

## Dai Porti:

### Venezia:

**"...Casson e Sarpa: «Costa decide ancora»..."**

(Il Gazzettino Venziamestre)

**"...L'Alleanza per il Porto chaima Delrio..."**

(Il Gazzettino Venziamestre)

### Genova:

**"...Vertice in Svizzera, Signorini vola da Aponte ..."** (Il Secolo XIX)

**"...Compagnia Unica, riparte la battaglia sulla tariffa del lavoro..."** (Il Secolo XIX)

### La Spezia:

**"...APLS La Spezia nomina nuovo SdA..."**(Corriere Marittimo)

### Livorno:

**"...Slittano tutti i progetti porto e industrie fermi..."** (Il Tirreno)

**"...Bacini di carenaggio..."** (La Nazione)

### Piombino:

**"...Faccia a faccia Calenda-Rebrab..."** (La Nazione)

**"...Slot, il M5S contro l'Autorità portuale..."**(Il Tirreno)

**"...Velo :«C'è il via libera alle bonifiche Dalmine»..."** (La Nazione)

### Civitavecchia:

**"...Interporto, una voragine senza fondo..."** (Civonline)

### Napoli:

**"...Porti, tra Napoli e Salerno matrimonio in salita..."**  
(Informazioni Marittime, Ferpress)

### Salerno:

**"...Salerno, Golozzi punta a 400 mila teu. «Fondi? Per ora no»..."** (Il Secolo XIX)

### Sardegna:

**"...Tirrenia: traffici merci in crescita a Gennaio..."**  
(Ansa, Il Sole 24 Ore)

### Messina:

**"...Porto, il ministro: «Niente Autorità di Sistema»..."**  
(Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud, Normanno, LaSicilia)

# INDICE

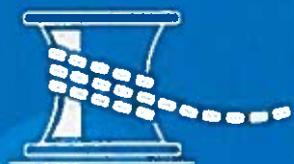
---



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 7/2/2017



ASSOPORTI  
www.assoporti.it

Rassegna stampa

## Augusta:

**"...Autortità Sicilia, continua scontro Delrio-Crocetta..."**  
(Ferpress, Ansa)

**Altre notizie di porti italiani**  
**Notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**  
**Il Messaggero Marittimo**  
**Lloyd's List**

## INTERROGAZIONE AL MINISTRO

### Casson e Scarpa: «Costa decide ancora»

Paolo Costa decide ancora sul porto nonostante l'arrivo del nuovo presidente? E' quanto sembra allarmare l'interrogazione di Felice Casson al ministro delle Infrastrutture e a quello di Giustizia: «Ogni decisione rilevante, non solo quella in materia di porto off-shore, dovrebbe spettare al nuovo presidente dell'Autorità Portuale - si legge nell'interrogazione - ovviamente d'intesa con il Ministro compe-

tente; Le nuove decisioni di spesa, soprattutto quelle rilevanti, se adottate non in accordo con la nuova dirigenza portuale e con il Ministro, e quindi se in futuro disattese, potrebbero comportare rilevanti responsabilità anche in materia contabile». I consiglieri comunali del Gruppo Misto Ottavio Serena ed Enzo Scarpa: «Non deve sorprendere la fuga in avanti di Paolo Costa sull'affidamento della progettazio-

L'EMERGENZA

## L'alleanza per il Porto chiama Delrio

*A marzo un confronto col ministro e il nuovo presidente Musolino promosso dal "Tavolo del mare"*

Il problema per il porto a Venezia non viene solo dall'alto ma anche dal basso. Non è solo il Governo che si sta muovendo come se questo settore in laguna fosse destinato ad essere perlomeno ridimensionato «ma è la stessa città che, soprattutto negli ultimi vent'anni, si è dimenticata di essere costruita sull'acqua».

Così il "Tavolo dell'economia marittima e portuale" ieri ha deciso di avviare una campagna per informare e sensibilizzare i cittadini, allargando il messaggio all'intera Città metropolitana che dall'economia del porto trae beneficio.

La prima iniziativa sarà il mese prossimo, entro metà marzo, quando verrà organizzato un convegno pubblico con ospiti d'onore il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino e, se accetterà l'invito, il ministro dei Trasporti

Graziano Delrio, per discutere dei problemi più urgenti: crociere, agibilità del porto e rappresentanza della città all'interno della nuova **Autorità portuale**.

«A differenza di città-porto come Genova, Ravenna e Livorno dove, quando c'è un'emergenza in banchina, l'intero territorio si muove con una posizione politica molto forte per difendere l'occupazione e i traffici commerciali, qui invece c'è apatia, neanche le crociere riusciamo a tutelare, anzi rischiamo che le affossino - commenta Davide Tassan, presidente della Nuova Compagnia Lavoratori portuali -. Ecco perché è indispensabile darsi da fare tutti per ritrovare una convergenza almeno sui problemi comuni».

Ed ecco perché il Tavolo è pronto ad incontrarsi pure con il Comitato No Grandi Navi, dato che entrambi, anche se per ragioni diverse, non vogliono il trasferimento delle crociere a Porto

Marghera.

I venti soci tra agenzie, terminalisti, aziende, amministrazioni pubbliche (Regione e Comune), associazioni di categoria, sindacati e cittadini si sono resi conto che la portualità veneziana è a una svolta decisiva: o la si rafforza e quindi la si salva, oppure è destinata a una lenta agonia.

Perciò al convegno di marzo la questione dell'accesso alternativo alla Marittima per le navi da crociera sarà presentata come strettamente interconnessa con l'agibilità dell'intero porto (l'escavo dei canali che presto dovrà essere riavviato, la conca di navigazione di Malamocco che dev'essere modificata perché, così com'è, impedisce l'ingresso in laguna alle navi commerciali più grandi) e la rappresentanza della città che, come altrove, è stata ridotta ai minimi termini dato che la nuova legge sui porti riduce il Comitato portuale a un organismo ininfluente. (e.t.)

© riproduzione riservata

L'INCONTRO IL 9 FEBBRAIO. IL PRESIDENTE DEGLI SCALI DI GENOVA E SAVONA SI PRESENTA AL NUMERO UNO DI MSC

## Vertice in Svizzera, Signorini vola da Aponte

Container e passeggeri: al centro del summit gli investimenti del colosso svizzero in Liguria

### IL RETROSCENA

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** L'incontro è stato programmato per giovedì prossimo, il 9 febbraio. In quella data il presidente dell'**Autorità portuale** che raggruppa i porti di Genova e Savona volerà in Svizzera, a Ginevra. Motivo della trasferta l'incontro con il numero uno del gruppo Msc, Gianluigi Aponte.

Il summit, secondo fonti vicine al dossier, riguarderà soprattutto gli interessi che il colosso svizzero dello shipping ha nel porto di Genova: dal settore merci a quello passeggeri. Alla riunione, che si terrà nel quartier generale di Msc, a Ginevra, potrebbe partecipare anche l'ex presidente di Palazzo San Giorgio, Luigi Merlo, che dopo avere lasciato il capoluogo ligure - e una breve parentesi come consulente del ministro dei Trasporti Graziano Delrio - è

entrato nel gruppo guidato dalla famiglia Aponte con il ruolo di direttore dei rapporti istituzionali per l'Italia.

Stando alle ultime indiscrezioni che trapelano dal mondo dei moli, Signorini cercherà di informarsi su quelle che saranno le future manovre di Msc all'ombra della Lanterna, a partire dai terminal del porto genovese. In particolare i piani che Aponte ha su Bettolo, ma anche quelli che riguardano una possibile acquisizione del 49% del gruppo Messina. La famiglia di armatori genovesi potrebbe cedere una quota di minoranza del proprio gruppo - compreso il terminal del porto di Genova - e tra i possibili acquirenti in pole c'è proprio Gianluigi Aponte. Ma c'è anche il dossier che riguarda Bettolo, dove il "Consorzio Bettolo", al momento formato dalla Gip di Luigi Negri (presto entreranno gli inglesi di Infracapital) e dalla Msc di Gianluigi Aponte, aspetta che l'**Authority** di Genova firmi la con-

cessione dell'omonimo terminal in fase di realizzazione.

All'incontro si parlerà inoltre di traffico passeggeri: nel 2016 Genova si è confermata hub strategico di Msc Crociere per il Mediterraneo. Dopo i primi 15 giorni della stagione (15-30 aprile con oltre 65 mila passeggeri movimentati), a ottobre e novembre sono stati superati tutti i record passati con 240 mila passeggeri e 50 approdi nello scalo del capoluogo ligure. Numeri che confermano una crescita che, per la compagnia del settore crociere, lo scorso anno è stata del 25,5% nella sola Genova, portando 887 mila crocieristi in città, contro i 707 mila del 2015, con 185 toccate all'anno rispetto alle 133 dell'anno precedente.

Infine c'è il settore traghetti, dove Gnv, compagnia controllata dal gruppo svizzero, opera ormai da anni nel porto di Genova, sia nel traffico merci che in quello passeggeri.

www.themedtelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il terminal Messina di Genova: Msc potrebbe rilevarne il 49%

## TENSIONI SUI CONTI

### Tariffa del lavoro, Compagnia Unica di nuovo in trincea

LA CULMV, alle prese con un bilancio difficile, chiede all'Autorità di sistema portuale di riaprire la trattativa sulla tariffa con i terminalisti.  
QUARATI >> 11

CRESCONO GLI AVVIAMENTI, IL PSA TERMINAL DI VOLTRI PRA' INCIDE PER IL 44%

# Compagnia Unica, riparte la battaglia sulla tariffa del lavoro

Ancora tensione sui conti, obiettivo il pareggio

ALBERTO QUARATI

GENOVA. La Compagnia dei lavoratori genovesi chiude il 2016 con 191 mila giornate lavorate sui terminal a fronte delle 181 mila del 2015. Si conferma la tendenza già anticipata lo scorso anno, con un aumento delle giornate presso il Psa Terminal di Voltri-Pra' (+21 mila) e una diminuzione nel bacino storico (terminal dalle Stazioni Marittime al Messina: -10 mila).

In totale le giornate lavorate dalla Culmv Paride Hatini presso il Psa Terminal sono passate da 59 mila a 80 mila (il 44,1% del totale). La Compagnia impiega 888 soci operativi, 82 soci speciali, 55 lavoratori interinali: numeri sotto i quali secondo il console della Compagnia Antonio Benvenuti non si può scendere. «L'aumento delle giornate al Psa è positivo-com-

menta il console - ma ha un suo peso economico in termini di spostamenti e formazione professionale». In vista della chiusura del bilancio 2016 Benvenuti invita l'Autorità di sistema portuale a riaprire il tavolo di trattativa sulla tariffa con i terminalisti. La Compagnia infatti corrisponde il servizio a una tariffa media uomo/turno/prestazione (salario più costo aziendale) di 224 euro. Nel 2015 l'Autorità portuale ha fissato la tariffa massima a 232, la trattativa ha portato a chiudere a un conguaglio con i terminalisti che ha portato la tariffa a 230,94 mentre quest'anno l'obiettivo di Benvenuti sarebbe chiudere a 229: «Dovremmo presentare il bilancio in aprile, ma alla luce della riorganizzazione dell'Adsp abbiamo chiesto un confronto in anticipo», invitando in sostanza Palazzo San Giorgio a mantenere il ruolo arbitrale sin qui svolto nei

rapporti tra Compagnia e gli 11 terminalisti del porto, tanto più in un momento in cui gli assetti azionari sono destinati a cambiare con l'ingresso di Msc al Messina e la cessione di Gip a Infracapital.

L'obiettivo come sempre è il pareggio: lo scorso anno il rosso della Compagnia prima dell'accordo coi terminalisti era di 655 mila euro. Le aziende hanno concordato 561 mila euro tra associati Confindustria e Tirrenia, cui la Compagnia ha aggiunto 94 mila euro in origine destinati a un fondo accantonamenti per crediti inesigibili.

A fine gennaio la commissione Bilancio alla Camera ha respinto un emendamento al decreto Mezzogiorno (firmato da Mario Tullio del Pd e Sandro Biasotti di Forza Italia) per reintrodurre il meccanismo biennale del "15 bis", articolo introdotto nella legge portuale

- segue

dalla Finanziaria 2014 che consentiva alle compagnie di fruire - in cambio di riduzione del personale del 5% e rispetto di vari parametri di contenimento spesa - di un incentivo sino a un massimo del 15% delle entrate fiscali annuali del porto. La novità dell'emendamento Tullo-Biasotti era che non era richiesta la riduzione del 5% e poteva essere esteso anche a compagnie nella situazione giuridica della Pietro Chiesa (art. 16 ex 21). «Sicuramente - commenta Benvenuti - l'emendamento ci avrebbe consentito di ragionare sulle prospettive di armonizzazione del lavoro tra Genova e Savona. Non è stato così, e ora ci limitiamo a gestire il presente»

«Il parere negativo sul "salva-camalli" mette in pericolo la continuità aziendale delle Compagnie e a rischio la pace sociale dei porti» aggiunge Giacomo Santoro, che alla luce dei molti *dossier* in porto ha ritirato le proprie dimissioni da segretario generale della Filt Cgil genovese per dissidi interni.

© BY NC ND ALCCURIDIRI | IRISERVA |



Lavoratori portuali al Terminal Sech

PAMBIANCHI

## APLS La Spezia nominato nuovo CdA

**LA SPEZIA-** Sono stati nominati nei giorni scorsi i nuovi membri del cda di **APLS Investimenti srl**, la società controllata dall'Autorità di Sistema Portuale che **gestisce il traffico passeggeri su Molo Garibaldi**. Le nomine sono avvenute a seguito della decadenza del Consiglio di Amministrazione della società. **Il nuovo consiglio di amministrazione ha la finalità di condurre APLS alla sua liquidazione o cessione delle quote nel corso dell'esercizio attraverso procedure di evidenza pubblica**, assicurando al contempo i necessari atti di gestione per la conduzione dell'attività già in essere in virtù degli accordi intrapresi con le compagnie crociere.

**Il nuovo CDA è composto** dalla presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Orientale, **Carla Roncallo**; **Giacomo Erario**, amministratore delegato di APLS; **Lorenzo De Conca**, responsabile settore amministrativo dell'AdSP; **Gianfranco Bianchi**, presidente di Confcommercio; **Massimiliano Curletto**, dirigente del Comune della Spezia.

# Lavoro, qui è tutto bloccato

Darsena Europa in ritardo, stop a Invitalia, progetti fermi ■ PARADISI IN CRONACA

## LA CITTÀ E IL LAVORO

# Slittano tutti i progetti porto e industrie fermi

Il bando per la Piattaforma Europa ha già accumulato un anno di ritardi  
Bloccati 10 milioni per la nostra area dopo il rinvio di Invitalia. E c'è il caso bacini

di Enrico Paradisi

► LIVORNO

Livorno soffre, la città è in crisi di identità e soprattutto di lavoro. Mentre si balla su cifre di disoccupazione da record, c'è chi parla un esercito di 30 mila persone senza lavoro, e gli ammortizzatori sociali per chi è rimasto a casa sono all'ultima scadenza (marzo - aprile), anche l'hardware delle operazioni di rilancio dell'economia, alcune vitali, altre che potrebbero portare un po' di ossigeno a un sistema produttivo all'osso, sono rinviate o rinviate. **PIATTAFORMA EUROPA.**

La sfida delle sfide, la Piattaforma Europa, quella che riguarda il futuro di una città che per il 70 per cento della sua economia ruota attorno al porto, dopo due proroghe consecutive del bando utile per presentare le domande di partecipazione alla gara, dal 30 settembre 2016 si è passati ad un primo slittamento del 15 dicembre dello stesso anno, si è infine arrivati all'ultima data di scadenza fissata al 31 maggio 2017. Per ora abbiamo accumulato un anno di ritardo rispetto alla tabella di marcia iniziale, per un'opera mastodontica da oltre 500 milioni di euro, di cui 326,7 a carico dei privati, necessaria al porto di per potersi mantenere concorrenziale sul fronte dei contenitori, e pensata per cercare di

dare nuovo impulso liberando anche spazi e banchine esistenti. Una gara complessa che comprende progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del futuro terminal contenitori. Il primo rinvio il commissario **Giuliano Gallanti** lo aveva motivato oltre che per l'entità del progetto, per le richieste di tempo avanzate all'**Autorità portuale** dai soggetti interessati. L'ultimo rinvio nasce dalla necessità di effettuare ulteriori analisi e approfondimenti tecnici, compresa la richiesta di prendere ancora del tempo da parte un paio di soggetti economici interessati a partecipare alla gara, alla luce e a seguito delle richieste di approfondimento espresse da alcune delle autorità competenti in sede della conferenza dei servizi, a novembre scorso, nella quale è stato approvato lo studio di fattibilità (il documento principale della gara). La Regione ha chiesto inoltre all'Autorità di realizzare anche un altro studio, quello sulla valutazione del rischio, che è attualmente in fase di redazione e che entro una decina di giorni dovrebbe essere pronto.

**PORTO 2000.** Alle battute finali pare invece essere la gara per la privatizzazione della Porto di Livorno 2000. La commissione, composta dal segretario generale **Massimo Provinciali** e dal dottor **Claudio Vanni dell'Authority** con il professor **Silvio**

**Bianchi** dell'Università di Pisa, esperto economico finanziario, sta esaminando le offerte pervenute e già entro il mese di febbraio la procedura potrebbe essere conclusa e assegnato dunque il vincitore.

**PORTO TURISTICO.** Qui tra passaggi da un'amministrazione all'altra e un iter lungo quasi 15 anni, l'assegnatario della concessione per la realizzazione e l'allestimento del porto turistico all'interno del Mediceo, Porta a Mare spa, è attualmente in attesa del rilascio del permesso a costruire da parte del Comune. Se otterrà il permesso a costruire, l'assegnatario dovrà andare in **Autorità portuale** a ritirare la concessione.

**BACINI.** Esplosivo il dibattito sui bacini di carenaggio, il caso è recentemente approdato anche in consiglio regionale. Per quanto riguarda la gara, bloccata fino a che il bacino non sarà dissequestrato, siamo ancora nella fase preventiva della manifestazione di interessi. Ci sarà da fare poi una valutazione dei danni del bacino galleggiante e di chi dovrà ripararli, mentre per rimettere in funzione quello in muratura sono necessari circa 20 milioni. La gara, che prevede l'assegnazione in concessione dei due bacini, ripartirà quindi sulla base del capitolato che è già stato pubblicato ed è coerente con le previsioni. Il piano regolatore portuale e che è sta-

to redatto per questo comparto sulla base delle risultanze di uno studio del Rina che ha comparato il mercato delle riparazioni navali grandi navi e mega yacht, individuando il segmento della riparazione navale dei mega yacht come il migliore per il ritorno economico ed occupazionale dei bacini.

**RICONVERSIONE INDUSTRIALE.** "Sembra che la riconversione industriale della nostra città non sia più una priorità", aveva sentenziato il sindaco **Filippo Nogarini** alla notizia che il bando da 10 milioni di euro, gestito da Invitalia, per progetti veri e cantierabili e subito spendibili, era slittato di un mese. La scadenza, prevista ieri, che avrebbe dovuto assegnare 10 milioni di euro a sostegno dei programmi di investimento e dei progetti imprenditoriali sul territorio è slittato perché manca la registrazione alla Corte dei Conti del Piano di Riconversione Industriale firmato il 20 ottobre scorso. Il Comune d'intanto, per fare chiarezza su tutta la vicenda sta cercando di far convocare un comitato di indirizzo nazionale e una cabina regia della Regione da far svolgere possibilmente a Livorno. "Le imprese hanno bisogno di certezze e affidabilità - spiega l'assessore **Francesca Martini** - e quello che a Roma potrebbe sembrare un intoppo burocratico per noi apre uno scenario drammatico per tanti lavoratori".

## TEMPO SCADUTO, LIVORNO NON PUÒ PIÙ ASPETTARE

di ALESSANDRO GUARDUCCI

### IL PUNTO

## A LIVORNO IL TEMPO È SCADUTO

di ALESSANDRO GUARDUCCI

**I**l rilancio industriale di Livorno? Oggi no, domani chissà, dopodomani forse... E di questo passo, i finanziamenti e gli investimenti annunciati e promessi da Governo, Regione Toscana, amministrazione comunale, **Autorità portuale** ed altri enti rischiano

di ricadere sulla città quando ormai sarà troppo tardi.

Livorno, infatti, non ha più tempo per aspettare, stremata com'è da una crisi che più che altrove ha picchiato duro su un'economia già in difficoltà: sono passati esattamente tre anni da quando la Regione chiese al governo il riconoscimento di "area di crisi industriale complessa" e nella circostanza Gianfranco Simoncini, numero alla mano, lanciò un vero e proprio grido d'allarme. «Oltre 800 posti di lavoro persi dal 2008 alla metà del 2012», disse, e più di «6 milioni di ore di Cassa inte-

**I**l rilancio industriale di Livorno? Oggi no, domani chissà, dopodomani forse... E di questo passo, i finanziamenti e gli investimenti annunciati e promessi da Governo, Regione Toscana, amministrazione comunale, **Autorità portuale** ed altri enti rischiano di ricadere sulla città quando ormai sarà troppo tardi. Livorno, infatti, non ha più tempo per aspettare.

■ IN CRONACA

grazione straordinaria autorizzate nel 2012». Da allora la situazione è continuata a peggiorare (più disoccupati e ammortizzatori agli sgoccioli), anche perché si sono sentiti poco o nulla gli effetti della dichiarazione di area complessa firmata nell'agosto del 2015 dall'allora ministra Federica Guidi: erano previsti percorsi accelerati e riserve di finanziamento per il nostro territorio, ma questa sorta di "autostrada" che avrebbe dovuto portare i soldi per rilanciare l'industria e l'economia cittadina probabilmente deve essere stata interrotta da qualche cantiere di lavoro o da qual-

che ingorgo...

L'ultima frenata si è avuta pochi giorni fa, con lo slittamento di un mese del bando Invitalia, che destina 10 milioni di euro a programmi di investimento e iniziative imprenditoriali da realizzare nel nostro territorio. E che dire del porto, il luogo fisico da cui dovrebbe passare il rilancio di Livorno? La scadenza del bando entro cui devono farsi avanti gli imprenditori interessati alla Piattaforma Europa continua a essere posticipata: ora è fissato al 31 maggio 2017. Ma il tempo delle promesse è finito. Livorno ha bisogno di fatti. Subito.

## L'INTERVENTO

di GENNARO (ROBERTO) CERUSO

**F**inalmente, adesso sappiamo perché Livorno non decolla. Ci sono voluti due nostri vescovi, Diego Coletti e Simone Giusti, ma siamo arrivati alla diagnosi completa dei mali livornesi.

Il pensiero di Coletti fu ben presentato nell'intervista fattagli da Mauro Zucchelli e pubblicata il 28 luglio 2001 col titolo "Questa città ha saputo restare in piedi ma forse manca una testa". Infatti, Coletti, sebbene fosse arrivato a Livorno da pochi mesi, aveva subito capito che la nostra città era priva di "un centro pensante" capace di elaborare nuove soluzioni, forse dovuto al fatto che la classe dirigente, avendo operato in una situazione di monopolio, non era stata adeguatamente stimolata da una reale concorrenza impoverendo, così, "la vivacità del discutere sul futuro della città".

Da quella intervista sono passati quasi 16 anni e la situazione

## L'anima della città l'hanno capita solo Coletti e Giusti, purtroppo

livornese è notevolmente peggiorata, tanto da indurre Giusti a usare, nella sua supplica alla Madonna dello scorso 27 gennaio, frasi pesanti come macigni: "liberaci da una burocrazia idiota e dai suoi servi", "ai pubblici amministratori, a tutti i livelli e in tutti i luoghi direttivi della città" un invito a "cercare solo il bene del popolo, solo occasioni di lavoro per tutti e di non piegarsi mai ai potenti, portati dall'ultima marea". Quando due importanti pastori della Chiesa, che non finiremo mai di ringraziare, giungono a proferire tali parole vuol dire che è grande anche la loro disperazione per ciò che hanno davanti agli occhi: una casta dominante che sta soffocando Livorno dal dopoguerra ad oggi, supportata da una burocrazia idiota e dai suoi servi, ma capace solo di pensare ai propri stretti interessi senza capire che il proprio dovere sarebbe anche quello di perseguire il bene del

popolo senza "piegarsi ai potenti, portati dall'ultima marea".

Livorno, pur nella sua tragedia attuale, ha anche la fortuna di poter sviluppare un settore, quello turistico, tutto da scoprire, organizzare e valorizzare. Invece, si corre dietro al porto come se fosse la panacea di tutti i mali ma senza pensare che, pur sviluppandone doverosamente i traffici e la capienza, con la necessaria applicazione delle nuove tecnologie i posti di lavoro che verranno creati saranno assai pochi.

Altrettanti (ma sempre insufficienti rispetto alle nostre decine di migliaia di disoccupati) ne potrà creare la cantieristica e le riparazioni navali o l'insediamento di alcune industrie ma, con la globalizzazione, si tratterà sempre di attività soggette ad una spietata concorrenza, con tutte le negatività che essa si porta dietro. Invece, una coraggiosa programmazione, tesa a presentare

e valorizzare le nostre molteplici e inesplorate potenzialità turistiche, consentirebbe di attrarre importanti investimenti stranieri per creare un unicum turistico e molti posti di lavoro che la globalizzazione non potrebbe assolutamente scipparci. Purtroppo i pubblici amministratori, a tutti i livelli e in tutti i luoghi direttivi della città hanno sempre dimostrato, da 70 anni che sono assolutamente privi della fantasia e dell'immaginazione necessari per effettuare quella coraggiosa programmazione di cui sopra che, invece, con investimenti assai limitati, porterebbe grandi benefici. Per ora l'unico consapevole della tragica situazione livornese sia proprio il nostro vescovo Giusti: «Occorre una stagione del bene comune perché la situazione si fa sempre più drammatica. È necessario uscire dagli interessi di partito, dagli interessi corporativi e dagli interessi industriali». A buon intenditor poche parole.

**“** Livorno, nella sua tragedia ha anche la fortuna di poter sviluppare il settore turistico, tutto da scoprire, organizzare e valorizzare

**BACINI DI CARENAGGIO/ LA POLEMICA** L'AVVOCATO DEI RIPARATORI: «NON È BENETTI A PORTARE NUOVA OCCUPAZIONE»

## «Tutte le forze politiche concordano: piano inadeguato»

**• LIVORNO -** ANCHE l'avvocato Nicola Spinello a nome dei riparatori navali di Livorno e a nome del Consorzio Capital (di Roma), interviene in maniera critica sul commento domenicale del nostro Antonio Fulvi, che ha avuto per tema la situazione dei bacini di carenaggio e delle riparazioni navali. L'avvocato del consorzio Capital sottolinea come il piano di recupero dei bacini abbia sollevato l'interesse della città e finalmente delle forze politiche tutte concordi, in quanto ormai inadeguato alla realtà del comparto navale attuale. «Tale piano - sottolinea il legale - se rimarrà invariato così come è stato predisposto, risulta inadeguato alle esigenze di sicurezza della piattaforma del gas Olt off shore operante a poche miglia dalla nostra co-

sta».

**«NON VOGLIAMO** scendere nell'analisi tecnica del bando per la gara di affidamento dei bacini - prosegue - perché riteniamo sterile la polemica ed a poco servirebbero oggi le notazioni delle molte incomplezze tecniche dello stesso, ma ci chiediamo alla luce di una possibile variante sia del Piano ope-

rativo triennale sia al del Piano regolatore del porto (non è la Bibbia!!!) perché non si sia al tempo dell'incidente al bacino galleggiante provveduto alla revoca del bando e alla redazione di un nuovo bando separato per il bacino di carenaggio in muratura e per le aree circostanti, separando le sorti del bacino in muratura da quello galleggiante».

**«QUEST'ULTIMO** - insiste l'avvocato - è ancora sotto sequestro dopo l'incidente della nave Urania e ad oggi pare ci sia stata l'ennesima proroga concessa dalla Procura ai periti a cui è stata commissionata la relazione tecnica necessaria all'inchiesta in corso». «Il bacino di Livorno resta uno dei due più grandi in Italia, uno dei quattro più grandi in Europa e poco conta la preparazione dell'ultima vasca a Marsiglia che comunque è prevista in operativo per fine 2018. Per il ripristino del bacino in muratura permangono nell'ordine dei 25 milioni di euro, ovviamente comprensivi di parti elettriche, idrauliche, di carpenteria pesante ed in muratura armata (e non 60 milioni di euro)».

**QUANTO** alle ricadute occupazionali del cantiere Azimut Benetti sorto sulle ceneri del cantiere navale Orlando, l'avvocato puntualizza: «Non ha certo prodotto centinaia di posti di lavoro, che non sono mai arrivati. A noi risultano decine di cassaintegrati, che sono rimasti tuttora tali, ed uno stabilimento produttivo dove non sono mai arrivati gli scafi da 100 metri (fatti fare da Azimut in Turchia!?) e da dove è uscito un maxi yacht di massimo una cinquantina di metri...».

m. d.

### INFRASTRUTTURA CHIAVE

Il bacino grande in muratura:  
sul tema del piano di recupero dei bacini di carenaggio  
Intervista  
l'avvocato dei riparatori navali e Consorzio Capital di Roma



## FRONTE DEL PORTO

### LA NAVE SIGMA ANDRÀ IN TURCHIA

LA NAVE CARGO SIGMA INCAGLIATASI DAVANTI AI TRE PONTI A GENNAIO È DESTINATA AD ESSERE TRASFERITA IN TURCHIA PER LE RIPARAZIONI PERCHÉ A LIVORNO I BACINI ESISTENTI SONO INSERVIBILI

# Bacini di carenaggio: «Vertenza» bussa a sindaco e procuratore capo

*Pressing del Coordinamento lavoratori: «Far presto, qui serve lavoro»*

**LIVORNO.** VERTENZA Livorno (il Coordinamento dei lavoratori livornesi disoccupati o in mobilità e cassa integrazione) ieri mattina ha bussato alla porta del Comune e alla porta della Procura della Repubblica. Il primo passaggio a Palazzo Civico è stato deciso per chi ede-

re un incontro al sindaco sul futuro del comparto dei bacini di carenaggio ormai in disuso e in abbandono da anni. «Il sindaco all'incontro pubblico nell'auditorium di Corea sui bacini ha ribadito di voler difendere a spada tratta le riparazioni navali. Questo è un settore che se rilanciato - sostiene

Vertenza Livorno ormai da tempo - potrebbe riportare lavoro in città e dare occupazione a centinaia di lavoratori livornesi che l'hanno perso. E rafforzerebbe il ruolo del porto di Livorno che non può privarsi di infrastrutture come i bacini indispensabili per le navi che attaccano in caso di guasti ed

avarie». Lo dimostra il recente caso della nave cargo Sigma incagliatasi davanti ai Tre Ponti a gennaio e destinata ad essere trasferita in Turchia per le riparazioni perché a Livorno i bacini esistenti sono inservibili sia quello in muratura sia quello galleggiante, sotto sequestro dopo l'incidente della nave Urania nell'agosto 2015». Proprio in riferimento alla vicenda giudiziaria del bacino galleggiante Vertenza Livorno ha bussato anche alla porta della Procura della Repubblica. «Abbiamo chiesto un incontro con il procuratore capo per sapere se la fase delle indagini sta volgendo al termine. Il sequestro del bacino galleggiante ha di fatto bloccato la gara per l'affidamento; tutti i bacini, un patrimonio di infrastrutture vitale per ridare slancio a lavoro e occupazione a Livorno dove è stato già pagato un prezzo molto alto per la crisi». Intanto Vertenza Livorno prosegue nella raccolta di firme per la petizione pro-bacini. Firme che hanno doppiato quota 500.

M.D.



**IN PRIMA LINEA**  
Il Coordinamento lavoratori di Vertenza Livorno chiede di incontrare il procuratore capo Squillace Greco e il sindaco Nogarin

# Faccia a faccia Calenda-Rebrab Aferpi, oggi un incontro decisivo

*Il ministro vuole risposte concrete sul piano finanziario per Piombino*

**- PIOMBINO -**  
**IL MINISTRO** Carlo Calenda incontra oggi il presidente Cevital Issad Rebrab. Un incontro ritenuto determinante. Il ministro dello Sviluppo Economico ha convocato infatti l'imprenditore algerino in maniera ultimativa. Oggi deve presentare il piano industriale definitivo con il piano finanziario. Insieme a Rebrab ci sarà il nuovo amministratore delegato di Cevital, Saïd Benkene e l'amministratore delegato di Aferpi Fausto Azzi. Un incontro che arriva dopo pochi giorni dallo sciopero indetto da Fim, Fiom, Uilm e Ugl per dire basta a questa situazione di stallo.

**LO STABILIMENTO** è praticamente fermo e il rischio, oltre a quello fondamentale di perdere quote di mercato, è anche quello di far saltare i contratti di solidarietà per tutti i lavoratori, legati alla produzione di almeno il 40 per cento l'anno. Entro metà gennaio Rebrab avrebbe dovuto presentare ufficialmente - così aveva detto il sindaco Massimo Giuliani - anche il piano definitivo per l'agroalimentare. Ma anche di questa partita non se ne sa niente. E intanto il 15 febbraio scadranno le concessioni demaniali sul porto di Piombino. I sindacati durante la manifestazione hanno invocato la proroga. In molti invece invocano un piano B. Con l'ingresso ma-



**LO SCIOPERO** Pochi giorni fa la manifestazione degli operai per chiedere una svolta sulle Acciaierie

gari di un nuovo soggetto, come potrebbe essere Jindal. E da Roma potrebbe arrivare qualche novità in questo senso. Ma il ministro aveva detto comunque ai segretari metalmeccanici che un minuto dopo l'incontro con Rebrab ne avrebbe convocato un altro con loro per discutere quanto emerso. E intanto a Piombino non è più il tempo delle promesse e né tanto meno dei rinvii. Bisogna fare i fatti. «Aspettiamo di es-

sere convocati ma non accetteremo più di non essere ascoltati come è successo di fronte ai nostri allarmi negli ultimi mesi - ha ribadito Mauro Fatucanti responsabile nazionale siderurgia Fiom - ora servono fatti non parole e questi li deve compiere chi ha la responsabilità di governo. In caso contrario siamo pronti e determinati ad alzare il livello delle mobilitazioni». «Io credo - afferma Graziano Martinelli, Rsu Fiom Aferpi - dopo due anni, durante i

quali Rebrab non ha fatto niente anzi ha fermato gli impianti, chi ha la responsabilità si deve domandare se a questo imprenditore dobbiamo confermare la fiducia. E questo l'imprenditore che con il suo comportamento dà garanzie per un futuro di occasioni di lavoro? Deve essere chiaro a tutti, queste valutazioni devono essere fatte prima del 1/7/2017, altrimenti dopo non possiamo più intervenire».

m. p.

TRAGHETTI, INTERROGAZIONE IN CONSIGLIO REGIONALE

## Slot, il M5S contro l'Autorità portuale

► PORTOFERRAIO

«Il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino e dell'Elba Luciano Guerrieri ha deciso di congelare gli slot per 4 anni fuori dalla sua competenza: una circolare del Ministero dei Trasporti impone infatti alle Autorità portuali in attesa di accorpamento, come Piombino, solo l'ordinaria amministrazione. A questo punto qualcuno deve spiegare perché, prima del rompere le righe, si sia scelto di bloccare a 44 gli slot, congelando fino al 2020 un sistema di quasi monopolio che di certo non fa il bene dell'Isola d'Elba». È duro l'attacco di Giacomo

Giannarelli e Enrico Cantone, consiglieri regionali M5S firmatari di un'interrogazione alla giunta sul tema. «Ricordiamo infatti che a causa dell'attuale situazione, già attenzionata dall'Agcm, il cittadino che domani volesse andare all'Elba da Piombino spenderebbe per un'ora di navigazione quasi la metà di quanto dovuto per arrivare in Sardegna, con un viaggio nove volte più lungo - spiegano i consiglieri regionali - Effetti indesiderati di un quasi monopolio decretato tramite una gara della Regione, finita con una sentenza del Consiglio di Stato d'attesa dalla giunta regionale», concludono i Cinque Stelle.



Giuseppe Giannarelli

## Velo: «C'è il via libera alle bonifiche Dalmine»

**- PIOMBINO -**  
DALMINE, dal Ministero dell'ambiente è arrivato il via libera per la bonifica e messa in sicurezza operativa del suolo dello stabilimento Tenaris. Ad annunciarlo è il sottosegretario all'ambiente Silvia Velo, che commenta «un altro passo in avanti per la messa in sicurezza del Sin (sito di interesse nazionale) di Piombino». «Si tratta - come ha spiegato il sottosegretario Velo - di una serie di interventi per quasi 900.000 euro, che permetteranno a Dalmine di avviare il progetto di bonifica e la messa in sicurezza del suolo insaturo e che contribuiranno a fare un'ulteriore passo in avanti nella

definizione della messa in sicurezza del Sin di Piombino. I lavori previsti dal progetto - ha continuato Velo - dovranno iniziare entro quattro mesi dalla data di notifica del decreto approvato dal Ministero dell'ambiente e dovranno rispettare i tempi previsti dal cronoprogramma individuati dal progetto stesso.

**VIA LIBERA** anche ai risultati delle analisi che mostrano l'assenza di rischio sanitario per i lavoratori esposti all'effetto dei contaminanti della falda, fermo restando un obbligo di monitoraggio semestrale per i prossimi due anni. Per quanto riguarda il Sin di Piombi-



**Il sottosegretario Silvia Velo**

no - ha concluso il sottosegretario Silvia Velo - è in dirittura d'arrivo anche il lavoro che Ispra ha effettuato, in collaborazione con Arpat, per la valutazione della bioaccessibilità dell'arsenico, che consentirà di perfezionare le valutazioni di rischio definendo obiettivi di bonifica più sostenibili».

## Interporto, una voragine senza fondo

**Le omissioni di Cozzolino: il privato fallisce, il Comune con scuse assurde non ritira la concessione in autotutela. Grasso (la Svolta) all'attacco con una mozione. In passato gli aumenti di capitale da parte dei privati hanno estromesso il pubblico, ora il tutto va all'asta per due soldi**

**CIVITAVECCHIA** - Un pozzo senza fondo, dove sono finiti milioni di euro di soldi pubblici, soldi dei cittadini, con un pugno di mosche rimasto tra le mani di chi nel mega investimento ha creduto in un'ottica di crescita e sviluppo occupazionale. Stiamo parlando dell'Interporto, uno scandalo a cielo aperto, sul quale nessuno in città ha mai voluto veramente fare luce.

Oggi la questione Icpl torna alla ribalta, con una mozione presentata dal capogruppo della Svolta, Massimiliano Grasso e dai consiglieri Marco Piendibene (Pd) e Luciano Girolami (ex grillino, appartenente ora al gruppo misto). Mozione che prende le mosse dalle risultanze del lavoro fatto dalla commissione di indagine del Pincio, dal quale emerge un dato allarmante: negli anni sull'Interporto sono stati spesi inutilmente oltre 68 milioni di euro di soldi pubblici, senza che venisse mai promosso un vero decollo della piattaforma. Fondi statali, europei, regionali e comunali, annientati da ripetuti aumenti di capitale da parte dei privati, fino all'estromissione totale della parte pubblica.

Durissima la Corte dei Conti sulla vicenda, che già dieci anni fa individuò enormi criticità mai sanate. Come se non bastasse il Comune (proprietario delle aree) ha dilatato la durata della concessione, passata magicamente da 30 a 45 anni. A sua volta il privato, a fronte degli investimenti programmati e messi nero su bianco, ha realizzato opere per -15 milioni, 12 milioni dei quali senza una concreta giustificazione. Insomma, un project financing ad esclusivo vantaggio del privato che fa il bello e il cattivo tempo su aree comunali. Ma non tutte le ciambelle riescono col buco. A dicembre del 2014 Icpl fallisce: 21 milioni di perdite e 56 milioni di debiti. Al Comune c'è Antonio Cozzolino, sindaco del Movimento 5 Stelle, motivo in più per sperare in un'inversione di rotta. Così non è stato. L'amministrazione grillina neppure si è posta il problema, evitando di attivare la procedura di decadenza della concessione. In tre anni Cozzolino e i suoi non hanno trovato il tempo di fare una cosa semplicissima: applicare la legge oppure, alle perse, rispettare l'articolo 20 della concessione, quello che in sostanza consente al Comune di attivare la procedura di decadenza della concessione e di promuovere una nuova gara. Motivi occulti: come mai il sindaco dell'onestà e della trasparenza non ha proceduto in autotutela? Come mai non ha preso minimamente in considerazione le sollecitazioni che pure sono arrivati in questi anni? Qual è il disegno di Cozzolino sull'Interporto?

Oggi Grasso in collaborazione con Piendibene e Girolami ha riproposto il problema, accendendo i riflettori sulla giustificazione data non molto tempo fa dall'amministrazione comunale a cinque stelle: "Si cerca una strada diversa per evitare ulteriori contenziosi e per salvaguardare i posti di lavoro". Impeccabile motivazione di comodo, peccato che allo stato attuale risultino impiegati 44 lavoratori in una struttura che, se funzionante, potrebbe contenerne almeno 150. E nel frattempo cosa è accaduto? Il curatore ha mandato tutto all'asta più volte, con il valore sceso vertiginosamente da 12 milioni a 5 milioni di euro. Fortunato il futuro acquirente, che di sicuro farà un ottimo affare.

Stessa cosa purtroppo non può dirsi per il Pincio, dal momento che nessun amministratore e nessuna figura tecnica di piazzale Guglielmotti avrà mai argomentazioni sufficienti per giustificare un'inerzia inammissibile, che ha prodotto un solo risultato: lasciare in piedi un carrozzone inutile. Grasso, Piendibene e Girolami non ci stanno e nella loro mozione pretendono la convocazione di un consiglio comunale al quale affidare il compito di procedere alla risoluzione immediata della concessione dell'Interporto da parte del Comune, all'accertamento di eventuali condotte omissive con relative azioni di responsabilità. Tra i propositi contenuti nella mozione, anche la salvaguardia dei lavoratori, tenendo bene a mente però quelle che sono le reali prospettive future di sviluppo dell'Interporto.

# Informazioni Marittime

---

## Porti, tra Napoli e Salerno matrimonio in salita



di Paolo Bosso Inizia in salita, così com'è sempre stato – conflittuale - il matrimonio tra i porti di Napoli e Salerno **governati da dicembre**, insieme a Castellammare di Stabia, dall'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale, presieduta da Pietro Spirito.

Oggi l'amministrazione comunale salernitana **ha chiesto un «incontro urgente»** al presidente Spirito. Il sindaco Vincenzo Napoli ha convocato l'8 febbraio una riunione a Palazzo di Città invitando Assotutela, i sindacati e l'assessore al bilancio di Salerno Roberto De Luca. C'è il Piano operativo triennale da portare sulla scrivania del ministro dei Trasporti Graziano Delrio entro marzo (inizialmente previsto entro il 5 febbraio ma c'è stata una deroga), il primo della storia a riguardare tutti e tre i porti della Campania, e Salerno non ha ancora una rappresentanza in seno al Comitato portuale, il "parlamentino" formato da sole istituzioni pubbliche. Ci sono la Regione (Luigi Iavarone), la Città Metropolitana di Napoli (Umberto Masucci) e la Capitaneria di Porto (Arturo Faraone). Gaetano Criscuolo, che avrebbe dovuto rappresentare Salerno, non ha partecipato a nessuna delle due riunioni del Comitato tenutesi finora (la prossima, la terza, sarà il 15 febbraio). Spirito rimanda indietro il suo *curriculum*, chiedendo sostanzialmente un funzionario con una preparazione più adeguata alle conoscenze richieste. Il 17 febbraio il presidente dell'Adsp incontrerà gli operatori salernitani per confrontarsi sul piano operativo triennale.

«Il Comune di Salerno - scrive Palazzo di Città in una nota - intende preservare e migliorare i risultati ottenuti in questi anni dal punto di vista della competitività, dell'efficienza e della crescita dei traffici mercantili e passeggeri». È il mantra degli operatori portuali salernitani: lo scalo è cresciuto in tutti i settori in questi ultimi anni, mostrando un invidiabile virtuosismo nella gestione degli spazi, nei costi dei servizi e nell'efficienza. I timori e le proteste per l'assorbimento del porto di Salerno in un'amministrazione portuale inefficiente e paralizzata qual è stata Napoli in questi ultimi anni appare quindi giustificata. Ma purtroppo la nuova *governance* portuale inaugurata con la riforma dell'estate scorsa stabilisce una sola amministrazione portuale della Campania. Salerno, **come ha spiegato Assotutela**, deve realizzare i dragaggi, allargare l'imboccatura e completare i collegamenti a terra di "Salerno Porta Ovest", l'allaccio autostradale indipendente per i camion. Interventi che ora richiedono l'ok l'Adsp del Tirreno centrale. Così gli operatori portuali salernitani sono in una situazione complicata: dopo anni di felice indifferenza, oggi non possono più andare avanti senza Napoli. Da oggi il piccolo e virtuoso porto di Salerno deve, volente o nolente, lavorare insieme al macchinone partenopeo.

## Porto di Salerno, il Comune chiede incontro urgente al Presidente Autorità Mar Tirreno Centrale

(FERPRESS) – Salerno, 6 FEB – L'Amministrazione Comunale di Salerno rende noto di aver chiesto un incontro urgente al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Dott. Pietro Spirito, al fine di approfondire alcuni aspetti relativi agli strumenti di pianificazione e condividere le prospettive di sviluppo dello scalo di Salerno, in un'ottica di proficua e virtuosa correttezza istituzionale. Lo si apprende da una nota del Comune di Salerno.

Il Comune di Salerno, d'intesa con tutti gli operatori ed i lavoratori del porto di Salerno, intende preservare e migliorare i risultati ottenuti in questi anni dal punto di vista della competitività, dell'efficienza e della crescita dei traffici mercantili e passeggeri.

E' necessario che siano tutti consapevoli della necessità di affrontare la sfida della competizione globale in maniera sinergica e collaborativa rispetto a tutti gli attori istituzionali ed economici del territorio.

«PREOCCUPATO DALLA FUSIONE CON NAPOLI, LA RIFORMA DEI PORTI È PEGGIORATIVA»

## Salerno, Gallozzi punta a 400 mila teu. «Fondi? Per ora no»

Il numero uno di Sct: «Al momento nessuna necessità di nuovi soci: i terminal "familiari" hanno ancora futuro»

**GENOVA.** Piccolo è ancora bello, almeno nei terminal: «A patto che si ragioni come un grande». Agostino Gallozzi è l'uomo dei container a Salerno, con il suo terminal Sct movimentata 375 mila teu e fa parte di una razza che a sentire gli analisti, si estinguerà presto: «Non sono d'accordo - spiega Gallozzi - I terminal di proprietà familiare possono stare ancora sul mercato: certo non è facile». Il gruppo campano sul mercato ci sta bene: i volumi sono aumentati dell'8% e anche i conti vanno bene. «Noi garantiamo una flessibilità che altri non possono offrire. Bisogna però investire: non solo in gru. Noi abbiamo scelto di spendere 4 milioni e utilizzare lo stesso sistema operativo del porto di Rotterdam: per noi oggi questo è un biglietto da visita per la conquista di clienti internazionali». A Genova, però, i terminal a conduzione familiare rischiano di sparire o comunque di trasformarsi. I fondi rilevano quote di famiglie che hanno gestito per anni le banchine: Spinelli è stato il precursore, ora

tocca a Negri: «Al momento, per noi, non è una necessità. E comunque avere come socio in azienda un fondo, è prova di grande maturità: è più difficile infatti che prendere semplicemente i soldi da una banca». Pur nella crisi dei contenitori e con la consapevolezza di lavorare in uno scalo "periferico", Gallozzi è convinto di poter recitare un ruolo: «Prenderemo tre nuove linee - spiega - e da Genova si è trasferito il servizio per l'Australia. Siamo competitivi e l'obiettivo è chiudere l'anno a 400 mila teu». Se Gallozzi ha le idee chiare però non è per merito della riforma: «Anzi. Il decreto che pure aspettavamo da anni, è peggiorativo della vecchia legge (la 84/94, ndr). Lo dico da un anno: questa riforma è una grande bufala! Non è vero che snellisce le procedure di nomine dei presidenti delle Authority. Il meccanismo c'era già con la vecchia legge. Ed era presente anche la programmazione centralizzata delle opere: nessuna novità, perché anche la 84/94 dava al ministero pieni

poteri di pianificazione così da evitare infrastrutture inutili». E infine «la terza bufala: i piani di integrazione. La Legge già consentiva alle vecchie Authority di promuovere la realizzazione di link tra porti e aree retroportuali, costituendo sistemi logistici. Cosa c'è di nuovo, quindi? Solo l'accorpamento tra alcuni porti. Ma così non funziona. È una finta *spending review*: l'avessero voluta fare bene, adesso avremmo solo sei Authority in Italia, non quindici. Rimangono invece irrisolti i veri problemi dei porti e la semplificazione è ancora un miraggio». Gallozzi patisce l'accorpamento di Salerno con Napoli: «Da noi le cose funzionano e siamo vicini ai centri di produzione. Per questo siamo preoccupati». Ultimo siluro per affondare la riforma Delrio: «Pensi ai privati: non sono più nel comitato per un presunto conflitto di interessi. Ma attorno a quel tavolo le cose avvenivano in modo più trasparente. Ora nel board c'è solo la politica e chi investe sulle banchine non conta più nulla».

**SIGAL**



Agostino Gallozzi

«FALSO RISPARMIO»

«Nessuna novità dal decreto di Delrio. Semplificazione? È un miraggio»

## Tirrenia: traffico merci in crescita a gennaio

Exploit in Sicilia con +20%, bene anche la Sardegna



(ANSA) - CAGLIARI, 6 FEB - Inizio d'anno più positivo per le compagnie del Gruppo Onorato Armatori nel traffico merci con le isole. Molto bene soprattutto il risultato in Sicilia: +20% in gennaio. In crescita anche la Sardegna con un +5%. I dati siciliani - spiega la compagnia - sono raggiunti grazie all'offerta diversificata di rotte di Tirrenia da e per l'Isola, in particolare per la Genova-Livorno-Catania (con collegamento a Malta), linea partita lo scorso novembre e che si conferma strategica per gli autotrasportatori, in sinergia con le rotte 'storiche' di Tirrenia, come la Ravenna-Brindisi-Catania, la Napoli-Palermo e la Cagliari-Palermo.

Significativo anche l'indotto che, dopo lo sbarco a Catania della compagnia, si è generato nel porto principale della Sicilia orientale, con la creazione di tanti nuovi posti di lavoro e un processo di consolidamento dei rapporti con il territorio.

Le cifre positive in Sardegna sono legate anche alla scelta di potenziare, la scorsa estate, le corse da e per l'Isola con l'ingresso della nuova ro-ro cargo "Pietro Manunta".

"Siamo soddisfatti del trend riscontrato negli ultimi mesi sulle rotte nazionali - dichiara il vice presidente di Moby e consigliere delegato al Commerciale di Onorato Armatori, Alessandro Onorato -. Stiamo notando diverse aziende che stanno emergendo sul mercato alle quali vogliamo continuare a dare una grande prospettiva di crescita futura, tanto da valutare ulteriori implementazioni del nostro network".

La compagnia annuncia, inoltre, l'ingresso, a partire dalla tarda primavera, di una nuova unità da 3.500 metri lineari e 27 nodi di velocità.

Traghetti

## Per Onorato armatori traffico merci in aumento verso Sicilia e Sardegna

Inizio d' anno positivo per le compagnie del gruppo Onorato Armatori nel traffico merci in Sicilia e in Sardegna. In Sicilia, spiega una nota dell' azienda, «nell' ultimo mese il traffico merci rotabile ha registrato un + 20%». Numeri positivi anche in Sardegna, dove, sempre nel settore merci, le compagnie del gruppo hanno evidenziato un aumento del 5% sul traffico generato nel mese di gennaio.

«Siamo soddisfatti - afferma Alessandro Onorato, vicepresidente di Moby - del trend riscontrato negli ultimi mesi sulle rotte nazionali».

Onorato annuncia anche l' ingresso in servizio, «a partire da tarda primavera, di una nuova unità da 3.500 metri lineari e 27 nodi di velocità».

## Traghetti



### Per Onorato armatori traffico merci in aumento verso Sicilia e Sardegna

Inizio d'anno positivo per le compagnie del gruppo Onorato Armatori nel traffico merci in Sicilia e in Sardegna. In Sicilia, spiega una nota dell'azienda, «nell'ultimo mese il traffico merci rotabile ha registrato un + 20%». Numeri positivi anche in Sardegna, dove, sempre nel settore merci, le compagnie del gruppo hanno evidenziato un aumento del 5% sul traffico

generato nel mese di gennaio. «Siamo soddisfatti – afferma Alessandro Onorato, vicepresidente di Moby – del trend riscontrato negli ultimi mesi sulle rotte nazionali». Onorato annuncia anche l'ingresso in servizio, «a partire da tarda primavera, di una nuova unità da 3.500 metri lineari e 27 nodi di velocità».

RISPOSTA A CROCETTA. Delrio: «Non è più sede di **Autorità Portuale** e pertanto la richiesta non può trovare accoglimento»

## Porto, il ministro: «Niente **Autorità di sistema**»

Il porto di Trapani non avrà la moratoria sulla riforma dei porti con l'istituzione delle **Autorità di Sistema**. E' stato categorico il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio nella risposta che ha dato al presidente della Regione Rosario Crocetta riguardo alle prospettive dei porti siciliani nel contesto della riforma in atto sulla **portualità** italiana.

Per quanto riguarda il porto di Trapani - si legge nel documento che il ministro ha inoltrato al presidente della Regione - si rammenta che lo stesso non è più sede di **Autorità Portuale** dall'anno 2009 (soppressa per decreto del ministro dell'epoca, ndc), e pertanto la richiesta avanzata con nota 15449 del 12 settembre non può trovare accoglimento.

Una interpretazione chiara della norma: la moratoria, sollecitata per quanto riguarda Trapani sia dalla componente politica locale che da quella imprenditoriale preoccupate perché l'accorpamento del porto di Trapani all'**Autorità Portuale di Palermo** potrebbe comportare il dirottamento di gran parte dei traffici verso un territorio concorrente, avrebbe potuto essere richiesta per quei porti che tuttora dispongono dell'**Autorità Portuale** e non per quelli che l'hanno persa. Lo stesso decreto legislativo pubblicato sulla Gazzetta ufficiale lo scorso 31 agosto sarebbe stato già chiaro nella parte in cui recitava può essere altresì disposto, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture, il mantenimento per un periodo non superiore a 36 mesi, dell'autonomia finanziaria ed amministrativa di **Autorità Portuale** già costituita ai sensi della legge n.84 del 1994. Non sarebbero stati previsti margini di manovra né di interpretazione sull'assunto **Autorità** già costituita perché non si sarebbe potuto trattare il porto di Trapani come ancora sede di **Autorità**. Quella che era stata istituita nel 2003, infatti, sarebbe stata, poi, commissariata nel 2009, anno in cui venne avviata la procedura di soppressione nella considerazione che non avrebbe avuto i requisiti richiesti dalla legge, anche se i relativi dati sarebbero stati ampiamente confutati. Alla luce di quanto comunicato dal ministro Delrio al presidente Crocetta, appare ineluttabile la conseguenza che il porto di Trapani dopo oltre 125 anni perderà la sua autonomia, accorpato all' **Autorità di sistema di Palermo** che comprende anche i porti di Termini Imerese e Porto Empedocle. Come porto di città capoluogo, Trapani, tuttavia, dovrebbe avere un proprio rappresentante al tavolo dell' **Autorità di sistema**.(\*GDI\*)

GIACOMO DI GIROLAMO

Il presidente Crocetta ribadisce: nessun accordo sulla riforma dei porti

## «Messina capitale o niente»

*E sull' Authority l' affondo del movimento Vento dello Stretto*

«Credo che le posizioni di tutti siano emerse in modo chiaro e inequivocabile e che i messinesi abbiano la possibilità di giudicare dai fatti, non dalle chiacchiere». Il presidente Rosario Crocetta non nomina nessuno ma il suo bersaglio, è evidente, sono Davide Faraone, i renziani del Pd e qualche parlamentare messinese «che si è sottomesso al volere romano». E il governatore non cambia linea: «Voglio che sia Messina la capitale dell' **Autorità portuale** dello Stretto e del Tirreno, non voglio svendere una delle tre Città metropolitane della Sicilia a Gioia Tauro, con tutto il rispetto per la Calabria. È una questione di forma e di sostanza, di principio e di democrazia. Non contratto con nessuno, se non viene stabilito questo punto fermo. E non darò mai l' intesa al ministro Delrio sui nomi per **Palermo** o per Catania-Augusta fino a quando non si scioglierà il nodo Messina. Nel frattempo, il mio ufficio legale sta continuando a lavorare per verificare i termini del ricorso, sulla base del conflitto di attribuzione dei poteri. Se qualcuno pensa che mi piego, ha sbagliato indirizzo».

Sulla vicenda dell' **Autorità portuale** prende posizione anche il movimento Vento dello Stretto: «Per primi - affermano Piero Adamo,

Ferdinando Croce e Daniele Trivisano -, con documenti, comunicati stampa e interrogazioni consiliari abbiamo criticato l' irragionevole e folle disegno del Governo di riordino delle **Autorità portuali** che vede Messina relegata in un angolo e mortificata rispetto alla sua risorsa principale: il mare. Tutto ciò sino ad oggi è avvenuto non per ragioni oggettive ma solo per meri tornaconti politici di bassissimo cabotaggio. Nessuna sollecitazione in questi anni è stata raccolta dalla deputazione messinese né dal sindaco, troppo esaltato dalla suggestiva idea di costruire "ponti ed infrastrutture ideali" per rendersi conto che lo "stavano fregando", che la sua città doveva giocare un altro ruolo e che i suoi colleghi (Bianco in primis) stavano già costruendo un percorso a tutela degli interessi delle loro città.

Nelle ultime settimane ci siamo imposti il silenzio consapevoli che "qualcuno" la nostra città "se l' era giocata". Oggi rompiamo questo silenzio assaliti da un irrefrenabile desiderio di verità e chiarezza perché non è ammissibile assistere al teatrino di taluni politici e di taluni partiti che, da complici dell' ennesimo scippo subito da Messina, si cercano di precostituire alibi inaccettabili.

Il riordino delle **Autorità portuali** ha una paternità precisa: Pd e Ncd. E porta il nome di due ministri: Lupi e Delrio. Tutto il resto sono chiacchiere. In Sicilia le responsabilità sono tutte riconducibili al governo Crocetta e a chi lo sostiene (Pd-Ncd-Ap-Dr).

Non basta qualche "consiglio aperto" o qualche visita/spot del presidente Crocetta per prendere in giro i messinesi».

*Lucio D' Amico*

L' intervista

## «Anti-Crocetta? Ho ambizioni più spiccate, il protagonismo non paga»

Emanuele Rigano Elude le provocazioni politiche perché Davide Faraone considera più utile costruire operando, piuttosto che issare polveroni che annebbiano la vista di chi sarà chiamato a giudicare. In visita a Messina nelle vesti di sottosegretario alla Salute, liquida con una secca battuta le recenti stoccate del presidente della Regione, Rosario Crocetta, dichiaratosi vittima degli attacchi di coloro che lo stesso governatore ha ribattezzato "faraoniani": «Ho ambizioni più spiccate dell' essere solo un "antiCrocetta" - ha commentato sarcasticamente - cerco sempre di impegnarmi in ciò che faccio, i battibecchi non mi interessano e non mi appassionano, credo che anche alle persone piacciono poco così come i personalismi. Se c' è un insegnamento che abbiamo appreso dal referendum è che il protagonismo non paga».

Autocritica costruttiva che genera convinzioni sul percorso avviato con "Cambiamenti", di fatto prologo di una Leopolda sicula: «Stiamo provando a portare avanti un processo inverso, per evitare che dilaghi la restaurazione in corso - ha proseguito Faraone - Guardiamo esclusivamente alle esigenze della gente, sabato scorso abbiamo battezzato a Palermo un' esperienza bellissima e

coinvolgente come il "pensatoio", ne faremo presto di simili in altre città, compresa Messina, concentrandoci su ambiti tematici. Ritengo che la classe dirigente del domani vada misurata sui contenuti non sugli scontri tra candidati». Professionisti, imprenditori, cittadini, uomini fulcro di un meccanismo di ripresa economica e sociale dell' Isola.

Faraone è tentato dall' indossare i panni di trascinateur di un modello che si professa distaccato da populismo e demagogia, incentrato invece sulla partecipazione comunitaria. La missione è ostacolare la sedentarietà amministrativa, creando invece condizioni di sviluppo tali da poter rendere attrattivo il territorio, favorendo gli investimenti. In questa direzione può essere considerata, per il sottosegretario, l' unione delle **Autorità portuali** di Messina e Gioia Tauro: «Può rappresentare una vera opportunità, piuttosto che tenere in vita due realtà piccole si sta costituendo un grande polo del Mar Tirreno meridionale e dello Stretto capace di guadagnare competitività in ambito internazionale, crescendo anche nella capacità di reperire risorse. Per ciò che concerne rappresentanze e luoghi in cui devono

## - segue

---

praticarsi le scelte, sono aspetti su cui il ministro Graziano Delrio ha fornito ampie rassicurazioni. Certamente faremo in modo che Messina non si consideri declassata, ma occorre che tutti partano dal presupposto e dal convincimento che conviene essere uniti».

C'è anche spazio per qualche riflessione sulla politica locale: «Non conosco a fondo gli scenari legati alla sfiducia al sindaco Renato Accorinti, ma sono assolutamente convinto che il centrosinistra debba marciare compatto, qui, in Sicilia e nel resto del Paese.

La linea tracciata è questa, resto fiducioso che anche il Pd messinese sia in grado di farlo». E a proposito del partito ha aggiunto: «A queste latitudini c'è bisogno di riportarlo ad una condizione di normalità, ci sarà un congresso nazionale e delle decisioni verranno presumibilmente prese anche per Messina, Ernesto Carbone da commissario sta facendo bene il suo lavoro ma sapeva che l'esperienza sarebbe stata temporanea, legata ad un periodo d'urgenza. Ora occorre tornare all'ordinarietà e fare in modo che tutto funzioni per il meglio».

*EMANUELE RIGANO*

## Riforma A.P., Vento dello Stretto: "Messina mortificata per colpa di Pd e Area Popolare"

Duro affondo del movimento Vento dello Stretto che interviene sulla riforma delle **Autorità portuali** secondo la quale Messina sarà accorpata con Gioia Tauro. Di seguito la nota firmata dal consigliere comunale Piero Adamo e dal consigliere della IV Circoscrizione Daniele Trivisano e dal presidente dello stesso Movimento Ferdinando Croce. Per primi - e da sempre - con documenti/comunicati stampa ed interrogazioni consiliari abbiamo criticato l'irragionevole e folle disegno del Governo di riordino delle **Autorità Portuali** che vede Messina relegata in un angolo e mortificata rispetto alla sua risorsa principale: il mare. Tutto ciò sino ad oggi è avvenuto non per ragioni oggettive ma solo per meri tornaconti politici di bassissimo cabotaggio. Nessuna sollecitazione in questi anni è stata raccolta dalla deputazione nazionale/regionale messinese né dal Sindaco, troppo esaltato dalla suggestiva idea di costruire "ponti ed infrastrutture ideali" per rendersi conto che lo "stavano fregando", che la Sua Città doveva giocare un altro ruolo e che i suoi colleghi (Bianco in primis) stavano già costruendo un percorso a tutela degli interessi delle loro Città. Dopo aver (noi sì!) combattuto una battaglia "a mani nude" (come si dice ormai dalle nostre parti) con le poche armi a disposizione, nelle ultime settimane ci siamo imposti il silenzio consapevole che "qualcuno" la nostra Città "se l'era giocata" e "non l'aveva difesa". Oggi rompiamo questo silenzio assaliti da un irrefrenabile desiderio di verità e chiarezza perché non è ammissibile assistere al teatrino di taluni politici e di taluni partiti che, da complici dell'ennesimo scippo subito da Messina, si cercano di preconstituire alibi inaccettabili. Il riordino delle **Autorità Portuali** ha una paternità precisa: PD ed NCD. E porta il nome di due Ministri: Lupi (NCD) e Delrio (PD). Tutto il resto sono chiacchiere! In Sicilia le responsabilità sono tutte riconducibili al Governo Crocetta ed a chi lo sostiene (PD-NCD/AREA POPOLARE-DR). Non basti qualche "Consiglio Comunale aperto" o qualche visita/spot del Presidente Crocetta a Messina per prendere in giro i messinesi! Questo gioco soprattutto interno al PD ed alle sue correnti (renziani in primis), proteso a riposizionamenti interni ed a giustificarsi con l'opinione pubblica è paradossale ed inaccettabile. Ed ancora più paradossale è rimandare a nebulose responsabilità di altri Governi per alleggerire quelle di chi ormai da anni purtroppo è alla guida del Paese e della Sicilia. A **Palermo** ed a Roma, infatti, ci sono Governi con un chiaro colore politico: cari Dirigenti politici e cari On.li Parlamentari se vi stanno davvero a cuore le sorti di Messina intervenite, subito! Con la forza di chi governa non con le scuse di chi si appella a ricorsi, commi, articoli. La Riforma non l'ha determinata lo Spirito Santo ma è stata scritta nelle stanze di alcuni partiti e di alcune segreterie. Basta chiacchiere. Se lo farete, forse, la cittadinanza vi perdonerà l'indifferenza ed il menefreghismo degli ultimi anni sull'argomento. E ve ne saremo tutti grati. Infine, in attesa che si giochino i tempi supplementari di questa strategica partita, su Marte (ovvero dalle parti di "Cambiamo Messina dal Basso") taluni si sono incontrati nei pressi della "Villa Sabin" per fare recriminazioni sterili e populiste contro l'**Autorità Portuale** di Messina, senza sapere che sulla Terra, il loro Sindaco ha già fatto abbastanza per demolirla. Ma per fortuna - forse - almeno questo problema la Città sta per risolverlo.

## Autorità portuale Marziano prende le distanze da Crocetta

Prese di posizione dai rappresentanti istituzionali e politici in difesa del porto megarese. Il presidente della commissione Bilancio all'Assemblea regionale siciliana, Vincenzo Vinciullo, minaccia di non votare più alcun atto, se il presidente della Regione, Rosario Crocetta, non ritratterà la richiesta di destinazione della sede dell'Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale a Catania ai danni di Augusta, unico scalo "legittimato" dalla comunità europea a ospitare la sede in quanto porto "core".

«Già domani in Aula - dice Vinciullo - se il governatore non firmerà la nota che gli ho chiesto, anche tramite la segreteria regionale del mio partito di sottoscrivere, annuncerò il mio passaggio all'opposizione». Il deputato Ncd chiarisce che transitare all'opposizione vuol dire che dall'attuale posizione neutra mantenuta nei confronti del governo regionale, con la votazione degli atti di cui se ne riconosce la bontà, assumerà un atteggiamento contrario a qualsiasi atto o proposta che Crocetta porterà in Aula, indipendentemente dalla validità delle delibere. «Non mi dimetterò da presidente della commissione Bilancio - spiega - solo

perché ad affidarmi questo ruolo non è stata la maggioranza, bensì l'opposizione». E a condurre, invece, la battaglia all'interno dell'esecutivo regionale c'è l'assessore alla Pubblica Istruzione, Bruno Marziano, il quale però se dovesse scegliere tra l'incarico di amministratore e il ruolo di parlamentare non avrebbe dubbi: opterebbe per portare avanti il mandato che gli è stato conferito dall'elettorato siracusano. «Tornerò alla carica nella prossima seduta di giunta, sollecitando il presidente Crocetta a revocare la proposta inviata al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, chiedendo al rappresentante del governo di non rendere esecutivo il decreto. Capeggerò ogni iniziativa portata avanti dal mio territorio e allo stesso tempo me ne farò portavoce all'interno del governo. Invito la gente, i sindacati, i portatori di interessi a non fermarsi e a continuare a oltranza la mobilitazione perché se è vero che la politica decide è anche vero che quando è la popolazione a manifestare e a non arrendersi le istituzioni si vedono costrette a rivedere le loro posizioni e a fare un passo indietro. All'amministrazione comunale penta stellata suggerisco di manifestare in prima linea con spirito unitario e non in contrasto con gli altri partiti. Se nessuna azione sortirà l'effetto auspicato dal mio territorio non esiterò a rinunciare a essere assessore scegliendo di continuare il mandato di deputato». Per Giambattista Coltraro, capogruppo all'Ars di Sicilia democratica «il porto megarese non va trasformato in un hub per migranti e la politica nazionale deve interessarsi ai problemi di Augusta».

Intanto, per questa mattina alle 11 il sindaco, Cettina Di Pietro, ha convocato la riunione organizzativa propedeutica alla mobilitazione generale. All'incontro sono state invitati i sindacati, le associazioni di categoria, il presidente del consiglio comunale e i capigruppo consiliari. Per i movimenti civici "Attiva Mente", "CambiAugusta", "Facciamo squadra" e "Nessun dorma" che aderiscono alla mobilitazione promossa dai sindacati «il tempo delle parole è finito e occorre passare ai fatti».

Anche Edy Bandiera, coordinatore provinciale di Forza Italia e gli esponenti del suo partito aderiscono alla mobilitazione.

AGNESE SILIATO.

## Porti: Autorità Sicilia, continua scontro Delrio-Crocetta. Assoporto Augusta impugna decreto

(FERPRESS) – Roma, 06 FEB – Proseguono le difficoltà per le Autorità portuali di sistema della Sicilia. La riforma portuale varata dal ministro Delrio prevede due autorità di sistema per i porti dell'isola, denominate Mare di Sicilia Occidentale e Mare di Sicilia Orientale, ma anche qualcosa che irrita particolarmente il presidente della Regione Sicilia, Rosario Crocetta, cioè l'accorpamento del porto di Messina con Gioia Tauro e i porti dello Stretto e dello Jonio. Crocetta ha annunciato una "battaglia infinita per difendere la città dello Stretto" e dal ministero è stata fatta filtrare una lettera in cui, il 27 ottobre scorso, si spiegava che l'Autorità portuale di Messina è prorogata fino a giugno 2017. Ma le acque siciliane sono agitate anche per il conflitto che oppone Catania e Augusta, nell'Autorità di sistema Sicilia Orientale: il governatore spiega di aver ottenuta un'alternanza per la guida dell'Adsp, ma nel frattempo Assoporto Augusta si prepara ad impugnare il decreto.

Nella lettera che il ministro Delrio ha inviato al governatore Crocetta si legge che "Deroghe agli accorpamenti delle preesistenti Autorità portuali qualora non motivate da ragioni di reale pregiudizio delle attività in corso, rischierebbero di ritardare la costituzione e la piena funzionalità delle nuove autorità di sistema portuale e di vanificare così il raggiungimento degli obiettivi perseguiti dalla norma. Per quanto sopra e tenuto conto dell'istruttoria tecnica effettuata dalla competente direzione generale – proseguiva la missiva – Ti comunico, nello spirito di leale collaborazione che contraddistingue i nostri rapporti, che non sarà possibile accogliere la richiesta di proroga relativa all'autorità portuale di Catania, mentre, per quanto riguarda l'istituenda sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, si concorda con la proposta di individuazione della stessa presso gli uffici della soppressa Autorità portuale di Catania, ancorché per un periodo transitorio non superiore a due anni". Per quanto riguarda l'Autorità portuale di Messina, il ministro scriveva: "Sono in procinto di proporre al presidente del Consiglio dei ministri l'accoglimento della relativa richiesta di proroga fino alla chiusura dell'esercizio finanziario in corso. Inoltre, per quanto riguarda il porto di Trapani, si rammenta che lo stesso non è più sede di Autorità portuale dall'anno 2009 e, pertanto, la richiesta avanzata con nota del 12 settembre 2016 non può trovare accoglimento", concludeva la lettera.

Assoporto Augusta, associazione senza fine di lucro tra aziende e operatori portuali, dopo aver chiesto la mobilitazione di forze politiche e sindacali, si dichiara pronta ad impugnare il decreto che trasferisce la sede dell'Autorità di sistema della Sicilia del Mare Orientale da Augusta a Catania, parlando di "esproprio istituzionale" e confermando di essere "pronta a qualunque battaglia a difesa del porto megarese". In una nota, la presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè, lamenta che "ancora una volta in Sicilia si è persa un'occasione per portare avanti, tutti insieme, lo sviluppo dell'area vasta della Sicilia Orientale, con il porto di Augusta che può rappresentare indubbiamente una grandissima opportunità per l'intera zona orientale. Al contrario, con questa fuga in avanti della politica catanese, ci si sta ancora una volta dividendo mentre il resto dei porti di Italia procede spedito con la nuova riforma della portualità. Il ministro Delrio, il presidente Crocetta e il sindaco di Catania Bianco si stanno assumendo la responsabilità dell'immobilismo della portualità nella Sicilia orientale", conclude la dichiarazione.

## Porti: Coltraro (Pd), Augusta non diventi hub migranti

Deputato chiede che approdo 'non perda ruolo strutturale'



(ANSA) - PALERMO, 6 FEB - "Pochi giorni fa quasi 800 i migranti sono giunti al porto di Augusta, oggi è previsto l'arrivo di altri 500, un flusso che rischia di trasformare il più grosso porto commerciale della Sicilia orientale in un hub per immigrati, e la politica nazionale, invece di interessarsi alle problematiche che ad oggi affliggono Augusta, si preoccupa di individuare posti di sottogoverno". Lo dice Giambattista Coltraro, capogruppo all'Ars di Sicilia democratica, che chiede la attenzione del governo nazionale "perché Augusta non perda il proprio ruolo strutturale". "Vanno studiate strategie che non mortifichino la vocazione naturale del porto e - continua Coltraro - se con i fatti e non solo a parole si vuole investire in esso, ci si adoperi perché non avvenga l'esproprio disposto da Delrio. Si punti al rispetto di logiche territoriali, non di quelle di partito. Insomma, la politica nazionale non costruisca un porto attorno a un uomo, ma collochi un uomo nel porto più adeguato al ruolo di capofila dell'Authority. Quello commercialmente, geograficamente, più forte. Quello di Augusta".

## Porti: Cracolici, governo troverà soluzione per Mazara

Si attende inizio dragaggio e messa in sicurezza approdo



(ANSA) - PALERMO, 6 FEB - "Sono convinto che il governo nazionale troverà al più presto una soluzione per semplificare l'iter dei lavori di drenaggio nel porto di Mazara, la capitale italiana della pesca". Lo dice in una nota l'assessore regionale all'Agricoltura e Pesca Mediterranea, Antonello Cracolici.

"Ho seguito la vicenda del porto di Mazara fin dal mio insediamento. Il governo regionale, l'assessorato all'agricoltura e l'assessore alle Infrastrutture Pistorio - prosegue - sono stati al fianco del Coordinamento della Filiera Ittica di Mazara, per individuare le risorse necessarie alla messa in sicurezza del porto. A breve partirà il bando per i lavori di illuminazione, mentre sono stati stanziati i fondi per il completamento delle opere portuali, previsti nel Piano per il sud".

"La messa in sicurezza del porto di Mazara è un'opera strategica per la filiera ittica regionale. Sono fiducioso - conclude - che le soluzioni sottoposte al tavolo del Ministero per l'Ambiente, porteranno al più presto ad un superamento dello stallo in cui si trova l'iter amministrativo delle opere".

## Dragaggio a Mazara, la Regione corre ai ripari

*La campagna del Giornale di Sicilia. L'intervento atteso da decenni, resta da stabilire dove portare la sabbia in eccesso*

Stefania Giuffrè 22Due mesi di tempo per effettuare uno studio che potrebbe sbloccare il porto di Mazara del Vallo. La Regione corre ai ripari dopo lo stop al cantiere, cercando di aggirare gli ostacoli. Gli interventi riguardano il dragaggio del porto, operazione necessaria per garantire la piena funzionalità dell'infrastruttura. Un'opera attesa dalla marineria locale da decenni, con il progressivo insabbiamento del Porto Canale. L'appalto da due milioni di euro per il dragaggio era stato assegnato un anno fa alla Ecol2000 di Messina. I lavori sembravano pronti a partire ma, poche settimane fa, è arrivato lo stop del Dipartimento regionale Ambiente. Per superare l'ostacolo lo stesso assessore al Territorio e Ambiente ha convocato nei giorni scorsi un vertice, cercando di trovare soluzioni alternative. Intanto sono trascorsi 22 giorni dall'avvio della campagna del Giornale di Sicilia su questo tema.

Il progetto prevede che, durante le operazioni di dragaggio, tutto il materiale residuale venga depositato nella cosiddetta "Colmata B", un'area appositamente individuata a suo tempo per ricevere tutti i sedimenti recuperati dai fondali.

Al momento dell'avvio dei lavori però è emerso un problema: una vecchia nota dell'Ispra (Istituto superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) datata 2011 avverte che nella zona nidificano alcune specie di uccelli, in particolare il "fratino" e il "fraticello". Da qui lo stop ai lavori che riguardano la foce del fiume Mazza. Interventi su cui anche gli ambientalisti hanno chiesto cautela, come si evince dal verbale dell'incontro convocato dall'assessore Croce in cui si parla degli «aspetti ambientali più volte citati dall'associazione ambientalista Capo Feto in merito ai lavori in oggetto». Quella individuata per l'abbancamento dei sedimenti è conosciuta come «Zona Umida Laguna Tonnarella», un'area libera da specifici vincoli ma su cui appunto si concentrano le attenzioni per quanto riguarda la nidificazione di queste due specie.

Impossibile pensare di depositare altrove questi materiali, il rischio sarebbe quello di un costo assolutamente spropositato rispetto a quello originariamente previsto. Per questo l'assessore Croce ha convocato nei giorni scorsi un incontro, con l'obiettivo (condiviso dai parlamentari del Trapanese) di trovare una soluzione. Alla riunione hanno partecipato insieme all'assessore Croce, la dirigente generale del Dipartimento Ambiente Rosaria Barresi; il dirigente generale della Protezione Civile, Calogero Foti in quanto soggetto attuatore del Commissario per l'attuazione degli interventi in materia di mitigazione del dissesto idrogeologico; Salvo Puccio sempre della struttura del Commissario per l'attuazione degli interventi in materia di mitigazione del dissesto idrogeologico. Nel corso dell'incontro si è stabilito di procedere ad una nuova analisi, quella che in termini tecnici si chiama «procedura d'incidenza ambientale». L'obiettivo è quello di studiare la situazione, capire se queste specie sono ancora presenti (visto che la nota dell'Ispra risale a oltre cinque anni fa), quali sono i periodi di nidificazione e se i lavori possono comunque essere compatibili con la tutela degli uccelli. Dal momento in cui lo studio sarà avviato dalla Regione, servono due mesi per arrivare alle conclusioni. Che potrebbero finalmente sbloccare gli interventi tanto sollecitati dalla marineria. (\*STEGI\*)

STEFANIA GIUFFRÈ