



## Dai Porti:

### Genova:

**"...Porti: alleanza commerciale Genova-Savona sugli oli minerali..."**

(Ansa, Il Secolo XIX, Il Messaggero Marittimo, L'Avvisatore Marittimo)

**"...Un business da 1,2 miliardi..."** (Milano Finanza)

**"...Code ai terminal..."** (Il Secolo XIX)

### La Spezia:

**"...La Spezia punta al raddoppio dei traffici entro il 2020..."**

(L'Avvisatore Marittimo)

### Livorno:

**"...Bacini di carenaggio. La grande offerta nell'Alto Tirreno..."**

(La Nazione)

**"...“Vogliamo risposte delle istituzioni”..."** (La Nazione)

### Piombino:

**"...Contributo di sbarco, ora l'aumento è possibile..."** (Il Tirreno)

### Ravenna:

**"...Porto, si è insediato stamattina il Comitato di Gestione..."** (Ravenna Notizie, Ravenna Today)

### Ortona:

**"...Il Consiglio di Stato nomina un "verificatore" che dovrà rimettere una relazione entro marzo..."** (Il Centro)

### Napoli:

**"...Perchè l'Autorità portuale non ha cambiato idea..."**

(Il Mattino)

### Olbia:

**"...Sostituiti due fari nel golfo di Olbia..."** (Ansa)

### Messina e Gioia Tauro:

**"...Traghettaggio dei tir. Tavolo permanente..."** (Tempo Stretto)

**"...Stretto di Messina, un tavolo tecnico..."** (Libero)



## Augusta:

**"...Cisl Metalmeccanici: ancora possibile rilanciare il polo industriale di Priolo..."** (Giornale di Sicilia)

**"...Camera di Commercio Avola: "Non si ceda al torbido intreccio di chi ha sete di potere..."** (La Sicilia)

**"...Il porto di Augusta secondo Càsole..."** (La Sicilia, L'Avvisatore Marittimo)

## Altre notizie di porti

## Porti: alleanza commerciale Genova-Savona sugli oli minerali

Nuovo traffico Saar di 12 navi ai Depositi costieri Savona

I Depositi Costieri Savona conquistano un nuovo traffico da 70 mila tonnellate di oli vegetali per industria grazie all'alleanza fra aziende trasversale fra Genova e Savona, sotto l'ombrello dell'unica Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. I protagonisti sono Saar Depositi Portuali, Silomar e la Depositi Costieri di Savona, presenti in entrambi i porti con impianti di sbarco, stoccaggio, ricarica e imbarco di rinfuse liquide alimentari e prodotti assimilabili, oli vegetali per uso industriale o energetico e altri prodotti liquidi compatibili.

Saar, che ha impianti a Genova per il trattamento di oli alimentari ma non ha mai implementato quelli per il biodiesel, ha stipulato un contratto di affitto con Depositi Costieri Savona per gestire gli impianti situati sulla Darsena Alti Fondali nel bacino portuale, 33 serbatoi di acciaio per una capacità complessiva di 26 mila metri cubi, a cui si affiancano due pontili di ormeggio con un pescaggio di 16 metri. Questo ha permesso di conquistare il nuovo traffico, con l'attracco di 12 navi nel 2017, la prima domani al terminal Monfer, mentre le successive arriveranno a terminal Depositi Costieri Savona.

## **Liguria** **Depositi costieri, nuova partnership**

••• SAVONA. Un anno di svolta, il 2017, per i Depositi Costieri Savona che vedranno l'attracco di 12 navi per uno sbarco di oli vegetali pari a circa 70 mila tonnellate. L'arrivo del nuovo traffico si è reso possibile grazie ad una "alleanza commerciale" fra la Saar-Depositi Portuali, la Silomar e la Depositi Costieri Savona, presenti nei porti di Genova e Savona.

OPERAZIONE IN DIRITTURA D'ARRIVO. ATTESO L'OK DEFINITIVO DA PARTE DELL'AUTORITÀ DI GENOVA-SAVONA

## Vado, il petrolio in porto va agli olandesi

Il gruppo Alkion mette le mani sul deposito Petrolig. Saranno garantiti contratti e occupazione

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Gli olandesi mettono le mani sul petrolio del porto di Vado Ligure, a Savona. Il colosso Alkion Terminals - attraverso la partecipata Alkion Terminal Vado Ligure - ha infatti firmato nelle scorse settimane, secondo fonti vicine al dossier, un contratto preliminare di compravendita che ha come oggetto proprio il deposito di greggio presente nello scalo ligure (con esercizio su oleodotto e pontile).

L'intera struttura, fino al 2016, era nella mani di Eni che la gestiva attraverso la società Petrolig, partecipata - oltre che da Eni - anche da Esso. Dopo l'uscita di scena da parte di Esso, Eni ha trovato un'intesa con il gruppo olandese che si è impegnato ad acquisire tutti gli impianti e la forza lavoro, mantenendo i contratti già firmati sia con Eni che con Es-

so. Alkion Terminals, realtà operativa sia nel settore della logistica che in quello energetico, è partecipata dai fondi Coloured Finches e InfraVia Capital Partners. I primi documenti, da parte della società Alkion Terminal Vado Ligure, sono già arrivate agli uffici della nuova **Autorità portuale** che raggruppa al suo interno gli scali di Genova e Savona, ma l'operazione si potrà ritenere conclusa solamente quando ci sarà il nulla osta della stessa **Authority**. L'ok definitivo, da parte di Palazzo San Giorgio, sarà dato solamente dopo aver effettuato tutte le verifiche del caso, ma potrà arrivare solamente attraverso un parere favorevole da parte del comitato di gestione dell'ente, che però non è ancora stato nominato per via di un parere favorevole da parte dell'Anac che tarda ad arrivare.

Il petrolio stoccato nel de-

posito ex Petrolig, una volta immesso nell'oleodotto, arriva fino alla raffineria Sarpom di San Martino di Trecate (Novara). Lo stabilimento piemontese ha una capacità di nove milioni di tonnellate all'anno e impiega 400 addetti. Esso ha la maggioranza del pacchetto azionario della raffineria (74,84%), mentre il restante (25,16%) è di TotalErg. Già dopo l'uscita di scena da parte di Esso dal deposito di Vado Ligure, i sindacati savonesi avevano espresso preoccupazione per il mantenimento di tutte le unità lavoratori - circa 20 addetti - proprio in vista dell'arrivo in porto di un nuovo gruppo. L'intenzione di Alkion, anche in vista del potenziamento dello scalo con l'entrata in funzione della piattaforma Maersk, dovrebbe essere quello di mantenere, se non potenziare, l'intera forza lavoro.

[www.themeditel.com](http://www.themeditel.com)

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il pontile petrolifero del porto di Vado Ligure (Savona) VACCARO

# Con l'accordo «Saar» e Silomar 70mila tonn. di oli vegetali Nuovo traffico e nuova alleanza sui Depositi Costieri Genova-Savona

**SAVONA** - Un anno di svolta, il 2017, per i Depositi Costieri Savona che vedranno l'attracco di 12 navi (agenzia marittima Anchor) per uno sbarco di oli vegetali per industria pari a circa 70 mila tonnellate. La prima toccherà la banchina savonese venerdì 17 febbraio sbarcando 5.300 tonnellate al terminal Monfer, successivamente 4.200 tonnellate al terminal Depositi Costieri Savona.

L'arrivo del nuovo traffico si è reso possibile grazie ad una sorta di "alleanza commerciale" fra la Saar-Depositi Portuali, la Silomar e la Depositi Costieri Savona, oggi presenti in entrambi i porti di Genova e Savona con impianti all'avanguardia per lo sbarco, stoccaggio, ricarica e imbarco di rinfuse liquide alimentari e prodotti assimilabili (continua in ultima pagina)

trattività dei due porti liguri e per questo vogliamo investire per ampliare e potenziare gli impianti di Savona, secondo i migliori standard di sicurezza e ambiente». Franco Tarabotto, direttore commerciale di Saar, in accordo con il presidente di Saar, Beppe Costa, e con l'amministratore delegato della Depositi Costieri Savona, Luisa Rossi, ha in serbo altri progetti per far crescere i terminal di Genova e Savona. «C'è spazio per consolidare le movimentazioni ma anche per aumentare i traffici, con la collaborazione dell'Autorità di Sistema Portuale».

## Depositi Costieri

li, oli vegetali per uso industriale o energetico e altri prodotti liquidi compatibili. Saar ha impianti a Genova per il trattamento di oli alimentari come ad esempio l'olio di palma, ma non ha mai implementato quelli del biodiesel, prodotto questo che è invece uno dei core business per il terminal Depositi Costieri Savona e per la Silomar di Genova.

Ed ecco l'intuizione commerciale, favorita anche dall'unione amministrativa dei due porti, Genova e Savona, finiti sotto lo stesso tetto della nuova Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: Saar-Depositi Portuali Genova ha, infatti, stipulato un contratto di affitto con Depositi Costieri Savona per gestire gli impianti situati sulla Darsena Alti Fondali nel bacino portuale composto di 33 serbatoi di acciaio inox per una capacità totale di 26.000 m<sup>3</sup> di cui 9.000 m<sup>3</sup> idonei a contenere oli vegetali concreti, riscaldabili mediante collegamento ad una caldaia a vapore: la Depositi Costieri Savona è inoltre dotata di 2 pontili d'ormeggio con un pescaggio di 16 metri e una lunghezza di oltre 250 metri, idonea pertanto a ricevere navi di dimensioni importanti.

«La competitività non è tra Genova e Savona ma verso altri scali internazionali. Con questo nuovo traffico puntiamo a migliorare l'a-

GENOVA-SAVONA

## Depositi costieri, alleanza tra Saar e Silomar

*In arrivo 70 mila tonnellate l'anno di oli vegetali. Venerdì la prima nave "British Nimbus"*

Un anno di svolta, il 2017, per i Depositi Costieri Savona che vedranno l'attracco di 12 navi (agenzia marittima Anchor) per uno sbarco di oli vegetali per industria pari a circa 70 mila tonnellate. La prima toccherà la banchina savonese venerdì 17 febbraio sbarcando 5.300 tonnellate al terminal Monfer, successivamente 4.200 tonnellate al terminal Depositi Costieri Savona.

L'arrivo del nuovo traffico si è reso possibile grazie ad una sorta di "alleanza commerciale" fra la Saar-Depositi Portuali, la Silomar e la Depositi Costieri Savona, oggi presenti in entrambi i porti di Genova e Savona con impianti all'avanguardia per lo sbarco, stoccaggio, ricarica e imbarco di rifiuti liquidi alimentari e prodotti assimilabili, oli vegetali per uso industriale o energetico e altri prodotti liquidi compatibili. Saar ha impianti a

Genova per il trattamento di oli alimentari come ad esempio l'olio di palma, ma non ha mai implementato quelli del biodiesel, prodotto questo che è invece uno dei core business per il terminal Depositi Costieri Savona e per la Silomar di Genova. Ed ecco l'intuizione commerciale, favorita anche dall'unione amministrativa dei due porti, Genova e Savona, finiti sotto lo stesso tetto della nuova Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: Saar-Depositi Portuali Genova ha, infatti, stipulato un contratto di affitto con Depositi Costieri Savona per gestire gli impianti situati sulla Darsena Alti Fondali nel bacino portuale composti di 33 serbatoi di acciaio inox per una capacità totale di 26.000 m<sup>3</sup> di cui 9.000 m<sup>3</sup> idonei a contenere oli vegetali concreti, riscaldabili mediante collegamento ad una caldaia a vapore: la Depositi Costieri

Savona è inoltre dotata di 2 pontili d'ormeggio con un pescaggio di 16 metri e una lunghezza di oltre 250 metri, idonea pertanto a ricevere navi di dimensioni importanti. «La competitività non è tra Genova e Savona ma verso altri scali internazionali. Con questo nuovo traffico puntiamo a migliorare l'attrattività dei due porti liguri e per questo vogliamo investire e potenziare gli impianti di Savona, secondo i migliori standard di sicurezza e ambiente». Franco Tarabotto, direttore commerciale di Saar, in accordo con il presidente di Saar, Beppe Costa, e con l'amministratore delegato della Depositi Costieri Savona, Luisa Rossi, ha in serbo altri progetti per far crescere i terminal di Genova e Savona. «C'è spazio per consolidare le movimentazioni ma anche per aumentare i traffici, con la collaborazione dell'Autorità di sistema portuale».



Il porto di Genova

INTANTO ENTERPRISE SERVICES SVILUPPERÀ LA PIATTAFORMA NAZIONALE

## Un business da 1,2 miliardi

*È il valore stimato della logistica digitale. Genova sarà il primo porto connesso alla rete hi-tech che semplificherà il flusso d'informazioni sulle merci in transito in Italia*

PAGINA A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

**I**l mondo della logistica e dei trasporti in Italia da inizio 2017 ha un nuovo punto di riferimento in materia di digitalizzazione dei dati e delle informazioni. La società Enterprise Services (partecipata da Hewlett Packard Enterprise, Vitrociset e Fai Service) è stata infatti formalmente nominata nuovo gestore della Piattaforma Logistica Digitale, che in concreto è il database dove saranno convogliati tutti i dati riguardante le merci che transitano per i porti, interporti e piattaforme logistiche disseminate in Italia. La cordata formata dalle tre aziende dovrà investire circa 20 milioni di euro per il completamento della piattaforma digitale e pagare un canone di 50 milioni di euro in 20



Il porto di Genova

anni per la sua gestione, da cui però, secondo le stime formulate a suo tempo da Uirnet (il soggetto attuatore unico del progetto emanato dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti), potrà potenzialmente ricavare fino a 1,2 miliardi di euro in due decenni.

Lorenzo Greco, direttore commerciale di Enterprise Services, in occasione di un

convegno milanese ha spiegato che, «con un investimento privato di circa 63 milioni di euro, il gestore di questa piattaforma si pone l'obiettivo di trasformare con le tecnologie digitali la logistica italiana generando 50 milioni di euro di canoni concessori grazie allo sviluppo di un mercato di servizi digitali a valore aggiunto». Greco ha poi specificato che «la Piattaforma

logistica Nazionale è l'insieme di sistemi, applicazioni e basi dati che permettono di connettere in modo imparziale e sicuro gli attori della logistica, sincronizzando le attività di trasporto tramite un linguaggio comune digitale. L'obiettivo è quello di ridurre e rendere più affidabili i tempi d'attraversamento della catena logistica italiana, oggi nell'ordine di 18 giorni (tra i più alti al mondo) a causa dello scarso coordinamento tra i vari attori, l'alta variabilità e le ampie zone d'ombra e inefficienza». La gamma di servizi che a breve saranno disponibili va dal Port Community System al sistema di supporto degli Interporti (Freight Village System) alla Card di accesso unificata per tutti i Porti e Interporti Italiani, fino ai servizi di tracciatura delle Merci Pericolose. La Piattaforma registrerà i flussi delle merci in transito su tutto il territorio e tratterà tutti i mezzi che le trasportano anche con applicazioni specifiche per i centri urbani (Smart City e Logistics). Genova sarà il primo porto italiano operativo sulla Piattaforma Logistica Nazionale perché il suo sistema gestionale (Port control system) verrà fatto migrare sulla nuova infrastruttura gestita da Enterprise Services. Con l'ingresso nella piattaforma per l'area portuale genovese, che movimentano ogni anno più di 1 milione di container tramite 8 mila autotrasportatori, sarà possibile rendere più efficiente l'intero flusso delle merci. (riproduzione riservata)

# Il Secolo XIX

---

## **GIORNATA NERA**

Code ai terminal,  
ora i camionisti  
minacciano  
nuove proteste

ENNESIMA giornata nera ieri con lunghe code per gli autotrasportatori diretti al porto. Il coordinatore di Transportounito per la Liguria, Giuseppe Tagnocchetti, minaccia proteste per la situazione ormai «esplosiva». I camionisti chiedono un intervento di Comune, Regione e [Autorità Portuale](#) per risolvere le lentezze dei terminalisti e i problemi di viabilità urbana.

# La Spezia punta al raddoppio dei traffici entro il 2020

Il porto della Spezia punta al raddoppio del traffico entro il 2019-20, quando saranno ultimati i maxi-investimenti di Conslup e Terminal del Golfo per un totale di 200 milioni di euro. «Questo - spiega Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di sistema portuale Spezia-Carrara - perché entro i prossimi mesi si concluderanno gli adempimenti burocratici necessari, a partire dall'ultimo passaggio in Consiglio di Stato». Nel complesso i cantieri delle opere, facenti parte dei piani industriali da tempo formalizzati dai due terminalisti del porto, potranno essere aperti entro il 2017 e porteranno la capacità della Spezia (da tempo attestata a 1,2-1,3 milioni di teu l'anno) a una capacità di 2,5 milioni di teu.

Il cambio di marcia, spiega Roncallo in occasione della Bilog, la prima Biennale della Logistica che suggella la collaborazione tra La Spezia-Carrara e il polo logistico di Piacenza, sarà spinto anche dalla ripartenza di alcuni lavori - questa volta pubblici, 38 milioni assegnati dal Cipe lo scorso anno - attesi da tempo, con la riapertura della gara (sospesa per l'inchiesta giudiziaria sugli ex vertici dell'Autorità portuale) per la realizzazione di un fascio dei nove binari che sostituiranno quelli di Calata Paita, area coinvolta nella realizzazione del nuovo fronte mare cittadino.

Proseguono anche i lavori nel retroporto di Santo Stefano Magra, dove verranno concentrate tutte le operazioni doganali ed entrerà in servizio, con un investimento da

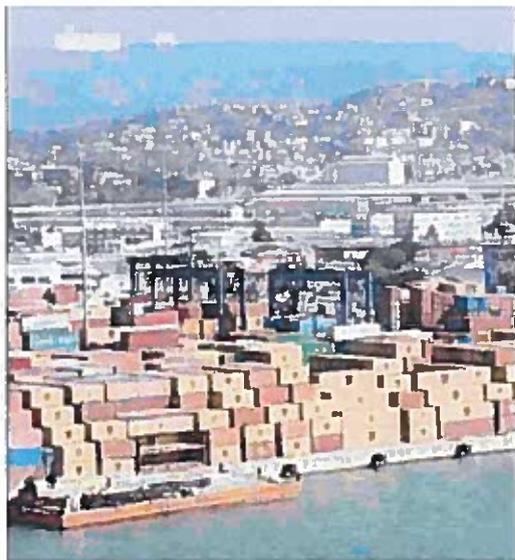
4,5 milioni di euro da parte dell'Agenzia delle Dogane, un nuovo scanner molecolare - gli unici altri due operativi in Italia sono a Genova e Ancona, spiega il direttore dell'ufficio spezzino, Elvio La Tassa.

Del affico container annuale alla Spezia, 250 mila teu sono generati da Piacenza, area che somma - tra le quattro maggiori piattaforme della provincia - cinque milioni di metri quadrati dedicati alla logistica: un business avviato alla fine degli anni Novanta e che ha avuto la spinta decisiva con l'insediamento del centro logistico dell'Ikea per il Sud Europa. Il colosso svedese dell'arredamento è stato seguito negli anni, come ricorda il sindaco di Piacenza Paolo Dosi, da gruppi come Amazon, Bosch, Whirlpool, Adidas e Dhl.

Ecco perché il reciproco interesse dei territori a incontrarsi, anche per avviare un'azione di lobbying per far ripartire il raddoppio della ferrovia Pontremolese, opera realizzata al 48% ma interrotta nel 2012 dopo la decisione del governo di togliere i finanziamenti alle opere non immediatamente cantierabili. Ora la strategia dell'Adsp (ma anche della politica spezzina, animata dall'associazione Tirreno - Brennero di Pier Gino Scardigli) è il recupero dei 239 milioni di euro stanziati nel 2009 per il raccordo della linea con la ferrovia per Verona all'altezza di Parma, provando a sollecitare anche le Regioni interessate (Liguria, Toscana, Emilia Romagna). Sul piano

europeo, l'obiettivo è far riconoscere l'asse Verona - Spezia - Carrara - Livorno corridoio "core" e non "comprehensive". Tradotto, significa inserire la Pontremolese tra quelle opere che l'Europa intende terminare entro il 2030 e non entro il 2050, come spiega Scardigli. Un argomento toccato anche da Bernard Klunze, amministratore delegato del gruppo logistico Lupac, che con l'errore dello Stato sta realizzando a Piacenza uno dei tre nuovi terminal ferroviari a servizio del tunnel del San Gottardo annunciati lo scorso anno insieme a Milano e Brescia: «È necessario fare pressione perché altrimenti l'attenzione sarà tutta concentrata sul Terzo valico». Peraltro già oggi il traffico della Spezia passa o dai Giovi o dalla Firenze-Bologna: la Pontremolese ha una pendenza oltre il 25 per mille. «Un treno merci giustificabile economicamente deve superare le 1.000 tonnellate - ragiona Scardigli - e per farlo salire su da quella tratta avrebbe bisogno di due locomotive. Troppo costoso, ecco perché la linea è usata solo per far scendere qualche convoglio vuoto». Ma l'opera, osserva Roncallo, non può interrompersi, visto che costata 500 milioni. Per le merci, spiega ancora Scardigli, sarebbe necessario realizzare una variante a canna singola tra Berco e Pontremoli, in alternativa alla linea esistente, che rimarrebbe riservata ai passeggeri. Costo, due miliardi. La Spezia è di nuovo pronta a dare battaglia.

Alberto Quarati





## A BANCHINA

### Bacini di carenaggio La grande offerta nell'Alto Tirreno

- LIVORNO -

**NELLA POLEMICA** ormai allargata anche alla politica sullo stato dei bacini di carenaggio, si discute molto sul recente ordine del giorno approvato all'unanimità dal consiglio regionale sull'esigenza di rimettere in funzione il "bacinone" per le grandi navi; e non solo per il servizio ai maxi-yacht e alle piccole e medie unità come prevede il bando di gara **Val Authority**.

Che tutti i gruppi politici abbiano approvato la mozione per le grandi navi sembra sostenere che l'ipotesi sia non solo fattibile - costi a parte - ma anche commercialmente produttiva.

Eppure una analisi di settore svolta dai riparatori navali del consorzio livornese che affianca il cantiere Benetti, è stato valutato che la disponibilità di bacini, sull'area tirrenica, non è certo carente. Da Genova esistono bacini di carenaggio per medie e grandi navi a La Spezia, a Napoli (ce ne sono ben 4 di varie misure) a Palermo. A Marsiglia c'è un complesso di bacini, gestiti dagli italiani della San Giorgio di Genova, che in questi giorni ha inaugurato un mega bacino più grande e più moderno del nostro. Altri sono alla Valletta (Malta) e a Taranto. Di recente, a Piombino seguito alla "betta" della Concordia, era stato ipotizzato l'acquisto di un grande bacino galleggiante: ma l'idea è tramontata, a quanto ci disse a suo tempo il commissario Luciano Guerrieri, perché non se n'è vista la convenienza. La tesi che il "bacinone" vada rimesso in esercizio per le grandi navi non sembra avere riscontri sul piano operativo. Mentre sarebbe fondamentale - come ha sempre sostenuto l'ad della Benetti ingegner Vincenzo Poerio (*in foto*) - per il refitting e la grande manutenzione dei mega-yachts. Senza negare il suo utilizzo anche per le piccole e medie navi cui Livorno è votato come porto. Sempre ammesso di trovare, con la prossima gara, chi potrà sobbarcarsi le spese di ripristino.

A.F.

**PIOMBINO** QUATTRO PROCEDURE AVVIATE. L'ASSESSORE FRATONI: «REGIONE IN PRIMA LINEA»

## Bonifiche, ad aprile i primi affidamenti d'incarico



**LA RIUNIONE** Il sindaco presiede la cabina di regia

**PIOMBINO** - **BONIFICHE**, ad aprile i primi affidamenti. Sul tema della bonifica se ne è parlato ieri durante la cabina di regia. L'assessore regionale all'ambiente Federica Fratoni ha evidenziato i buoni passi in avanti nel percorso di bonifica della falda e dei terreni dell'area di Piombino. «Ad oggi sono state avviate quattro procedure fondamentali che riguardano la progettazione - ha detto Fratoni - dopo un periodo abbastanza lungo di perfezionamento della convenzione con il Cipe, con Invitalia e con il Ministero dell'ambiente per gli aspetti autorizzatori, finalmente

ta ufficiale dell'Unione europea i bandi per la progettazione definitiva e le indagini. Tutti i bandi scadranno fra fine marzo e i primi di aprile, quindi possiamo dire con ragionevole certezza che rapidamente andremo agli affidamenti».

**I 4 BANDI** riguardano: affidamento della progettazione definitiva e esecutiva dell'intervento di messa in sicurezza operativa della falda (importo 1.121mila euro); verifica della progettazione definitiva e esecutiva (importo 254 mila euro); esecuzione della campagna di indagini integrative (importo 1 milione e 677mila euro); direzione del contratto per la campagna di

indagini (importo circa 254 mila euro). «Auspichiamo che si possa quanto prima arrivare alla definizione degli aspetti connessi al piano industriale e alla ripresa dell'attività produttiva delle acciaierie - ha concluso Fratoni - La Regione si è impegnata a presidiare la realizzazione di interventi che rappresentano la preconditione per lo svolgimento dell'attività produttiva sostenibile delle acciaierie. Un intervento peraltro integrato con quelli che Aserpi dovrà realizzare sulle parti di sua proprietà». Sul fronte ambientale, l'assessore ha poi sottolineato quanto la Regione sia attenta alle tematiche dell'economia circolare.

## «Vogliamo risposte delle istituzioni» Seicento lavoratori sotto il Comune

*Piombino, la manifestazione durante la riunione della cabina di regia*

- PIOMBINO -

ANCORA uno sciopero per i lavoratori Aferpi. Ieri hanno manifestato fin sotto il Comune - dove si teneva la cabina di regia regionale. In corteo dalla direzione aziendale circa 600 lavoratori. Ma la protesta - in difesa del posto di lavoro, per la ripresa dello stabilimento, attualmente fermo e per il mantenimento delle promesse su agroalimentare e logistica - potrebbe crescere ulteriormente. Si avvicina infatti lo sciopero generale di tutte le categorie, se non arriveranno risposte certe entro il 15 marzo, data ultima per la presentazione del piano industriale triennale da parte di Issad Rebrab, come chiesto dal ministro Calenda. E una tappa importante sarà proprio quella di martedì prossimo quando i sindacati sono stati convocati con le istituzioni a Roma dal ministro Carlo Calenda. Una delegazione di sindacati e Rsu ieri mattina è stata fatta entrare nella sala consiliare, hanno espresso le loro preoccupazioni per il futuro, ricordando lo stato dello stabilimento.

«LA REGIONE cammina nella stessa direzione dei lavoratori di Aferpi» ha ribadito l'assessore regionale al lavoro Cristina Grieco intervenendo durante la lunga e articolata riunione della cabina di regia, «non siamo su fronti contrap-



**LAVORATORI**

Il corteo degli operai Aferpi che ha fatto tappa sotto il municipio

posti ma stiamo andando nella stessa direzione. Anche nel pressing costante che stiamo facendo sul Governo, l'obiettivo primo è quello di accompagnare il processo di riconversione verso nuove prospettive occupazionali. L'impegno è collettivo, portato avanti a tutti i livelli istituzionali, insieme alle organizzazioni sindacali. E nel lavoro

che stiamo conducendo le istanze dei lavoratori sono al primo posto». «Si sta lottando non solo per gli ammortizzatori sociali ma anche per il lavoro - ha detto il consigliere del presidente per il lavoro Gianfranco Simoncini - come ha avuto modo di dire il presidente Rossi dopo l'incontro con il ministro allo sviluppo economico Ca-



**I sindacati:  
«Il Governo  
decida che fare»**

I sindacati lo ribadiscono: «E' necessario che nell'incontro del 21 febbraio il Governo assuma delle decisioni, dando risposte definitive alle nostre rivendicazioni. Il tempo sta per scadere. Gli impegni assunti dalle parti vanno mantenuti». Ma ancora non si capisce come Rebrab possa trovare i finanziamenti.

lenda, chiediamo che il Governo si faccia garante dell'accordo di programma e metta alle strette Rebrab sulla base di un cronoprogramma serrato affinché risponda finalmente dopo questi mesi di silenzio. Quello che interessa è la ripresa dell'attività produttiva e dell'occupazione».

m. p.

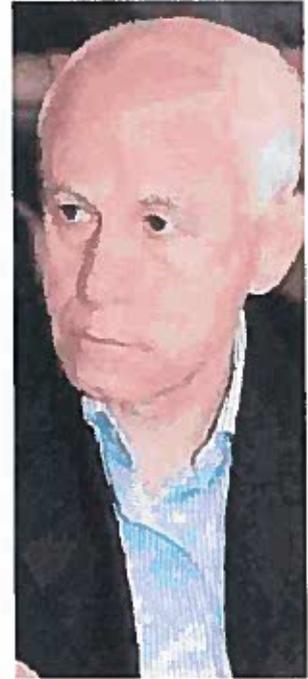
**TENSIONE** I PORTUALI E IL SINDACATO SONO ORMAI AI FERRI CORTI

## Compagnia e Uil, è scontro: Raugei «Valuteremo il danno subito»

«RISPETTO all'articolo apparso lunedì sulla Nazione, che riportava il contenuto di una lettera inviata dalla segreteria provinciale della Uil, tra l'altro non ricevuta dallo scrivente ma prontamente inviata alla stampa, rimango allibito e sconcertato». Enzo Raugei (nella foto) Presidente Compagnia Portuale attacca riferendosi alla nota in cui la Uil chiedeva un tavolo con la Cpl per trovare un accordo sul contratto nazionale di lavoro. «Premesso - scrive Raugei - che nel momento in cui la lettera dovesse arrivare sarà sottoposta ai nostri legali per valutare il potenziale danno arrecato alla cooperativa e rispedita al mittente perché inaccettabile. Alcuni contenuti della lettera sono irricevibili ed incomprensibili e comunque non rispondenti alla realtà». In particolare per il Segretario, «persona da me ritenuta equilibrata e aperta al dialogo - continua il presidente - e per la sigla sindacale che rappresenta, di cui ho sempre avuto il massimo rispetto, mi viene da pensare che quelle frasi siano la conseguenza di uno stato d'animo confusionale o di qualche errato rapporto o suggerimento. Molti soci lavoratori si sono rivolti a me e ai Consiglieri chiedendoci di assumere una ferma presa di posizione sulle illazioni contenute in quella lettera. Credo che nei suoi settant'anni di arti-

vità, se si può fare un'accusa alla Compagnia non è certo quella di "trattare male" i suoi lavoratori e tanto meno non rispettare il contratto collettivo nazionale. Per la Uil la trattativa tra le organizzazioni sindacali e l'azienda è saltata perché «il tavolo contrattuale si è contraddistinto non solo per dilatorie e inaccettabili proposte del consiglio, ma pure per forzature che si sono trasformate in scontro. Ci riserviamo di tradurre in specifiche azioni a tutela dei delegati».

**ECCO CHE** Raugei reagisce: «Sarebbe opportuno che si studiasse meglio il contratto intervenendo in quelle situazioni dove esistono realmente palesi violazioni. Accorgersi oggi, durante una trattativa, del non rispetto contrattuale, ignorando le altre sigle sindacali, mi sembra veramente irrispettoso e paradossale: tra l'altro ad esempio le questioni trattate nell'ultima riunione con le Rsa sul contratto integrativo di secondo livello, hanno trovato l'accoglimento di quanto proposto dai rappresentanti della Uil. In ogni caso confermo la nostra volontà di chiudere velocemente ed in via definitiva l'accordo e guardare avanti nell'interesse della Cooperativa che coincide specularmente con l'interesse dei lavoratori, che ne sono soci».



**TURISMO** » LA SVOLTA

# Contributo di sbarco, ora l'aumento è possibile

Via in Senato al decreto "milleproroghe", rimosso il blocco ai tributi locali  
Il prelievo potrebbe salire a 3,50 euro (in alta stagione) per ciascun passeggero

► PORTOFERRAIO

Il contributo di sbarco potrà aumentare fino a un massimo di 3,50 euro a passeggero in alta stagione.

Il colpo di scena è arrivato tra i banchi del Parlamento dopo che, fino a pochi giorni fa, la possibilità di riuocare gli importi dei tributi locali pareva esser stata congelata con l'approvazione, a fine anno, della legge di stabilità. E invece mercoledì scorso la commissione affari istituzionali del Senato ha approvato un emendamento al decreto "milleproroghe" (primo firmatario Raffaele Ranucci del Pd). Ieri lo stesso emendamento ha ottenuto il via libera nell'assemblea del Senato con il voto di fiducia al milleproroghe passato con il voto della maggioranza (153 favorevoli, 99 no).

Adesso il nuovo testo del decreto "milleproroghe" dovrà ripassare all'esame della Came-

ra per poter entrare in vigore. Il risultato? Il blocco ai tributi locali perderà la propria efficacia e, di conseguenza, i sindaci dell'isola d'Elba avranno mani libere per poter aumentare il prelievo a carico dei turisti, peraltro già stabilito nel corso della conferenza dei sindaci che si tenne nel dicembre scorso.

**L'emendamento.**

Il nuovo testo di legge, se confermato negli ultimi passaggi parlamentari, dà la possibilità ai Comuni che hanno introdotto il contributo di sbarco, alternando all'applicazione dell'imposta di soggiorno, di applicare un prelievo massimo di 2,50 euro, che si può portare fino a un massimo di 5 euro per determinati periodi della stagione.

Il ritocco al contributo di sbarco potrà scattare tuttavia solo dopo l'approvazione finale del decreto, a cui dovranno seguire altri passaggi tecnici attesi dai Comuni dell'isola.

Tra questo l'approvazione dei nuovi regolamenti sul contributo di sbarco e la modifica, tramite delle variazioni, delle previsioni contenute nei bilanci. La svolta attivata dal governo, tuttavia, dà un ampio margine di manovra alle amministrazioni comunali, che potranno aumentare il contributo di sbarco in tempo per la prossima stagione.

Nei prossimi giorni i sindaci dell'isola discuteranno dell'opportunità riapertasi (un po' a sorpresa) e dovranno sciogliere i nodi sia sulla quota di prelievo sia su come il gettito del contributo di sbarco dovrà essere ripartito e riutilizzato, nel rispetto di quanto prevede la legge. Ed è su questi due ultimi punti che, in passato, i primi cittadini dell'isola d'Elba hanno storicamente avuto gli scontri più accesi.

**Il "preaccordo" sull'aumento.**

A meno di cambi di strategia improvvisi, i primi cittadini

aveva trovato già lo scorso dicembre sulla rimodulazione del prelievo del contributo di sbarco.

La scelta dei sindaci consiste nell'utilizzo di due fasce tariffarie diverse del contributo di sbarco tra bassa e alta stagione. Dal 25 maggio al 15 settembre il contributo di sbarco passa dall'attuale quota di 1,50 euro a 3,50 euro per tutte le categorie di contribuenti, fatta eccezione per i bambini che verseranno 2,50 euro.

La quota di 1,50 euro resta tale nel resto dell'anno, ovvero per circa otto mesi dal 16 settembre al 24 maggio.

Fino a quest'anno il prelievo applicato ai turisti che sbarcano all'isola d'Elba è di 1,50 euro. Dal pagamento del contributo di sbarco, è opportuno ribadirlo, sono esenti i residenti, chi lavora sull'isola e i proprietari di abitazioni che pagano l'imposta municipale unica (Imu).

ESPLOSIONE RISERVA

## **Porto, si è insediato stamattina il Comitato di Gestione dell'Autorità Portuale di Daniele Rossi**

**La fitta agenda del comitato presieduto da Daniele Rossi sarà inaugurata con la rimozione del dosso presente in avamporto, lavoro che si concluderà "entro due mesi"**

"Questa mattina si è svolta la **prima riunione del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale** dell'Adriatico centro-settentrionale. Il Comitato di Gestione, secondo quanto disposto dalla recente riforma che ha riorganizzato, con l'intento di razionalizzare e semplificare, la disciplina riguardante le Autorità Portuali, è un organo di governo fondamentale per garantire il regolare svolgimento delle attività che interessano lo scalo."

"Il suo insediamento ufficiale consente ora all'Autorità di Sistema di proseguire nell'attività portata avanti in questi mesi e per la quale il Presidente **Rossi** ha voluto formalmente ringraziare il Contrammiraglio **Giuseppe Meli**. Il Comitato di Gestione ha davanti a sé una **fitta agenda di lavoro**, cui subito si darà corso al fine di garantire l'approvazione di quegli strumenti di programmazione, primo tra tutti il Piano Operativo Triennale, indispensabili per tracciare le direttrici del futuro sviluppo del Porto."

Il Comitato di Gestione è presieduto dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, **Daniele Rossi**, ed è composto dall'ingegner **Cristina Bianchi**, in rappresentanza della Regione Emilia – Romagna, dalla Professoressa **Alessandra Romagnoli**, in rappresentanza del Comune di Ravenna e dal Contrammiraglio **Giuseppe Meli**, in rappresentanza della Capitaneria di Porto di Ravenna.

"Oggi sono anche stati avviati i lavori per la **rimozione del dosso presente in avamporto**, per il quale a giorni, non appena saranno ultimate le necessarie verifiche relative alla presenza o meno di ordigni bellici nell'area, si vedranno operare le draghe all'imboccatura del canale. La procedura di gara, avviata nell'agosto scorso, si è conclusa con l'aggiudicazione del servizio al "Consorzio Imprese Romagnole" (CO.I.R.) il quale si avvarrà, come impresa esecutrice, della Società "Pesaresi" di Rimini e l'intervento sarà ultimato entro due mesi".

## Porto, prima riunione del Comitato di Gestione: fitta agenda di lavoro

Il Comitato di Gestione ha davanti a sé una fitta agenda di lavoro, cui subito si darà corso al fine di garantire l'approvazione di quegli strumenti di programmazione, primo tra tutti il Piano Operativo Triennale, indispensabili per tracciare le direttrici del futuro sviluppo del Porto

Giovedì mattina si è svolta la prima riunione del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico centro-settentrionale. Il Comitato di Gestione, secondo quanto disposto dalla recente riforma che ha riorganizzato, con l'intento di razionalizzare e semplificare, la disciplina riguardante le Autorità Portuali, è un organo di governo fondamentale per garantire il regolare svolgimento delle attività che interessano lo scalo. Il suo insediamento ufficiale consente ora all'Autorità di Sistema di proseguire nell'attività portata avanti in questi mesi e per la quale il presidente Rossi ha voluto formalmente ringraziare il Contrammiraglio Giuseppe Meli. Il Comitato di Gestione ha davanti a sé una fitta agenda di lavoro, cui subito si darà corso al fine di garantire l'approvazione di quegli strumenti di programmazione, primo tra tutti il Piano Operativo Triennale, indispensabili per tracciare le direttrici del futuro sviluppo del Porto.

Il Comitato di Gestione è presieduto dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Daniele Rossi, ed è composto dall'ingegner Cristina Bianchi, in rappresentanza della Regione Emilia Romagna, dalla professoressa Alessandra Romagnoli, in rappresentanza del Comune di Ravenna e dal Contrammiraglio Giuseppe Meli, in rappresentanza della Capitaneria di Porto di Ravenna. Sono anche stati avviati i lavori per la rimozione del dosso presente in avamposto, per il quale a giorni, non appena saranno ultimate le necessarie verifiche relative alla presenza o meno di ordigni bellici nell'area, si vedranno operare le draghe all'imboccatura del canale. La procedura di gara, avviata nell'agosto scorso, si è conclusa con l'aggiudicazione del servizio al "Consorzio Imprese Romagnole" il quale si avvarrà, come impresa esecutrice, della Società "Pesaresi" di Rimini e l'intervento sarà ultimato entro due mesi.

## - segue -

---

### **Il Consiglio di Stato nomina un “verificatore” che dovrà rimettere una relazione entro marzo. Si rischia il blocco del porto**

di Angela Baglioni

Sarà il direttore del dipartimento di Scienze della terra dell'Università “La Sapienza”, di Roma, a stabilire se la documentazione presentata dalla società che si è aggiudicata il dragaggio del porto di Ortona, sia conforme a quanto richiesto dal bando di gara.

Lo ha deciso la quinta sezione del Consiglio di Stato, che ha accolto la richiesta avanzata dalla società Dragaggi srl contro il Comune e la società Nuova Coedmar. Una decisione, all'esito degli accertamenti disposti, che rischia di rimettere in gioco tutta la questione del dragaggio, un'operazione che vale più di sette milioni di euro.

In un'ordinanza pubblicata lo scorso 31 gennaio, i giudici di Palazzo Spada, dunque, hanno rimesso la patata bollente nelle mani di un “verificatore”, che dovrà acquisire una serie di dati tecnico-specialistici necessari ai fini della decisione. In particolare, il professionista incaricato, che dovrà possedere specifiche competenze in materia di geologia applicata al territorio, dovrà dire se il contenuto delle relazioni e degli elaborati tecnici prodotti dall'impresa titolare dell'appalto, era idoneo anche come studio di impatto ambientale.

Inoltre, il verificatore dovrà chiarire se «considerate tutte le relazioni e gli elaborati progettuali e tecnici prodotti in sede di gara, il progetto definitivo presentato da Dragaggi srl (la società che ha promosso il ricorso, ndr) potesse considerarsi privo o meno della relazione geologica, con riferimento alla circostanza che il progetto definitivo presentato dallo stesso raggruppamento d'impresе prevedeva la realizzazione di una nuova cassa di colmata in una zona diversa rispetto alla previsione del progetto preliminare».

I giudici del Consiglio di Stato, (Francesco Caringella, presidente, Roberto Giovagnoli, estensore, Paolo Troiano, Stefano Fantini, Daniele Ravenna, consiglieri), hanno anche deciso che la verifica la dovrà essere stata completata entro il termine del 24 febbraio prossimo, mentre la relazione conclusiva dovrà essere depositata entro il 23 marzo. L'udienza di merito, invece, nel corso della quale sarà presa una decisione, è stata fissata per il 18 maggio, praticamente un mese prima dell'inizio dell'estate. Un periodo, questo, che vede un notevole incremento dei flussi turistici e commerciali al porto. Il Comune di Ortona, comunque, nel giudizio non si è neanche costituito.

#### **Nota alla notizia a dir poco “sconcertante”:**

Aumentare la profondità dei porti è fondamentale per movimentare navi più grandi, che trasportano merci e persone (crocieristica) e **migliorare l'economia e l'occupazione** di cui il Paese ha tanto bisogno.

**Questo è l'interesse pubblico, che deve essere sempre prevalente**, anche rispetto ai contrasti tra le imprese concorrenti per l'aggiudicazione dei lavori.

**Fare giustizia significa, in primo luogo, garantire l'interesse collettivo e non ritardare la realizzazione delle opere, come purtroppo accade spesso, soprattutto quando c'è il rischio di perdere importanti finanziamenti Europei già approvati.**

Euclide di Pretoro

Antonio Nervegna

## Perché l'Autorità portuale non ha cambiato idea

### Pietro Spirito

Gentile direttore, l'articolo di Antonino Pane "Spirito cambia idea, sì al delegato di Salerno", pubblicato ieri da Il Mattino, richiede alcune sintetiche precisazioni:

1. Non ho cambiato idea, per la semplice ragione che ho ritenuto necessaria una istruttoria suppletiva, al termine della quale ho assunto una decisione; beninteso, cambiare idea è talora necessario. Credo che la rigidità di pensiero sia una forma di chiusura mentale che non serve a costruire il futuro. Nel caso di specie non è stato però necessario farlo. Ho ricevuto informazioni di maggiore dettaglio, ed ho incontrato il candidato designato.

2. Non c'è alcun disallineamento con la mia dirigenza, né tanto meno con l'avv. Antonio Del Mese.

L'Autorità lavora compatta in spirito di squadra, ed assume le proprie decisioni effettuando le necessarie istruttorie con la dovuta scrupolosità. Poi spetta al presidente esprimere la sintesi e prendersi la responsabilità

Risponde Antonino Pane:

«Sono bastate ulteriori informazioni per ammettere il delegato del Comune di Salerno in seno al Comitato di gestione? È esattamente quanto abbiamo scritto.

Per quanto riguarda l'allineamento del personale ha perfettamente ragione. Infatti il documento redatto dall'avvocato Del Mese, che tentava di estromettere Criscuolo dal Comitato di gestione, era in linea con Lei. Solo che non è bastato o ha dovuto cambiare idea».

## Sostituiti due fari nel golfo di Olbia

Campagna sicurezza della nave Tavolara della Marina Militare

Il personale specializzato della Marina Militare ha sostituito due fari di segnalazione, nel golfo di Olbia, ormai logorati dall'azione corrosiva del mare, entrambi indicano la presenza di pericolo/bassi fondali ai lati del canale di instradamento di accesso al porto.

La nave Tavolara, unità della classe Moto trasporto fari della Marina, ha effettuato una 'Campagna Fari', in collaborazione con i palombari del Nucleo Sdai del Gruppo operativo subacquei di Comsubin e il Comando Fari e segnalamenti marittimi (Marifari) dell'isola de La Maddalena. La nave, lunga 56,7 metri e larga 10, è dotata di specifiche caratteristiche che si prestano a questo tipo di operazioni. Dispone di una gru della portata di 15 tonnellate e due gruette da 2,5 e 0.5 tonnellate con attrezzature idonee a trasportare e posizionare elementi di segnalamento marittimo.

L'attività si inserisce nel compito istituzionale della Marina Militare di garantire la sicurezza della navigazione in ingresso e in uscita dai porti.

politica

## Traghettaggio dei tir. Tavolo permanente alla Prefettura di Reggio

Una soluzione congiunta nell'ineludibile e prioritario interesse della salute e dell'incolumità pubblica, ma anche della mobilità delle persone e delle merci, con particolare riferimento ai mezzi pesanti e all'impatto sulle due sponde. La cercano le Prefetture di Reggio Calabria e Messina e se n'è discusso nel corso di una riunione al Palazzo del Governo reggino. All'incontro, convocato dal Prefetto di Reggio Calabria, Michele di Bari, d'intesa con il Prefetto di Messina Francesca Ferrandino, hanno partecipato il Sindaco di Messina, l'Assessore alla Pianificazione sostenibile del Territorio, Mobilità e Trasporti del Comune di Reggio Calabria, il Commissario Straordinario del Comune di Villa San Giovanni, il Direttore Marittimo Interregionale della Calabria e Basilicata, il Direttore Marittimo della Sicilia orientale, il Comandante della Capitaneria di Porto di Messina, la Polizia Stradale, le Autorità portuali di Messina e di Gioia Tauro, gli Amministratori delegati delle società "Caronte e Tourist", "Blufferries" e "Meridiano Lines". L'obiettivo è quello di individuare un percorso che conduca ad una disciplina condivisa sulle modalità di attraversamento dei mezzi pesanti, che tenga conto delle diverse realtà geografiche, nonché dell'ubicazione dei porti di Messina e Villa San Giovanni. I due Prefetti hanno concordato sull'opportunità di istituire un tavolo tecnico presso la Prefettura di Reggio Calabria composto dalle amministrazioni comunali, dalle autorità marittime e portuali e con la partecipazione delle compagnie di navigazione. Obiettivo del consesso sarà anche quello, nel lungo periodo, di proporre alternative infrastrutturali che portino ad una risoluzione definitiva della problematica. "Occorre congegnare un circuito virtuoso - hanno concluso i due Prefetti -, un accordo finalizzato ad individuare soluzioni in cui tutti i partecipanti, ciascuno secondo le proprie responsabilità, si facciano carico delle criticità presenti per raggiungere un equilibrio fra le contrapposte esigenze sociali".

## Stretto di Messina, un tavolo tecnico per migliorare il traffico veicolare

Palermo, 14 feb. (AdnKronos) - Un tavolo tecnico per migliorare le condizioni del traffico veicolare, in particolare di quello pesante, sullo stretto di Messina. E' il risultato dell' incontro svoltosi ieri, convocato dal prefetto di Reggio Calabria Michele di Bari d' intesa con il prefetto di Messina Francesca Ferrandino e a cui hanno partecipato il sindaco di Messina, l' assessore ai Trasporti del Comune di Reggio Calabria, il commissario straordinario del Comune di Villa San Giovanni, il direttore marittimo interregionale della Calabria e Basilicata, il direttore marittimo della Sicilia orientale, il comandante della Capitaneria di Porto di Messina, la polizia stradale, le **Autorità portuali** di Messina e Gioia Tauro e gli ad delle società Caronte e Tourist, Bluferries e Meridiano Lines s.r.l.. Al tavolo, che avrà sede presso la prefettura di Reggio Calabria, parteciperanno le amministrazioni comunali, le autorità marittime e **portuali** e le compagnie di navigazione. "Nella consapevolezza che la questione dell' attraversamento dei mezzi pesanti accomuna, seppur con sfumature diverse, le due comunità di Messina e Villa San Giovanni - si legge in una nota - la soluzione non può che essere individuata solo congiuntamente nell' interesse di tutti i territori coinvolti. Ciò nell' ineludibile e prioritario interesse della salute e dell' incolumità pubblica, ma anche della mobilità delle persone e delle merci". L' obiettivo sarà anche quello, nel lungo periodo, di proporre alternative infrastrutturali che portino ad una risoluzione definitiva della problematica. "Occorre congegnare un circuito virtuoso - concludono i due prefetti - un accordo finalizzato ad individuare soluzioni in cui tutti i partecipanti, ciascuno secondo le proprie responsabilità, si facciano carico delle criticità presenti per raggiungere un equilibrio fra le contrapposte esigenze sociali".



## Camera di Commercio Avola: «Non si ceda al torbido intreccio di chi ha sete di potere»

MICHELE BARBAGALLO "La mancata elezione del presidente della super Camera di Commercio, quella con l' accorpamento di Catania, Siracusa e Ragusa, non è un colpo di scena ma l' ennesimo risultato del torbido intreccio tra pezzi dell' associazionismo e il Governo regionale di turno". A parlare è Giovanni Avola, consigliere camerale della Camera di Commercio di Ragusa che interviene nel complesso dibattito che si sta sviluppando dopo il rinvio dell' insediamento del nuovo Consiglio camerale della super Camcom del Sud Est. Per Avola le tre Camere di Commercio di Ragusa, Siracusa e Catania da circa 20 anni non sono più solo "casa delle imprese" ma si sono trasformate in "enti para - territoriali che cogestiscono il potere politico, finanziario ed economico di enorme proporzione che ruota attorno agli aeroporti di Catania e Comiso". Ed è proprio il "potere" ad essere il motivo delle divergenze. Almeno secondo Avola: "Esso è l' unica causa dell' attuale rottura dopo che il governo regionale d' intesa con l' associazionismo rampante si spartisce la gestione della Sac e della Soaco e trova il naturale accordo per l' elezione dei vertici della nuova Camcom accorpata. Questo non piace alla parte perdente dell' altro associazionismo, quella che ha gestito prima l' aeroporto di Catania e che, facendo leva sugli istinti primordiali forti, si inventa il campanile siracusano già defraudato della perdita dell' **Autorità Portuale** di Augusta a favore di Catania mentre Crocetta chiede parere al ministro per un ipotetico accorpamento solo Catania e Ragusa. Quella di Crocetta è l' ennesima capriola e un' offesa alla dignità della dirigenza e all' autonomia della Camcom di Ragusa". EA vola ricorda che quando si parlò di accorpamento e si votò, la previsione era per l' accorpamento a 3 e non a 2 perché "la nascente Camcom si inquadrava in un' ottica di area vasta. Dunque una scelta responsabile, di opportunità e di prospettiva che va ancora difesa e perseguita magari riconsiderando l' opportunità di continuare a gestire i due aeroporti. La Camcom deve uscire fuori dalle gestioni aeroportuali". Avola dice dunque che piuttosto si deve L' accusa. Accordi tra associazionismo e Governo regionale di turno riconvocare il Consiglio camerale di Ragusa, e lo chiede al presidente Giannone, per "valutare ogni iniziativa volta a scongiurare la marginalità della nostra Camera. Non possiamo essere spettatori". Intanto sull' accorpamento interviene l' on. Orazio Ragusa: "Facciamo prevalere il buon senso. E cerchiamo di capire quale ragione effettiva abbia questo accorpamento con Catania e Siracusa perché le imprese iblee resterebbero penalizzate". Confermata per sabato pomeriggio alla Cna la riunione per un confronto sulla questione accorpamento.

## Il porto di Augusta secondo Càsole

Nel salone Monna Lisa di Palazzo Zuppello ad Augusta oggi, alle 18, si presenta il libro del docente -giornalista Giorgio Càsole "Porto di Augusta, europeo o del profondo Sud?", che ha un sottotitolo significativo: "Un dibattito lungo oltre trent' anni". Il volume raccoglie gli articoli scritti da Càsole per varie testate, in oltre trent' anni, appunto, per il porto di Augusta, uno degli scali più importanti del Mediterraneo. Oltre all' autore, saranno presenti Domenico Morello, presidente del Kiwanis club di Augusta, Nunzio Famoso, docente dell' università di Catania e il capitano di Va scello Antonio Donato, comandante la Capitaneria di porto e commissario dell' Autorità portuale di Augusta. Nel libro sono riportati articoli che altro non sono che 30 anni di storia di uno dei più importanti approdi del Mediterraneo, da anni in attesa di svolgere il ruolo baricentrico nel Mare Nostrum per i possibili collegamenti con i mercati che gravitano sul Mar Nero, oltre che per i facili collegamenti con l' Africa settentrionale e con lo stretto di Gibilterra e con il canale di Suez.  
PAOLO MANGIAFICO.

*PAOLO MANGIAFICO*

L'INDAGINE

## Corruzione nel porto di Augusta, un arresto e blitz a Malta

**A**ppalti e società fantasma. La Guardia di Finanza di Siracusa, ha eseguito una misura di custodia cautelare per corruzione per atto contrario ai doveri d'ufficio, nell'ambito di una indagine su un appalto dell'**Autonome portuali** di Augusta. L'operazione battezzata «Port utility» è l'esito di complesse indagini di polizia giudiziaria coordinate dal procuratore Francesco Paolo Giordano e dirette dai sostituti procuratori Tommaso Pagano e Margherita Brianese. L'appalto finito nel mirino della magistratura e delle fiamme gialle del Nucleo di polizia tributaria è quello per l'aggiudicazione dei servizi ingegneria per la redazione della Vas - Valutazione ambientale strategica - a corredo del piano regolatore. Sono state svolte perquisizioni anche a Malta dove erano state create diverse società «fan-

tasma». In manette l'ingegnere siracusano Miceli Gaetano Nunzio, di 57 anni, per il reato di corruzione, sequestrata la sede della società di ingegneria Tecrass Srl di contrada Targia per per 482.105 euro. L'attività investigativa condotta dal Nucleo di Polizia Tributaria e iniziata nei primi mesi del 2015 e si è svolta attraverso l'esecuzione di numerose perquisizioni e accertamenti bancari nei confronti di oltre 25 tra società e persone fisiche. La Procura della Repubblica ha attivato lo strumento della Cooperazione giudiziaria internazionale e a Malta la Finanza a ottobre 2016 ha operato con gli organi di polizia maltese ulteriori perquisizioni nonché acquisizioni di documentazione bancaria. Miceli, insieme ad altri indagati, aveva creato tre società, risultate «cartiere»,

la Malta Tecrass Holding Ltd, la New Pro Engineering Ltd e la Tremunc Ltd, con l'unico scopo di fare confluire in quello Stato i soldi degli illeciti. In questo caso il prezzo del reato della corruzione pattuito era di 330.000 euro. Nel corso delle indagini è stato accertato che Miceli ha corrotto un commissario di gara dell'appalto bandito **Autonome portuali** di Augusta denominato «Servizi ingegneria per la redazione della Valutazione Ambientale Strategica a corredo del piano regolatore» cui partecipava una società, in parte riconducibile all'arrestato. L'appalto, inizialmente di 1.810.920 euro, subito dopo la sua aggiudicazione avvenuta con la procedura del ribasso a 751.986 euro, sarebbe stato ampliato a oltre 5 milioni di euro, senza ricorrere ad altra gara pubblica.

Isole eoliane ad eccezione di Salina

## Innalzamento ticket di sbarco Nuovo tentativo in Parlamento

*Approvato emendamento in commissione a Palazzo Madama*

Salvatore Sarpi lipari Un "regalo" potrebbe arrivare all' amministrazione comunale di Lipari e più in generale agli amministratori delle isole minori italiane nel contesto del decreto "Milleproroghe".

In commissione al Senato, infatti, è stato approvato un emendamento, che ha come primo firmatario Raffaele Ranucci (Partito democratico), che consente l'innalzamento del ticket ma che pone dei paletti: la **tassa di sbarco** infatti non potrà superare i 2,50 euro ed è in alternativa all' imposta di soggiorno. Il decreto dopo il voto nell' aula del Senato dovrà poi passare al vaglio della Camera dei deputati. In atto la **tassa o ticket di sbarco** è fissata in un euro e cinquanta. Se tutto andrà per il verso giusto, per le casse comunali del maggior Comune eoliano (i tre comuni di Salina, sino a questo momento non applicano il balzello) sarà una boccata d' ossigeno in più. Nel 2016 il maggior comune eoliano ha incassato oltre 750 mila euro. Se passerà l' aumento si presume che nelle casse comunali possano entrare tra 1 milione e 100/1 milione e 250 mila euro. Ricordiamo, comunque, che il consiglio comunale di Lipari, nella seduta del 15 settembre scorso, ha approvato un regolamento che prevedeva per i non residenti nel Comune di Lipari l' applicazione del **ticket di sbarco** di 5 euro nel periodo che va dal 1.

giugno al 30 settembre. Per i restanti periodi dell' anno era previsto, invece, un **ticket** di 2,50 euro. Dalla **tassazione**, oltre ai residenti nelle sei isole del Comune, saranno esentati coloro che dimostreranno di pagare i tributi locali a Lipari, i residenti nei tre comuni dell' isola di Salina e i diportisti. Era stato previsto anche un **ticket** di 5 euro per l' accesso ai crateri di Vulcano e Stromboli. Il gettito della **tassa** sarà destinato ad interventi mirati: raccolta dei rifiuti, salvaguardia ambientale, viabilità e polizia locale.

SALVATORE SARPI

RIPARTE LA TRATTATIVA COI SINDACATI

## Porti, la Spagna blocca il decreto

### Revocati gli scioperi che erano stati indetti per la prossima settimana

Cambio di marcia del governo spagnolo sulla riforma del lavoro portuale. Fino a mercoledì scorso il ministro della Promozione, Itigo de la Serna, aveva detto che il decreto legge sarebbe stato votato nel Consiglio dei ministri di oggi, venerdì 17 febbraio, e che la richiesta di confronto da parte dei sindacati era già stata soddisfatta nelle audizioni che si sono succedute negli ultimi due anni, da quando, nel dicembre 2014, una sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea aveva bocciato la precedente normativa in materia. Alla fine però la discussione in Consiglio dei ministri è stata rimandata, a condizione che i sindacati revocassero gli scioperi annunciati per i giorni 20, 22 e 24 febbraio prossimi.

Insomma, il ministero prende ancora tempo, facendo proprie le sollecitazioni in questo senso da parte di alcuni partiti in Parlamento, come Ciudadanos, Psoc, Podemos e Coalición Canaria. Contro il governo si era schierata negli ultimi giorni anche la federazione sindacale Idc, che aveva annunciato un boicottaggio delle merci spagnole nei porti di tutto il mondo se prima dell'approvazione del decreto non si fosse riaperto il tavolo coi sindacati. Un appoggio alla causa dei sindacati è arrivato anche

dalla comunità di Barcellona. «Anche noi - afferma una nota dell'Autoritat catalana - sosteniamo che non è stato dato alle Autorità portuali l'opportunità di partecipare ai negoziati e all'analisi della situazione necessari per conformarsi alla sentenza della Corte europea. Solamente in questa fase finale, dopo che il ministero della Promozione ha informato i sindacati e imprese del contenuto del regio decreto, siamo stati informati direttamente della situazione, sia per quanto riguarda il testo che vogliono approvare sia sui negoziati che si sono svolti la settimana scorsa».

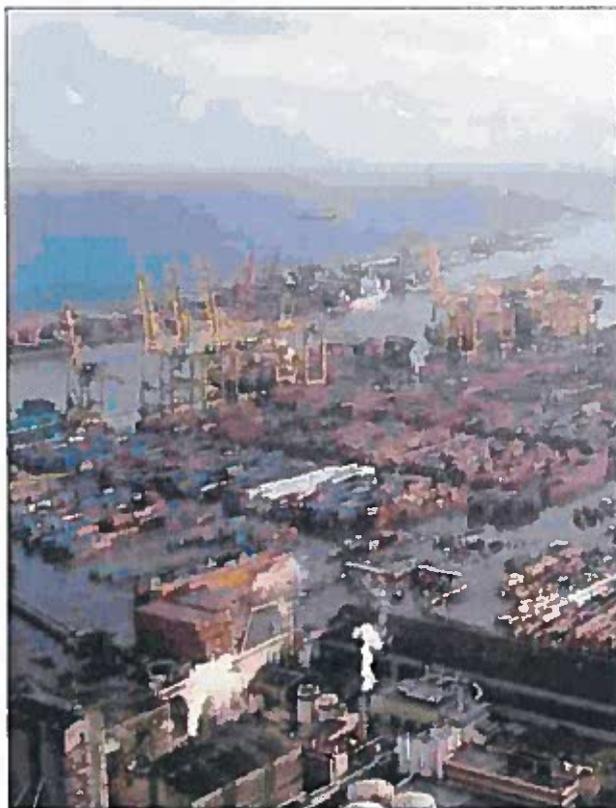
Il ministro della Promozione, Itigo de la Serna, ha quindi lanciato l'appello al dialogo che è stato raccolto dai sindacati. Il ministero ha fatto sapere di che sarebbe stato disposto a ritardare l'approvazione del decreto reale

se i sindacati avessero annullato gli scioperi previsti per la prossima settimana e indetti dai sindacati Coordinadora, Ccoo, Ugi e Cig. Inoltre il ministero ha chiesto l'avvio immediato di negoziati fra imprese e sindacati sulle materie controverse da inserire o meno nel decreto: garanzia dei posti di lavoro, professionalità dei lavoratori portuali e organizzazione del lavoro. I sindacati hanno risposto con un comunicato in cui affermano che «non esercitano il loro diritto di sciopero» e che «la chiamata all'interruzione del lavoro nei porti aveva l'unico obiettivo di richiamare l'attenzione sull'intollerabile imposizione del progetto di modifica legislativa. Se si apre la porta al dialogo e al consenso, questa misura (lo sciopero) non ha più significato». I sindacati chiedono che anche le imprese diano la loro disponibilità alla trattativa, dopo che queste avevano detto che si sarebbero sedute al tavolo soltanto dopo l'approvazione del decreto. Una condizione, quest'ultima, che era stata posta in vista di una rapida approvazione del decreto nel Consiglio dei ministri di oggi. Essendo saltato questo appuntamento, è probabile che le imprese riaccolgano anch'esse l'invito al dialogo del governo.

Il percorso adesso si presenta pieno di incognite. L'apertura di un nuovo periodo di trattativa è in contrasto con la richiesta della Commissione europea di fare presto. La sentenza della Corte è di oltre due anni fa. La Spagna ha potuto temporeggiare sull'approvazione di una nuova legge perché nel frattempo ha vissuto una lunga crisi politica che ha prolungato il ripulito mensile alle urne, in un periodo in cui per molti mesi mancava una maggioranza di governo.

Inoltre la Commissione europea ha chiesto alla Corte, che si deve ancora pronunciare, che vengano applicati 134.107,2 euro di sanzione per ogni giorno di ritardo nell'applicazione della sentenza del 2014 a partire dalla nuova pronuncia che arriverà dalla Corte. In più, 27.522 euro per ogni giorno passato dalla sentenza dell'11 dicembre 2014.

Alberto Ghiera



Il porto spagnolo di Barcellona

## Scali in crescita

South Carolina Ports Authority ha annunciato di aver ottenuto un aumento dell'8,3% nel traffico contenitori raggiungendo la cifra 1,2 milioni partendo da luglio 2016. I volumi sono stati ottenuti nei terminal del North Charleston e di Wando Welch. A gennaio l'Authority ha movimentato 185 mila teu, pari ad una crescita del 27,5%. L'import è cresciuto del 10,5% e l'export del 10,3%.

## Guangzhou la Borsa è più vicina

Il porto cinese di Guangzhou ha finalmente ottenuto l'approvazione per la quotazione, con la possibilità di una ipo allo Shanghai Stock Exchange in tempi brevi. La China Securities Regulatory Commission ha dato luce verde nel corso dell'ultimo mese. GPC è partecipata da Cosco Group e China Shipping Terminal Development (Shanghai), per una quota pari al 4,5%. L'ipo prevede un massimo di 800 milioni di nuove azioni pari al 14,6% del totale. Il totale che il porto si aspetta di racimolare è pari a 233 milioni di dollari. Guangzhou è il settimo porto al mondo per traffico, ha totalizzato nel 2015 una crescita del 6% pari a 20 milioni di teu e un totale di 550 milioni di tonnellate previste entro il 2017.

## Amburgo: limitazioni al dragaggio fiume Elba

AMBURGO - La Corte Federale Amministrativa tedesca, con sede a Lipsia, ha recentemente preso alcune decisioni in merito all'approfondimento del fiume Elba, che consentirebbe l'accesso al porto di Amburgo delle più grandi unità portacontainer.

La corte ha deciso che il dragaggio è permesso, imponendo però ulteriori condizioni.

Alcune parti dei piani di dragaggio, infatti, sono stati ritenute «illegali e impossibili da realizzare» da parte della corte: un'ulteriore approvazione è in corso, tanto che le associazioni ambientaliste che portarono davanti alla corte i programmi di dragaggio ritengono il verdetto molto positivo. Al contrario Angela

(continua a pagina 11)

## Amburgo limitazioni

Titzrath, presidente del consiglio di amministrazione dell'Hamburger Hafen und Logistik, ritiene che il lungo procedimento giuridico possa compromettere la competitività del porto rispetto agli scali vicini, auspicando che non si accumulino altri ritardi per le necessarie operazioni di dragaggio.

«L'approfondimento della via d'acqua deve essere completato in modo da far mantenere al porto di Amburgo la propria capacità di competere» ha detto la Titzrath.