Assereto. Dal vertice è scaturito che prosegue la sensibilizzazione degli **amatori** affinché aderiscano alle campagne di controlli delle emissioni a camino.

**11 febbraio 2016** **Il Secolo XIX** **11 febbraio 2016**

### Agguato nel portone a due anziani

Ambasciati da due benditi che salgono in case e si fanno aprire la cassaforte

**di Enzo...**

Un agguato in un vicolo di San Teodoro, in provincia di Cagliari, ha visto due anziani ambasciati da due benditi che salgono in case e si fanno aprire la cassaforte. I due anziani, un uomo e una donna, sono stati aggrediti e i loro appartamenti saccheggiati. I furti sono stati commessi in pieno giorno e i due anziani sono stati lasciati a casa con i loro appartamenti vuoti e i loro cassaforte aperti. I due anziani sono stati trovati in stato di shock e hanno denunciato il caso alle autorità. Le forze dell'ordine stanno cercando i due autori del crimine.

### Sorpreso a spaccare la vetrina di Fimal trinta di rubare pistole a guerra giurata

Un agente di Fimal è stato sorpreso a spaccare la vetrina di un negozio di armi a guerra giurata. L'agente è stato visto con un martello in mano e sta rubando pistole e altri oggetti. L'agente è stato arrestato e le pistole sono state sequestrate. L'agente è stato accusato di furto e di spaccio di armi.

**1° febbraio 1946** **alfaromeo** **1° febbraio 2016**

## FESTEGGIA 70 ANNI

- 70 Modelli per i cent'anni a tre ruote
- 70 Regioni per i cent'anni di migrazione
- 70 Anni di storia nelle mostre auto e verde
- 70 Anni di storia a scoprire i paesi romagnoli

Fiuma D'Arzo, 16 R - Genova - Tel. 010 591 061 - 010 540 013



## La Spezia torna a sognare la "Diga Beach"

La Spezia - **U na decina di anni fa avevano ottenuto tutti i permessi per realizzare** uno stabilimento balneare alla diga, con tanto di albergo e di ormeggi. Piaceva al presidente portuale, Cirillo Orlandi. Non al successivo, Lorenzo Forcieri, che aveva negato loro la concessione demaniale: innescando un braccio di ferro giudiziario infinito

**La Spezia - U na decina di anni fa avevano ottenuto tutti i permessi per realizzare** uno stabilimento balneare alla diga, con tanto di albergo e di ormeggi. Piaceva al presidente portuale, Cirillo Orlandi. Non al successivo, Lorenzo Forcieri, che aveva negato loro la concessione demaniale: innescando un braccio di ferro giudiziario infinito. Nel ping-pong fra le richieste, reiterate, di concessione, e di nuovi dinieghi del porto, il Tar ha annullato ieri l'ultimo "no" del presidente, aggiudicando il round alla società "Isola nella corrente", di Roberto Sani e Giacomo Maregatti.

È, quella della spiaggia in diga, una delle tante vicende spezzine irrisolte: segnate da innumerevoli annunci a vuoto. Già nel 2005, s'era tanto discusso di un primo progetto, dell'architetto Gaetano Pesce. Glielo aveva chiesto l'allora sindaco Giorgio Pagano, in nome della sua nascita spezzina: ed il professionista, che vive da sempre negli Usa, aveva disegnato una liscia gigante. Neo eletto, il nuovo sindaco Massimo Federici l'aveva elogiato: e il presidente della Regione, Claudio Burlando, l'aveva premiato con un'opera di Luzzati.

**Si erano però scatenati i dibattiti:** fra chi adorava l'idea d'andare in spiaggia in diga, e chi gridava allo scempio. I mitilicoltori s'erano ribellati all'ipotesi di uno sfratto dei vivai. Gli ambientalisti si erano chiesti come si potesse pensare di far fare il bagno in una zona portuale mai bonificata. Si era andati avanti per un po', come se l'opera fosse lì lì per essere inaugurata. Invece non s'era fatto più nulla.

## - segue

---

**Era spuntato allora il progetto degli architetti** Carlo Alberto Cozzani, Agnese Bucci e Costanzo Furno, di Progetto Tre, per la società di Sani e Maregatti, quella oggi in causa col porto: uno stabilimento balneare di 7758 metri quadrati, dei quali 4mila di specchio acqueo e 3758 di banchine e arenile. Il porto l'aveva scelto, come "preferibile" rispetto ad altre ipotesi valutate. Va detto che le procedure erano state concluse. Mancava solo la concessione demaniale. Solo che il nuovo presidente, Forcieri, aveva altre idee: e in diga preferiva mettere delle piscine. E aveva fatto un bando, nuovo, scegliendo fra 58 concorrenti la proposta - con vasche - degli architetti Marzio Clementi e Bjorn Olaf Hinners. Anche questa volta, s'era annunciata l'imminente realizzazione. E poi, di nuovo, il silenzio. Di spiagge in diga non ne sono state fatte: con gran sollievo di chi non le voleva, e gran dolore dei delusi.

**Tuttavia la storia non è chiusa.** Sani e Maregatti rivendicano ancora la loro concessione: e qualche carta devono averla, se il Tar ha annullato la nota 10.176, con la quale - il 5 agosto del 2014 - il porto ha negato per l'ennesima volta "l'immissione nel possesso del bene demaniale", a favore della società. Secondo i giudici, però, non poteva limitarsi a dire che "la concessione formale non era stata perfezionata", e che "ormai era passato troppo tempo", e che è "mutata la situazione di fatto".

**C'è un atto**, in cui il porto - seppur limitatamente ad un periodo biennale - la concessione l'aveva autorizzata: e non l'aveva mai ritirata. Diga Beach resta in pista, insomma: anche se è impossibile prevedere cosa accadrà. L'unica certezza, sono gli annunci risuonati nell'ultimo decennio, sul fatto che gli spezzini sarebbero andati a "fare il bagno in diga, dall'estate dopo".

**Così non è stato**, né appaiono risolte le questioni sollevate a suo tempo. Non risulta concordata alcuna ricollocazione dei vivai dei mitilicoltori, che da dentro diga non vogliono andare via, né è stato bonificato il golfo, tanto che i dragaggi al Molo Fornelli sono stati posti sotto sequestro, con l'accusa di contaminare il mare. E resta senza risposta il quesito posto a suo tempo dal giurista ambientale Marco Grondacci: ma come fa a essere balneabile, la zona entro diga, con tutto il via vai di navi che c'è?



## La Spezia, al via il centro unico dei controlli

La Spezia - Un unico centro direzionale con lo scopo di unire e razionalizzare i servizi portuali legati al traffico delle merci. **Quindi controlli doganali**, verifiche dei materiali e della documentazione, interventi sulla viabilità

**La Spezia - Un unico centro direzionale con lo scopo di unire e razionalizzare i servizi portuali legati al traffico delle merci. Quindi controlli doganali**, verifiche dei materiali e della documentazione, interventi sulla viabilità. In poche parole, un retroporto attrezzato ed efficiente, direttamente collegato alle banchine, praticamente un prolungamento nell'entroterra dello scalo commerciale.

**Per fine anno**, nella piana di Santo Stefano Magra all'uscita del raccordo autostradale, per anni utilizzata quasi esclusivamente come deposito container, sarà pronta una vera e propria cittadella portuale. **Sette milioni di investimenti da parte dell'Authority presieduta da Lorenzo Forcieri** per la costruzione del basamento dello scanner tridimensionale in dotazione all'Agenzia delle dogane; la realizzazione della nuova recinzione doganale; la ristrutturazione dell'edificio del Centro unico servizi; gli interventi sulla viabilità; la costruzione degli edifici per le celle veterinarie e delle visite coperte; la ristrutturazione e l'adeguamento del fascio dei binari; quella del piazzale compreso lo smaltimento delle acque meteoriche; la realizzazione del nuovo *gated* ingresso; la cabina elettrica e l'impiantistica generale della *security*.

**Inoltre quattro milioni di euro sono a carico dell'Agenzia nazionale delle dogane** che installerà uno *scanner* tridimensionale per il controllo interno dei container. **Il Centro unico servizi di Santo Stefano Magra è stato illustrato ieri mattina in via del Molo**, presenti il presidente dell'Autorità portuale Lorenzo Forcieri; il sindaco di Santo Stefano Magra, Juri Mazzanti; il direttore generale dell'Agenzia delle dogane, Elvio La Tassa; il colonnello della Guardia di finanza, Enrico Mion; i presidenti degli spedizionieri e degli spedizionieri doganali, rispettivamente Alessandro Laghezza e Flavio Borra.

## - segue

---

**Come ha tenuto a precisare Forcieri**, «la nuova struttura di Santo Stefano Magra può essere considerata un vero e proprio innesco per altre attività nella zona retroportuale, tutte legate alla logistica e alla lavorazione delle merci, in grado di generare una considerevole ricaduta in termini economici e occupazionali». Compiacimento per un'infrastrutturazione finalmente mirata della vasta area è stato espresso dal sindaco di Santo Stefano Magra, Juri Mazzanti: «Finalmente un progetto strategico e infrastrutturale che va a sistemare il sistema delle aree produttive anche attraverso un riordino razionale della viabilità industriale e ordinaria. Un sinergia positiva con l'Autorità portuale e con tutti gli operatori interessati», ha detto Mazzanti.

## Ravenna: chiusa l'inchiesta per la collisione tra due navi

Ravenna, 22 gennaio 2016 - Naufragio e omicidio plurimo colposi. Sono le accuse con cui la Procura di Ravenna ha chiuso l'inchiesta contro il comandante siriano della 'Lady Aziza', mercantile con bandiera del Belize che il 28 dicembre 2014 uscendo dal porto con mare mosso e scarsa visibilità, sbattè contro la motonave turca 'Gokbel' affondandola. L'indagine (Pm Alessandro Mancini e Stefano Stargiotti) ha stabilito che la nave con la prua centrò la murata sinistra della Gokbel, che procedeva verso il porto, creandole una falla che la fece inabissare. Per la Procura ci fu un concorso di colpa, per inadeguata vigilanza, col comandante turco morto in mare con altri 5 uomini (uno ancora disperso, altri 5 furono salvati). Illesi invece 9 siriani dell'altra nave, tuttora sequestrata nel contenzioso per i risarcimenti. La Procura non ha inquadrato altre responsabilità né tra gli ufficiali delle motonavi, indagati in prima battuta, né tra il personale del porto. Il siriano non è più in Italia.



# La Gazzetta Marittima

---

## A Livorno vertice per i Ro/Ro

LIVORNO – E alla fine, il toro è stato preso per le corna, come dice il proverbio. Un “contratto di rete” che impegni le imprese interessate a collaborare tra di loro per incrementare la competitività del porto in uno dei traffici leader di Livorno: quello dei Ro/Ro, ovvero dei traghetti merci che sbarcano e imbarcano veicoli gommati. Sarà questa una delle proposte che il commissario dell’Autorità Portuale labronica, Giuliano Gallanti, sottoporrà mercoledì 27 gennaio all’attenzione dei tre terminalisti Ro/Ro Sintermar, Lucarelli Terminal Livorno e Livorno Terminal Mediterraneo, in una riunione in Capitaneria organizzata congiuntamente con il comandante del porto, capitano di vascello Vincenzo Di Marco. Si tratta della prima riunione che il commissario Gallanti organizza sull’argomento con la proposta del contratto di rete, prevista dalla legge 33 del 2009. L’obiettivo è quello di riordinare il porto sulla base delle predisposizioni del Piano Regolatore Portuale approvato il 25 marzo scorso, ponendo fine alle promiscuità relative alle destinazioni d’uso dei fronti di banchine e delle aree di servizio retrostanti. La questione del riordino degli ambiti portuali – ha scritto in una nota palazzo Rosciano – che si è concretizzata con il P.O.T. 2013/2015, è stata una delle sfide più importanti che l’amministrazione Gallanti-Provinciali ha cercato di affrontare da quando è al timone dello scalo labronico. Con il nuovo PRP sono state individuate le aree e le infrastrutture portuali ed è stata assegnata loro da subito una specifica funzione logistica. Ora si tratta di passare dai progetti ai fatti: una riorganizzazione più efficiente degli spazi dedicati ai rotabili è una delle priorità per il 2016. «La creazione del Polo Unico per la gestione dei Ro/Ro – ha detto il commissario Giuliano Gallanti – è uno dei punti qualificanti del Piano Regolatore Portuale. Dopo esserci concentrati sulla predisposizione dei documenti per la gara finalizzata alla realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa, è ora giunto il momento di affrontare il problema; una comunità portuale si riconosce quando alcune porzioni dell’interesse individuale vengono sacrificate in nome dell’interesse collettivo: se uniscono le forze, le imprese Ro/Ro avranno la possibilità di raggiungere obiettivi di sviluppo superiori a quelli che riuscirebbero a perseguire singolarmente».

## *Inaugurato il servizio Grimaldi* **Zeus Palace, 8 ore** **tra Livorno e Olbia**



Livorno - La nave Zeus Palace ha inaugurato il collegamento di Grimaldi tra Livorno e Olbia. Con questa bella unità l'armamento Grimaldi offre posti a bordo per 1500 passeggeri, 2000 metri lineari di carico rotabile e oltre 100 auto al seguito. La Zeus Palace (nella foto) è dotata di 202 cabine con aria condizionata e i passeggeri possono usufruire di numerosi servizi a bordo tra i quali una piscina con bar, un centro benessere, un ristorante self service e alla carta degno di una gastronomia di qualità, sala video giochi e saletta per bambini. Il servizio ha una frequenza giornaliera, eccetto la domenica, in entrambe le direzioni e garantisce un transit time di otto ore.

LA CITTÀ DEL FUTURO

## **Il lavoro e la Darsena al centro del rilancio**

■ Riprendendo le parole del nostro vescovo, Monsignor Simone Giusti, penso che sia necessario un governo della città in cui tutti: la politica, le istituzioni, i sindacati debbano fare un passo indietro. Meno divisioni e più coesione per l'interesse del livornese. Questa città ha necessità di ripartire. I dati del porto sono confortanti. Non bastano però, è necessario che il trend si tramuti in maggiori occasioni di lavoro. Mi è capitato di scriverlo in altre occasioni, ma la Darsena Europa deve essere la chiave di volta. È necessario creare occupazione ed in porto con scelte giuste questo non può accadere. Vediamo di snellire la burocrazia. Facciamo un bando che non sia una scatola vuota. Infatti le parole non bastano più; occorrono i fatti.

**Patrizio Pesce**

## Darsena Europa: Livorno è in attesa della cordata di aspiranti investitori

**Pubblicato dalla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando della gara - Il termine di ricezione delle manifestazioni di interesse è stabilito per il 22 marzo - La nave Zeus Palace ha inaugurato il servizio Grimaldi tra Livorno e Olbia - Record nel movimento container del Terminal Darsena Toscana: 550 mila teu.**

La Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea ha pubblicato il bando per la realizzazione della "Darsena Europa", strumento attraverso il quale la Porto Livornese va alla ricerca degli investitori disponibili, assicurando in cambio una concessione cinquantennale. La Gazzetta Ufficiale italiana ha pubblicato il bando mercoledì scorso. Nel testo si afferma chiaramente come tutti coloro che saranno interessati, dovranno investire una cifra notevole, in milioni di euro, ma potranno avventurarsi in uno dei più importanti progetti infrastrutturali della storia marittima nazionale e non solo. Così imponente che di simili si possono considerare soltanto gli investimenti realizzati nel Nord Europa, in Inghilterra, Francia e Spagna. Niente di paragonabile a quanto realizzato nel nostro porto, Darsena Toscana compresa. Finalmente, dopo parecchi rinvii, discussioni, polemiche, paletti e valanghe di polemiche, l'idea è stata fatta e anche il ritardo delle ultime settimane, dovuto all'attesa della firma della convenzione da parte dell'Autorità anti-Corruzione di Raffaele Cantone, è stato superato. Alla fine Gallanti ha deciso di far partire l'avviso per raccogliere le manifestazioni di interesse e farò di tutto, ne siamo convinti, per raccogliere l'interesse di gruppi, marittimi e non, capaci di sostenere la sfida. La Darsena Europa aprirà una nuova, grande stagione al porto di Livorno, ma saranno indispensabili unità di intenti e forte impegno per realizzare questo formidabile obiettivo. Il termine di ricezione delle manifestazioni di interesse è stabilito al mezzogiorno del 22 marzo, quindi tocchiamo ferro. Nel testo del bando è confermato che i fondali sono previsti a 16 metri di profondità per la banchina nord, a 17 per il canale d'accesso e 13 per la banchina ovest, ma sembra che l'ipotesi di andare a meno 20 sostenuta

a spalla tratta dalla Regione, sia lasciata a una fase ulteriore, che sarà possibile soltanto se a quella profondità verranno realizzati i basamenti delle nuove banchine. Tutti ricorderanno come per la Darsena Toscana ogni possibilità di escavo superiore sia stata vanificata dai basamenti realizzati solo per quella profondità, quindi sarebbe auspicabile che un'opera di quella dimensione preveda basamenti per avere la possibilità di fondali a meno 20 metri.

Le cifre necessarie alla realizzazione dell'opera sono notevoli: Palazzo Rosciano stima "l'importo complessivo della concessione" in 504,4 milioni di euro. Per la progettazione la spesa dovrebbe essere di 13,5 milioni, inclusi la valutazione di impatto ambientale con circa 645 mila euro e i rischi geologici e ambientali per 2,5 milioni di euro; i lavori di costruzione del terminal costeranno circa 305 milioni con altri 185 per l'allestimento con gru, mezza da piazzale e da banchina. Di fronte a questa spesa, la stima del valore complessivo annuo della ipotetica gestione del futuro terminal è giudicata in crescita, dai 13 milioni del 2022, anno in cui viene ipotizzata l'inizio dell'operatività, fino ai 176,4 milioni di euro annui una volta raggiunto il funzionamento a pieno regime che viene indicato nel 2027. La questione centrale del bando, però, è un'altra ed è la griglia dei requisiti che fanno da sbarramento per legittimare

la partecipazione. La prima fase del bando è infatti la selezione degli interlocutori in grado di avere le possibilità finanziarie capaci di affrontare un impegno di queste dimensioni. Nel bando le clausole per partecipare sono racchiuse in questi termini: 1) chi oggi movimentava un traffico container di almeno un milione di teu come media annuale degli ultimi cinque anni; 2) ha un fatturato medio annuo che negli

ultimi cinque anni risulta almeno di 50,4 milioni di euro, vale a dire il 10% del valore dell'investimento previsto per l'intervento; 3) ha un capitale sociale di almeno 25,2 milioni (cioè "un ventesimo" di tale valore), salvo una attestazione bancaria di tenore equivalente nel caso si tratti di società nate nell'ultimo biennio; 4) quindi pensabile che la tipologia del progetto spinga gli investitori ad unirsi in cordate delle quali faccia parte chi già opera nei traffici portuali, chi possiede un'esperienza collaudata sul fronte dei grandi appalti di costruzioni infrastrutturali e chi opera nel campo della finanza che sia alle spalle di queste realizzazioni. Qualora il pool abbia al proprio interno anche il soggetto che gestirà la costruzione, ci sono dei requisiti di qualificazione per verificare che l'impresa sia in grado di reggere l'appalto in tutti i suoi aspetti. Sarà la Porto Livornese a vigilare i soggetti interessati ad investire e a fine primavera spedirà loro gli inviti a formulare l'offerta definitiva. Qualche contatto fra aspiranti investitori e le

Alta fine, dopo la grande sfurata del mare, lo splendido nave della Grimaldi, "Zeus Palace", capace di caricare a bordo 1.500 passeggeri, 2.000 metri lineari di carico rotabile e oltre a 100 auto al seguito, ha dato il via all'annuncio nuovo servizio del gruppo Grimaldi tra Livorno e Olbia. Questa splendida unità che pare una nave crociera, invece di un traghetto, è dotata di 202 cabine con una condizione e 151 poltrone reclinabili e i passeggeri possono usufruire di numerosi servizi a bordo, tra i quali una piscina con bar, un centro benessere, una bella discoteca, un ristorante self service e à la carte degno di una gastronomia di qualità, l'immane sala videogiochi, negozio e salletta per i giochi dei bambini. Il servizio inaugurato ha frequenza giornaliera, salvo la domenica, in ambedue le direzioni e garantirà alla clientela un transit time di sole otto ore. Per lo scalo li-

vornese questo servizio rappresenta una notizia estremamente importante, in quanto consolida fortemente la presenza della grande compagnia portuale che da ormai alcuni decenni ha investito sulle nostre banchine, allestendo una solida base e facendone un cardine della propria rete di "Autostrade del mare", integrando i suoi servizi in tutti i mari del mondo con la fitta rete di collegamenti importanti tra il continente e la Sardegna. Grimaldi Lines, come tutti sanno, oggi è il principale operatore ro-ro al mondo con una rilevante e leaderistica capacità di carico. Se a questa imponente ragmata di servizi si aggiungono Atlantic

Container Line e Ferries che fanno parte del Gruppo Grimaldi, è chiaro e lampante quanto questa famiglia di grande tradizione marittima, abbia investito nella sua flotta, sviluppando esponenzialmente i traffici short-sea passeggeri e merci. Il servizio appena inaugurato rappresenta una ulteriore, notevole opportunità di crescita anche per il porto di Livorno, laddove lo "short sea" rappresenta la fetta assolutamente più rilevante del traffico anche se a tutt'oggi non del tutto valorizzata anche rispetto alla ormai costante disponibilità di spazi banchina e aree di servizio. In ogni caso le statistiche dell'anno appena terminato parlano in maniera inequivocabile della crescita costante della Grimaldi, sia in termini di volumi che di scali, tradottasi in importante ricaduta economica per il nostro scalo e la città.

La nuova linea, crediamo sia giusto sottolinearlo, si aggiunge al recente ripristino, nella stagione invernale, dei collegamenti Civitavecchia - Porto Torres e Porto Torres - Barcellona, che diventano operativi per l'intero anno. Le moderne unità impegnate sono "Cruise Roma" e "Cruise Barcelona", ammiraglie gemelle della flotta del Gruppo Grimaldi e hanno un itinerario invernale bisettimanale in ambedue i porti che nella stagione estiva diventa giornaliero. Oltre al servizio merci e passeggeri Civitavecchia - Porto Torres,

numerose altre linee regolari per il trasporto merci collegano i porti di Genova, Livorno e Salerno con Cagliari, nonché Cagliari con Valencia. Inoltre, il Gruppo offre un servizio regolare per il trasporto merci tra Palermo e il capoluogo sardo,

primo collegamento diretto tra le due più grandi isole del Mediterraneo.

Forse non riusciremo a forse sì, a battere il record della movimentazione dei contenitori nel nostro porto, pari a 778mila teu, datato 2008, ma intanto il terminal Darsena Toscana ha realizzato il suo record, quello di 550mila teu movimentati nel 2015. Un risultato davvero importante e prestigioso, ma comunque il porto, rispetto al 2014, ha realizzato un incremento del 41,8% che significa molto sulla ripresa delle nostre banchine che continuerà, anche se "drogata" dalla movimentazione dei contenitori vuoti che sembra abbiano come deposito il nostro scalo. Al record del Terminal Darsena Toscana, fa da specchio la crescita impetuosa registrata dal Terminal Lorenzini che è diventato nella sostanza il secondo polo contenitori del nostro porto e continua a crescere dopo l'arrivo nell'impresa di un colosso come la Mediterranean Shipping Co. Il settore dei contenitori si svilupperà ancora, ma stretto dalle problematiche che ben conosciamo... se non che l'allacciamento ferroviario, lo "scavaleo" e altre positive scelte che stiamo per concretizzarsi e ci apriranno i mercati del nord... beh, lo scalo crescerà ancora, ne siamo convinti.

Il porto di La Spezia ha così ottenuto due vittorie nella «guerra delle crociere» con Livorno. Uno scontro legale nato quando nel porto spezzino, del tutto sottovalutato dai livornesi nel secolo scorso, esplose letteralmente il boom delle navi da crociera, si era nella primavera 2013, con l'ente del mercato passeggeri strappato al nostro scalo. Proprio in questi giorni, il Tribunale amministrativo ligure ha deciso su due ricorsi proposti dalla Porto di Livorno 2000, di cui [ ] detiene ancora la maggioranza e che gestisce il traffico dei passeggeri, respingendo la richiesta danni avanzata contro [ ] di La Spezia. Il Tar ha definito inammissibili le richieste della Porto 2000 che contestava la convenzione siglata dal ministero della Difesa e [ ] spezzina per destinare le banchine dell'Arsenale, più precisamente

il molo militare Varicella, alle navi da crociera. L'organo della giustizia amministrativa ligure ha bocciato anche le domande di annullamento di altri atti con cui [ ] di La Spezia ha modificato la ricettività dello scalo ligure. In un primo ricorso risalente alla fine del 2013, anno in cui era stata inaugurata la banchina crociera sul Molo Garibaldi che veniva destinato ad un uso promiscuo

merci/passeggeri, la Porto 2000 aveva richiesto l'annullamento al Tar di una serie di atti della consorella di La Spezia che riguardavano l'utilizzo del molo. Nel secondo ricorso, un anno dopo, la società livornese aveva richiesto l'annullamento di tutti gli atti che riguardavano la permuta tra [ ] e la Marina Militare per consentire gli accessi delle navi passeggeri al Molo Varicella, all'interno della base navale militare. Entrambi i ricorsi sono stati oggi dichiarati inammissibili. Lo stesso Tar ha non solo respinto la domanda di risarcimento danni, ma ha anche condannato la Porto 2000, che aveva chiesto il rimborso dei danni, a suo dire subito, per la perdita degli scali, al pagamento delle spese legali. Il presidente [ ] spezzina, Lorenzo Forcieri, dal canto suo si è detto soddisfatto: «Ancora una volta ci viene dato atto di avere compiuto atti amministrativi regolari e trasparenti nel percorso compiuto per lo sviluppo del nostro porto, che perseguiamo anche con soluzioni innovative, ma sempre nel pieno rispetto delle norme». Nel frattempo, come tutti sanno, la Marina Militare ha ritirato la concessione del Molo Varicella per motivi di sicurezza e la situazione si è quindi "normalizzata", permettendo a Livorno di recuperare "love boat" e passeggeri. Crediamo che quanto avvenuto dimostri come le questioni di concorrenza non possano risolversi con il ricorso alla magistratura, ma con lo sviluppo armonico delle proprie capacità di attrazione del traffico.

A proposito di traffici, dopo le furibonde liti dei giorni scorsi tra i protagonisti grandi e piccoli del settore ru ru, si pone più che mai il problema della scarsità di banchine e piazzali dedicati a questa tipologia di traffico che riteniamo sia oggi una delle più importanti del nostro scalo. È ormai indubbio che permanendo la situazione attuale, il nostro porto rischia concretamente di perdere il suo preminente ruolo nel ranking mediterraneo delle "Autostrade del mare". La coperta è stretta,

anzi, strettissima e allora si pone il problema di una seria e attenta indagine nel campo delle concessioni, valutando l'uso reale di banchine e aree dedicate a qualsiasi tipologia merceologica. Il porto ha raggiunto sicuramente il massimo uso delle infrastrutture, su questo non ci piove. Eppure, spesso e volentieri, transitando all'interno dello scalo si possono vedere zone che sono quasi in permanenza sorelle dei deserti sahariani. Certo, anche le ultime vicende hanno dimostrato come a Livorno ci sia scarto senso della necessità di fare gruppo nella difesa degli interessi generali. Ognun per sé, è la logica che si manifesta e le poche realtà realmente produttive che esistono, eccome, sulle nostre banchine, cozzano contro il muro di interessi particolari che poi non si capisce quali siano, visto che le "zone desertiche" non portano beneficio alcuno a chi le detiene e danneggiano le capacità ricettive dell'intera infrastruttura portuale, soprattutto gli operatori che qui portano traffici reali e potrebbero portarne anche di più. Da qui, la necessità di verificare coraggiosamente le concessioni sul rispetto degli organismi produttivi aziendali alla base delle concessioni stesse. Questa indagine va fatta ed è improcrastinabile, in attesa del 2020, quando, se tutto filerà liscio, lo scalo avrà a disposizione la "Darsena Europa" che dovrebbe sanare molti mali attuali, oltre che permetterci di accogliere le grandi navi della generazione attuale e di quella che verrà.

di Otello Chelli



Il terminal Darsena Toscana (nella foto) nel 2015 ha stabilito il nuovo record nel movimento container che è stato di 550 mila teu. I container movimentati complessivamente in porto lo scorso anno, secondo i dati non ufficiali, saranno di poco inferiori ai 710 mila teu che costituiscono il record del 2008.



L'INTERVISTA

Spinelli: "Carige e porto  
Serve più ottimismo"

IL SERVIZIO A PAGINA 11

## Spinelli: "Contro i gufi è ora di scommettere su Carige e sul porto"

"Ho fiducia nella banca e continuo a comprare azioni"  
"Sui moli, restare quando altri fuggivano ci ha premiati"

MASSIMO MINELLA

**N**ON ha smesso un solo giorno di comprare azioni Carige. Sarà perché Aldo Spinelli è anche un uomo di mare e quindi alle tempeste ci è abituato. Ma il suo sostegno alla banca dei liguri e al suo primo azionista, la famiglia Malacalza, oggi è ancora più forte. Il suo Livorno da un po' non lo fa più sorridere, costretto a navigare nelle paludi della bassa classifica di B. Il terminal del porto di Genova, invece, non sembra fermarsi più e nel 2015 ha superato il muro dei 400mila teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). L'ultimo record lo ha festeggiato davanti al commissario di Palazzo San Giorgio, l'ammiraglio Giovanni Pettorino. E adesso già guarda alle prossime sfide. «È questo - dice - il momento di scommettere sulla Liguria».

Perché proprio ora, presidente?

«Perché stiamo vivendo un momento difficile e diventa necessario impegnarsi per questa nostra regione».

La situazione di Carige la preoccupa?

«Io ho fiducia nella banca e nel suo azionista di riferimento, la famiglia Malacalza. Sto continuando a comprare azioni, ogni giorno. La banca è solida, il lavoro fatto dai suoi amministratori è sotto gli occhi di tut-

ti e sta dando i risultati sperati, lo credo che in questa fase sia giusto, anzi doveroso che ognuno faccia la propria parte».

Sa quindi arroccando la sua partecipazione?

«Cresco, sì, e non ho alcuna intenzione di farmi, non certo con intento speculativo o secondi fini, ma perché credo sia giusto dare fiducia a questa banca. Vede, è proprio nei momenti di difficoltà che bisogna mostrare il proprio attaccamento al territorio in cui viviamo. Carige sta subendo un attacco speculativo ma la banca è sana e sono certo che questa situazione finirà».

E allora che cosa succederà?

«Che ripartirà la crescita. Il gioco della speculazione non ha mai riguardato gli azionisti della banca, sia quelli grandi che quelli piccoli, i correntisti, gente che ha sempre dato fiducia alla Carige, ha partecipato agli aumenti di capitale. Senza dimenticare le aziende che con questa banca hanno lavorato e continuano a farlo».

Come la vostra.

«Certo, anche Carige ha sostenuto i nostri piani di sviluppo. E sono arrivati risultati importanti».

A proposito, come si è concluso il 2015 del vostro terminal del porto di Genova?

«Abbiamo superato il record dell'anno precedente e abbla-

mo chiuso a 416mila teu. Un grande risultato, se si consideri gli spazi in cui dobbiamo operare, festeggiato davanti al commissario

l'ammiraglio Giovanni Pettorino».

E ora?

«Da tempo stiamo aspettando nuove aree operative che potrebbero garantire altri traffici e nuova occupazione per il por-

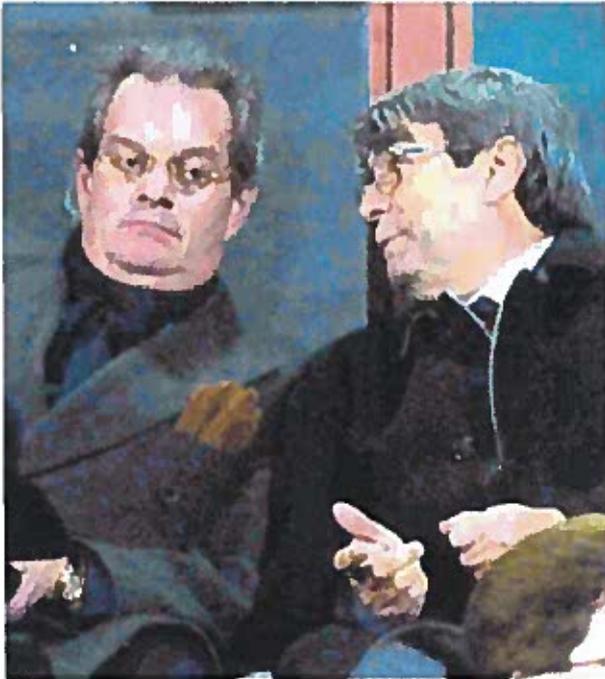
to di Genova. Ma non possiamo non dirci soddisfatti. Io e mio figlio Roberto, insieme a tutto il nostro gruppo, non abbiamo mai smesso di credere nel porto di Genova, anche negli anni bui, quando erano in tanti quelli che scappavano da altre parti. È una situazione che, per certi aspetti, un po' ricorda quella di Carige. Abbiamo avuto fiducia in Genova e siamo stati premiati. Così è stato per il porto e così dev'essere per la banca».

Il porto è chiamato a sfide importanti e sempre più impellenti. E la recente approvazione del decreto di riforma dei porti potrà accelerare tutto questo, non crede?

«Assolutamente sì, ne sono convinto. Ma non vogliamo fermarci e lo stesso deve fare il porto, con i suoi progetti di ampliamento dello scalo, con le sue opere e infrastrutture, con la realizzazione del Blueprint».

0099 - 0143 - 00000000

- segue



#### LA BANCA

Le insegne di Banca Carige e a sinistra un'immagine di Aldo Spinelli insieme al presidente di Banca Carige, Cesare Castellbarco Albani

#### I PUNTI

### La banca

#### SOLIDITÀ

La banca è solida, dice Spinelli, il lavoro fatto sta dando risultati

### Il porto

#### RECORD

Nel 2015 il nostro terminal ha superato il record del 2014

### Le azioni

#### MALACALZA

Ho fiducia nella banca e nel suo azionista di riferimento

### I numeri

#### 416 MILA

Abbiamo chiuso il 2015 con un grande risultato: 416 mila teu

### La spinta

#### ACQUISTARE

Non ho smesso di acquistare azioni e continuerò a farlo

### Il futuro

#### RIFORMA

La riforma accelererà i cambiamenti e non dobbiamo fermarci

# «Il Pd vuole anche l'Authority»

Nogarini: «La Velo? Intende piazzare Guerrieri a Livorno. Ci mostri il curriculum»



**PAROLE DI FUOCO**  
L'onorevole Silvia Velo del Pd

**LIVORNO.** «DEI DISASTRI che stiamo rimpiangendo fatti dal suo partito, cioè di bugiardi e lacché la sottosegretaria all'Ambiente non ha detto nulla». È il commento del sindaco Filippo Nogarini alle parole pronunciate a Livorno dall'onorevole Silvia Velo, venerdì arrivata in città per incontrare i lavoratori dell'Aamps. Parole di fuoco, quelle della sottosegretaria all'Ambiente, che aveva accusato la giunta grillina di gestione «folle», non solo per le ricadute livornesi, ma su tutto la gestione toscana del ciclo rifiuti. «Una partita - sottolineava la Velo - che va oltre i lavoratori dell'Aamps perché mette in discussione un servizio essenziale per l'igiene urbana e un asset industriale per la città e non solo. Livorno rischia di rimanere senza azienda dei rifiuti quindi senza il servizio, ma rischia di rimanere fuori dalla rete Ato Toscana costa dove dovrebbe essere il Comune la città capofila e oggetto di gare che faranno altri e di cui Livorno sarà fuori». «È del fatto che stanno tentando di piazzare un altro uomo di partito [redacted] di Livorno



no - risponde indirettamente Nogarini alla Velo - un tal Guerrieri, non hanno detto niente». Nel mirino finisce così Luciano Guerrieri, commissario straordinario di Piombino di cui è stato anche sindaco, prima dei due mandati Anselmi. Chiaramente un uomo del Pd, molto vicino alla sottosegretaria all'Ambiente. «Fuori il curriculum di Guerrieri - provoca il sindaco pentastellato - e vediamo se è uomo super partes o di apparato...».

**ALLO YACHT CLUB**

## **Nuovi assetti in porto, oggi convegno del Propeller**

LIVORNO

Oggi i nuovi assetti operativi del porto saranno sotto la lente del convegno del Propeller guidato da Maria Gloria Giani Pollastrini: appuntamento alle ore 19,30 allo Yacht Club.

Sono chiamati a discuterne: il comandante Vincenzo Di Marco, direttore marittimo della Toscana;

commissario della Port

Massimo Provinciani, presidente della Porto di Livorno 2000; Enio Lorenzini, presidente del Terminal Lorenzini; Luca Becce, amministratore delegato della Terminal Darsena Toscana (Tdt); Roberto Alberù, amministratore delegato del Terminal Calata Orlando (Tco);

presidente del Lucarelli Terminal Livorno (Ltl); Federico Barbera, presidente di Assimpres; Massimiliano Lupi, capo pilota del Porto di Livorno; Enzo Raugeri, presidente della Compagnia Portuale; Marco Dalli, presidente di Cilp; Alberto Ricci, presidente della Confindustria.

Nel corso dell'incontro sarà presentato il libro di Francesco Ruffini, ex segretario generale, dedicato ai nuovi assetti in porto.

Messina Il tavolo istituzionale all' Università, poi il sopralluogo: mercoledì la firma del protocollo d' intesa

## Verso un patto per la Zona falcata

**Crocetta choc sull' Autorità portuale: «Non regaliamola alla 'ndrangheta»** Messina / Preso di mira il supermercato di via Catania

MESSINA Tutti gli attori istituzionali coinvolti sembrano d'accordo: è necessaria una visione unica sul recupero definitivo della Zona falcata. Lo hanno ribadito ieri, durante l'incontro voluto all'Università dal rettore Pietro Navarra prima, nel corso del sopralluogo nella stessa Falce poi.

«Dalle parole si passi ai fatti», questo l'appello dell'as - sessore regionale Croce, che ha invitato tutti a firmare, mercoledì 27, un protocollo d'intesa che miri a superare le contrapposizioni sul Piano regolatore del porto ritenuto lo strumento base per la programmazione di ogni passaggio futuro e sul contenzioso relativo alle aree portuali. «Mettiamoci d'accordo su cosa fare, e il contenzioso sparirà»: così il sindaco Accorinti. Al sopralluogo ha preso parte il governatore Crocetta, che ha rilasciato dichiarazioni choc sul futuro matrimonio con Gioia Tauro: «Non consegniamo l'Autorità portuale nelle mani della 'ndrangheta».



## «Dopo le tante promesse vogliamo i cantieri aperti»

L'associazione di area Pd «Sarebbe utile concentrarsi su due tre idee-traino»

Non sia l'ennesima occasione persa. È questo il timore espresso dal presidente dell'associazione culturale FreeDem, di area Pd, Alessandro Russo: «Ci si augura che la visita di oggi non ricalchi l'andazzo di quelle degli anni passati. Le tante promesse le ricordiamo, da Cuffaro in poi.

E alle tante promesse sono seguiti altrettanto solenni buchi nell'acqua. Speriamo di sbagliarci e di vedere i cantieri in movimento entro un anno da oggi». La strada giusta, secondo Russo che insieme a Francesco Palano Quero ha elaborato una serie di proposte, è quella indicata dalla Soprintendenza: «Un Quartiere del Mare che non valorizzi in altro modo il suo mare se non aprendolo alla città. Certe ipotesi di realizzazione edilizia, contenute nel recentemente rimaneggiato Piau, appaiono in contrasto con questa vocazione.

In tale quadro ci domandiamo se le previsioni del Piano regolatore portuale siano oggi attuali.

Sono passati ormai dieci anni dai primi passi di questo strumento.

Con le previsioni progettuali di estensione della portualità nella zona sud, non sarebbe ragionevole ripensare anche l'equilibrio del sistema duale dei porti di Messina?». E poi c'è il Master plan: «Ad oggi, idee sparse e slegate tra loro. E non un ragionamento serio è stato fatto nel Masterplan sulla Zona falcata. Come appare singolare che agli incontri fino ad oggi tenutisi non sia stata chiamata Rfi». Infine, troppe proposte sul tavolo, per Russo e soci, genera confusione: «Non sarebbe utile concentrarsi seriamente su due o tre idee -traino per l'affaccio a mare della città?». 3.



### Un "vero" patto istituzionale per la Zona falcata

Dopo le parole di soprastampo, ma vanno scelti alcuni nodi: su tutto il Piano regolatore del porto

Il sindaco di Messina, Giuseppe Cuffaro, ha detto che il Piano regolatore del porto è un documento di indirizzo che deve essere approvato dal Consiglio comunale. Il Piano regolatore del porto è un documento di indirizzo che deve essere approvato dal Consiglio comunale. Il Piano regolatore del porto è un documento di indirizzo che deve essere approvato dal Consiglio comunale.

Il Piano regolatore del porto è un documento di indirizzo che deve essere approvato dal Consiglio comunale. Il Piano regolatore del porto è un documento di indirizzo che deve essere approvato dal Consiglio comunale. Il Piano regolatore del porto è un documento di indirizzo che deve essere approvato dal Consiglio comunale.



Il "pubblico lavoratore" se si spreca l'occasione. Il Piano regolatore del porto è un documento di indirizzo che deve essere approvato dal Consiglio comunale. Il Piano regolatore del porto è un documento di indirizzo che deve essere approvato dal Consiglio comunale.

### Dopo le tante promesse vogliamo i cantieri aperti

Il Piano regolatore del porto è un documento di indirizzo che deve essere approvato dal Consiglio comunale. Il Piano regolatore del porto è un documento di indirizzo che deve essere approvato dal Consiglio comunale.



Il rettore Navarra ha riunito tutti gli "attori" chiedendo atti concreti

## Tempi stretti e certi: serve la programmazione

**Croce:** «Entro sessanta giorni il Piano definitivo». **De Simone:** «Fondamentale per i finanziamenti»

È stato molto più di una conferenza stampa l'incontro fortemente voluto dal rettore Pietro Navarra ieri mattina nell'aula magna dell'Università. Un incontro in continuità con gli spunti emersi già qualche mese fa nel corso di una tavola rotonda che si tenne nello stesso luogo e nel corso della quale era già emersa l'ovvia necessità di una unità d'intenti sul futuro della zona falcata. Navarra non ha voluto perdersi in fronzoli e sia nell'aula magna, davanti a un microfono, sia nel successivo sopralluogo nella Falce, a microfoni spenti nei classici "capannelli" con gli attori protagonisti di questa complessa storia, il rettore ha manifestato grande voglia di concretezza: «La cabina di regia che assume l'Ateneo ha il solo obiettivo di promuovere la crescita della città nell'interesse della stessa».

Chiedo di prendere impegni precisi perché si giunga finalmente al recupero della zona falcata». E perché le parole non venissero portate via dal vento, come troppo spesso accaduto in passato, Navarra ha voluto «che tutti gli interventi divengano oggetto di un verbale che verrà condiviso e diventerà un documento, un vero e proprio patto per la zona falcata».

Un invito alla concretezza raccolto dai due assessori messinesi della giunta Crocetta. «È un'occasione importante - ha detto l'assessore ai Beni culturali Carlo Vermiglio - già a metà degli anni '80 si parlava di progetti di valorizzazione. La nostra idea è quella di un progetto denominato "19/08", per il rinascimento ambientale e culturale dell'area». Ancora più diretto Maurizio Croce, che nel governo regionale (rappresentato ieri anche dall'assessore all'Energia Vania Contraffatto) ha la delega al Territorio: «Finora si è assistito solo a iniziative singole, mai raccolte in un quadro d'insieme. Ben vengano il museo, la demolizione dell'inceneritore e tutto il resto».

Ma adesso dobbiamo siglare un protocollo d'intesa per superare ogni querelle e dotarci di uno strumento di programmazione che non può non essere il piano regolatore del porto». Il sindaco Accorinti non ci sta a recitare la parte del guastafeste: «Sarò molto chiaro, questa città è stata depredata. E dobbiamo avere idee altrettanto chiare sulla visione di quel luogo sacro, mitologico, disegnato da Dio. C'è la cantieristica da preservare e rilanciare, e noi non ci opponiamo. Ma sulla



## - segue

---

restante parte nel giro di pochi giorni porteremo le nostre linee guida che sono chiare: quella è una zona storica che va recuperata e consegnata alla città come luogo naturalistico. L' intervento dell' uomo deve essere limitato, la gente deve andare lì non per stare in mezzo al cemento, ma riscoprendo un luogo di svago, incontro, socializzazione e recupero della mente». Gli ha fatto subito eco di nuovo Croce: «A parole siamo tutti d' accordo, ma ora dobbiamo passare ai fatti. Mercoledì bisogna firmare l' intesa, con tempi certi, per non ritrovarci fra un anno qui a dire che siamo tutti d' accordo, senza aver fatto nulla». La base sarà il Piano regolatore del porto, come più volte detto: «L' impegno che chiediamo è che quello strumento - ha aggiunto il presidente dell' **Autorità portuale** Antonino De Simone - venga agevolato, anche se contestato da questa amministrazione comunale. È uno strumento chiave per ottenere finanziamenti. L' **Autorità portuale**, lo ricordo, è un ente della città che lavora per la città». Finché in città ci rimarrà, andrebbe aggiunto. I "timori" del sindaco ha provato a spegnerli il soprintendente Rocco Scimone: «In 500 mila metri quadri di quell' area ci sono vincoli per cui non si può far nulla, se non tutelare i beni storici. Sono aree intoccabili per legge». E anche la Marina militare, come ribadito dal comandante marittimo Sicilia Nicola De Felice, è pronta a fare la sua parte: «Stiamo investendo molto, in termini di uomini e di infrastrutture. Noi mettiamo a disposizione esperti, tecnici per le bonifiche, tutto ciò che serve e verrà richiesto dalla città».3(seb.casp.)

L' Accordo di programma che mette insieme Regione siciliana, Università, Comune, **Autorità portuale** e Marina Militare

## Si firma oggi la "Carta della Falce"

In mattinata il tavolo interistituzionale al Rettorato, poi il sopralluogo alla Real Cittadella

Lucio D' Amico Si chiamerà la "Carta" della Falce, o il "Decalogo", o Rosario, Renato, Antonino. Poco importa il nome, quel che conta è che l' atto in via di definizione sia espressione davvero della volontà comune della città di Messina, rappresentata dai suoi principali enti e istituzioni. Oggi si può - si deve - scrivere una pagina nuova nella vicenda, antica e recente, della Zona falcata. Con l' insediamento del tavolo interistituzionale, sotto l' inedita, e lodevole, cabina di regia dell' Università di Messina, e con la successiva conferenza stampa convocata per stamane e il sopralluogo che si terrà sulla "scena del crimine", comincia una nuova storia. E speriamo che, nei prossimi mesi, la "s" iniziale possa diventare maiuscola. La volontà c' è, almeno a parole, e accomuna tutti, come confermato durante la trasmissione di Punto Franco, condotta da Domenico Bertè e andata in onda ieri su Rtp. Il rettore Pietro Navarra, il presidente dell' **Autorità portuale** Antonino De Simone, l' assessore comunale all' Urbanistica Sergio De Cola, il parlamentare nazionale Enzo Garofalo, il deputato regionale Beppe Picciolo, al di là dei punti di vista personali, istituzionali o politici, hanno ribadito a chiare lettere di essere pronti

a firmare un Accordo di programma basato su cinque, dieci o anche un solo punto, purché strumento concreto e fattibile, con un preciso scadenziario di tempi e con la capacità di coordinamento che sia più forte di ogni tentazione egoistica e di ogni resistenza al cambiamento.

Attore protagonista non può non essere il Governo regionale, per le competenze che ha sulle aree della Falce. E per questo stamane saranno presenti, nella sala dell' Accademia dei Pericolanti, al Rettorato (lì dove la "Carta", idea lanciata dall' assessore De Cola, sarà sottoscritta), e anche alla visita alla Real Cittadella, gli assessori regionali con le deleghe specifiche: i messinesi Carlo Vermiglio (Beni culturali) e Maurizio Croce (Territorio e Ambiente), Vania Contrafatto (Energia e rifiuti), ai quali si aggiungerà il "comandante in capo" della giunta regionale, il presidente Rosario Crocetta. L' amministrazione comunale si presenterà con il sindaco Accorinti, il vicesindaco Signorino e gli assessori De Cola e Sebastiano Pino. Ci saranno l' Authority, ovviamente l' Università, ma anche il soprintendente ai Beni culturali Rocco Scimone e il comandante della Base navale della Marina Militare Le Grottaglie.

### Cronaca di Messina

#### Si firma oggi la "Carta della Falce"

In mattinata il tavolo interistituzionale al Rettorato, poi il sopralluogo alla Real Cittadella



Un tavolo interistituzionale si è formato stamane al Rettorato dell' Università di Messina. Sono presenti il rettore Pietro Navarra, il presidente dell' Autorità portuale Antonino De Simone, l' assessore comunale all' Urbanistica Sergio De Cola, il deputato regionale Beppe Picciolo, il parlamentare nazionale Enzo Garofalo, il sindaco Accorinti, il vicesindaco Signorino e gli assessori De Cola e Sebastiano Pino. Ci saranno l' Authority, ovviamente l' Università, ma anche il soprintendente ai Beni culturali Rocco Scimone e il comandante della Base navale della Marina Militare Le Grottaglie.



## - segue

---

La Carta -Accordo potrebbe essere anche il punto di svolta nell' infinita guerra dei contenziosi sulle aree della Zona falcata. Se ne è discusso a lungo ieri sera e, pur nella rivendicazione delle proprie ragioni e tra ripe tuti "botta e risposta" con protagonisti il presidente De Simone e l' assessore De Cola, è sembrata prevalere la linea del buon senso e della ragionevolezza. L' inserimento del Comune nel contenzioso che per decenni aveva visto contrapposti **Autorità** ed Ente autonomo **portuale** (contenzioso risolto nel 2014) ha complicato ulteriormente le cose e ha impedito di fatto che si andasse avanti con l' iter relativo al Piano regolatore del porto, strumento indispensabile per attuare i piani di riqualificazione e intercettare i fondi comunitari. Ma De Cola ha dichiarato che il Comune è pronto anche a.

L'incontro all'Università propedeutico al protocollo d'intesa di cui si discuterà in settimana

## Un "vero" patto istituzionale per la Zona falcata

Dopo le parole il sopralluogo, ma vanno sciolti alcuni nodi: su tutti il Piano regolatore del porto

Sebastiano Caspanello Mura che trasudano storia e panni stesi. L'incantevole scenario dello Stretto e lo scheletro di un inceneritore che non avrebbe mai dovuto essere costruito proprio lì. Megaserbatoi di ex industrie inquinanti decontestualizzati rispetto ad uno scenario altrimenti da cartolina. Il teatro di una giornata che per doverosa prudenza - ma anche per legittimo scetticismo - non definiamo storica è sempre quello: la Zona falcata. «L'area che ha visto nascere Messina e da cui oggi può rinascere», per dirla col sindaco Accorinti. Le contraddizioni della Falce sono radicate nel tempo e perché vengano superate è necessario ciò che non c'è mai davvero stato: una visione unica di quello che lì si vuole fare.

È questa l'anima del "Patto per la Falce" che vede l'Università, come spiegato dal rettore Pietro Navarra, «pungolo» nei confronti di istituzioni che spesso non si parlano, quando lo fanno in pubblico si dicono concordi sulle belle parole e quando lo fanno in privato, o lontano dai riflettori, o in assenza di alcune delle parti in gioco, fanno emergere tutte le contrapposizioni che ancora oggi esistono. E che vanno superate. Niente date storiche, dunque, anche perché ieri mattina, nel corso dell'incontro istituzionale voluto nell'aula magna dell'Università da Navarra prima, e durante il sopralluogo nella stessa Falce poi, non si è giunti ad alcuna firma né accordo formale. Un traguardo al quale si dovrebbe giungere in settimana, o almeno questo è l'obiettivo della Regione - particolarmente incalzante è stato l'assessore al Territorio Maurizio Croce - che convocherà un incontro tra martedì e mercoledì. Quel giorno verrà proposto alla firma dei soggetti interessati - Regione, Comune, **Autorità portuale** in primis - un protocollo d'intesa che, appunto, metta al centro le concrete volontà su ciò che dovrà diventare la Zona falcata.

Tutto ruota attorno ad uno strumento di programmazione che già esiste, ma da anni fatica a decollare. Sia per classici intoppi burocratici, sia per litubanze politiche che tutt'oggi permangono. È il Piano regolatore del porto, un piano "partorito" quando presidente dell'**Autorità portuale** era l'attuale deputato di Ap Enzo Garofalo, approvato dal Comune con due colpi di penna quando il commissario Gaspare Sinatra era il plenipotenziario di Palazzo Zanca. Un piano che, burocraticamente, avrà bisogno di una



### Un "vero" patto istituzionale per la Zona falcata

Dopo le parole il sopralluogo, ma vanno sciolti alcuni nodi: su tutti il Piano regolatore del porto

**Il "pubblico buclero" se si spreca l'occasione**

Il sindaco di Messina, Sebastiano Caspanello Mura, è stato il primo a parlare. Ha sottolineato l'importanza di un patto istituzionale che coinvolga tutte le parti interessate: Regione, Comune, Autorità portuale. Ha parlato di una visione unica di quello che si vuole fare nella Zona falcata, un'area che ha visto nascere Messina e da cui oggi può rinascere. Ha sottolineato le contraddizioni della Falce, che sono radicate nel tempo e che vanno superate. Ha parlato di un incontro istituzionale voluto nell'aula magna dell'Università da Navarra prima, e durante il sopralluogo nella stessa Falce poi, che non si è giunti ad alcuna firma né accordo formale.

**Dopo le tante promesse seguono i carni agri**

Un'immagine di un'automobile Mercedes-Benz in movimento su una strada, con il logo della casa automobilistica visibile in basso a destra.

## - segue

---

"spinta" a Palermo per la Vas (Valutazione ambientale strategica), ma che soprattutto deve superare le perplessità politico-ideologiche espresse dall'attuale amministrazione comunale.

«Serve un'intesa col Comune - ha tagliato corto Croce - perché un domani non vogliamo ritrovarci con decine di osservazioni che finirebbero per rallentare tutto. Inoltre voglio precisare che alla Regione il Piano completo non è mai arrivato». Il segretario generale dell'Autorità portuale Francesco Di Sarcina è stato altrettanto netto: «Il Piano c'è, è chiaramente flessibile, ma farne uno nuovo significherebbe perdere anni». Non ce lo si può permettere. Croce ha dato scadenze imminenti: «Tra martedì e mercoledì il protocollo d'intesa, che fissi tempi certi. Nel giro di 60 giorni serve che il Piano regolatore del porto sia definito con l'accordo di tutti». L'altro nodo è il contenzioso sulle aree, in cui il Comune è subentrato all'Ente Porto dopo che si era chiusa a fatica la querelle con l'Authority. «Sindaco, mettiamoci d'accordo», l'appello dell'assessore regionale ai Beni culturali Carlo Vermiglio, nell'aula magna dell'Ateneo. «Caro Renato, dobbiamo superare il contenzioso», il successivo invito di Croce.

E Accorinti non s'è tirato indietro: «Mettiamoci d'accordo su cosa fare nella Zona falcata e il contenzioso sparisce in un nano-secondo». La sua il presidente della Regione Rosario Crocetta l'ha detta al sopralluogo nella Falce: «Questo è uno dei luoghi più belli del mondo, possiamo spendere tra i 30-40 milioni di Fondi Pac, altri 100 milioni può spenderli l'Autorità portuale.

Non perdiamo queste risorse».

Ma cosa potrà rendere diverso questo sopralluogo dalle passerelle-spot degli anni passati? «La differenza tra noi e gli altri è che gli altri fanno propaganda, noi finanziamo».3.

SEBASTIANO CASPANELLO

## "Patto per la Falce", all' Unime le istituzioni programmano la riqualificazione della Zona Falcata - MessinaOra.it

"Patto per la Falce", all' Unime le istituzioni programmano la riqualificazione della Zona Falcata 23 gennaio 2016 14 Tutte le istituzioni territoriali impegnate nella riqualificazione dell' area della Zona Falcata e della Real Cittadella si sono riunite stamattina nell' Aula Magna dell' Univeristà, per stabilire, anche formalmente, un "patto" che porti alla riqualificazione del territorio simbolo di Messina. Sono intervenuti l' Assessore Regionale ai Beni Culturali, Carlo Vermiglio, l' Assessore Regionale al Territorio e all' Ambiente, Maurizio Croce, l' Assessore Regionale all' Energia e ai Servizi di Pubblica Utilità, Vania Contraffatto, il Sindaco di Messina, Renato Accorinti, il Presidente dell' **Autorità Portuale**, Antonio De Simone, il Comandante Marittimo Sicilia, Contrammiraglio Nicola de Felice, il Soprintendente per i Beni Culturali e Ambientali di Messina, Rocco Scimone e il Rettore dell' Università di Messina, Pietro Navarra. La conferenza è stata introdotta dal Rettore, che a nome dell' Università ha spiegato le ragioni dell' incontro: "L' Università si è resa disponibile, facendo anche seguito alla tavola rotonda svoltasi nei mesi scorsi, a raccogliere l' invito delle Istituzioni che hanno chiesto all' Ateneo di rendersi promotore di un' azione di "pungolo" che spingesse in direzione di una progettualità congiunta dedicata alla Zona Falcata. La cabina di regia che assume l' Ateneo ha il solo obiettivo di promuovere la crescita della città nell' interesse della stessa e del territorio in cui il nostro ente opera. Tutti gli interventi - ha proseguito Navarra - diverranno oggetto di un verbale che verrà condiviso con tutti i protagonisti e poi reso pubblico nei prossimi giorni". Un documento in cui saranno riassunti gli impegni presi da tutti i soggetti coinvolti, che rappresenterà un "Patto per la Falce". L' Assessore Vermiglio, ringraziando il Rettore per l' iniziativa intrapresa, ha ricordato come "già dagli anni Ottanta ci si riprometteva di valorizzare e recuperare l' area della Zona Falcata, ma tutt' ora il patrimonio presente continua a versare nel degrado. Per questo abbiamo immaginato con la Soprintendenza ai Beni Culturali, un progetto denominato '19/08' per il risascimento ambientale e culturale dell' area". Ha preso poi la parola l' Assessore Croce, segnalando come le iniziative singolari intraprese sino ad oggi non siano mai state raccolte in un quadro di insieme. Inoltre, si è detto "preoccupato che ancora oggi, dopo dibattiti e protocolli, si debba leggere



### "Patto per la Falce", all'Unime le istituzioni programmano la riqualificazione della Zona Falcata

Tutte le istituzioni territoriali impegnate nella riqualificazione della Zona Falcata e della Real Cittadella si sono riunite stamattina nell' Aula Magna dell' Università di Messina per stabilire, anche formalmente, un "patto" che porti alla riqualificazione del territorio simbolo di Messina.

## - segue

---

sui media di querelle e contenziosi in merito titolarità dell' area del porto. Credo - ha proseguito - che prima di parlare di iniziative, dobbiamo fare in modo che la Zona Falcata abbia un piano regolatore del porto. Questo deve essere lo sforzo da fare adesso". Tra martedì e mercoledì, a Palermo, ci sarà una riunione decisiva in tal senso. È intervenuta poi l' Assessore Contraffatto che indicando il territorio in oggetto come il biglietto da visita della Sicilia, ha manifestato tutto l' impegno della Regione affinché su quest' area si trovino soluzioni che cancellino le incompiute del passato. A seguire il Sindaco Accorinti ha sottolineato come le azioni da intraprendere possano avere senso solo se inquadrate in una visione chiara e condivisa : "Abbiamo ragionato un piano per un recupero storico e naturalistico dell' area che possa così essere riaperta ai cittadini e dove gli interventi di cementificazione siano limitati al minimo". "Dobbiamo metterci d' accordo - ha proseguito il primo cittadino - La Zona Falcata è un luogo strategico in cui storia, mitologia e mano di Dio sono assolutamente evidenti. I contenziosi si sciolgono dopo un secondo se si ha una visione chiara" L' Ammiraglio De Felice ha ricordato come l' Impegno della Marina Militare sia stato nel tempo sempre indirizzato verso azioni che tendessero a preservare e migliorare l' area: "Vogliamo continuare in questo senso e la Marina sta investendo tanto in questo senso, non solo in termini militari, ma anche sociali e civili. La Real Cittadella - ha proseguito - è un tesoro sommerso che va riscoperto e valorizzato e per questo mettiamo tutti i nostri mezzi e strumenti a disposizione delle altre Istituzioni". "Mi sento un cittadino messinese acquisito - ha esordito il presidente dell' **Autorità Portuale** di Messina, De Simone - e, sebbene il mio mandato sia in scadenza, ribadisco che il mio impegno non è indirizzato a contrasti, ma alla soluzione dei problemi e alla collaborazione. L' **Autorità** non si contrappone alla città, ma lavora per questa e ne è testimonianza la buona conclusione dei progetti che ci eravamo preposti". A concluso l' intervento del Soprintendente Rocco Scimone che, riallacciandosi alle parole del Sindaco Accorinti, ha ricordato che "i cinquecentomila metri quadrati della Real Cittadella hanno un vincolo legislativo che prevede solo azioni indirizzate alla tutela delle opere monumentali e destinare gli spazi a parco urbano e attività culturali". Al termine della mattinata una delegazione dei rappresentanti istituzionali, alla quale si è aggiunto il Presidente della Regione Sicilia Rosario Crocetta, si è recata nell' area della Real Cittadella per un sopralluogo tecnico. Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su [Messinaora.it](http://Messinaora.it) TAGS.

Visita del Presidente Crocetta non l'ennesima passerella

## Accorinti: Un progetto condiviso per la città, altrimenti non ci stiamo

Si svolto nell' Aula magna dell' Università di Messina un incontro fra le Istituzioni interessate nell' area della Zona Falcata e del Waterfront in generale. Ad intervenire all' evento il rettore Pietro Navarra , che ha fatto da padrone di casa e da intermediario fra le varie Istituzioni, che hanno avuto l' opportunità di parlarsi, l' assessore regionale Territorio e Ambiente, Maurizio Croce , l' assessore regionale alla Cultura, Carlo Vermiglio , l' assessore regionale all' energia Vania Contrafatto , il sindaco Renato Accorinti , il comandante marittimo Sicilia, il contrammiraglio Nicola De Felice , il Presidente dell' Autorità portuale Antonio De Simone ed il sovrintendente Rocco Scimone .

Esordisce l' assessore Vermiglio , illustrando il suo progetto "19/8", che vuole creare nella Cittadella un centro culturale per mantenere viva la memoria del terremoto. Oggi siamo qui, afferma l' Assessore Croce , ma qual è la novità, come mi hanno chiesto in tanti? La novità è che dobbiamo chiudere i contenziosi. Infatti, una volta chiuso il contenzioso con l' Ente Porto, il Comune ne ha riaperto un altro. Ognuno ha la sua idea su quest' area, ma la verità è che dobbiamo chiudere i contenziosi , se vogliamo davvero iniziare ad operare. Anzi Giovedì con il Presidente della Regione Crocetta, dovremmo firmare un protocollo d' intesa, fra Autorità portuale e Comune di Messina . I soldi ci sono , continua l' Assessore Contrafatto, ma se non si risolvono le vecchie questioni, noi non li possiamo dare. Precisa Accorinti , noi siamo disposti a chiudere il contenzioso anche domani, ma vogliamo confrontarci su un progetto che sia condiviso dalla città. Non accettiamo altre cementificazioni, ma se ci accorderemo sulla realizzazione di parchi e/o un progetto culturale, noi saremo seduti al tavolo del confronto e disponibili ad accordarci, su progetti che riportino un attività che ha dato molto lavoro alla Messina, ovvero la cantieristica e per la Real Cittadella, anche sul progetto esposto in questi giorni dall' Assessore Vermiglio . Non accettiamo progetti che passano sulle nostre teste, ma se vi sarà un progetto condiviso per la città avremo vinto tutti . Abbiamo fatto quanto era in nostro potere per aprire quella parte del mare alla città , ricorda il contrammiraglio De Felice . Infatti abbiamo organizzato la Festa della marineria, per ricordare e rivivificare nei cittadini il loro rapporto col mare. Il presidente De Simone , asso pigliatutto , dice: io non c' è l' ho con nessuno e pervicacemente consumando su tavoli ed interessi certamente romani e non siciliani".



politica

## Crocetta nella Zona Falcata: "Mentre gli altri facevano propaganda, noi finanziamo i progetti"

« In queste condizioni è un orrore, ma si tratta di un luogo magico che fa di Messina una delle città più belle del mondo » questa la descrizione della Zona Falcata vista dagli occhi del presidente della Regione Rosario Crocetta, che oggi è arrivato a Messina per l'incontro sul futuro della storica falce, per dare il via al progetto di riqualificazione dell' area, sperando che sia davvero la volta buona davvero. Per Crocetta un altro passo importante compiuto dal suo governo che non ha mai dimenticato Messina: « Anche in questo caso l' intervento del governo regionale forte e deciso riqualificherà la zona e metterà in movimento l' economia. Voglio ricordare i tanti interventi che questo governo ha fatto per la città dello Stretto, dal finanziamento delle Zone Franche Urbane da cui Messina sarebbe rimasta esclusa se non fosse stato per la nostra azione, agli interventi per eliminare le baracche , adesso la Zona Falcata che verrà finanziata con i 30-40 milioni di euro dei fondi Pac, i 100 milioni per il porto ».

Per Crocetta la questione porto adesso diventa prioritaria: « A breve mi prefiggo di convocare un tavolo tecnico che sblocchi immediatamente questi appalti perché Messina non può permettersi più che restino fermi. La città e i messinesi hanno bisogno di lavoro, è un peccato tenere ferma questa risorsa, soprattutto in un momento in cui si rischia che finisca sotto il controllo di Gioia Tauro » dice Crocetta che sul fronte **Autorità portuale** si dichiara assolutamente contrario all' accorpamento di Messina con Gioia Tauro ( vedi articolo a parte ). Il presidente siciliano non è certamente il primo ad aver annunciato grandi progetti e buoni propositi per il recupero della Zona Falcata, prima di lui anche due suoi predecessori avevano promesso un' azione mirata su tutta l' area, ma ad oggi le sue condizioni sono sotto gli occhi di tutti: « La differenza tra noi e gli altri è che noi finanziamo, gli altri fanno propaganda . Anche sul fronte del dissesto idrogeologico abbiamo avviato interventi massicci nel messinese, non abbiamo fatto convegni di protezione civile. Per la Zona Falcata vi do appuntamento per giovedì a **Palermo** per la firma del protocollo ».



politica

## Zona Falcata, giovedì la riunione decisiva. Ma bisogna ancora trovare l' accordo

"Sindaco mettiamoci d' accordo, ragioniamo insieme in sintonia"; "Renato poniamo un punto fermo, il contenzioso mi preoccupa e va superato". Parole dei due assessori regionali messinesi, rispettivamente Carlo Vermiglio e Maurizio Croce, che hanno invitato il sindaco Accorinti a chiudere ogni controversia e trovare la convergenza sul piano regolatore portuale, punto di partenza per la riqualificazione della Zona Falcata. Quando sarà approvato, sarà finalmente possibile richiedere i finanziamenti necessari. Ma bisogna fare in fretta perché la riforma delle **Autorità Portuali** è alle porte, ogni strumento non ancora in vigore verrà azzerato ed i mesi necessari diventerebbero anni. Ecco perché, se è giusto discutere e trovare l' intesa sul Prp, è impensabile rifare passaggi già completati, come quello in Consiglio comunale, pur se esitato tramite una firma commissariale. L' amministrazione comunale può comunque ancora dire la sua perché, una volta aperta la procedura Vas (Valutazione ambientale strategica), ultimo passaggio prima dell' approvazione definitiva, chiunque ne ha il diritto (Comune in testa) può presentare le proprie osservazioni entro 60 giorni. Con i chiari di luna che ci sono, le osservazioni arriverebbero sicuramente, con conseguente perdita di tempo e rischio di mandare tutto all' aria. E' dunque bene trovare l' accordo tra le parti prima di quella fase. E dire che l' accordo sembrava già trovato con la firma del 23 aprile 2014, che poneva fine alla contesa ventennale con l' Ente Porto. Effettivamente l' Ente Porto è stato posto in liquidazione, peccato che il Comune si sia opposto all' intesa e sono trascorsi così, invano, altri due anni. La prossima udienza è prevista il 25 febbraio ma, a questo punto, l' obiettivo è quello di chiudere tutto prima. Già giovedì prossimo - hanno detto l' assessore Croce e il presidente Crocetta, che per quel giorno hanno convocato un incontro a **Palermo** con tutte le istituzioni - mentre il sindaco Accorinti ha chiesto dieci giorni di tempo per proporre le linee guida pensate dall' amministrazione comunale, prima che l' assessore De Cola s' impegnasse a portare una prima bozza all' incontro di giovedì. Anche perché l' assessore Croce ha incalzato Accorinti: "Non ha dieci giorni di tempo. Chiedo uno sforzo a lui e al presidente De Simone per trovare subito condivisione e non solo a parole. Giovedì dobbiamo sottoscrivere l' intesa perché serve al più presto lo strumento di



## - segue

---

pianificazione. Lo vogliamo entro 60 giorni, poi noi siamo pronti ad approvarlo in altri 60 giorni e ad impegnarci per trovare i fondi che comunque potrebbero già essere a disposizione tramite la programmazione europea 2014-2020. Giovedì dovremo dare tempi certi, altrimenti tra un anno ci ritroviamo di nuovo qua a parlare senza aver fatto niente. Ricordo che il 90 % della Zona Falcata è vincolata, non si possono fare nuove cubature e il Prp rispetta questo vincolo. Il disaccordo riguarderebbe il restante 10 %, anzi meno, perché in quella parte c'è la condivisione di tutti nel mantenere la cantieristica navale". Anche il sindaco si augura che il Prp sia approvato velocemente ma "vogliamo che gli interventi siano molto limitati e che si pensi alla fruizione della collettività non in mezzo al cemento. Ad esempio soffriamo la mancanza di un grande parco in città, se si trova l'accordo su questo i contenziosi si sciolgono in un secondo. Ma non siamo fermi sulle nostre proposte, ne parleremo con l'Autorità Portuale e troveremo un punto d'incontro per non far perdere altro tempo". Il Piano regolatore portuale - ha spiegato il presidente dell'Authority, Antonino De Simone - "non è stato fatto da me ma da un Comitato Portuale che ha al suo interno tutte le forze della città, compresa l'amministrazione comunale di quel periodo. E' flessibile, si può modificare ma deve essere approvato per poter chiedere i finanziamenti necessari. Sono un sostenitore della zona franca ma quella non è l'area giusta, infatti meno di un mese fa l'ho riproposta per Giammoro. Dal mio insediamento abbiamo già portato a termine cinque progetti nella Zona Falcata, a partire dal rifacimento della strada". A prescindere dalla riforma delle Authority, a giugno De Simone terminerà il suo mandato quadriennale: "L'Autorità Portuale è un ente che spende soldi per il miglioramento della città. Non capisco perché tutto quest'astio, vado via con questo rammarico". Il più risoluto è il soprintendente Rocco Scimone: "Da almeno 15 anni diciamo che bisogna subito partire con le bonifiche, poi si potrà pensare ad abbassare di due o tre metri la quota della Real Cittadella e farne un centro culturale, così come pensato dall'assessore Vermiglio. C'è un vincolo, non si può diversamente, ma dobbiamo fare in fretta". (Marco Ipsale)

MARCO IPSALE

## "Patto per la Falce": incontro istituzionale all'Università di Messina

Sono intervenuti l'Assessore Regionale Vermiglio, Croce, Contraffatto, il Sindaco di Messina Accorinti, il Presidente dell'Autorità Portuale, De Simone, il Comandante Marittimo Sicilia, Nicola de Felice, il Soprintendente per i Beni Culturali e Ambientali di Messina, Scimone e il Rettore dell'Università di Messina, Navarra

Si è svolta stamane, presso l'Aula Magna dell'Università di Messina, la conferenza stampa di presentazione dell'azione programmatica, che vede coinvolte tutte le istituzioni territoriali impegnate nella riqualificazione dell'area della Zona Falcata di Messina e della Real Cittadella. Sono intervenuti l'Assessore Regionale ai Beni Culturali, Carlo Vermiglio, l'Assessore Regionale al Territorio e all'Ambiente, Maurizio Croce, l'Assessore Regionale all'Energia e ai Servizi di Pubblica Utilità, Vania Contraffatto, il Sindaco di Messina, Renato Accorinti, il Presidente dell'Autorità Portuale, Antonio De Simone, il Comandante Marittimo Sicilia, Contrammiraglio Nicola de Felice, il Soprintendente per i Beni Culturali e Ambientali di Messina, Rocco Scimone e il Rettore dell'Università di Messina, Pietro Navarra. La conferenza è stata introdotta dal Rettore, che a nome dell'Università ha spiegato le ragioni dell'incontro: "L'Università si è resa disponibile, facendo anche seguito alla tavola rotonda svoltasi nei mesi scorsi, a raccogliere l'invito delle istituzioni che hanno chiesto all'Ateneo di rendersi promotore di un'azione di "pungolo" che spingesse in direzione di una progettualità congiunta dedicata alla Zona Falcata. La cabina di regia che assume l'Ateneo ha il solo obiettivo di promuovere la crescita della città nell'interesse della stessa e del territorio in cui il nostro ente opera. Tutti gli interventi - ha proseguito Navarra - diverranno oggetto di un verbale che verrà condiviso con tutti i protagonisti e poi reso pubblico nei prossimi giorni". Un documento in cui saranno riassunti gli impegni presi da tutti i soggetti coinvolti, che rappresenterà un "Patto per la Falce". L'Assessore Vermiglio, ringraziando il Rettore per l'iniziativa intrapresa, ha ricordato come "già dagli anni Ottanta ci si riprometteva di valorizzare e recuperare l'area della Zona Falcata, ma tutt'ora il patrimonio presente continua a versare nel degrado. Per questo abbiamo immaginato con la Soprintendenza ai Beni Culturali, un progetto denominato '19/08' per il rinascimento ambientale e culturale dell'area". Ha preso poi la parola l'



## - segue

---

Assessore Croce, segnalando come le iniziative singolari intraprese sino ad oggi non siano mai state raccolte in un quadro di insieme. Inoltre, si è detto "preoccupato che ancora oggi, dopo dibattiti e protocolli, si debba leggere sui media di querelle e contenziosi in merito titolarità dell' area del porto. Credo - ha proseguito - che prima di parlare di iniziative, dobbiamo fare in modo che la Zona Falcata abbia un piano regolatore del porto. Questo deve essere lo sforzo da fare adesso". Tra martedì e mercoledì, a Palermo, ci sarà una riunione decisiva in tal senso. È intervenuta poi l' Assessore Contraffatto che indicando il territorio in oggetto come il biglietto da visita della Sicilia, ha manifestato tutto l' impegno della Regione affinché su quest' area si trovino soluzioni che cancellino le incompiute del passato. A seguire il Sindaco Accorinti ha sottolineato come le azioni da intraprendere possano avere senso solo se inquadrate in una visione chiara e condivisa: "Abbiamo ragionato un piano per un recupero storico e naturalistico dell' area che possa così essere riaperta ai cittadini e dove gli interventi di cementificazione siano limitati al minimo". L' Ammiraglio De Felice ha ricordato come l' impegno della Marina Militare sia stato nel tempo sempre indirizzato verso azioni che tendessero a preservare e migliorare l' area: "Vogliamo continuare in questo senso e la Marina sta investendo tanto in questo senso, non solo in termini militari, ma anche sociali e civili. La Real Cittadella - ha proseguito - è un tesoro sommerso che va riscoperto e valorizzato e per questo mettiamo tutti i nostri mezzi e strumenti a disposizione delle altre istituzioni". "Mi sento un cittadino messinese acquisito - ha esordito il presidente dell' Autorità Portuale di Messina, De Simone - e, sebbene il mio mandato sia in scadenza, ribadisco che il mio impegno non è indirizzato a contrasti, ma alla soluzione dei problemi e alla collaborazione. L' Autorità non si contrappone alla città, ma lavora per questa e ne è testimonianza la buona conclusione dei progetti che ci eravamo preposti". A concluso l' intervento del Soprintendente Rocco Scimone che, riallacciandosi alle parole del Sindaco Accorinti, ha ricordato che "i cinquecentomila metri quadrati della Real Cittadella hanno un vincolo legislativo che prevede solo azioni indirizzate alla tutela delle opere monumentali e destinare gli spazi a parco urbano e attività culturali". Al termine della mattinata una delegazione dei rappresentanti istituzionali, alla quale si è aggiunto il Presidente della Regione Sicilia Rosario Crocetta, si è recata nell' area della Real Cittadella per un sopralluogo tecnico.



Capo d' Orlando, Sant' Agata Militello e Santo Stefano di Camastra

## Polo portuale? Una strategia perché possa diventare realtà

*I pescatori per ora sono costretti a esercitare l'attività in altre zone*

Franco Perdichizzi CAPO D' ORLANDO Authority anche per i porti dei Nebrodi? Sicuramente no, ma Polo Portuale potrebbe essere, considerato che la proposta è stata lanciata dai tre sindaci interessati e cioè Enzo Sindoni per Capo d' Orlando; Carmelo Sottile per Sant' Agata Militello e Francesco Re per Santo Stefano di Camastra.

I tre primi cittadini, dopo l' incontro del settembre scorso, si incontreranno a breve per studiare le strategie operative del Polo in un territorio vocato anche alla pesca. Anzi Sant' Agata Militello e Santo Stefano di Camastra hanno ancora flotte pescherecce di una certa consistenza mentre a Capo d' Orlando, l' economia ittica è scomparsa da tempo, ed è rimasta una piccola flotta, composta solo da cooperative di pescatori locali con la dotazione di piccole imbarcazioni.

Così bisogna fare presto se si vuole che la pesca non scompaia dai Nebrodi.

È questo uno degli slogan che accompagneranno il progetto del Polo poiché i pescatori e soprattutto quelli di Santo Stefano, costretti a emigrare negli altri invasi per la mancanza di un porto, stanno scomparendo dal mercato ittico locale. Santo Stefano è l' unico dei tre porti ancora sulla carta poiché gli altri due, quello di Capo d' Orlando e quello di Sant' Agata Militello sono in via di completamento. I lavori di quest' ultimo porto hanno incontrato in questi mesi alcuni stop per vicende burocratiche mentre per quello di Santo Stefano si è alla fase conclusiva di scelta del partner privato.

Ma non è solo la pesca che spinge i tre sindaci a fare sistema perché c' è in ballo anche la creazione di un Polo Portuale Turistico che possa offrire centinaia di posti barche al mondo del diportismo e della vela.

Non per niente il porto paladino è attenzionato da riviste specializzate nel mondo velico. Tornando al porto di Capo d' Orlando, i lavori continuano alacramente e attualmente l' attenzione è rivolta anche al progetto di ripascimento della costa a est dell' invaso. Un progetto direttamente collegato al completamento del porto.3.

**Nebrodi**

**Quelle sei ore al pronto soccorso furono fatali**

È stato il suo "Sorriso" a salvarlo nel 2014 dopo un infarto. Tempo di recupero di Sant' Agata Militello



**Assistenti e cittadini lavorano in loco**

Il progetto del Polo portuale è stato discusso in un incontro a Santo Stefano di Camastra. I presenti hanno discusso le strategie operative del Polo in un territorio vocato anche alla pesca.

**Operazione "Eolo" Nove le condanne**

La Marina ha arrestato nove persone in un'operazione di contrasto alla pirateria. Le condanne sono state inflitte per il ruolo svolto durante l'operazione.

**Polo portuale? Una strategia perché possa diventare realtà**

I pescatori per ora sono costretti a esercitare l'attività in altre zone. La proposta del Polo portuale è stata lanciata dai tre sindaci interessati.

**Roberta Bruzzese al Liceo "Lucie Piccole"**

La docente di Lettere ha ottenuto un risultato importante con la sua classe. Le allieve hanno ottenuto ottimi risultati alle finali regionali.

## Arabi pronti a investire sul quartiere fieristico

Lo ha rivelato a Rtp il presidente dell' **Autorità Portuale Antonino De Simone**. Sulla Fiera sono pronti a investire ingenti risorse una società o un fondo arabo, i cui rappresentanti sono stati già a Messina

Arabi pronti a investire sul quartiere fieristico.





# La Gazzetta Marittima

---

## Forum Nazionale sulla Sicurezza nei porti a Catania

ROMA – Il 12 febbraio, si terrà a Catania il 1° Forum Nazionale sulla sicurezza nei porti che avrà come tema: “La Sicurezza Produttiva: fattore essenziale di crescita dei traffici marittimi”. Il Forum, promosso dalla Federazione Italiana dei Piloti dei Porti, sotto il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è organizzato in collaborazione con la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne e del Comando Generale delle Capitanerie di Porto. L’obiettivo del forum è porre le basi per un momento di analisi, tra gli attori pubblici e privati, del comparto marittimo.

In primo piano, una visione non “burocratica” della sicurezza come presupposto di sviluppo e promozione dei traffici marittimi. Sul tavolo del dibattito, i tratti di efficienza del sistema, le criticità ed un’analisi di come il settore possa efficacemente affrontare problematiche di comune interesse, riguardanti i servizi tecnico nautici e l’intero cluster marittimo, saranno posti all’attenzione delle competenti articolazioni del MIT (Direzione generale e Comando Generale delle Capitanerie) per individuare misure di snellimento e soluzioni da attuare in tempi rapidi. Il forum si articolerà in due panel, attraverso tavole rotonde moderate dal direttore di Ship2Shore, Angelo Scorza.

Il primo panel, con inizio alle 9.30, – “attualità e prospettive future dei servizi tecnico nautici, nel quadro di un sistema integrato di sicurezza dei porti” – affronterà temi di attualità e di carattere generale, evidenziando la collaborazione operativa tra gli attori della sicurezza dei porti, sullo sfondo dell’organico intervento di riforma dell’ordinamento portuale promosso dal ministro Delrio, varato ieri sera dal Consiglio dei Ministri. La tavola rotonda abbraccerà anche gli aspetti legati alla disciplina della responsabilità del pilota, la ricerca di nuove procedure per la semplificazione degli adempimenti legati alla sicurezza, gli esempi virtuosi della disciplina del pilotaggio a Genova e Ravenna, la standardizzazione di best practices (quali il team per la gestione delle emergenze, valorizzando le esperienze maturate, a fine 2014, con l’invio di un pilota a bordo di una nave in difficoltà con gli elicotteri della Guardia Costiera).

Il secondo panel, nel primo pomeriggio, – “I servizi tecnico nautici quali fattori di garanzia e supporto alla produttività” – tratterà argomenti che proiettano le prestazioni dei servizi tecnico nautici verso un ruolo di rilancio dell’economia marittima e della crescita. A tal fine, la previsione di un “premio sulla sicurezza” – sotto il patrocinio del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e l’istituzione di un osservatorio nazionale in grado di monitorare l’andamento della disciplina dei STN, individuare le procedure per la semplificazione, analizzare i punti critici ed i casi di particolare rilievo per trarne insegnamento.

E’ stato invitato a prendere parte all’evento il ministro Delrio, mentre, tra i partecipanti, i rappresentanti delle categorie dei Servizi Tecnico Nautici (piloti, ormeggiatori e rimorchiatori), i rappresentanti dell’utenza (Assoport, Confitarma, Federagenti, Fedarlinea), il comandante generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, ammiraglio ispettore Vincenzo Melone, ed il direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dottor Enrico Pujia. Parteciperà anche il presidente della Federazione francese e vice presidente dell’EMPA, comandante Jean Philippe Casanova.

## Crociere, offerte febbraio 2016: prezzi e itinerari

Scritto da Antonella Tereo venerdì 22 gennaio 2016 11.36 · Commenti A Febbraio si parte in crociera a prezzi interessanti. Ecco quali sono le proposte più belle per salpare e godersi un viaggio di relax. Tweet Cerca anche: [Crociera In Offerta Crociere In Offerta 2x1 Crociere In Offerta Con Partenza Da Catania Crociere In Offerta Costa In crociera](#), ora, si risparmia. Se c'è il tempo di prendersi una breve pausa dal lavoro, la tentazione di salpare è davvero grande, viste le offerte che si susseguono proprio per il mese prossimo. Non occorre certo qualche ricorrenza in particolare (per San Valentino, Carnevale ma anche per anniversari, compleanni ecc.) visto che solo per il fattore prezzo - indiscutibilmente conveniente - si può trovare un pretesto per andare al largo. Una scelta che sembra in controtendenza ma con tutti i vantaggi insomma: sono di questo periodo infatti le migliori offerte dell'anno forse, quelle dove la bassa stagione e soprattutto la minima ressa sui ponti delle navi invogliano davvero a scegliere una [crociera](#) di puro relax e svago (complici anche le temperature poi non così rigide), in coppia o con gli amici, senza nulla togliere al piacere delle soste con escursione presso le più belle città del Mediterraneo e non solo. Fra le migliori proposte in [crociera](#) per il mese di febbraio, ecco allora le tentazioni da non perdere. MSC - Preziosa 7 giorni - Genova, Civitavecchia, [Palermo](#), Valletta, Barcellona, Marsiglia, Genova. Da 349 euro a persona (cabina interna, pasti e bevande nelle aree a buffet, incluse tasse portuali e quote d'iscrizione). Info CostaCrociere - Mediterranea 7 giorni - [Palermo](#), Napoli, Savona, Barcellona, Valencia, Palma. Da 399 euro a persona (cabina interna, pasti e bevande nelle aree a buffet, tasse portuali e quote d'iscrizione incluse). Info Royal Caribbean - Splendours of the Seas 8 giorni - Dubai, Khasab, Muscat Oman, Abu Dhabi, Dubai. Da 188 euro a persona (cabina interna, pasti e bevande nelle aree a buffet). (da 1000 a persona a persona con volo incluso). Info [foto: MSC Crociere] Tweet.

The screenshot shows a travel website article titled "CROCIERE, OFFERTE FEBBRAIO 2016: PREZZI E ITINERARI". The main image is a coastal town with a large building, likely a port of call. The article text is partially visible, starting with "Scritto da Antonella Tereo". To the right, there is a sidebar with a section titled "La settimana scorsa" containing several small images and text snippets. The website layout includes a navigation bar at the top and a footer with social media icons.

## Augusta, Autorità portuale «Un traguardo condiviso»

L' Aula: «Adesso al lavoro per non vanificare il risultato»

La politica esulta e gli addetti ai lavori un po' meno, ma tutti sono concordi nel riconoscere l'importanza dell' assegnazione ad Augusta dell' autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale. «È una vittoria per la città intera. E' stato infatti scongiurato il pericolo che Augusta venisse privata di un altro determinante pezzo della propria economia e, soprattutto, della propria identità». Esordiscono così i consiglieri comunali dell' opposizione Alfredo Beneventano, Giancarlo Triberio, Francesco Lisitano, Vincenzo Canigliula, Salvatore Errante, Marco Niciforo, Salvatore Aviello, Irene Sauro, Alessandro Tripoli, Giuseppe Di Mare, Angelo Pasqua e Biagio Tribulato.

A evidenziare l' impegno dell' amministrazione comunale nella vicenda che per mesi ha lasciato col fiato sospeso rappresentanti istituzionali e politici, sindacati e operatori portuali è il capogruppo del M5S al consiglio comunale, Mauro Caruso: «Si tratta di una vittoria condivisa - dice - ma non possiamo non riconoscere l' apporto determinante del nostro sindaco, Cettina Di Pietro, la quale con grinta e volontà ha fatto sentire nelle sedi competenti la voce della città».

«È un risultato - aggiungono i 12 consiglieri di minoranza - che testimonia, ancora una volta che, solo tramite colla borazione e apertura, si possono ottenere risultati e lavorare in maniera proficua e seria per Augusta. Adesso è compito di tutti e dell' amministrazione comunale in primis, mettere a frutto la vittoria e non consentire che il risultato diventi l' ennesima occasione mancata per la città che, mai come oggi, necessita di rilancio e sviluppo».

Evidenzia il risultato prodotto in un clima di collaborazione il presidente del consiglio comunale, Lucia Fichera, ricordando la mozione votata in Aula dall' intero consiglio che è stata dal sindaco Di Pietro portata all' attenzione del ministro dei Trasporti e delle infrastrutture, Graziano Delrio. «Solo remando verso la stessa direzione si possono raggiungere gli obiettivi - dice Fichera - l' amministrazione comunale ha avuto un ruolo significativo nell' iter che ha portato al raggiungimento del traguardo. Ora la parte più importante la devono fare gli addetti ai lavori. Il porto è una risorsa importante per la nostra città, va valorizzato e potenziato. E' giunto il momento di impegnarsi incisivamente per farlo decollare».

«Per Augusta non è una concessione concludono i membri della minoranza bensì il semplice e dovuto riconoscimento a livello nazionale del ruolo storico che la città ha sempre avuto. Si parta adesso dalle enormi potenzialità che scelte sbagliate, o quanto meno discutibili, hanno da sempre reso inespresse.

**Zona Nord** **SEACUSA 1.29**

**Clonando un cane in gruppo forte**

**Sviluppo degli ibolei programmi, opere e lavori in corso prove di fattibilità**

**Augusta, Autorità portuale «Un traguardo condiviso»**  
L' Aula: «Adesso al lavoro per non vanificare il risultato»

**Lentini, aule al freddo; esposto in procura**



## - segue

---

La vera sfida inizia adesso e, di sicuro, nessuno abbasserà la guardia su chi oggi ha il dovere di realizzare tutto ciò».

Grande soddisfazione, dunque, di tutta l' Aula di palazzo San Biagio. La minoranza ritiene che sia stato confermato «punto per punto quanto richiesto nella mozione di indirizzo approvata dal consiglio comunale nella seduta monotematica richiesta dai consiglieri di opposizione». Per Luigi Mastroviti, operatore portuale «non è certo per le rivendicazioni di piazza che, sono state "scarse", che il porto di Augusta è destinatario della sede di sistema di autorità portuale. Era previsto dalla legge. La comunità europea stabilisce che i finanziamenti possono essere assegnati solo ai porti "core" e Catania non lo è mentre Augusta sì. Da ora in poi conteranno veramente le persone e i programmi. A mio avviso occorre dunque frenare l' entusiasmo e andare avanti. Un compito importante avranno sia gli operatori portuali sia il Comune, in considerazione del fatto che, il comitato di gestione lo vedrà tra i protagonisti».

AGNESE SILIATO

**STRUTTURE.** Si tratta dell'ampliamento della banchine per contribuire a far diventare lo scalo più competitivo. L'**Autorità** potrebbe inglobare anche Pozzallo e Siracusa

## Porto di Augusta, rifinanziati 67 milioni di lavori

Altri fondi potrebbero essere utilizzati per rivitalizzare l'intera area con una serie di miglioramenti infrastrutturali nei collegamenti con Bicocca, Comiso, Catania e Pozzallo. Rifinanziati per circa 67 milioni di euro i lavori di ampliamento della banchine del porto commerciale di Augusta che, per diventare sempre più competitivo come **Autorità** di sistema della Sicilia orientale dovrebbe avere al suo interno anche i due porti di Pozzallo e Siracusa. Lo dice il parlamentare regionale Enzo Vinciullo che ieri, dopo la conferma della centralità del porto "core" di Augusta ha chiesto con una lettera al presidente della Regione, Rosario Crocetta, firmata anche dal parlamentare di Ragusa Nino Minardo di sfruttare la possibilità data dalla riforma e di inserire anche Siracusa e Pozzallo e consentendo "di poter fare sistema e squadra a tutta l'area del sud est della Sicilia in un progetto più ampio e complesso" che passa dall'avvio degli investimenti previsti. Tra questi "la velocizzazione ferroviaria dell'Augusta -Bicocca, già appaltata e che deve partire quanto prima, - ha aggiunto- con 67 milioni reinseriti nella programmazione 2014-2020 si può realizzare anche la bretella ferroviaria all'interno del porto e chiedo al commissario dell'**Autorità portuale** di prendere contatti con le Ferrovie. Ci sono 7 miliardi di euro con cui si potrebbe velocizzare l'Augu sta-Pozzallo, il collegamento con l'aeroporto di Comiso e Catania, ma c'è anche necessità che l'ex Provincia ceda all'**Autorità portuale** anche il viadotto di ingresso al porto".

Per il sindaco Cettina Di Pietro, che ha salutato con soddisfazione la riforma del sistema **portuale** visto che sono state accolte "le richieste in termini di governance e di sede di **Autorità** di sistema presentate ad ottobre è importante procedere adesso con una celere nomina del presidente e segretario della Port Authority".

All'amministrazione si rivolge il segretario cittadino del Pd, Giancarlo Triberio che chiede di convocare i tecnici comunali, dell'**autorità portuale**, gli operatori **portuali** per discutere del prg **portuale**, già approvato dal comitato **portuale**. "Adesso è fondamentale avere un ruolo cardine competente nella futura governance da parte della città e - dice- non è più concepibile non procedere con convinzione e determinazione nell'attuare iniziative e atti fondamentali per il porto, volano imprescindibile per il futuro della comunità". I due deputati nazionali Pd Pippo Zappulla e Sofia Amoddio da un lato sottolineano che il chiarimento del ministero elimina ogni preoccupazione, ma confermano la necessità di un chiarimento per definire "compiti, ruoli e competenze dell'**Autorità portuale** di Sistema cioè Augusta con la sede del Sistema **portuale** del mare di Sicilia cioè Catania e abbiamo già chiesto una verifica nella prossima settimana con i responsabili del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture".

**Cremona di Siracusa 47**

### Porto di Augusta, rifinanziati 67 milioni di lavori

Il sindaco Cettina Di Pietro ha salutato con soddisfazione la riforma del sistema portuale visto che sono state accolte le richieste in termini di governance e di sede di Autorità di sistema presentate ad ottobre è importante procedere adesso con una celere nomina del presidente e segretario della Port Authority.

Altri fondi potrebbero essere utilizzati per rivitalizzare l'intera area con una serie di miglioramenti infrastrutturali nei collegamenti con Bicocca, Comiso, Catania e Pozzallo. Rifinanziati per circa 67 milioni di euro i lavori di ampliamento della banchine del porto commerciale di Augusta che, per diventare sempre più competitivo come Autorità di sistema della Sicilia orientale dovrebbe avere al suo interno anche i due porti di Pozzallo e Siracusa.

Lo dice il parlamentare regionale Enzo Vinciullo che ieri, dopo la conferma della centralità del porto "core" di Augusta ha chiesto con una lettera al presidente della Regione, Rosario Crocetta, firmata anche dal parlamentare di Ragusa Nino Minardo di sfruttare la possibilità data dalla riforma e di inserire anche Siracusa e Pozzallo e consentendo "di poter fare sistema e squadra a tutta l'area del sud est della Sicilia in un progetto più ampio e complesso" che passa dall'avvio degli investimenti previsti.

Tra questi "la velocizzazione ferroviaria dell'Augusta -Bicocca, già appaltata e che deve partire quanto prima, - ha aggiunto- con 67 milioni reinseriti nella programmazione 2014-2020 si può realizzare anche la bretella ferroviaria all'interno del porto e chiedo al commissario dell'Autorità portuale di prendere contatti con le Ferrovie. Ci sono 7 miliardi di euro con cui si potrebbe velocizzare l'Augu sta-Pozzallo, il collegamento con l'aeroporto di Comiso e Catania, ma c'è anche necessità che l'ex Provincia ceda all'Autorità portuale anche il viadotto di ingresso al porto".

Per il sindaco Cettina Di Pietro, che ha salutato con soddisfazione la riforma del sistema portuale visto che sono state accolte "le richieste in termini di governance e di sede di Autorità di sistema presentate ad ottobre è importante procedere adesso con una celere nomina del presidente e segretario della Port Authority".

All'amministrazione si rivolge il segretario cittadino del Pd, Giancarlo Triberio che chiede di convocare i tecnici comunali, dell'autorità portuale, gli operatori portuali per discutere del prg portuale, già approvato dal comitato portuale. "Adesso è fondamentale avere un ruolo cardine competente nella futura governance da parte della città e - dice- non è più concepibile non procedere con convinzione e determinazione nell'attuare iniziative e atti fondamentali per il porto, volano imprescindibile per il futuro della comunità". I due deputati nazionali Pd Pippo Zappulla e Sofia Amoddio da un lato sottolineano che il chiarimento del ministero elimina ogni preoccupazione, ma confermano la necessità di un chiarimento per definire "compiti, ruoli e competenze dell'Autorità portuale di Sistema cioè Augusta con la sede del Sistema portuale del mare di Sicilia cioè Catania e abbiamo già chiesto una verifica nella prossima settimana con i responsabili del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture".

### La mensa alla scuola Annino il sindaco: «È tutto a posto»

### Rifiuti a Carlentini Operai senza stipendi

IL CASO. «Siamo nella fase di acquisizione della documentazione per poter capire se ci sono gli estremi per procedere» afferma il procuratore Francesco Paolo Giordano

## Augusta, avviata un'inchiesta sull'«Hotspot»

L'inchiesta è scattata dopo la presentazione di un esposto da parte di Enzo Vinciullo e Paolo Mastroviti in cui si ipotizzano alcune irregolarità nel bando. L'opposizione chiede l'intervento della giunta.

La riforma della portualità, che ha ribadito la centralità del porto "core" di Augusta nell'Autorità di sistema del mare della Sicilia orientale non modifica le norme della legge di istituzione delle Autorità portuali che individuano le aree portuali come scali commerciali e che contrasterebbero con la creazione, dentro il porto di Augusta, di uno dei 6 hot spot per la prima accoglienza ed identificazione dei migranti voluto dal ministero dell'Interno. Rimane, dunque, ancora irrisolto il problema della creazione della struttura che nei mesi scorsi ha ottenuto sono un coro di "no" e anche un esposto presentato a dicembre alla procura di Siracusa dal parlamentare regionale Enzo Vinciullo e dall'avvocato Paola Mastroviti che ha già portato ad aprire un fascicolo conoscitivo, al momento, senza indagati e ipotesi di reato, così come sottolinea il capo della procura di Siracusa Francesco Paolo Giordano. "L'esposto è all'esame dell'ufficio e siamo nella fase di acquisizione della documentazione per poter capire se ci sono gli estremi per procedere". ha aggiunto Giordano.

Tra le violazioni elencate dall'esposto nel bando di gara per la realizzazione dell'hotspot per circa un milione di euro, gestito di Invitalia, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa non ci sarebbero solo quelle alla legge 84, ma anche alla legge sugli appalti che prevede, ad esempio, che prima di redigere un bando di gare è necessario avere il possesso sul terreno. Il bando è comunque andato avanti regolarmente, come fa sapere l'ufficio stampa dell'agenzia che ha fatto sapere che "la gara è stata aggiudicata provvisoriamente e siamo in attesa delle necessarie verifiche ai fini della stipula del contratto". Un problema, dunque, quello dell'hotspot che rimane ancora aperto, intanto per i 12 consiglieri di minoranza l'aver attribuito ad Augusta il ruolo di sede dell'Autorità di sistema ha "confermato punto per punto quanto richiesto nella mozione di indirizzo approvata dal consiglio comunale su richiesta dell'opposizione -dicono-. È una vittoria per la città intera che scongiura il pericolo di venire privata di un altro determinante pezzo della propria economia e, soprattutto, della propria identità. Adesso è compito di tutti, e dell'amministrazione comunale in primis mettere a frutto questa vittoria e non consentire che questo risultato diventi l'ennesima occasione mancata per la città che mai come oggi necessita di rilancio e sviluppo.

Si parla adesso dalle enormi potenzialità che scelte sbagliate, o quanto meno discutibili, hanno da sempre reso inespresse".

### 24 Cronaca di Siracusa

## Augusta, avviata un'inchiesta sull'«Hotspot»



di alta di viaggi. In quest'area si sta realizzando una struttura per la prima accoglienza dei migranti. L'opera è stata affidata a Invitalia e sarà gestita dalla società di gestione del servizio pubblico (GSP) di Augusta. L'opera è stata affidata a Invitalia e sarà gestita dalla società di gestione del servizio pubblico (GSP) di Augusta.

### Prilo, mobilità alla Rendelin

#### Accordo per i ventisei operai



Il sindacato di Prilo ha raggiunto un accordo con la Rendelin per la mobilità dei ventisei operai. L'accordo prevede la possibilità di lavorare in altre parti del paese.

### IN BREVE

- Stipendi di lavoro** - Il sindacato di Prilo ha raggiunto un accordo con la Rendelin per la mobilità dei ventisei operai.
- Stipendio di lavoro** - Il sindacato di Prilo ha raggiunto un accordo con la Rendelin per la mobilità dei ventisei operai.
- Stipendio di lavoro** - Il sindacato di Prilo ha raggiunto un accordo con la Rendelin per la mobilità dei ventisei operai.
- Stipendio di lavoro** - Il sindacato di Prilo ha raggiunto un accordo con la Rendelin per la mobilità dei ventisei operai.

## Passeggeri e traffico merci in aumento al porto di Palermo

Nel 2015 il porto di Palermo ha movimentato un traffico di 6 milioni 886.762 di tonnellate di merci contro i 6 milioni 250.496 del 2014, con un aumento del 10,2%

**PALERMO.** Nel 2015 il porto di Palermo ha movimentato un traffico di 6 milioni 886.762 di tonnellate di merci contro i 6 milioni 250.496 del 2014, con un aumento del 10,2%. Le tonnellate diventano 7 milioni 151.449 sommando il traffico sviluppato dallo scalo di Termini Imerese (+9,5% rispetto al 2014). Nel dettaglio, il porto di Palermo ha registrato un aumento del 14,7% nelle rinfuse liquide, soprattutto prodotti raffinati, passando da 745.562 tonnellate a 855.287. Il volume complessivo delle rinfuse solide, soprattutto cereali, lo scorso anno è stato di 211.277 tonnellate (183.945 nel 2014) con un incremento del 14,9%. In questo settore, lo scalo palermitano e quello termitano insieme hanno raggiunto 377.780 tonnellate (318.273 nel 2014) e un aumento percentuale del 18,7%

The screenshot shows a news article from the website 'GIORNALE DI SICILIA'. The article is titled 'Passeggeri e traffico merci in aumento al porto di Palermo' and is dated 19 febbraio 2016. The main text reports that in 2015, the port of Palermo handled a traffic of 6,886,762 tons of goods, an increase of 10.2% compared to 6,250,496 tons in 2014. It also mentions that the total traffic, including Termini Imerese, reached 7,151,449 tons. The article details an increase in liquid cargo (14.7%) and solid cargo (14.9%), with a combined increase of 18.7% for the Termini Imerese port. A small aerial photograph of the port is included in the article.

## Palermo, in aumento traffico merci e passeggeri al porto

Nel 2015 il porto di Palermo ha movimentato un traffico di 6.886.762 di tonnellate di merci contro i 6.250.496 del 2014, con un aumento del 10,2%. Le tonnellate diventano 7.151.449 sommando il traffico sviluppato dallo scalo di Termini Imerese (+9,5% rispetto al 2014). Lo rende noto l'**Autorità portuale**, sottolineando che, nel dettaglio, il porto di Palermo ha registrato un aumento del 14,7% nelle rinfuse liquide, soprattutto prodotti raffinati, passando da 745.562 tonnellate a 855.287. Il volume complessivo delle rinfuse solide, soprattutto cereali, lo scorso anno è stato di 211.277 tonnellate (183.945 nel 2014) con un incremento del 14,9%. In questo settore, lo scalo palermitano e quello termitano insieme hanno raggiunto 377.780 tonnellate (318.273 nel 2014) e un aumento percentuale del 18,7%. Nel comparto dei passeggeri il traffico complessivo ha registrato un incremento dello 0,8. In particolare, il traffico crocieristico ha portato a Palermo 546.884 crocieristi (531.712 nel 2014) con un aumento del 3,3%, mentre i passeggeri traghetti sono passati da 1.147.919 a 1.153.661 (+ 0,5%). "Sono molto soddisfatto - commenta il presidente dell'**Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella** - dei dati del 2015 che confermano la qualità dei servizi offerti dal porto di Palermo e la competitività delle nostre tariffe, soprattutto nello scalo termitano. Inoltre le cifre attestano come il traffico ro-ro rappresenti la vera vocazione del porto di Palermo". E proprio il traffico ro-ro beneficerà dei lavori ultimati al Molo Santa Lucia. L'intervento sul Molo Santa Lucia è consistito nel prolungamento del molo stesso, allineandone la testata con quelle degli altri due moli del porto commerciale, il Molo Piave e il Molo Vittorio Veneto, e nell'avanzamento del lato nord della relativa banchina, secondo un allineamento ad angolo retto con la sua banchina di riva, ossia con la banchina Puntone. Il lato sud della banchina è stato invece mantenuto invariato. Inoltre, è stato realizzato un ampliamento di banchina previsto in progetto di circa 6.800 metri quadrati, che ha permesso la creazione di piazzali operativi: corsie di imbarco, aree di sosta temporanea per veicoli commerciali ed autoveicoli, viabilità, aree di manovra. I lavori di ampliamento lato nord sono stati ultimati, è stato effettuato il collaudo statico e il luogo adesso può essere destinato ad area portuale a servizio del traffico Ro-Ro e crocieristico. di REDAZIONE Tagged with aumento merci palermo passeggeri porto traffico.



## Porti: in aumento traffico passeggeri e merci a Palermo

**Palermo, 23 gen. (AdnKronos) -** Merci e passeggeri in aumento al porto di **Palermo**. Nel 2015, infatti, sono state movimentate 6.886.762 tonnellate di merci contro le 6.250.496 del 2014, con un aumento del 10,2 per cento. Le tonnellate diventano 7.151.449 sommando il traffico sviluppato dallo scalo di Termini Imerese (+9,5 per cento rispetto al 2014). Nel comparto dei passeggeri il traffico complessivo ha registrato un incremento dello 0,8 per cento. In particolare, il traffico crocieristico ha portato a **Palermo** 546.884 crocieristi (531.712 nel 2014) con un aumento del 3,3 per cento, mentre i passeggeri traghetti sono passati da 1.147.919 a 1.153.661 (+ 0,5 per cento). "Sono molto soddisfatto dei dati del 2015 che confermano la qualità dei servizi offerti dal porto di **Palermo** e la competitività delle nostre tariffe, soprattutto nello scalo termitano - dice il presidente dell' **Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella** -. Inoltre le cifre attestano come il traffico ro-ro rappresenti la vera vocazione del porto di **Palermo**".



**INFRASTRUTTURE MARITTIME.** La nuova superficie d' approdo allineata con quelle del «Piave» e del «Vittorio Veneto». Realizzati piazzali, corsie, aree di sosta e manovra

## Allungato un molo, il porto si ingrandisce

*Conclusi i lavori sul «Santa Lucia». Ed è in aumento il traffico di merci e passeggeri, anche nello scalo di Termini Imerese*

Circa 10 punti percentuali di incremento nel 2015, rispetto all' anno precedente, per i prodotti; lo 0,8 per le persone. Il presidente **Cannatella**: «Confermate la qualità dei servizi e la competitività delle offerte».

**Giancarlo Macaluso** ...Dal mare. Le buone notizie arrivano dal mare. I porti di **Palermo** e **Termini Imerese** godono di salute buona e robusta: aumenta il traffico delle merci e presentano il segno più le percentuali di movimentazione passeggeri. E nel capoluogo i lavori di allungamento del molo Santa Lucia, appena conclusi, aiutano lo sviluppo dello scalo. È stata allineata la testata con quelle degli altri due moli del porto commerciale, il Piave e il Vittorio Veneto.

Inoltre, è stato realizzato un ampliamento di banchina previsto in progetto di circa 6.800 metri quadrati, che ha permesso la creazione di piazzali operativi; corsie di imbarco, aree di sosta temporanea per veicoli commerciali e autoveicoli, viabilità, aree di manovra. I lavori di ampliamento lato nord sono stati ultimati, è stato effettuato il collaudo statico e il luogo adesso può essere destinato ad area **portuale** a servizio del traffico «ro-ro» (quello dei traghetti, cioè) e crocieristico. Il lato sud della banchina è stato invece mantenuto invariato.

In vista del riordino delle **autorità portuali**, secondo un progetto che prevede l' accorpamento di **Palermo** -Termini con Trapani, l' efficienza dei sistemi **portuali** diventa la parola d' ordine.

E su questo punto il presidente del l' Autorità di **Palermo**, **Vincenzo Cannatella**, dice di essere «soddisfatto dei dati del 2015 che confermano la qualità dei servizi offerti dal porto di **Palermo** e la competitività delle nostre tariffe, soprattutto nello scalo termitano».

Inoltre le cifre attestano come il traffico ro-ro rappresenti la vera vocazione del porto del capoluogo».

Infatti, nel 2015 in città si è registrato un movimento di 6.886.762 tonnellate di merci contro i 6.250.496 del 2014, con un aumento del 10,2 per cento. Le tonnellate diventano 7.151.449 sommando il traffico sviluppato dallo scalo di Termini Imerese (+9,5% rispetto al 2014).

Nel dettaglio, il porto di **Palermo** ha registrato un aumento del 14,7% nelle rinfuse liquide, soprattutto prodotti raffinati, passando da 745.562 tonnellate a 855.287. Il volume complessivo delle rinfuse solide,

14 Cronaca di Palermo

### Allungato un molo, il porto si ingrandisce

Le opere sul molo Santa Lucia. Ed è in aumento il traffico di merci e passeggeri, anche nello scalo di Termini Imerese



Il molo Santa Lucia, allungato di circa 6.800 metri quadrati, è stato allineato con gli altri due moli del porto commerciale, il Piave e il Vittorio Veneto.

### Controlli fra Terrasini e Partinico, multe a locali e ad automobilisti



Un agente di polizia controlla un'automobile durante un'ispezione a Terrasini.

### «Licenziati» tutti gli assessori di Castronovo

Il sindaco di Castronovo di Stabia, Giuseppe... ha licenziato tutti gli assessori del consiglio comunale...

### IN BREVE

#### Realisti, approdi, collaudi in città

Il sindaco di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha annunciato che i lavori di ampliamento del porto sono stati allineati con gli altri due moli del porto commerciale, il Piave e il Vittorio Veneto.

#### Libri, controllo per la sicurezza della struttura

Il sindaco di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha annunciato che i lavori di ampliamento del porto sono stati allineati con gli altri due moli del porto commerciale, il Piave e il Vittorio Veneto.

#### Controlli a Terrasini e Partinico, multe a locali e ad automobilisti

Il sindaco di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha annunciato che i lavori di ampliamento del porto sono stati allineati con gli altri due moli del porto commerciale, il Piave e il Vittorio Veneto.

#### «Licenziati» tutti gli assessori di Castronovo

Il sindaco di Castronovo di Stabia, Giuseppe... ha licenziato tutti gli assessori del consiglio comunale...

#### Realisti, approdi, collaudi in città

Il sindaco di Palermo, Vincenzo Cannatella, ha annunciato che i lavori di ampliamento del porto sono stati allineati con gli altri due moli del porto commerciale, il Piave e il Vittorio Veneto.

## - segue

---

soprattutto cereali, lo scorso anno è stato di 211.277 tonnellate (183.945 nel 2014) con un incremento del 14,9%. In questo settore, lo scalo palermitano e quello termitano insieme hanno raggiunto 377.780 tonnellate (318.273 nel 2014) e un aumento percentuale del 18,7%. Nel comparto dei passeggeri il traffico complessivo ha registrato un incremento dello 0,8. In particolare, il traffico crocieristico ha portato a Palermo 546.884 crocieristi (531.712 nel 2014) con un aumento del 3,3%, mentre i passeggeri dei traghetti sono passati da 1.147.919 a 1.153.661 (+ 0,5%).

## Ancona, nasce la super Autorità portuale con poteri da Pesaro fino a Pescara

Renzi assegna ad Ancona la guida della super autorità portuale del centro Italia. Non solo lo scalo internazionale dorico, ma anche quello di Pesaro, Falconara, San Benedetto del Tronto, Ortona e Pescara. Tutti sotto la guida dell' Autorità di sistema portuale del Medio Adriatico, con sede nel capoluogo marchigiano. Approvato dal Consiglio dei ministri di mercoledì notte il decreto di riforma dei porti italiani presentato dai ministri Madia e Delrio, l' Ap di Ancona viene promossa. Oltre agli scali statali indicati dal decreto, la Regione potrebbe ampliare ulteriormente i compiti dell' Ap, assegnando anche la gestione dei porti regionali come Fano, Civitanova, Numana e Senigallia. «Viene riconosciuto il ruolo e l' importanza che ha il porto di Ancona. La riforma apre nuovi scenari per il ruolo di Marche e Abruzzo all' interno della Marcopregione Adriatico Ionica, riconoscendo e rafforzando l' importanza strategica di questi territori» commenta il presidente Ap Rodolfo Giampieri, ricordando che solo un anno fa il porto di Ancona era in bilico sulla scure dell' accorpamento con Ravenna. «Merito del lavoro di squadra del territorio che ha saputo interpretare con una visione di sistema gli scenari futuri» sottolinea Giampieri. Il decreto

legge, prima di essere convertito e pubblicato sulla gazzetta ufficiale, chiede ora il parere delle commissioni parlamentari, quindi la trasmissione alla Corte dei Conti, in tutto massimo 60 giorni. Ecco cosa cambia. La riforma Delrio porta le Ap da 24 a 15: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Catania, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Il decreto snellisce anche le procedure per lo sdoganamento delle merci e il transito di passeggeri attraverso lo sportello unico doganale e dei controlli, rispetto agli attuali 113 procedimenti svolti da 23 soggetti diversi. Cambia anche il governo del porto: più potere al presidente dell' Ap, nominato con un mandato di 4 anni direttamente dal ministro "previa intesa" con il presidente di Regione, addio al Comitato portuale, al suo posto ci sarà un comitato di gestione al massimo di 5 nomi, con rappresentanti del Comune di Ancona, della Regione Marche e della Capitaneria di Porto, chiamato a decidere su concessioni demaniali e dragaggi. Il decreto non entra nel capitolo finanziamenti. «Ma non c' è pericolo che le risorse del porto di Ancona vengano ridotte e ridistribuite tra tutti i porti. Semmai ci sarà un aumento dei fondi da gestire» commenta Giampieri. La nuova Ap infatti dovrà farsi carico dei lavori e delle opere del porto di Ancona, Pesaro, Falconara, San Benedetto del Tronto, esclusa la darsena turistica, Ortona e Pescara, dovendo progettare il sistema della logistica in un' ottica interregionale e internazionale, compreso all' interno del corridoio europeo Helsinki - La Valletta.



EMANUELE GAROFALO

L'ALTRA FACCIA DELLA MEDAGLIA

## L' esclusione di Pozzallo priva di ogni logica

Antonio Ingallina **POZZALLO** Un porto in costante crescita con oltre un milione di tonnellate di merce transitata per le banchine. Eppure Pozzallo non è stato inserito nel sistema **portuale** per il quale il Governo ha stabilito le nuove **autorità portuali**. La struttura iblea è stata esclusa dalla Regione, che pure ne è proprietaria e che ha stanziato fondi per la sistemazione e l' ampliamento. Un fatto che è suonato strano agli operatori che lavorano nella struttura iblea ed ancora di più alla deputazione nazionale della provincia di Ragusa.

A farsi portavoce di questa situazione è stato l' onorevole Nino Minardo che ha chiesto l' annessione del porto di Pozzallo nell' Autorità di sistema **portuale**. Il deputato modicano si è rivolto al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che, nei mesi scorsi aveva confermato la disponibilità a dare maggiore valenza all' infrastruttura ragusana, classificata come di rilevanza economica regionale. Al ministro è stato chiesto di sollecitare la Regione Siciliana ad avviare l' iter per richiedere l' inserimento del porto di Pozzallo nel decreto legislativo sul riordino delle **Autorità portuali**.

Nino Minardo ha accompagnato la sua richiesta con i numeri della struttura iblea: poco meno di 1,4 milioni di tonnellate di merce transitata lo scorso anno, «grazie - ha rimarcato - alla posizione strategica nelle rotte marine presenti e future, propedeutiche anche ad un incremento dello sviluppo turistico». A questo proposito, il parlamentare ha spiegato che «il flusso attuale conta su 130 mila passeggeri annui che fanno la spola con l' isola di Malta».

Sono questi numeri, ha sostenuto Minardo, a far sì che il porto di Pozzallo possa essere inserito nell' Autorità di sistema **portuale**. «È indispensabile - ha aggiunto - non perdere questa opportunità che favorisce e stimola lo sviluppo di tutte le attività marittime **portuali** collegate al porto di Pozzallo ed il sistema economico ad esso connesso, incrementando, quindi, l' aspetto commerciale e, soprattutto, guardando con attenzione all' aspetto turistico, che potrebbe essere sostenuto dall' approdo di navi da crociera sulla base della sua strategica posizione, che unisce chilometri di litorale della provincia di Ragusa».

Minardo non si è fermato al solo colloquio con il ministro Delrio. Ha, infatti, discusso la questione anche con l' assessore regionale alle Infrastrutture Giovanni Pistorio con l' obiettivo di avviare «il percorso per l' inserimento».





Attualità

## Porto di Corigliano: l' ADSP è un vantaggio?

Porto di Corigliano: l' ADSP è un vantaggio?

Scritto da comunicato stampa Visite: 1 La riorganizzazione del sistema portuale nazionale, che prevede una serie di accorpamenti delle attuali Autorità Portuali, può essere una utile occasione per riposizionare il Porto di Corigliano in un contesto di sviluppo e di rilancio. In forza della Riforma Del Rio, le Autorità Portuali passeranno dalle attuali 24 a 15. In particolare, per quello che ci riguarda, la nuova "Autorità di Sistema Portuale dello Stretto" avrebbe sede a Gioia Tauro, ed includerebbe, oltre ai Porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria (già compresi nella preesistente Autorità Portuale di Gioia Tauro), anche i Porti siciliani di Messina, Milazzo e Tremestieri. C' è, purtroppo, da prendere atto che l' appartenenza all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, finora non ha prodotto per il Porto di Corigliano, risultati positivi. La movimentazione di cippato, che fino a qualche anno fa muoveva fino a 1.000.000 di tonnellate all' anno di merce destinata alle centrali elettriche a biomasse di Cutro, si è esaurita a tutto vantaggio del Porto di Crotona; il clinker per la Cementeria di Castrovillari non viene

più movimentato; non hanno mai preso vigore l' Autostrada del Mare, l' utilizzo del Porto a fini turistici, e la piattaforma del freddo. Anche la linea marittima Corigliano-Catania, effettuata per circa un anno tra il 2009 e il 2010, ha miseramente fallito il suo obiettivo, che era quello di stabilizzare e rendere permanente una linea alternativa al trasporto su gomma, in modo da bypassare tutto il tratto autostradale calabrese della Salerno-Reggio e il traghettamento sullo Stretto di Messina. In questo decennio di appartenenza all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, purtroppo il Porto di Corigliano non solo non ha fatto registrare progressi, ma, come si scriveva, ha perso opportunità e occasioni. Complice anche la concomitante concorrenza del Porto di Crotona, che ha gli stessi obiettivi di Corigliano e che però ha saputo sfruttare meglio le occasioni: scarico di biomasse sfuse, trasferite da Corigliano a Crotona, attracco di navi da crociera, minori costi dei servizi portuali. Giova a Corigliano la permanenza nelle competenze dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro, o meglio nella nuova Autorità di Sistema Portuale dello Stretto? Riteniamo di no, e per più motivi. Intanto va considerata la strutturazione geografica del sito portuale nostrano, che si colloca naturalmente nel più ampio Golfo di Taranto. Corigliano è prospiciente alle coste greche e albanesi, e si trova sulla linea del corridoio adriatico. Gioia

Immagine  
non disponibile

## - segue

---

Tauro, collocato sul versante tirrenico, ha prospettive diverse, commercialmente e geograficamente, rispetto a Corigliano: infatti, nonostante la fase congiunturale abbastanza negativa, Gioia guarda ai grandi traffici commerciali internazionali, ha una movimentazione di containers che lo pone in una posizione di tutto rispetto, attrae per i costi dei servizi portuali molto vantaggiosi. Le attività diverse, come la crocieristica, sono preferibilmente appannaggio di Crotona, che offre anch'esso prezzi più vantaggiosi. Lodevoli le iniziative promozionali dei Tours Operators del nostro Territorio, che promuovono le attrattive del nostro comprensorio e puntano molto sul Porto, ma restano pur sempre iniziative sporadiche. L'attività del Porto di Corigliano, essendo residuale, determina nessuna attenzione da parte dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, la quale di fatto è assente anche fisicamente da Corigliano. È vero altresì che questa assenza fisica si combina anche con l'assenza più completa dell'Amministrazione Comunale di Corigliano, per la quale il Porto è vissuto più come fastidio che risorsa. In tale contesto, nessuna ipotesi di investimenti produttivi prende corpo. Eppure, sino a qualche anno fa si discuteva della piattaforma logistica agro-alimentare, a servizio delle piane di Sibari e del Metapontino; si prospettavano collegamenti intermodali tra il Porto, la S.S. 106 e la Ferrovia; si pensava a ipotesi di rilancio attraverso una dettagliata e martellante campagna pubblicitaria per attrarre compagnie di navigazione, favorire l'attracco di navi da crociera, servire da stazione per il corridoio adriatico per l'arrivo e la partenza di traffico pesante, sviluppare il traffico commerciale, favorire lo spostamento di persone e merci per tutto il corridoio adriatico. Di tutto questo, a distanza di dieci anni, restano solo i proclami, ma non una azione che sia andata nella direzione di quanto programmato. Nella nuova organizzazione, non ci convince, altresì, il nuovo ruolo strategico, affidato all'Autorità di Sistema Portuale dalla Riforma Del Rio, con funzioni di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei Porti ricadenti nell'area di competenza: quale programmazione, quale indirizzo strategico si ipotizza per il Porto di Corigliano, se l'asse si sposta ulteriormente sull'area dello Stretto? Così come non ci convincono le funzioni, affidate all'AdSP, di "attrattore degli investimenti sui diversi Scali e di raccordo delle Amministrazioni Pubbliche": Corigliano ha bisogno di potenziare gli investimenti in funzione della sua economia interna (l'entroterra), e delle sue risorse turistiche e archeologiche, mentre l'AdSP dello Stretto si troverà a programmare e attrarre investimenti che le pervengono in forza del suo collocamento geografico, che favorisce il transito nel Mediterraneo e l'attraversamento dello Stretto. Riteniamo, a questo punto, che sia giunto il momento di ripensare la collocazione amministrativa del Porto di Corigliano, anche in funzione del suo posizionamento geografico. Come si scriveva più sopra, il Golfo di Corigliano fa parte del più ampio bacino del Golfo di Taranto. Anzi, c'è da precisare che il Porto nostrano è distante da quello di Taranto, solo 50 miglia marittime. Come Taranto, il Porto di Corigliano è sulla stessa direttrice del corridoio adriatico, ma ha il vantaggio di avere piazzali ancora inutilizzati, che possono essere impiegati a servizio dell'agro-alimentare ed essere quindi di supporto alla agricoltura dell'entroterra, risultando complementari alle attività commerciali di Taranto. Non solo: gravando sulla stessa area interna dal punto di vista geografico, Corigliano potrebbe essere il punto di riferimento della crocieristica, che dalla Sibaritide si potrebbe diramare su tutta l'area storicamente e archeologicamente omogenea. Né ci freni l'appartenenza ad altra Regione: le nuove AdSP, infatti, non badano ai confini regionali, ma a rendere più snelli i procedimenti amministrativi e dimezzare i tempi di sdoganamento, secondo gli intendimenti del Ministro Del Rio. Il quale Ministro aggiunge, in una sua intervista, che le inefficienze logistiche di Taranto si vanno colmando in virtù degli investimenti messi recentemente in campo; mentre per Gioia Tauro, continua il Ministro, "l'obiettivo è fare in modo che in due anni le merci che sbarcano nel Porto calabrese (di Gioia) possano prendere la via adriatica in treno". Anche in questa prospettiva, pertanto, Corigliano sarebbe tagliato fuori dall'idea di complementarità con il Porto di Gioia. Riteniamo utile un confronto ad ampio raggio sui temi sin qui esposti, evitando contrapposizioni ma anche sterili ragionamenti di appartenenza regionalistica, perché questi hanno portato Corigliano ad assumere un ruolo sempre più marginale nelle politiche degli investimenti. È ormai necessario valorizzare il Porto nostrano come vero motore di nuova economia, come soggetto propulsore di uno sviluppo che è stato sempre negato, ma che può passare attraverso le vie del mare anche in alternativa al trasporto su gomma. Il territorio va difeso, con le sacrosante lotte contro le trivellazioni, che rischiano di inquinare i mari e i territori retrostanti, ma anche dimostrando la possibilità di uno sviluppo eco-compatibile, che tenga conto delle infrastrutture a nostra disposizione e che le metta in linea con la produzione di nuova ricchezza. Vincenzo Casciaro - Segretario Generale FILT-CGIL Comprensoriale.

SCRITTO DA COMUNICATO STAMPA

## **Netta ripresa dei traffici merci e passeggeri nello scalo di Porto Empedocle, in base ai dati registrati nel corso del 2015 dalla Capitaneria di Porto-Guardia Costiera**

***Porto Empedocle: i dati dei traffici merci e passeggeri per il 2015 - Nuove misure allo studio della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera, d'intesa con gli operatori, per disciplinare la sicurezza in ambito portuale e per snellire le formalità di arrivo e partenza delle navi***

Porto Empedocle, 23 gennaio 2016 - Sono state 90 le navi mercantili giunte nello scalo, con lieve flessione del 6% compensata dall'approdo di unità con più elevata capacità di carico. Generale incremento delle quantità sbarcate, sia per le merci tradizionali (+ 5% per il pet-coke) che per nuove tipologie di traffico (nocciolino di sansa, perlite, componenti di torre eoliche), solo l'olio combustibile denso conferma il trend negativo (oltre 70% in meno) dopo la riconversione a turbogas della centrale Enel. L'imbarco di sale industriale destinato all'esportazione vanta un consistente aumento (+ 73%), grazie anche all'impiego di navi di maggiore stazza. In controtendenza il settore crocieristico che, rispetto al 2014, mantiene quasi invariato il numero di navi in arrivo ma registra la diminuzione di quasi i due terzi dei passeggeri in transito a causa dell'impiego di unità di ridotte dimensioni. Deciso incremento, infine, nel numero di passeggeri sbarcati (oltre il doppio su base annua, con sensibile aumento del numero di migranti trasferiti via mare da Lampedusa) e imbarcati (più della metà negli ultimi dodici mesi) a bordo di traghetti e aliscafi in servizio di linea per le isole Pelagie.

La Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle sta completando una serie di incontri con gli operatori interessati, le agenzie marittime e le competenti amministrazioni al fine di disciplinare opportunamente tutti gli aspetti legati alla sicurezza (*safety e security*), alla circolazione stradale in ambito portuale ed all'ordinato andamento dei servizi tecnico-nautici a seguito della recente immissione in servizio di linea per le isole Pelagie di un secondo traghetto, e sta altresì predisponendo l'avvio del nuovo sistema informatico che permetterà nel giro di pochi giorni di espletare le formalità di arrivo e partenza delle navi esclusivamente in maniera telematica, con una semplice e-mail, con l'obiettivo di snellire ed armonizzare le procedure e di favorire l'utenza riducendo al minimo i tempi di trattazione delle pratiche.

**[CLICCARE SULLE TABELLE PER INGRANDIRLE](#)**

- segue

**TRAFFICO MERCI E PASSEGGERI IN ARRIVO/PARTENZA DAL PORTO DI PORTO EMPEDOCLE<sup>1</sup>**

**PERIODO: 01/01/2012 - 31/12/2015**

	2012	2013	2014	2015
<b>MERCI MERCANTILI IN ARRIVO<sup>2</sup></b>	151	166	96	91
		2012 - 1,4%	2013 - 0,7% 2012 - 2,7%	2014 - 0,7% 2013 - 0,7%
<b>MERCI VARE EBARCATE</b>	OLIO COMBUSTIBILE DENSO 11.277 TONNELLATE	OLIO COMBUSTIBILE DENSO 12.729 TONNELLATE	PET-COKE 11.114,43 TONNELLATE	PET-COKE 10.194 TONNELLATE
	PET-COKE 33.553 TONNELLATE	2013 - 1,8%	2013 + 13,9% 2012 - 73,7%	2014 + 7% 2013 + 13,9%
	CEMENTO 1.757 TONNELLATE	PET-COKE 36.137 TONNELLATE	OLIO COMBUSTIBILE DENSO 32.540,33 TONNELLATE	MOCCOLINO DI SANSA 1.343 TONNELLATE
	SABBIA 3.943 TONNELLATE	2012 - 22,5%	2013 - 0,1% 2012 - 2,7%	2014 N.D. 2013 N.D.
			CEMENTO 1.000 TONNELLATE	OLIO COMBUSTIBILE DENSO 1.573 TONNELLATE
			2012 N.D. 2012 - 1,7%	2014 - 73,7% 2012 - 0,5%

<sup>1</sup> Elaborazione a cura della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle. Per dati con valore di "Informazione statistica affidabile" (designated as "Information Statistically Reliable" (ISREL)) come definito al punto 46.3.1.3. del Regolamento (CE) n. 2274/2003 del Parlamento Europeo e della Commissione Europea e nella disposizione dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 2274/2003 del Parlamento Europeo e della Commissione Europea.

<sup>2</sup> Esclusi i traghetti ed elicotti di linea per le isole Pelagie non da crociera in transito.

			OPPIO DI LEGNO 2.388 TONNELLATE	FERRITE 1.001 TONNELLATE
			2013 N.D. 2012 N.D.	2014 N.D. 2013 N.D.
				ALTRE MERCI VARE 157 TONNELLATE (CARBURANTI E ACCESSORI)
				2014 N.D. 2013 N.D.
<b>MERCI VARE EBARCATE</b>	SALE INDUSTRIALE 573.381 TONNELLATE	SALE INDUSTRIALE 616.402 TONNELLATE	SALE INDUSTRIALE 403.328 TONNELLATE	SALE INDUSTRIALE 107.103 TONNELLATE
		2012 - 0,7%	2012 - 2,9% 2012 - 0,1%	2014 - 73,9% 2013 - 0,6%
				ALTRE MERCI VARE 10.701 TONNELLATE (CARBURANTI, MERCI PERICOLOSE, VARI, MATERIALE EDILE)
				2014 N.D. 2013 N.D.
<b>PASSEGGIERI EBARCATI DA TRAGHETTI E ALSICAFS DI LINEA PER LE ISOLE PELAGIE<sup>3</sup></b>	24.021	24.401	14.443	11.111
		2012 - 1,6% 2012	2013 - 40,9% 2012 - 31,6%	2014 - 10,5% 2013 + 0,7%
<b>PASSEGGIERI EBARCATI DA TRAGHETTI E ALSICAFS DI LINEA PER LE ISOLE PELAGIE</b>	23.301	17.301	14.021	12.753
		2012 - 2,7%	2013 - 0,7% 2012 - 2,7%	2014 + 0,1% 2012 - 2,0%
<b>NAVIGAZIONE DA CROCIERA IN ARRIVO</b>	12	12	25	24
		2012 N.D.	2013 + 102,5% 2012 + 102,5%	2014 - 0% 2012 + 0,0%
<b>PASSEGGIERI IN TRANSITO DA NAVIGAZIONE DA CROCIERA</b>	1.216	2.134	1.301	1.714
		2012 - 1,6%	2013 + 20,7% 2012 + 27,5%	2014 - 0,7% 2012 - 0,7%

<sup>3</sup> Comprensivo di anni 2012, 2014 e 2015. Esclusi i traghetti ed elicotti di linea per le isole Pelagie e i traghetti ed elicotti di linea per le isole Pelagie in servizio di linea.

**TRASPORTI.** Per la prima volta la seconda motonave che collega le Pelagie con la terraferma è approdata nel porto. La banchina piena di gente, impartita la benedizione

## Arriva il traghetto, Lampedusa in festa

*0 Il sindaco Nicolini: «Una grande conquista da cui ripartire, anche con quel turismo al quale avevamo quasi rinunciato»*

L'arrivo della nave è stato salutato con un lungo e scrosciante applauso. Presente l'armatore Franco Fontana: «Potrà accogliere a bordo fino a 499 passeggeri».

Concetta Rizzo ...È stato accolto con un lungo, scrosciante, applauso il secondo traghetto che collegherà le Pelagie con Porto Empedocle. Nel piazzale del porto, ad attendere l'arrivo del "Lampedusa", nel tardo pomeriggio di venerdì, c'era oltre mille persone. All'apertura del portellone si è subito presentato sulla banchina l'armatore Franco Fontana. A riceverlo, tra le varie autorità, il sindaco Giusi Nicolini. I due hanno aperto le porte della nave ed hanno offerto l'opportunità alla popolazione di visitarne l'interno. In testa al corteo di visitatori c'erano le autorità portuali con il comandante Paolo Monaco, la giunta e i consiglieri comunali. Ed anche visionando gli interni, gli isolani, che hanno subito notato lo stato impeccabile, hanno applaudito. Il traghetto "Lampedusa" è stato benedetto dal viceparroco dell'isola ed, a loro modo, dalla cittadina nanza che adesso ha la concreta certezza d'aver superato decenni di difficoltà con i trasporti marittimi. Difficoltà che sono state ricordate anche da Giusi Nicolini durante il discorso tenuto a bordo della motonave.

«Una grande conquista - ha dichiarato - da cui ripartire anche con quel turismo via mare al quale avevamo purtroppo quasi rinunciato». Al termine della visita si è tenuto un piccolo rinfresco a bordo, dove non è mancato il brindisi al quinquennio di servizio che nave "Lampedusa" fornirà alle Pelagie. Atmosfera gioiosa sui volti della squadra di Giusi Nicolini per il grande risultato ottenuto. Un traguardo che è costato tre anni di battaglie, ma che adesso vede raggiunto uno dei principali impegni presi ad inizio mandato con la popolazione. L'armatore, Franco Fontana, ha poi, insieme al comandante, presentato la motonave.

"Lampedusa" potrà accogliere fino a 499 passeggeri a bordo dei suoi 125 metri di lunghezza e 18 di larghezza. Migliorerà anche il confort di navigazione da e per le Pelagie grazie ai 17.000 cavalli di potenza, motore in grado di spingere la nave senza sforzo, ad una velocità di crociera pari a 16 nodi. Circa 30 chilometri orari. Il confort è garantito anche dagli allestimenti interni nei quali è visibile la predominanza di acciaio, vetro e altri materiali di rivestimento igienicamente sicuri. Oltre ai vari saloni arredati con comode poltrone e alla zona ristorazione con ampio self service, sulla nave trova posto una ampia sala fumatori. Una mini-crociera nel Canale di Sicilia sottolineata dalla scelta dei colori giallo e blu su fondo bianco dello scafo.

La scelta della nave, del nome e dei colori da parte dell'armatore trapanese lasciano quindi intendere che l'investimento mira ad un vero rilancio del turismo via mare per Lampedusa e Linosa.

**Giornale di Sicilia**

### Arriva il traghetto, Lampedusa in festa

Parola di Nicolini: «Una grande conquista da cui ripartire, anche con quel turismo al quale avevamo quasi rinunciato»



**IN BREVE**

- **Comuni**  
Come lo chiamano questo dei titoli
- **Sanità**  
Lancetta di formattazione con il nuovo
- **Regione**  
L'assessorato, i decreti regionali



**Carige RendioTire.**  
E i tuoi risparmi crescono sicuri

Con un solo versamento ti puoi salvare un anno di più  
E poi, con un solo versamento, ti puoi salvare un anno di più  
E poi, con un solo versamento, ti puoi salvare un anno di più

Carige RendioTire

## Lampedusa, in centinaia applaudono la seconda nave

ELIO DESIDERIO LAMPEDUSA. E' stato festeggiato due sere fa dalla collettività isolana, l'arrivo della nave di proprietà della traghetti delle isole che porta il nome Lampedusa; con questa seconda nave che affianca il mototraghetto Palladio della compagnia delle isole sarà molto più agevole viaggiare via mare per gli isolani ma soprattutto per i turisti. Subito dopo l'ormeggio della grossa nave, gli isolani presenti sulla banchina hanno applaudito a lungo.

A bordo della nave c'era l'armatore Franco Fontana e a riceverlo erano presenti tutte le autorità locali con il comandante della capitaneria di porto Paolo Monaco, la giunta e i consiglieri comunali. Assenti consiglieri comunali di opposizione.

Gli applausi della folla si sono ripetuti alla visione dello stato impeccabile degli allestimenti di bordo. Al termine di un discorso tenuto dal sindaco Giusi Nicolini, l'armatore ha dato accesso ai lampedusani a bordo della nave offrendo loro la possibilità di visionarla in tutte le sue parti. La nave Lampedusa è stata anche bene detta dal viceparroco dell'isola.

Per il sindaco Giusi Nicolini «si tratta di una grande conquista - ha dichiarato il sindaco -

da cui ripartire anche con quel turismo via mare al quale avevamo purtroppo quasi rinunciato».

La Nave Lampedusa accoglie fino a 499 passeggeri a bordo dei suoi 125 metri di lunghezza e 18 di larghezza. Garantito anche il comfort di navigazione da e per le Pelagie per i viaggiatori grazie ai 17.000 cavalli di potenza motore in grado di spingere la nave senza sforzo, ad una velocità di crociera pari a 16 nodi, circa 30 chilometri orari.

10. (Fatti)

### «Se Roma "babbia", blocco le trivelle»

Veronica Gela. Cresce il clima di tensione tra il governo e il mondo delle trivelle. Il ministro dell'Economia ha annunciato che se Roma non babbia, il blocco delle trivelle sarà una possibilità concreta. La notizia è stata annunciata dal ministro dell'Economia, Carlo Calvioglio, durante una conferenza stampa a Roma. Il ministro ha detto che il governo è pronto a prendere in considerazione l'ipotesi di un blocco delle trivelle se Roma non babbia. La notizia è stata accolta con interesse dal mondo delle trivelle, che teme un eventuale blocco delle attività di estrazione di gas e petrolio.



### «Minacce: perciò non ho benedetto la salma di Aicha»

Un ministro ha annunciato che non ha benedetto la salma di Aicha a causa di minacce ricevute. Il ministro ha detto che ha ricevuto diverse minacce e che per questo non ha potuto benedire la salma. La notizia è stata accolta con interesse dal mondo politico e religioso.

### Madre denuncia figlia, baby squillo in cambio di ricariche telefoniche

La Piovra di Palermo ha arrestato una madre che ha denunciato la figlia per un baby squillo. La madre ha denunciato la figlia per aver utilizzato il telefono per fare ricariche telefoniche in cambio di denaro. La notizia è stata accolta con interesse dal mondo giudiziario.