



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste Marine Terminal chiude il 2016 a 451 mila teu..." (The Medi Telegraph, Ansa)

Ravenna:

"...Enel-Pir, accordo energetico per Porto Corsini..." (Ferpress)

"...Ravenna , trailer al top..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Genova- Savona, rabbia Cisl sulla gestione del porto unico..." (The Medi Telegraph)

"...Genova- Savona al Fruit Logistic di Berlino..." (Ansa)

Livorno:

"...Darsena Toscana..." (LA gazzetta Marittima, La Nazione LI)

Piombino:

"...Uniti con Piombino Logistics..." (La Nazione LI)

"...Le concessioni portuali devono essere prorogate..." (La Nazione LI)

Ancona:

"...Ancona, 2016 ok..." (La Gazzetta)

Taranto:

"...Tornano a crescere i traffici..." (The Medi Telegraph)

Palermo:

"...Colegamento nello Stretto vertice a Reggio ..." (Gazzetta del Sud)

"...Palermo-Catania, il derby della Bellezza..." (La Repubblica)

Augusta:

"...Porto di Augusta, veleni e polemiche sul decreto..." (Giornale di sicilia, ansa, La Sicilia, Siracusa News, TempLa reo Stretto, Gazzetta del sud, Quotidiano di Sicilia)

Altre notizie di porti italiani

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Lloyd's List

Trieste Marine Terminal chiude il 2016 a 451 mila teu

Trieste - I dati del 2016 hanno mostrato un forte incremento del traffico in import, che supera così le esportazioni.

Trieste - Trieste Marine Terminal chiude il 2016 con 449.481 teu (+ 1,26% rispetto al 2015) e 291.386 container (+ 4,7%) movimentati. Anno record, quello appena trascorso, per i servizi ferroviari, cresciuti in totale del 26,5% per quanto relativo ai volumi trasportati. Dopo alcuni anni nei quali il flusso di merci in export è stato leggermente superiore all'import, i dati del 2016 hanno mostrato un forte incremento proprio del traffico in import, che supera le esportazioni. Il traffico di container pieni, inoltre, è cresciuto in totale dell'8,9% nel corso dell'anno. Il Molo VII (terminal container dello scalo) sta seguendo il trend dell'intero Porto di Trieste, che nel 2016 è stato il primo in Italia per numero di treni operati. Per quanto relativo a TMT, particolarmente evidente è stata la crescita nei servizi ferroviari dedicati all'Europa centrale e orientale. I volumi sui treni per Austria, Slovacchia, Repubblica Ceca, Germania e Ungheria sono aumentati complessivamente del 60%. I treni per Budapest e per Monaco sono ormai 4 a settimana con una tendenza che potrebbe portare ad ulteriori aumenti nel corso del 2017. Due, invece, i treni settimanali per Salisburgo, collegamento diretto fra il Porto di Trieste e lo snodo austriaco, mercato che, con un +8%, ha registrato una buona performance rispetto al 2015 anche grazie a questo servizio. I

importante, nel corso dell'anno appena conclusosi, anche la nuova destinazione (Ostrava) verso la Repubblica Ceca, che può contare attualmente su 2 coppie di treni alla settimana. Il progetto, sviluppato da MSC (Mediterranean shipping company) con Metrans, operatore ferroviario di riferimento per l'Est europeo, era partito nei mesi precedenti dalla destinazione di Dunajska Streda (attualmente collegata con 3 treni settimanali), nella Repubblica Slovacca. Durante l'anno scorso, infine, l'importante piano di investimenti di TMT è proseguito con la consegna della prima gru STS dopo l'upgrade (la capacità è ora a 21 file di container su 8 tiri dal ponte) e l'inizio del revamping per la seconda gru, che sarà consegnata nel mese di marzo 2017. Con questi investimenti, il Porto di Trieste è pronto ad operare le navi di nuova generazione fino a 16.000 teus, unico terminal dell'Adriatico in grado di gestire questa tipologia di navi.

Porti: Tmt Trieste chiude 2016 con 450 mila teu (+1,26%)

(ANSA) - TRIESTE, 10 FEB - Trieste Marine Terminal chiude il 2016 con 449.481 teu (+1,26% rispetto al 2015) e 291.386 container (+4,7%) movimentati. I servizi ferroviari sono inoltre cresciuti 26,5% per volumi trasportati.

Dopo alcuni anni nei quali il flusso di merci in export è stato leggermente superiore all'import - informa il terminalista del Porto di Trieste - i dati del 2016 hanno mostrato un forte incremento di quest'ultimo, che supera le esportazioni. Il traffico di container pieni, inoltre, è cresciuto in totale dell'8,9% nel corso dell'anno.

Il Molo VII (terminal container dello scalo) sta seguendo il trend dell'intero Porto di Trieste, che nel 2016 è stato il primo in Italia per numero di treni operati. Per quanto relativo a Tmt, particolarmente evidente è stata la crescita nei servizi ferroviari dedicati all'Europa centrale e orientale: i volumi sui treni per Austria, Slovacchia, Repubblica Ceca, Germania e Ungheria sono aumentati complessivamente del 60%.

I treni per Budapest e per Monaco sono quattro a settimana, con tendenza ad ulteriori aumenti nel 2017. Due invece i treni settimanali per Salisburgo, mercato che, con un +8%, ha registrato una buona performance rispetto al 2015 anche grazie a questo servizio. Importante anche la nuova destinazione Ostrava (Repubblica Ceca), che conta su due coppie di treni alla settimana. Il progetto, sviluppato da Msc con Metrans, era partito nei mesi precedenti dalla destinazione di Dunajska Streda (attualmente collegata con 3 treni settimanali), nella Repubblica Slovacca.

Il piano di investimenti di Tmt è proseguito con la consegna della prima gru Sts dopo l'upgrade (la capacità è ora a 21 file di container su 8 tiri dal ponte) e l'inizio del revamping per la seconda gru, che sarà consegnata nel mese di marzo. Con questi investimenti, il Porto di Trieste è pronto ad operare le navi di nuova generazione fino a 16.000 teus, unico terminal dell'Adriatico in grado di gestire questa tipologia di navi.

Ravenna: Enel-Pir, accordo energetico per Porto Corsini. Impianto di cogenerazione per energia elettrica e termica

(FERPRESS) – Ravenna, 10 FEB – Un piano di riqualificazione energetica per aumentare efficienza e competitività nell'area portuale di Porto Corsini e migliorare la qualità dell'ambiente. E' l'obiettivo dell'accordo di partnership firmato tra Enel e La Petrolifera Italo Rumena (Pir), azienda internazionale fornitrice di servizi logistici industriali specializzata nello stoccaggio, movimentazione e distribuzione di prodotti petroliferi, chimici, alimentari, biocombustibili, merci secche e prodotti confezionati, che a Porto Corsini ha uno dei presidi logistico produttivi più avanzati.

L'accordo è stato illustrato da Guido Ottolenghi, Ad del Gruppo Pir, e Massimiliano Francone, responsabile vendite di Enel Si, in una conferenza stampa nella sede ravennate di Confindustria Romagna. L'intervento, che si inserisce nei servizi su misura per l'efficienza energetica e la generazione distribuita offerti da Enel Energia alle aziende, prevede la realizzazione all'interno del deposito Pir di un impianto di cogenerazione per la produzione combinata di energia elettrica e termica, della potenza elettrica di 800 kW, a servizio esclusivo del cliente. Enel investirà circa un milione di euro per la costruzione dell'impianto e si occuperà della progettazione, dell'autorizzazione e della realizzazione dello stesso, nonché della conduzione e manutenzione per un periodo di 10 anni. PIR investirà circa 500 mila euro per le infrastrutture di distribuzione interna.

Grazie alla messa in esercizio del nuovo impianto, il Gruppo PIR conseguirà una notevole riduzione dei costi energetici annuali stimato del 20% rispetto ai valori attuali e, contestualmente, ci saranno ricadute positive nell'area portuale grazie ai benefici in termini di minor impatto ambientale, derivanti dalla riduzione di emissioni globali di CO2 pari a oltre 900 tonnellate anno. Nell'ambito della presentazione dell'accordo tra Enel e Gruppo PIR, si è svolto anche un incontro con alcune aziende del territorio ravennate sul tema "La generazione distribuita come opportunità di sviluppo dei distretti industriali e portuali" dove è intervenuta per Enel Sonia Sandei, Responsabile Generazione Distribuita.

Ravenna, trailer al top

Prossimi il dragaggio in avamporto e miglioramenti alle infrastrutture

RAVENNA - Nel corso del 2016 la movimentazione complessiva nel porto di Ravenna è stata di 25.962.764 tonnellate di merce, corrispondenti ad un 5% in più rispetto all'anno precedente.

In particolare gli sbarchi sono stati pari a 22.093.414 tonnellate, +4,9% sul 2015, e gli imbarchi hanno raggiunto 3.869.350 tonnellate, registrando un incremento rispetto (segue a pagina 4)



Daniele Rossi

Ravenna, trailer al top

al 2015 del 5,2%.

In crescita anche il numero delle navi, 3.031 attracchi contro i 2.845 del 2016 (+6,5%).

Analizzando le merci per tipologia, ciò che emerge è che le merci secche hanno segnato un aumento del 4,9% (795 mila tonnellate), le rinfuse liquide sono cresciute del 2,6%, e le merci unitizzate, quelle in container risultano in aumento dell'1,3%, e quelle su rotabili del 17,9%.

Da sottolineare il buon andamento dei materiali da costruzione, che con 4,3 milioni di tonnellate sono cresciuti del 5,0%; in particolare le materie prime per l'industria ceramica sono passate da 3.887.474 a 4.220.015 tonnellate con un incremento dell'8,6%.

Positivo il dato dei prodotti metallurgici, pari a 6.361.331 tonnellate, per i quali si è registrato un aumento del 3,4%, corrispondente a +208 mila tonnellate. I principali paesi di importazione, oltre al porto di Taranto, sono Cina, Russia, Corea del Sud e Iran.

In crescita durante tutto il 2016 il comparto alimentare, derrate alimentari solide e prodotti agricoli, che nell'anno sono risultati pari a 4.119.105 tonnellate, con 190 mila tonnellate in più (+4,8%), grazie

soprattutto all'aumento del grano-turco, proveniente soprattutto da Ucraina, e del frumento, importato principalmente da Bulgaria, USA, Ucraina e Canada.

Consistente la crescita dei concimi, con 1.606.623 tonnellate movimentate e 175 mila tonnellate in più (+12,3%); i principali Paesi di scambio sono Egitto, Ucraina e Russia.

Tra le rinfuse liquide risultano in crescita i prodotti petroliferi (+4,1%), in lieve aumento, invece, le derrate alimentari (+1,0%), e i prodotti chimici (+1,0%).

Per i container il risultato è stato di 234.511 TEUs, 10.302 in meno rispetto allo scorso anno (-4,2%); in aumento dell'1,7% i container pieni, mentre i vuoti sono in calo del 18,3%.

Buoni i dati del traffico ferroviario: 22.174 TEUs movimentati via ferrovia contro i 19.966 del 2015, l'11,1% in più.

Il numero dei trailer del 2016 è stato pari a 79.036 unità (+12,7%), il valore più alto mai registrato, grazie ai servizi aggiunti da Grimaldi sulla Ravenna-Brindisi-Catania da novembre 2012 e per la Grecia da dicembre 2013.

Molto buono il dato relativo al traffico di nuove autovetture,

che sono state pari a 30.225 pezzi (+25,3%).

“Nonostante le indubbie difficoltà dei mercati nazionali ed esteri, in quasi tutti i settori merceologici, il traffico del porto di Ravenna “tiene” e questo grazie al lavoro ed all'impegno quotidiano di tutti gli operatori - dichiara il presidente dell'Autorità Portuale, Daniele Rossi. Il 2016 dovrà continuare a dare, con ancora maggiore vigore, risposta alle esigenze di questo porto - sia come miglioramenti infrastrutturali, sia come sempre maggiore efficienza dei servizi portuali - in modo tale che l'impegno degli operatori sia destinato in futuro ad avere ancora maggiore successo.

Siamo ormai prossimi alla consegna dei lavori per la rimozione del dosso in avamporto, importante intervento che consentirà di ripristinare migliori condizioni di navigabilità all'imboccatura del canale, e, al contempo, lavoriamo per potenziare la logistica che deve sostenere lo sviluppo del porto e che non può prescindere da un ammodernamento delle reti di collegamento viario e ferroviario. Tutto questo si rifletterà in una formidabile leva per la crescita dei traffici del porto di Ravenna.

Il dato negativo dei container - dice il presidente - ci impone una riflessione sulle ragioni strutturali e commerciali che lo hanno determinato ed è uno stimolo forte a velocizzare, per quanto possibile, gli investimenti in corso ed in programma, sia sul fronte degli escavi e delle strutture logistiche, che sul fronte dell'innovazione tecnologica e dell'efficientamento dei servizi portuali. Nel corso del 2016, per esempio, sono state messe a disposizione alcune funzioni per snellire gli adempimenti relativi all'obbligo di comunicazione del peso di ogni container destinato all'imbarco.

Per quanto riguarda le crociere - conclude il presidente Rossi - pur essendo il dato incoraggiante, poiché in crescita rispetto al 2015 (+14% di crocieristi sbarcati a Ravenna) e sostenuto dalle previsioni per il 2017 che si attestano su un ulteriore, significativo, incremento dei passeggeri che sbarcheranno sulla banchina di Porto Corsini, non ha ancora raggiunto livelli adeguati alla potenzialità infrastrutturale di cui il porto dispone. Proprio per questo nei prossimi mesi si metterà appunto un programma condiviso di azioni da attuare per promuovere il nostro scalo e l'intero territorio, in maniera più efficace e coordinata”.

Porti, Genova e Savona al Fruit Logistica

I porti di Genova e Savona sono presenti alla venticinquesima edizione del Fruit Logistica di Berlino, la più grande vetrina internazionale specializzata nel settore ortofrutticolo che registra ogni anno una media di oltre 2.800 espositori provenienti da tutto il mondo e un'affluenza di 70 mila visitatori professionali provenienti da 130 diversi Paesi. Della delegazione dell'Autorità di Sistema fanno parte diversi operatori tra cui il Terminal Sech e Voltri Terminal Europa di Genova, il Reefer Terminal di Vado del Gruppo APM Terminals-Maersk.

Le statistiche del 2016 segnalano la tendenza mondiale relativa alla crescita del traffico perislabile nei container refrigerati, un dato questo che i porti di Genova e Savona confermano: nell'anno appena trascorso, infatti, il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha movimentato in totale circa 99 mila teu refrigerati. Reefer Terminal di APM Vado ha mantenuto sostanzialmente stabile nel 2016, rispetto agli anni passati, il suo traffico dedicato all'ortofrutta, attestando una

movimentazione pari a 454.463 tonnellate e circa 18 mila TEU refrigerati.

Vte con 37.992 contenitori refrigerati ha fatto un balzo in avanti del 20% sul dato 2015, con le movimentazioni in esport che arrivano a coprire il 70% confermando una crescita che consolida a Voltri il traffico di deperibili e che, grazie anche agli investimenti fatti, garantisce di movimentare la merce refrigerata rapidamente nel parco reefer che può contare su 1.500 prese.

Si è attestato sui 5.000 Teu reefer il traffico del Terminal Sech che completa così un'offerta sempre più specializzata per il settore perislabile nell'area del nord ovest.

Vado Ligure e Genova con collegamenti che coprono la quasi totalità di traffici import-export verso e da Africa, America centro-meridionale, Medio Oriente, Nuova Zelanda e Australia giocano la scommessa di continuare a crescere nel panorama mediterraneo aumentando i volumi che già oggi pongono l'AdSP del Mar Ligure Occidentale tra i principali scali di riferimento per il settore dei deperibili.

Genova-Savona, rabbia Cisl sulla gestione del porto unico

Genova - «La situazione è preoccupante - attacca Ettore Torzetti, segretario generale ligure della Fit Cisl - visto che dopo due mesi dalla nomina del presidente Paolo Emilio Signorini poco si è mosso».

Genova - La macchina potrebbe insabbiarsi ancor prima di partire. Perché i motori della nuova Autorità portuale che raggruppa al suo interno gli scali di Genova e Savona sono appena stati accesi, in attesa della nomina del *board* e del nuovo segretario generale. ***I timori, quelli sì, però ci sono: non solo tra gli operatori del porto.***

«La situazione è preoccupante - attacca Ettore Torzetti, segretario generale ligure della Fit Cisl - visto che dopo due mesi dalla nomina del presidente Paolo Emilio Signorini poco si è mosso». I sindacati incontreranno, per la prima volta in via ufficiale, il nuovo numero uno di Palazzo San Giorgio il 1° marzo. «Abbiamo chiesto da tempo di essere ricevuti da Signorini, ma solo a distanza di settimane dalla nostra richiesta è arrivata una risposta. Meglio tardi che mai...», ironizza Torzetti. Fin da ora quella del mese prossimo si annuncia come una riunione di fuoco, visto che saranno più di uno i temi che i sindacati - sarà presente anche la Filt Cgil - metteranno sul tavolo. Pretendendo risposte. «Chiederemo notizie sul rinnovo delle concessioni in scadenza - dice il segretario della Fit Cisl - a partire dai terminal del porto di Genova, **visti anche i grandi cambiamenti nelle partecipazioni delle società che gestiscono le banchine, per poi proseguire con la Darsena nautica della Foce.** Ma uno degli argomenti che più ci sta a cuore è quello del lavoro, a partire dai dipendenti dell'Authority».

Oggi Palazzo San Giorgio conta più di 200 addetti, mentre nella vecchia Autorità portuale di Savona lavorano circa 60 persone. «Negli uffici c'è forte preoccupazione per quello che sarà il lavoro futuro. La fusione tra i due enti è appena iniziata ma già si registrano parecchi problemi, a partire dai sistemi operativi delle due realtà che sono incompatibili. Non è ancora stata fatta una pianta organica definitiva e qualcuno tra i dipendenti inizia a pensare che questa situazione di stallo possa proseguire a lungo», aggiunge Torzetti.

-segue

Per il nuovo board dell'Authority sono stati fatti i nomi di Rino Canavese, Francesco Parola, Domenico Napoli e Marco Doria, anche se il sindaco di Genova potrebbe lasciare l'incarico ancora prima del via libera atteso dall'Anac. Al suo posto, tra i papabili, circola il nome di Mauro Vianello, presidente della cooperativa Santa Barbara. Ma i sindacati chiederanno a Signorini come avrà intenzione di affrontare anche il dossier che riguarda il lavoro in banchina, che ha Genova significa trovare una soluzione ai problemi - soprattutto di bilancio - che riguardano i camalli della Culmv e la Compagnia Pietro Chiesa.

«Chiederemo inoltre risposte sulla privatizzazione dell'aeroporto di Genova e delle vasche di carenaggio gestite dalla società Ente bacini - sottolinea il segretario della Fit Cisl - visto che sono operazioni sulle quali è necessario fare chiarezza. **Credo che si potrebbe evitare di cedere queste strutture a soggetti privati, trovando comunque soluzioni alternative per il futuro».**

Porti: Genova-Savona al Fruit Logistic di Berlino

(ANSA) - GENOVA, 10 FEB - Il nuovo sistema portuale del Mar Ligure Occidentale si presenta al Fruit Logistica di Berlino, la più grande vetrina internazionale specializzata nel settore ortofrutticolo (2.800 espositori provenienti da tutto il mondo e un'affluenza di 70 mila visitatori professionali provenienti da 130 diversi Paesi), con il primato tra gli scali del Mediterraneo per tonnellate di frutta movimentate (99 mila teu refrigerati). Della delegazione dell'Autorità di Sistema fanno parte diversi operatori tra cui il Terminal Sech e Voltri Terminal Europa di Genova, il Reefer Terminal di Vado del Gruppo Apm Terminals-Maersk. Reefer Terminal di APM Vado ha mantenuto sostanzialmente stabile nel 2016, rispetto agli anni passati, il suo traffico dedicato all'ortofrutta, attestando una movimentazione pari a 454.463 tonnellate e circa 18 mila TEU refrigerati. VTE con 37.992 contenitori refrigerati ha fatto un balzo in avanti del 20% sul dato 2015, con le movimentazioni in export che arrivano a coprire il 70%. Si è attestato sui 5.000 TEU reefer il traffico del Terminal SECH che completa così un'offerta sempre più specializzata per il settore perishable nell'area del nord ovest. (ANSA)

Darsena Toscana come cambia con "Infracapital"

Luigi Negri

GENOVA - Due settimane, più o meno: e gli assetti in GIP, il Gruppo Investimenti portuali di Luigi Negri, Nenni Ceruti, Marco Magill e Giulio Schenone, cambiano sostanzialmente con l'in-

Antonio Fulvi
(segue a pagina 4)



Darsena Toscana

gresso in forze del Fondo d'investimento inglese "Infracapital". La notizia, per chi segue queste cose, non è nuova. E lo stesso Negri ne aveva parlato alla fine dell'anno scorso in una serie di interviste genovesi.

Adesso però siamo, come si dice in Toscana, alla porta coi sassi: ovvero, siamo al cambio degli assetti nei terminal portuali di GIP, tra i quali il Vte, il veneziano Vecon e il livornese Tdi. Che cosa deciderà,

dal punto di vista della "governance" dei suddetti terminal (il nuovo maggior azionista inglese, è tutto da vedere. In genere i Fondi d'investimento sono molto attenti alla gestione oculata ma aggressiva, nel senso che spingono a guadagnare. Nel caso del Vte, come del livornese Terminal Darsena Toscana, i rendimenti sembrano ad oggi più che soddisfacenti, ma mai dire mai. Per Livorno inoltre c'è una situazione abbastanza atipica: l'80% del Tdi è di Gip e il resto di Cilp, che a sua volta è partecipata al 50% da NGI dei gruppi Neri e Negri. E non ci risulta che NGI abbia intenzione di mollare, visti anche i nuovi

investimenti che attraverso Cilp ha fatto e sta facendo (Paduletta e non solo).

I nuovi assetti del terminalismo italiano andrebbero forse inquadrati in una più generale strategia del mondo della logistica. Dove appare sempre più evidente l'impegno dei grandi gruppi armatoriali a comprarsi i terminal, inserendoli nei propri network trasportistici. I terminalisti "puri", che ancora ci sono, resistono e rilanciano. E i fondi d'investimento vedono nella vicenda un'occasione, che è appunto d'investimento. Da capire se si tratta di strategie a lunga scadenza o solo dell'antico

sistema del compro/baratto/vendo che ha arricchito "raiders" ben noti ma assai meno gli oggetti delle operazioni.

Cidiconio, nel frattempo, che l'NGI livornese abbia ulteriormente rafforzato le proprie "spalle" e che Cilp sia pronta a fare altrettanto. Per il Terminal Darsena Toscana cambierebbe il socio di riferimento con l'ingresso in forze degli inglesi, ma non la "governance" né la livornesità. Nel sognato progetto della Piattaforma Europa, anche questo può essere una garanzia: volendo accontentarci. Sperando che la politica, una volta tanto, non si muova (o non dorma) senza capirci nulla.

«La strada per tornare attrattivi»

«**GLI ACCORDI** di programma per Livorno sono l'unica strada possibile per far ripartire l'economia del nostro comprensorio. I risultati raggiunti in questi mesi già parlano chiaro: invece di avere un'azienda strategica che sinobilita, come Solvay, abbiamo un'azienda che investe (lo sta già facendo) 110 milioni di euro sul territorio; invece di avere un Porto ridotto a scuola regionale, ne abbiamo uno tornato tra i porti "core" europei grazie alle progettualità previste e già finanziate; è già stato entrato in funzione il collegamento ferroviario Darsena Toscana - linea ferroviaria turenica; si sta concludendo la progettazione dello scavalco che unirà definitivamente Porto e Interporto, finanziato da Regione Toscana, con la sinergia di RFI; sono in fase di valutazione (entro fine mese) i 17 progetti d'investimento presentati da varie imprese, saranno messi a bando i 10 milioni di Lirialia (risorse destinate solo ed esclusivamente a progetti che garantiscano occupazione); si è intervenuto in deroga sugli ammortizzatori sociali e 252 lavoratori, di fatto, hanno avuto un sostegno al reddito che in altre città non avrebbero avuto, e si sta sperimentando l'opportunità dei lavori di pubblica utilità come sostegno ai tanti disoccupati; sono già stati stanziati (da ben 2 anni) i 5 milioni di euro per la realizzazione del Polo tecnologico pretesi dal Comune di Livorno per un progetto che avrebbe dovuto rappresentare "l'asso nella manica" (cit.) promesso dal Sindaco di Livorno agli ex TRW, anche se su questo punto continua a conservare più di un dubbio (risorse già stanziate e ferme da 2 anni). Dopo gli incontri a Rosignano e Livorno, e quello di Collesalveti, gli imprenditori della zona ed i tanti interessati anche da fuori, hanno chiare tutte le opportunità che questo sforzo economico senza precedenti. Adesso tocca a loro. Noi continueremo a vigilare e a lavorare affinché l'area livornese possa tornare a crescere e ad essere vista come ambito attrattivo e nel quale investire. Solo così si genera lavoro».

BUONA DOMENICA

di PAOLA ZERBONI



«IMPRESE, TOCCA A VOI ADESSO»

PAGINA che vai, rinvio che trovi. Le cronache delle ultime settimane non hanno fatto altro che parlare di scadenze importanti, anzi decisive, che slittano ancora. Rinvii «tecnici» si dice, dove per quel «tecnico» non si sa mai bene cosa si intenda, come si trattasse di dettagli per addetti ai lavori - tecnici, appunto - che la gente comune (e anche la stampa) non sarebbe comunque in grado di capire e quindi inutile anche perder tempo a spiegarli. La gara sui bacini di carenaggio, quella per Porto 2000, i bandi per la Darsena Europa e di Invitalia per i nuovi insediamenti produttivi, ma anche i progetti di Rebrah per la ex Lucchini su cui si gioca gran parte del futuro non solo di duemila e passa famiglie piombinesi, ma anche dell'intera costa toscana e - di rimbalzo - la credibilità di politici e amministratori che su quei progetti, su quelle trionfali strette di mano, mesi fa hanno costruito le loro campagne elettorali. Oggi che l'attesa si protrae facendo di quei sorrisi e strette di mano un pesante fardello, la formula «rinvio tecnico» viene messa in calce ad ogni progetto, come giustificazione di tutto. La coperta, si sa, è corta e l'impressione - in assenza di informazioni dettagliate e puntuali su quali siano gli «scogli» tecnici contro cui la nave del rilancio si va incagliando - è che lo stallo di Piombino stia rischiando seriamente di ridimensionare anche i piani su Livorno. A meno

che qualche privato, qui a Livorno, non si metta le mani in tasca e tiri fuori le risorse oggi mancanti. Cioè «faccia l'imprenditore, e non solo il prenditore», come diceva un nostro «vecchio» (speriamo ora non si offenda) cronista livornese al quale ultimamente mi tocca dare troppe volte ragione. Detto in maniera meno tecnica, è quanto scritto tra le righe di certe dichiarazioni espresse giovedì a Firenze, in sede di commissione regionale per il rilancio della Costa, e ripetute venerdì, all'interporto durante il terzo workshop sul bando Invitalia: la Regione, gli enti locali, hanno già dato. Da qui in avanti tocca alle imprese. Sottinteso, «Livorno se ci sei batti un colpo e aiutati, che qui l'emergenza vera ora è Piombino». E nessuno gufi.

«Uniti con Piombino Logistics» Domani c'è la manifestazione

Preoccupazione per i 160 lavoratori del settore marittimo ex Lucchini

- PIOMBINO -
DOMANI alle 9.30 la manifestazione degli operai di Piombino Logistics davanti alla portineria Aferpi. «Dobbiamo essere tutti uniti» affermano i segretari Fim, Fiom e Uilm, Fausto Gaoli, Davide Romagnani e Vincenzo Renda. «Nel 2008 - ricordo - i sindacati - abbiamo iniziato un percorso di inclusione, stabilizzando i lavoratori a tempo determinato, che è continuato con la difesa 300 esuberanti dichiarati da Cevital in fase di trattativa pre-accordo poi salvaguardati tutti. Infine il 1° novembre nonostante che l'azienda volesse mettere in cassa integrazione straordinaria 700 lavoratori, dopo aver aperto una discussione ritenuta legittima dal Governo, ora sono tutti dentro con l'unico strumento della solidarietà. Questo è il nostro percorso e non siamo disponibili a cambiarlo e lo difenderemo con forza da chi vuole metterlo in discussione».

«ECCO perché - proseguono Fim, Fiom e Uilm - la manifestazione di lunedì non è una iniziativa per pochi e di pochi. Non è giusto catalogarla come una manifestazione di serie B. In questo momento, dove lo stabilimento è fermo con il rischio della chiusura totale. L'ennesimo nulla di fatto per quanto riguarda la copertura finanziaria del piano industriale, la palese in-



SCIOPERO

I lavoratori domani saranno davanti alla direzione Aferpi

dempienza di Rebrab, e il Governo che prova a stringere ma che comunque dilata i tempi fanno sì che si tenga alta la mobilitazione. La scadenza del 15 febbraio delle concessioni portuali è un elemento specifico che non può passare inosservato tanto meno in secondo piano. Come non si può nascondere il

fatto che a quelle concessioni è legato il destino non solo dei 165 lavoratori di Piombino Logistics ma di tutti i lavoratori del perimetro dello stabilimento. Il porto con la possibilità di scaricare e caricare prodotti siderurgici e in futuro prossimo offrire possibilità di sviluppo di tutto il territorio con la di-



«Stessi accordi firmati per Aferpi»

I sindacati dei metalmeccanici spiegano la loro linea: «I lavoratori di Aferpi e Piombino Logistics seppur di ragione sociale diversi per volontà imprenditoriali, hanno comune il fatto di aver firmato una unica conciliazione, hanno dovuto rinunciare a parte del salario per scommettere nel progetto. Come tutti hanno bisogno della continuità produttiva».

versificazione merceologica, è stato fino a ieri e lo dovrà essere domani la chiave di accesso alla siderurgia. Ad ora gli stessi problemi di tutti condizionano anche questo problema specifico. Il problema vincolante per il proseguimento del progetto serve non fermarci e continuare il nostro percorso definito e lanciato dal palco il 2 febbraio».

«Le concessioni portuali devono essere prorogate»



SEGRETARIO PD
Valerio Fabiani

- PIOMBINO -
LA MANIFESTAZIONE di protesta dei lavoratori di Piombino Logistics che si terrà sotto la direzione Aferpi domani raccoglie la piena adesione del partito Democratico Val di Cornia-Elba. «Chiediamo all'azienda di ascoltare la denuncia dei lavoratori che è anche la nostra» evidenzia il segretario della Federazione Valerio Fabiani, riferendosi al ritardo intollerabile nella presentazione del piano industriale. «L'assenza del piano rischia, innanzitutto, di far precipitare i lavoratori di Piombino Logistics in una situazione di assoluta incertezza, mi riferisco al mancato rilascio delle concessioni da parte dell'Autorità Portuale». In secondo luogo - continua Fabiani - le infrastrutture portuali sono un bene

pubblico che non può essere messo a disposizione senza la garanzia che il progetto industriale e logistico, con cui Cevital si è aggiudicata la proprietà dell'ex Lucchini, si concretizzi effettivamente».

IL PD CHIEDE infine che sia valutata la possibilità di una proroga delle concessioni, adeguata sia alla presentazione del piano industriale che alle conseguenti e necessarie verifiche da parte delle istituzioni. Alla protesta di lunedì sarà presente anche il Circolo Pd delle fabbriche, che condivide la preoccupazione dei lavoratori espressa dalle Rsu che li rappresentano. «Saremo presenti come lavoratori e come Circolo delle fabbriche del Pd - dichiara Valerio Pietrini segretario del Circolo - Rebrab deve, celermente,

presentare il piano industriale e finanziario completo così da ottenere concessioni definitive, nel frattempo, però, dobbiamo trovare soluzioni di continuità produttiva per tutto lo stabilimento». Pietrini conclude, poi, invitando i lavoratori e la cittadinanza a partecipare: «Abbiamo iniziato questo percorso tutti insieme e tutti insieme lo porteremo avanti». Anche il sindaco Massimo Giuliani - durante il consiglio comunale - ha auspicato una proroga delle concessioni. «Credo che tutta la vicenda debba essere analizzata e non convenga chiudere questa fase senza prima aver effettuato l'analisi. Dobbiamo seguire questa fase delicata, dando un ulteriore spazio temporale, che è il minimo necessario per poter andare avanti con il progetto».

m. p.

Ancona, 2016 ok

In particolare aumentano le crociere (+40 per cento) e le linee con l'Albania



Rodolfo Giampieri

ANCONA - Il 2016 conferma l'andamento positivo degli ultimi (segue in ultima pagina)

Ancona, 2016 ok

tutti anni per il porto di Ancona: 8.940.503 tonnellate complessivamente movimentate, in crescita del 4% rispetto al 2015. Si tratta del risultato migliore dal 2008 a conferma della ormai stabile e continua ripresa dopo gli anni di profonda crisi economica internazionale.

Questo importante risultato è dovuto alla performance positiva sia delle merci liquide che di quelle solide. Le rinfuse liquide movimentate presso la Raffineria API di Falconara tornano sopra i 5 milioni di tonnellate per la prima volta dal 2005: 5.025.241 tonnellate, +6% rispetto allo scorso anno. Le merci solide sono state 3.915.262 tonnellate, pari a +1% rispetto al 2015 e confermano il trend di crescita degli ultimi tre anni.

In particolare, le merci che viaggiano nei Tir e nei Trailers sono state 2.236.749 tonnellate, pari a +3% e quelle nei containers 1.240.347 ton, +4%.

Il traffico di merci solide alla rinfusa, invece, è in diminuzione nel porto di Ancona con 438.166 tonnellate (-13%), soprattutto a causa del progressivo calo dell'importazione di carbone dovuta al graduale abbandono delle fonti energetiche

più inquinanti nella produzione di energia elettrica. In crescita, comunque, la movimentazione di prodotti metallurgici, minerali di ferro e minerali e metalli non ferrosi che nel 2016 ammonta a 110.954 tonnellate, pari a +6% vs. il 2015 e risulta in continuo aumento negli ultimi anni.

Il numero di Tir e Trailer transitati nel porto di Ancona ha registrato un andamento positivo nel 2016 con 141.744 movimentazioni, pari ad una crescita del 4% rispetto allo scorso anno. Il risultato si deve all'ottima performance della tratta albanese che, con 15.338 tir e trailer, ha più che raddoppiato il traffico dell'anno scorso. Positiva anche la movimentazione da/per la Croazia (9.933 mezzi, +8%).

Per quanto riguarda, infine, il traffico container, si tratta di un segmento costantemente in crescita e con ottime prospettive di performance future: nel 2016 sono stati movimentati 185.846 TEU, pari a +4% vs. 2015 e oltre il quadruplo di quanto movimentato nel 2005 (42.500 Teu).

In merito ai passeggeri che sono transitati dal porto di Ancona, anche nel 2016 i transiti hanno superato il milione: 1.005.079, in linea con lo scorso anno. Leggermente in calo il traffico su traghetti con 950.178 passeggeri, pari a -2% vs. 2015.

Molto positiva, ad ogni modo, la performance sulla direttrice albanese: 73.465 transiti, più del doppio di quanto realizzato nel 2015.

Una crescita significativa si registra anche nel traffico crocieristico con 54.901 passeggeri, pari a +40% rispetto al 2015. In particolare, i crocieristi che hanno scelto Ancona come home port, sono stati 10.896 (+63%), mentre i crocieristi che sono transitati per lo scalo dorico sono stati 44.005 (+35%).

Quest'anno per la prima volta vengono presentati anche i dati degli altri porti che compongono l'Autorità di Sistema del Mare Adriatico centrale: il porto di Pesaro ha registrato 7.213 passeggeri sulla direttrice croata; lo scalo di Pescara ha visto transitare 3.930 passeggeri da/per la Croazia e ha movimentato 126.558 tonnellate di rinfuse liquide (benzina super e gasolio); lo scalo di Ortona nel 2016 ha movimentato complessivamente 1.019.041 tonnellate di merci, di cui 430.337 ton di rinfuse liquide e 438.014 ton di merci solide. I passeggeri in imbarco/sbarco per la Croazia sono stati 653.

“Un ulteriore anno positivo per il porto di Ancona - ha dichiarato il presidente Giampieri - . Una conferma che la strategia dell'Autorità di Sistema è sulla strada giusta per rendere competitivo lo scalo e

consentire agli operatori di potersi proporre nel dinamico mercato internazionale della portualità e della logistica nel migliore dei modi”.

“I dati del traffico crociere rappresentano un primo importante successo che dimostra come l'impegno per adeguare le infrastrutture portuali alla domanda degli armatori abbia consentito di conseguire in breve tempo risultati molto convincenti. Analogamente, la costante crescita del traffico container che accompagna il progressivo potenziamento delle infrastrutture portuali attesta il ritorno immediato degli investimenti realizzati dall'Autorità di Sistema non solo in termini di traffico ma anche di occupazione diretta e nell'indotto. Il lavoro era la stella polare delle strategie di sviluppo dell'Autorità di Sistema e rimane il principale obiettivo dell'azione dell'Autorità di Sistema. Da quest'anno l'Autorità di Sistema presenta i dati anche degli altri porti di competenza, ottenuti grazie alla collaborazione dei locali uffici delle Capitanerie di porto. L'entrata dei singoli scali nell'Autorità di Sistema rappresenta per il cluster portuale allargato una nuova importante opportunità di sviluppo derivante dalle indispensabili sinergie tra i diversi porti. È chiaro che c'è molto lavoro da fare, ma con il contributo di tutti i soggetti affrontiamo con ottimismo le sfide che ci attendono”.

Taranto, tornano a crescere i traffici

Genova - Più 9,3 per cento. È l'incremento che nel 2016 ha messo a segno lo scalo pugliese rispetto al 2015.

Genova - **Più 9,3 per cento. È l'incremento che nel 2016 ha messo a segno il traffico merci nel porto di Taranto rispetto al 2015.** In cifre assolute, 24,668 milioni di tonnellate movimentate rispetto ai 22,665 del 2015. **Indubbiamente un passo avanti dopo un 2015 nero quando, rispetto all'anno precedente, ci fu un crollo del 19 per cento (nel 2014 il movimento fu infatti pari a 27,855 milioni di tonnellate).** E anche se nelle voci del traffico continuano ad essere assenti i container - attività praticamente sparita da quando il terminal gestito dalla società Tct ha chiuso i battenti tra fine 2014 e inizio 2015, con la società stessa messa in liquidazione - c'è tuttavia una ripresa degli sbarchi, col 17,4 per cento, cui si contrappone una flessione degli imbarchi, che calano dell'1,8 per cento.

E se gli sbarchi sono migliorati, questo vuol dire che uno principali utilizzatori del porto, il siderurgico dell'Ilva, non ha attraversato una fase negativa. Anzi, il fatto che l'Ilva abbia messo a segno nel 2016 un aumento di produzione del 23 per cento sul 2015, sfiorando i 6 milioni di tonnellate, sta a significare che l'attività produttiva in qualche modo sta riprendendo quota dopo anni molto difficili a causa delle vicende giudiziarie e ambientali. Infatti le rinfuse solide - che sono appunto i minerali - hanno registrato un aumento del 17,9 per cento, passando dai 10,308 milioni di tonnellate del 2015 ai 12,157 dell'anno scorso. **Così per le rinfuse liquide, cioè i prodotti petroliferi: +22,5 per cento, da 2,329 milioni di tonnellate di due anni fa a 2,852 del 2016.**

Bene anche gli imbarchi delle merci varie, che passano da 4,217 a 5,025 milioni di tonnellate (+19,2 per cento) e spunta una voce nuova: quella del traffico ro-ro. Che prima non c'era mai stato o era scarsamente presente. **Invece con l'avvio da metà settembre del nuovo servizio del gruppo Grimaldi, che unisce il Nord alla Sicilia passando da Taranto,** con l'obiettivo di spostare traffico dalle strade al mare, nel 2016 ci sono state 22.700 tonnellate di imbarchi e 1.447 di sbarchi. Infine il movimento delle navi cresce e mette a segno un +3,6 per cento: da 2.198 unità del 2015 alle 2.227 del 2016.

-segue

Adesso le priorità del porto di Taranto si chiamano completamento dei lavori di adeguamento del molo polisettoriale - in primavera, salvo slittamenti, dovrebbero essere pronti altri 600 metri di banchina dopo i primi 600 consegnati a fine luglio - e decollo dell'Agenzia per il lavoro portuale - che avrà il compito di ricollocare in nuove attività i 520 ex Tct - nonché ricerca di un nuovo operatore per il terminal container essendosi non solo chiuso il discorso di Tct ma anche falliti i tentativi sin qui fatti di cercare un nuovo soggetto. **Vanno avanti, intanto, le opere in cantiere e l'ultimo lavoro sbloccato, dopo due anni trascorsi tra contenziosi legali e modifiche progettuali**, riguarda i dragaggi dell'area di mare antistante lo stesso molo polisettoriale e la costruzione del primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del quinto sporgente. Si tratta di un anno di lavori affidati ad Astaldi, 2,3 milioni di metri cubi da dragare, nuova profondità dei fondali a 16,50 metri e una nuova banchina di 430 metri sul margine della cassa di colmata.

Collegamenti nello Stretto, vertice a Reggio

Saranno affrontate le problematiche inerenti i trasporti: il prefetto di Reggio Michele di Bari ha convocato l'incontro

Reggio Calabria La situazione attuale relativa all'attraversamento dello Stretto, le prospettive future e la missione di rendere sempre più accessibili i collegamenti tra le due sponde. Il tutto guardando a migliorare la domanda di mobilità dei cittadini di quella che sempre più deve diventare Area integrata dello Stretto.

A questo proposito si terrà una precisa riunione martedì prossimo a Reggio Calabria. L'ha convocata il prefetto Michele di Bari d'intesa con il capo dell'Ufficio Territoriale del Governo di Messina, Francesca Ferrandino. Di Bari ha convocato giovedì 14 febbraio alle 11 presso la Prefettura. Nella nota di convocazione inviata alla Stampa si legge che ci sarà «una riunione per le problematiche concernenti l'attraversamento dello Stretto di Messina con i sindaci di Reggio Calabria e Messina Giuseppe Falcomatà e Renato Accorinti, il commissario straordinario che attualmente regge le sorti 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, le Autorità portuali di Messina e di Gioia Tauro, gli amministratori delegati delle società "Caronte e Tourist" e "Blufferies".

Una riunione allargata per cercare di esaminare l'attuale situazione dell'attraversamento e cercare le soluzioni migliori e condivisibili per migliorare il servizio molto sentito dai pendolari che giornalmente si muovono sullo Stretto, oltre ai viaggiatori di lunga percorrenza e anche a chi ha come meta l'aeroporto dello Stretto che negli ultimi anni non ha sviluppato le potenzialità per coinvolgere l'utenza siciliana. Tutti questi aspetti saranno al centro della discussione.

PALERMO-CATANIA, IL DERBY DELLA BELLEZZA

GIANNI BONINA NEGLI STESSI giorni in cui Palermo veniva insignita del titolo di Capitale italiana della cultura 2018, Catania diventava sede dell'Autorità portuale della Sicilia orientale: a designare una vocazione distinta tra una città dedita a un ideale estetico e un'altra votata a un interesse più prosaico. Al di là di una separazione così manichea tra una visione spirituale e un'altra materiale che nella realtà non c'è davvero, perché Palermo è altrettanto operosa e Catania ama non meno il bello, la coincidenza di attribuzioni coglie tuttavia un fondo remoto, come un'eco lontana, e si presta per una riflessione - occasione rara negli ultimi decenni - sul rapporto tra due grandi città che sono conterrane, in qualche modo cugine, ma diversissime e storicamente rivali. Una Sparta e l'altra Atene, unite e divise dalla stessa identità nazionale. Catania è impersonata da 'Ntoni di padron 'Ntoni che di lavoro muore, Palermo dalle figlie del Principe che, alla vista di Cavriaghi e Tancredi, lasciano cadere dietro la poltrona il romanzo edificante.

Se la "Palermo felix" alimentata da uno snobismo tutto versato al bello, che fosse un gesto o un telefono bianco, continua ancora oggi a baluginare entro un atteggiamento collettivo che non si priva di ostentare con malcelato sussiego una certa nobiltà cui invita a rivolgersi con solennità, la "Milano del Sud" dal canto suo non ha mai rinunciato al grande sogno industriale, vagheggiato dall'alto di una smaniosa ambizione che l'ha indotta a progettare solo opere da rendere sempre più faraoniche - nel campo delle infrastrutture, dell'elettronica, della fisica - e farsi nello stesso tempo emporio, area di traffici e commerci, crocevia di denari.

Stereotipi scaduti, si dirà: rovesciando il canone, Palermo non eccelle forse in una techné che è la sanità e Catania non primeggia nell'arte del teatro? Oggi piuttosto le due metropoli tendono ad avvicinarsi e assomigliarsi, per modo che parlare della città etnea come capoluogo morale dell'Isola e di Palermo capitale sovrana della Sicilia significa ricadere nelle vuote retoriche di un tempo, fonte quelle sì di contrasti fuori misura.

Le "primavere" di Bianco e Orlando hanno invece rialbeggiato di una tinta analoga e unita le due città, i cui centri storici appaiono oggi bellissimi rispetto a quelli tetri degli anni Settanta.

Entrambi i sindaci hanno lavorato sulla bellezza ottenendo risultati omologhi che però le classifiche della qualità della vita, centrate su pratici livelli di rendimento, hanno ignorato.

Ora il riconoscimento del ministero dei Beni culturali a Palermo giunge come indennizzo e dimostra che favorire l'elemento estetico può pagare, non solo sotto l'aspetto turistico ma sotto anche quello più

culturale.

In parallelo le "grandi mostre", un must ormai, allestite a Catania (da Chagall a Picasso a Ligabue), hanno meritato vasto apprezzamento conferendo alla città una statura europea.

Ma, occorre dirlo: **Palermo** ha fatto di più negli ultimi tempi, quasi un' accelerazione in un sorpasso. Svegliata dopo il lungo sonno lampedusano sofferto sotto la più opprimente cappa mafiosa, la città è rinata a una nuova consapevolezza che si è indirizzata alla ricerca del bello nell' arte figurativa, nelle forme del sapere, nella narrativa, nella musica, nel gusto comune. Così la "capitale della mafia" diventa "capitale della cultura" al termine di uno sforzo al quale ogni **palermitano** non può non avere partecipato ridisegnando insieme un futuro che, come insegna Leopardi, è sinonimo di felicità (ed ecco di nuovo la "Palermo felix" perduta) perché fondato sulla speranza di un avvenire certo.

Catania ha perso nel frattempo terreno. Non ha gli scrittori di **Palermo**; i suoi mostri sacri del teatro, da Pattavina a Musumeci, sono sul viale del tramonto e senza ricambi; lo Stabile è un carrozzone cadente; la convegnistica si è ridotta all' accademia o alla presentazione; i musicisti di grido come Battiato e Consolo vivono isolati; il Massimo langue; l' impresa televisiva è pressoché scomparsa; l' università si è rinserrata in sé; e il bello del calcio è un brutto doloroso. La sua vera bellezza, esaltata dai toni serotini alla Hopper del centro storico, è nel volto che offre, tenuto girato verso il suo passato a sentire riecheggiare la lunga risata etnea che da Micio Tempio arriva a Turi Ferro nell' esaltazione dell' "arte della gioia" tutta catanese.

E mentre la città si fa vanto della sua metropolitana, sogna il più grande aeroporto, moltiplica i suoi centri commerciali ed estende la sua cinta urbana ai paesi etnei. Capitale comunque un po' lo è: della trasgressione, soprattutto gay. Che qualcuno dopotutto chiama anche cultura. Ma è proprio un' altra cosa. Per ora sarà **Palermo** a fare vera tendenza.

©RIPRODUZIONE RISERVATA Il titolo di Capitale 2018 premia una città che in questi anni ha superato l' antica rivale " "

Il Movimento 5S riparte dal basso «Bocciati Accorinti e il Consiglio»

Zafarana e D' Uva: con Crocetta abbiamo perso cinque anni

Domenico Bertè In piazza per costruire il programma per le regionali. La loro campagna elettorale è già partita. Il Movimento Cinque Stelle si prepara con "iDAY" alle prossime scadenze con le urne (di certo quella di novembre per Palermo, ma scaldano i muscoli anche per le nazionali) chiamando in causa in cittadini. Da questo e per i prossimi cinque fine settimana saranno in diverse piazze cittadine e della provincia per raccogliere i suggerimenti che possono arrivare dalla gente comune per arricchire "un' offerta" sui temi che dovranno segnare l' atteso test regionale.

«Non occorre essere attivisti per poter scrivere su un formulario la propria idea», dicono i due deputati, Valentina Zafarana, Francesco D' Uva e il resto dei grillini. Ambiente, istruzione, turismo, sanità, lavoro, energia, su questi temi il comune cittadino può lasciare il proprio spunto. Poi le schede, se in linea con i principi del movimento, finiranno sulla piattaforma grillina e saranno riproposte alla comunità del web per la votazione che porterà alla stesura definitiva del programma.

Oggi il banchetto del M5S sarà a piazza del Popolo dalle 9.30. Ieri è stato a piazza Calroli (ha destato curiosità come la sola domanda al Comune di occupazione suolo per una tavolino di un metro possa essere costata 94 euro). Gli altri appuntamenti, anche in provincia, saranno pubblicati nei prossimi giorni.

«Sarà lo scheletro, l' impianto del programma che vogliamo proporre ai cittadini - dice Antonio De Luca -. Una offerta diversa da quella dei nostri competitor. Il governatore vuole che ha comporto per lui siano 100 menti illuminate della nostra terra. Noi preferiamo che la proposta venga dal basso».

Poi inizia l' analisi politica sui due piani locali, quello regionale e quello comunale. «Alla Regione non si poteva far peggio con l' attuale amministrazione - dice Valentina Zafarana, deputato all' Ars - abbiamo perso 5 anni. Lavoreremo sul reddito di cittadinanza da garantire a un milione di siciliani. Gli ultimi sondaggi ci danno al 38%. Siamo pronti alla battaglia politica».

Quattro anni fa la prima uscita alle amministrative dei grillini fu una debacle. Male la corsa alla poltrona da sindaco e nessun consigliere in aula. Ma non per questo Zafarana e D' Uva non hanno un giudizio

-segue

sulla prossima mozione di sfiducia.

«Bocceremmo sia il Consiglio che l'amministrazione Accorinti - dice la Zafarana -. È un paradosso tutto messinese, i consiglieri sono delegittimati dal loro operato e da un voto che in questi anni è stato ora a sostegno ora contro questa Giunta. Manca coerenza, se ci fossimo stati avremmo bocciato l'operato di Accorinti e dei suoi».

L'ultima nota riguarda l'Autorità Portuale: «È dal 2014 che scriviamo che Messina deve avere una sua autonomia nel contesto dello Stretto - dice Francesco D'Uva - e non abbiamo fatto solo comunicati stampa. Abbiamo presentato in commissione trasporti un progetto alternativo prevedendo un'Autorità dello Stretto, né con Catania né con Gioia Tauro. Eravamo compatti su questa posizione, non era una posizione campanilistica quella del nostro gruppo campanilistica. Ora sembra tardi per intervenire e la soluzione Gioia non ci piace affatto. Se al governo dovessimo andare noi, lavoreremo per cambiare la riforma».

Porto di Augusta, veleni e polemiche sul decreto

Il primo cittadino megarese ha formalmente chiesto a Graziano Delrio di sospendere l'iter di pubblicazione del decreto

Cettina Di Pietro alleggerà alla richiesta le controdeduzioni redatte con il supporto del report dettagliato dei lavori, dei bilanci, delle spese e degli investimenti, per smentire le informazioni fornite dal Governo regionale.

Cettina Saraceno OOO "Se il decreto non sarà rivisto e Augusta non tornerà sede dell' **Autorità portuale**, potremmo bloccare la zona industriale e questo avrebbe ripercussioni anche sul traffico aereo e marittimo che, inevitabilmente, resterebbe paralizzato". Lo ha detto il sindaco di Melilli, Giuseppe Cannata che, insieme ad altri sindaci della provincia, ha preso parte alla manifestazione pacifica per dire "no" allo scippo della sede dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia orientale spostata da Augusta a Catania dal ministro delle Infrastrutture dietro richiesta del presidente della Regione. "La nostra non è una minaccia, ma una legittima reazione ad uno scippo assurdo, inaccettabile, che calpesta la legge. Non ci arrenderemo di fronte ad una prospettiva che metterebbe in ginocchio, dal punto di vista economico e sociale, la provincia di Siracusa. È evidente che bloccando i rifornimenti di carburante, aerei e navi non avranno la possibilità di partire dalla città etnea". Domani, il sindaco Cettina Di

Pietro, che ha già formalmente chiesto a Graziano Delrio di sospendere l' iter di pubblicazione del decreto, invierà al rappresentante del Governo nazionale le controdeduzioni redatte insieme all' **Autorità portuale**, che ha fornito un report dettagliato di lavori, bilanci, spese e investimenti del porto e ad Assoporto per smentire le informazioni "false" contenute della richiesta del presidente Rosario Crocetta di individuare a Catania la sede. Una lettera che suscita molte perplessità per il sindaco di Priolo, Antonello Rizza, anche lui in prima fila nella manifestazione.

"Sarebbe importante sapere se - ha detto - questa lettera è un indirizzo politico o se c' è un responsabile del procedimento così come si fa negli atti amministrativi, questo vale anche per il decreto del ministro se è fatto unilateralmente o no. Credo che la partita va giocata su questo doppio binario quello politico e quello legale", tant' è che Assoporto ha già contattato un legale per impugnato il decreto una volta che sarà pubblicato. Ma dopo la di fesa "apprezzabile" dei cittadini "bisogna andare oltre e

definire il piano industriale di una risorsa così preziosa com'è il porto" secondo Confartigianato Siracusa che, in una lettera aperta alla politica lancia un invito. "Sarebbe stato molto interessante che la politica, - ha spiegato- piuttosto che scendere in piazza per manifestare, usasse il proprio ruolo istituzionale per sbloccare i lavori ad oggi fermi e pianificare quelli utili e necessari al vero sviluppo, individuando le risorse economiche. Tutti gli autori, e non solo attori, dello sviluppo del territorio e del porto di Augusta, si siedano intorno ad un tavolo per dire la verità su quale sia l'idea di sviluppo e le risorse individuate per la crescita, sia in termini di infrastrutture che organizzative per evitare che anche questa diventi solo la battaglia per salvare poltrone e non per creare sviluppo". La manifestazione, alla fine, ha avuto uno strascico polemico per degli alterchi scoppiati nel salone del Comune, dopo la conferenza stampa, tra il sindaco, alcuni parlamentari che avrebbero voluto prendere parola e alcuni sindacalisti.

Una rappresentazione di sé che la politica ha dato "meno composta e meno civile" di quella della gente che ha partecipato alla manifestazione secondo il parlamentare regionale Enzo Vinciullo- che sottolinea che "le istituzioni, a qualsiasi livello, quando vengono invitate, devono avere il rispetto loro dovuto e riconosciuto perché, altrimenti, non si capisce perché dovrebbero essere presenti, se poi diventano oggetto degli strali e della maleducazione istituzionale di chi non conosce il proprio ruolo e non riconosce il ruolo altrui". Altra nota dolente l'aver "mortificato la presenza popolare" impedendo alla gente di entrare al Comune per la conferenza stampa, secondo i coordinatori di Fratelli d'Italia, Marco Failla ed Enzo Inzolia, che hanno partecipato in maniera convinta alla manifestazione, considerandola "solo il primo passo di un lungo e ben più rigoroso percorso". (*CESA*)

Porti: Assoporto Augusta, ripristinare legalità

(ANSA) - PALERMO, 10 FEB - "In un Paese dove il governo dell'amministrazione pubblica è all'insegna dello scandalo quotidiano, il ripristino della legalità deve tornare ad essere la condizione necessaria per ipotizzare ogni qualsivoglia sinergia tra le città di Augusta e Catania". Lo dice il presidente di Assoporto di Augusta, Marina Noè, in risposta alla presa di posizione del sindaco di Catania Bianco che difendeva la scelta della sede dell'autorità portuale a Catania del ministro Delrio.

"Questo - prosegue la note - è ciò che tutti gli operatori del settore auspicano da sempre e sono pronti a sedersi attorno ad un tavolo tecnico di discussione, insieme al Governo nazionale e regionale. Non si può pensare ad Augusta solo quando si tratta di risolvere l'emergenza di oltre 26.000 sbarchi di gente disperata. E non si possono risolvere le difficoltà di una città metropolitana in affanno usando vecchi sistemi, andando oltre la legge e i procedimenti legislativi adottati".

"Siamo pronti a risolvere ogni problema di Catania e cominciare a parlare della nascita di un grande sistema portuale Augusta-Catania, ma - ripetiamo - prima rispettiamo quanto stabilità dalla Comunità europea, quindi studiamo nuove idee e diffondiamone insieme il valore: questo significa fare squadra".

Finora soltanto molte incomprensioni

TONY ZERMO CATANIA. La protesta di Augusta per la questione dell' **Autorità portuale** di sistema è assolutamente condivisibile, poiché il suo è il solo porto «hub» in Sicilia riconosciuto dalla commissione europea Trasporti.

Quindi ha diritto ad avere la leadership sul mare del versante jonico della Sicilia. Augusta è «hub» per una questione naturale: e cioè per la profondità delle sue acque e per l' ampiezza della rada. Deve però completare ancora la sua infra strutturazione per diventare competitiva con gli altri porti del Medi terraneo. Il futuro è Augusta.

Detto questo, bisogna anche aggiungere che non c' è stato alcuno scippo nei confronti di Augusta per il semplice motivo che ancora l' eventuale leadership di Catania (che ha numeri superiori e diversi di traffico e conta su una piattaforma logistica eccezionale) non è stata sancito da nulla sul piano concreto. Insomma, il porto di Catania continua a operare per conto proprio e quello di Augusta sta continuando a fare altrettanto.

Nessuno di questi due porti si è messo il pennacchio in testa e di conseguenza non esiste al mo mento alcuno scippo che sarebbe, secondo le accuse provenienti da Augusta, il frutto di una intesa tra il ministro delle Infrastrutture Delrio, il presidente della Regione Crocetta e il sindaco di Catania Enzo Bianco.

In sostanza, è tutto congelato, non c' è stata alcuna nomina: il porto di Catania continua ad essere gestito dal commissario straordinario ammiraglio Martello e quello di Augusta dal capitano di vascello Donato.

Al momento non c' è dunque il motivo del contendere, e spiace che l' on.

Enzo Vinciullo, siracusano, politico di razza e presidente della commissione Bilancio all' Ars, abbia lasciato la maggioranza per protesta contro Crocetta. Comprendiamo la sua indignazione, ma credo debba sapere che se finora ciascun porto ha mantenuto la propria autonomia gestionale lo si deve al presidente Crocetta che non ha avallato nessuna nomina proposta da Delrio. Anzi dobbiamo aggiungere che tra Crocetta e il ministro esiste una certa frizione perché il presidente della Regione non ha dato il suo necessario avallo alla nomina del presidente dell' **Autorità portuale** di Salerno caldeggiata dal ministro. Anche sul porto di **Palermo** ci sarebbero delle incomprensioni. A questo si aggiunga che Crocetta è contrario anche all' annessione dei porti di Messina e di Milazzo da parte dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro. Insomma, questo accorpamento delle **Autorità portuali** da 24 a 15 non piace molto, soprattutto in Sicilia.

Di Maio, deputato M5S «Siamo vittime del Pd che vuole spartirsi pure l' autorità portuale»

Nell' aula magna del liceo scientifico "Corbino", gremita di simpatizzanti, il Movimento 5 stelle ha accolto il vice presidente della Camera, Luigi Di Maio. Ospite dei parlamentari siracusani Maria Marzana e Stefano Zito, Di Maio ha affrontato i temi della legalità e della risposta che lo Stato è chiamato a dare in un territorio come quello siracusano, costellato negli ultimi tempi da fatti di criminalità oltre che di atti di intimidazione subiti da imprenditori e commercianti.

Prima di immergersi nel convegno, Di Maio ha affrontato il tema della sede dell' autorità portuale, trasferita con decreto del ministro Delrio da Augusta a Catania.

«Sono stato ad Augusta 10 giorni fa - dice il vice presidente della Camera - ho tratto l' impressione della vicenda della sede dell' autorità portuale, trasferita a Catania, di quanto siamo diventati vittime di un partito come il Pd, che deve trasformare anche la sede di un' autorità portuale in una spartizione degli equilibri. Il presidente Crocetta che se la prende con il ministro Delrio, quest' ultimo che se la prende con il governatore Crocetta mentre il sindaco Bianco si porta la sede dell' autorità portuale di sistema a Catania.

Immaginiamo che cosa possa accadere quando si dovrà discutere del consiglio d' amministrazione e su come utilizzare i fondi europei per gli investimenti».

Di Maio ha affrontato anche il tema della prossima consultazione regionale. «Se siamo pronti a governare la Sicilia, lo dovranno dire i cittadini siciliani - dice - credo che qualcuno debba pur cominciare a mettere le cose a posto in questa Regione». Di Maio, che oggi sarà a Palermo per aprire la campagna elettorale del Movimento Cinque stelle nella regione siciliana, ha le idee chiare sui problemi che affliggono la Sicilia.

«Inizia una consultazione regionale con 150 piazze siciliane in cui metteremo in piedi il programma per le prossime elezioni regionali - dice il deputato pentastellato - qualche sondaggio dice che siamo al 40% nell' Isola: potrebbe essere di più o di meno, io non credo ai sondaggi. Di certo quello che vedo quando giro in Sicilia è che c' è tanta fiducia in noi».

Di Maio non accenna a fare nomi per la candidatura alle elezioni regionali, anche se Giancarlo Cancelleri, attuale consigliere all' Assemblea regionale, rimane in cima alle preferenze: «È presto per fare nomi. Lo decideremo con i nostri organismi partecipati».

Il tema politico e più strettamente riferito al governo della regione siciliana mette in carreggiata Di Maio

-segue

che ne approfitta per tirare le orecchie all' amministrazione Crocetta: "Qualcuno deve pur cominciare a cambiare le cose in questa Regione - ha concluso - e penso che il M5S meriti fiducia, dove la sanità è sempre la stessa, determinata dai politici. Cambiare anche perché in questi anni siamo stati gli unici in Regione che ci siamo tagliati gli stipendi e utilizzato i soldi addirittura per creare una strada che aggirava il ponte crollato sull' autostrada **Palermo** Catania a causa degli appalti che questi signori si spartivano».

FRANCESCO NANIA.

FRANCESCO NANIA

«L' autorità portuale resta qua»

Coro unanime di residenti, sindaci della provincia, sindacati, deputati e Assoporto

«Augusta non ci sta, la sede del porto resta qua». Un coro di voci grida per farsi sentire contro la volontà istituzionale di privilegiare Catania ai danni della provincia e dice no all'ennesimo scippo subito dal quadrilatero industriale. In circa 3 mila hanno partecipato alla mobilitazione in difesa dello scalo megarese. Bandiere, striscioni e fasce tricolore in un lungo corteo che si è snodato dalla porta spagnola per raggiungere piazza Duomo, dove il sindaco, Cettina Di Pietro, ha ringraziato tutti gli intervenuti alla manifestazione, giunti da diversi comuni del siracusano, che hanno dato vita alla pacifica protesta.

E poi sindacati, sindaci e Assoporto si sono recati al palazzo municipale, per tenere una conferenza stampa conclusiva del primo di una serie di passi che intendono compiere se Regione e governo non faranno un passo indietro, rivendendo la scelta che ha destinato la sede dell' **Autorità** di sistema **portuale** della Sicilia orientale a Catania a dispetto della legge che invece l' assegna ad Augusta in quanto porto "core".

E pare che anche una larga fetta di catanesi non sia d' accordo a snaturare il porto di

Catania per renderlo competitivo con lo scalo megarese, perché il Comune etneo di sforzi ne dovrebbe fare tanti per ottenere anche una sola delle caratteristiche che vanta il porto di Augusta. Ma ciò che Catania non ha avuto dalla natura lo ha ottenuto dalla politica che si è dimostrata assai più forte di quella siracusana, che però adesso non ci sta e si dice disposta a battere i pugni nelle giuste sedi e ad assumere drastiche posizioni.

Cettina Di Pietro, Pippo Cannata e Antonello Rizza, rispettivamente sindaci di Augusta, Melilli e Priolo dicono che non si arrenderanno alle decisioni assunte "arbitrariamente" da Stato e Regione. A sostenerli ci sono il primo cittadino del capoluogo aretuseo, Giancarlo Garozzo, il sindaco di Canicattini Bagni e vicepresidente dell' Anci Sicilia, Paolo Amenta in rappresentanza dei comuni dei monti Iblei, il primo cittadino di Francofonte, Salvatore **Palermo**, i sindaci di Palazzolo Acreide e Ferla, Carlo Scibetta e Michelangelo Giansiracusa e il vicesindaco di Sortino, Valentina Cianci, presenti alla mobilitazione. Tra le prime file del corteo i segretari generali provinciali di Cgil, Cisl, Uil e Ugl, Roberto Alosi, Paolo Sanzaro, Stefano Munafò e Antonio Galioto, promotori della manifestazione e i deputati regionali e nazionali. Larga partecipazione degli operatori **portuali** che alle potenzialità e alla vocazione naturale del porto di Augusta aggiungono i numeri registranti dallo scalo che produce una significativa percentuale

-segue

del prodotto interno lordo nazionale. Pertanto uno stop delle attività non arrecherebbe solo un danno all'imprenditoria locale, ma toccherebbe le casse dello Stato che dal porto di Augusta traggono un ingente guadagno.

AGNESE SILIATO.

Gemelli non ci sta «Nessuna colpa per retrocessione porto di Augusta»

TONY ZERMO CATANIA. L' imprenditore augustano Gianluca Gemelli, dirigente di Confindustria Siracusa, ci scrive attraverso il suo avvocato Puccio Forestiere. Nella lettera Gemelli, che è stato indagato prima dalla Procura di Potenza e successivamente per competenza dalla Procura di Roma, ricorda che quest' ultima ha «recentemente richiesto l' archiviazione del procedimento in relazione ad ipotesi di reato connesse alla realizzazione di impianti petroliferi in Basilicata». La vicenda - ricordano ancora Gemelli e il suo legale Forestiere - è stata al centro di un notevole clamore mediatico soprattutto per i suoi risvolti politici e per il profilo pubblico di alcuni suoi protagonisti. A causa della vicenda l' allora compagna di Gemelli, Federica Guidi, allora ministro dello Sviluppo economico del governo Renzi, decise di rassegnare le proprie dimissioni dall' incarico.

In sostanza vicende che potevano essere circoscritte nell' ambito della Basilicata e di Augusta hanno avuto conseguenze anche a livello governativo.

«Adesso - dice Gianluca Gemelli - a distanza di un anno da quei drammatici frangenti e proprio quando pareva che fosse stata voltata pagina rispetto alla "gogna mediatica" da parte di alcuni organi di stampa e di alcuni settori politici, mi ritrovo coinvolto giornalmisticamente (con stupore e amarezza comprensibili) nelle cronache concernenti la nota "querelle" per la scelta della sede dell' **Autorità portuale** di sistema tra Augusta e Catania». In sostanza Gemelli allontana da sé il sospetto che la non ancora ufficializzata nomina del **porto** di Augusta come **Autorità** di sistema possa essere dipesa da quelle procedure giudiziarie.

«Con due articoli di Tony Zermo, si torna ad additare me e la mia ex compagna come coinvolti in un "verminaio", in un "intrigo delle influenze" e nel progetto per conservare nel **porto** di Augusta il petrolio della Basilicata, nell' attesa che "il prezzo aumenti". Ed ancora si imputa la "fase di riflessione" nella scelta di Augusta ai "recenti scandali" e cioè "il progetto di Gemelli e della sua parrocchietta confindustriale" che voleva imboscare il petrolio della Basilicata nel **porto** di Augusta....».

L' imprenditore contesta anche che in un altro articolo ci sia un richiamo alla vicenda del polverino dell' Ilva e che siano evocati anche i viaggi di una fantomatica nave spia e financo la Cia e la Massoneria! Gemelli ritiene che «i contenuti di questi articoli siano infondati, denigratori, pregiudizievole (come cittadino e come imprenditore) e di dubbio gusto per l' insistente, ingiustificato risalto dato a difficili momenti della mia intimità familiare».

-segue

E pertanto rettifica: 1) la Procura di Roma ha richiesto al Gip l' archiviazione del procedimento; 2) la vicenda è estranea alle vicende politiche e tecniche che hanno indotto il presidente della Regione a indicare e il ministro dei Trasporti a scegliere Catania come sede temporanea dell' **Autorità portuale** a scapito di Augusta, alla fine di una contesa che va avanti da anni, e quindi ancor prima della vicenda giudiziaria suddetta; 3) Gemelli e la sua azienda I.T.S. non si sono mai occupati né di trasporti, né di commercializzazione di petrolio o di rifiuti (come il "polverino"), ma solo di "costruzione, avviamento e manutenzione di impianti industriali" (per come si evince dalle misure camerali) e del possibile ripristino di un deposito costiero di gasolio, dismesso da anni, nella rada di Augusta; 4) momenti difficili della mia vita privata non possono essere trasformati giornalmente nel tratto identificativo di chi si vuole additare quale causa (o alibi?) di scelte concernenti contesti distinti e distanti». Prendiamo atto delle precisazioni e del fatto che se ancora il **porto** di Augusta non è sede dell' **Autorità portuale**, la responsabilità personale non è sua.

Augusta, ieri mobilitazione generale per dire no allo scippo del porto. Tutti contro Crocetta e il decreto Delrio, Cannata (Melilli): "potremmo bloccare la zona industriale"

Ieri tutti ad Augusta per dire no allo scippo della port authority a favore di Catania e per chiedere al ministro Delrio di ritirare quel decreto che penalizza il comune megarese e riassegnare l' **Autorità** all' unico porto Core della Sicilia orientale. Una mobilitazione generale per protestare su una vicenda che danneggia la provincia siracusana e ha visto scendere in campo Cgil, Cisl, Uil (promotori della mobilitazione), Ugl, deputati nazionali e regionali, tanti sindaci della provincia e associazioni datoriali (da Assoporto a Confindustria a Cna). Già nel corso del Consiglio comunale aperto del 2 febbraio scorso era stato messo in luce come il decreto sarebbe stato emesso sulla scorta di un documento del presidente della Regione, Rosario Crocetta, che però sarebbe basato su argomentazioni imprecise, fuorvianti e chiaramente tendenti a "celebrare" ipotetiche potenzialità del porto di Catania, a discapito di quelle del porto core di Augusta, nel maldestro tentativo di oscurare lo stesso e le sue evidenti potenzialità e caratteristiche già riconosciute a livello europeo, attraverso la qualifica anzidetta di porto Core. Ulteriore elemento di censura alla richiesta motivata della Regione, è quello di aver dato come per sentite le istituzioni territoriali interessate e gli organi di rappresentanza quando invece nessuno è mai stato coinvolti né ha inviato note sul tema. " La mobilitazione - ribadiscono i segretari generali provinciali di Cgil, Cisl, Uil e Ugl, rispettivamente Roberto Alosi, Paolo Sanzaro, Stefano Munafò e Antonino Galioto - è solo un primo passo. Riconfermiamo la nostra ferma volontà a inasprire le azioni di rivendicazione, nel caso in cui non dovesse giungere la risposta che il territorio legittimamente si aspetta. Difendere il porto di Augusta significa non solo difendere una vasta fetta di economia di questa provincia, ma anche tutelare le opportunità di sviluppo che esso rappresenta. Vedere oggi uniti in piazza non solo le parti sociali, ma anche la politica, le istituzioni, le imprese, è la cartina di tornasole dell' importanza strategica che riveste per il territorio l' assegnazione ad Augusta della Port Authority" . Una mobilitazione che, secondo il deputato regionale del gruppo di Sicilia Democratica Giambattista Coltraro, dimostra quante speranze

di rilancio economico la collettività locale riversa su questa importante infrastruttura marittima, alla quale spetta per caratteristiche e potenzialità tale ruolo da protagonista, con tutto il rispetto per l' approdo catanese. " La posizione strategica, la dotazione, unite ad una programmazione mirata - dice Coltraro - e ai necessari investimenti faranno del porto megarese un' infrastruttura importantissima non soltanto per la Sicilia orientale ma per tutto il Mediterraneo. Non faremo mai mancare la nostra energia alla causa, perché quello che per qualcuno era uno scacco matto risulterà una mossa sbagliata, da ritirare e non ripetere. Adesso i livelli di guardia sull' azione dei governi, nazionale e regionale, sicuramente saranno più alti, in modo da non subire ulteriori sgambetti. Non perderemo l' equilibrio, né cadremo a terra, semplicemente useremo al massimo i nostri riflessi e difenderemo a spada tratta il nostro porto e il suo futuro". Accanto a Coltraro il segretario provinciale di Sicilia Democratica, Domenico Morello, che garantisce : "Non ci tireremo indietro davanti alla necessità di alzare i toni della protesta o di spostarla in altre sedi. Il Porto di Augusta deve ottenere il giusto riconoscimento che gli spetta e che contribuirà a disegnare un futuro economico con più prospettive per molti comparti produttivi. Siamo in piena area industriale, crocevia del Mediterraneo, puntiamo alla sua ottimizzazione da anni, ora non possono rovinare i piani e le aspettative del territorio con un colpo di mano. Non lo consentiremo e l' adesione di tanta gente rafforza la nostra determinazione a non piegarci alle decisioni calate, in sordina, dall' alto ". Tra i tanti sindaci presenti, il primo cittadino di Melilli Giuseppe Cannata annuncia che se il decreto non sarà rivisto e Augusta non tornerà sede dell' **Autorità portuale**, potrebbe decidere di bloccare la zona industriale e questo avrebbe ripercussioni anche sul traffico aereo e marittimo che, inevitabilmente, resterebbe paralizzato. " La nostra non è una minaccia, ma una legittima reazione a uno scippo assurdo, inaccettabile, che calpesta la legge - sottolinea - Augusta è porto Core su decisione dell' Unione Europea e non può digerire uno smacco come quello del trasferimento della Port Authority a Catania. Non ci arrenderemo di fronte ad una prospettiva che metterebbe in ginocchio, dal punto di vista economico e sociale, la provincia di Siracusa. È evidente che bloccando i rifornimenti di carburante, aerei e navi non avranno la possibilità di partire dalla città etnea. Qui si sta giocando con il futuro delle nostre generazioni e non ce lo possiamo permettere ". Rabbia nelle parole di Cannata, soddisfatto per la buona riuscita di una manifestazione alla quale hanno partecipato migliaia di cittadini, oltre naturalmente alla deputazione nazionale e regionale e a buona parte dei sindaci della provincia di Siracusa. " Quella provincia che - continua - con i Comuni di Melilli, Priolo e Augusta, su cui insiste la zona industriale ha permesso per quasi 70 anni all' Italia di incrementare il Pil e dunque la ricchezza generale e allo Stato di incassare le risorse derivanti da tasse e imposte. Noi abbiamo sacrificato una ventina di chilometri delle nostre coste per l' insediamento industriale e ora che questo settore è in crisi e avrebbe bisogno di far leva sul porto di Augusta (il cui piano regolatore è stato approvato da poco) per riprendersi, ci viene fatto questo sgarro. Continueremo a lottare tutti insieme e, mi auguro, a prescindere dalle differenze politiche, per difendere gli interessi del nostro territorio" .

Augusta scende in piazza per l' Authority, i messinesi preferiscono stare a casa

Augusta scende in piazza contro lo scippo dell' Autorità Portuale. A Messina la protesta resta dentro i Palazzi. In corteo ad Augusta per dire no alla decisione del ministro Delrio, su proposta del presidente di Crocetta, di affidare a Catania la presidenza e la sede dell' Autorità portuale della Sicilia Orientale, sono scesi tutti: politici, cittadini, studenti, rappresentanti della Chiesa. In corteo c' erano i sindaci di Augusta, Siracusa, Melilli, Priolo, la deputazione, le scuole, le associazioni, i sindacati. Tutti in piazza per ribadire, come si leggeva nello striscione dell' Assoporti che è " #questionedicore", ovvero che la legge stabilisce che la presidenza va al porto core. La deroga concessa a Catania sotto il naso di tutti non è ammissibile. Tutti in piazza ad Augusta per difendere quella sede e quella presidenza che sin dall' inizio non era stata messa in discussione proprio perché porto-core, salvo poi la sorpresa delle scorse settimane con un decreto firmato dal ministro Delrio non si capisce "a Insaputa di chi", se del governo, se di Crocetta, o della politica tutta. Un fatto è certo, non è stato firmato ad insaputa di Enzo Bianco, che da sindaco di Catania ha incassato il risultato per la sua città. Le foto della protesta di Augusta non le vedremo mai a Messina, perché non c' è nulla che possa spostare i messinesi dall' atavica abitudine di stare seduti sul divano ed al massimo scrive un indignato post su facebook, lasciando alla politica qualsiasi forma di mobilitazione. Nel caso dell' AP se ad ogni comunicato stampa diramato in questi due anni fossero corrisposti 3 messinesi pronti a scendere in piazza adesso sarebbe venuta una folla oceanica. Invece a battersi per Messina sono rimasti solo i politici, con i loro documenti, le loro conferenze stampa, le proteste. E qualche associazione. Ma i messinesi non hanno mai manifestato per difendere l' AP che pure è il nostro tesoro. Mai. Hanno lasciato che la deputazione litigasse o trovasse un' intesa ma senza andare oltre. Non ci sarà mai un corteo come quello di Augusta, meno che mai con a capo il sindaco Accorinti che sulla vicenda si è limitato ai comunicati stampa sporadici. Se Delrio ci ignora la colpa è nostra. Se Messina non sarà sede dell' AP la colpa è nostra. Smettiamola di dare addosso alla politica, se non riusciamo a scendere in piazza per nessun motivo o a farci sentire penseranno che non c' interessa. Ed in fondo è proprio così. Rosaria Brancato.

Alla finanziaria si lega il destino del governo regionale

Il maxiemendamento del presidente ha stravolto gli equilibri. Nella maggioranza si teme un "effetto" clientelare in vista delle elezioni

Michele Cimino **PALERMO** Commissioni dell'Ars al lavoro per l'esame del maxiemendamento con cui il presidente della Regione Rosario Crocetta ha sostituito il testo della Finanziaria regionale depositata sul finire dello scorso dicembre. Il suo esame in aula avrebbe dovuto avere inizio domani per essere approvata entro il 28 febbraio. Il cambio del testo in zona Cesarini, alla vigilia della sua trasmissione a Sala d' Ercole, ha costretto il presidente dell'Ars Giovanni Ardizzone e i capigruppo a rimodulare il calendario dei lavori, posticipandone l'esame in aula di una settimana.

Non solo, questo nuovo testo, che anche pezzi del Pd ritengono clientelare, costruito per favorire la campagna elettorale degli amici di Crocetta, al contrario di quello precedente, non è stato concordato con i gruppi che sostengono il governo, per cui c'è da attendersi, in corso d'opera, una pioggia d'emendamenti che potrebbero ritardare l'approvazione. Senza contare che nella vicenda del maxiemendamento si è inserito anche il contestato trasferimento dell'autorità portuale di Augusta a Catania, effettuato dal ministro Graziano Delrio su richiesta di Crocetta, per cui il presidente della commissione Finanze Vincenzo Vinciullo, di Ncd, ha dichiarato che si opporrà ad ogni iniziativa del governo in carica fin quando non sarà ripristinato lo status quo ante, cioè fin quando l'autorità portuale non sarà riportata ad Augusta.

Per lo stesso motivo il centrista Pino Sorbello ha dichiarato che nel corso dell'esame in aula del maxiemendamento chiederà il voto segreto su ogni articolo. Inoltre, fra gli emendamenti in arrivo, anche quello del capogruppo di Forza Italia Marco Falcone che propone la liquidazione di Riscossione Sicilia. «Il report sull'attività di Equitalia presentato dall'amministratore delegato della società, Ernesto Ruffini - ha spiegato Falcone - evidenzia come una strategia di riscossione virtuosa, anche attraverso la digitalizzazione dei servizi, possa portare ad importanti risultati, consentendo alle casse pubbliche di recuperare maggiori risorse di quanto avvenuto in passato». «Con un emendamento alla finanziaria - ha

-segue

sottolineato il parlamentare - chiediamo la liquidazione di Riscossione Sicilia e la confluenza del servizio siciliano nel nuovo ente pubblico economico nazionale». Crocetta, comunque, forte del suo operato, sembra non temere l'aula. «I dati del mio governo - ha commentato - sono chiari e non lo diciamo noi, ma gli istituti economici: più 3,2 per cento di Pil in due anni, dopo aver risanato il bilancio della Regione, speso i fondi Ue e aumentato l'export». Per cui ritiene che la maggioranza lo sosterrà.

MICHELE CIMINO

Siracusa, Accorpamento delle Camere di Commercio: politica compatta per "stoppare" l'insediamento del Consiglio Camerale

Dopo l'Autorità portuale di Augusta, tutte le forze politiche provinciali adesso provano anche a "salvare" la Camera di Commercio di Siracusa dall'accorpamento con Catania e Ragusa. I 21 sindaci della provincia aretusea, sei deputati regionali, tre nazionali e il senatore Bruno Alicata, hanno inviato al presidente della Regione, Rosario Crocetta, all'assessore regionale alle Attività Produttive, Mariella Lo Bello e al Ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda la richiesta di sospendere l'insediamento del Consiglio camerale, previsto per dopodomani. Unici a non aver firmato il documento il deputato regionale dei 5Stelle, Stefano Zito e il deputato nazionale pentastellato, Maria Marzana, che sulla vicenda vogliono vederci chiaro e prima di prendere una posizione decisa in merito, attendono che la giustizia possa fugare i tanti dubbi che circondano la procedura di accorpamento. La convocazione del nuovo Consiglio Camerale previsto per le 10.30 del mattino di martedì 14 febbraio e le forze politiche, con questa lettera, chiedono con forza che l'iter venga sospeso. "I sottoscritti deputati regionali e nazionali con i sindaci dei comuni della provincia di Siracusa - si legge nel documento - facendo propri le istanze e le aspettative del mondo delle imprese, delle associazioni datoriali, dei sindacati dei lavoratori, degli ordini professionali e dalle associazioni di consumatori, considerato che tutta la fase e le procedure eseguite per arrivare all'accorpamento delle tre Camere di Commercio di Catania, Siracusa e Ragusa, hanno creato diversi dubbi e perplessità sulla legittimità degli atti e visto che il Tar di Catania si esprimerà nel merito dei ricorsi in data 26 maggio per uno e il 6 luglio per il secondo, vista la volontà espressa dal Presidente Crocetta con la nota trasmessa al Ministro delle Attività Produttive sul recepire le istanze del territorio di Siracusa sull'annullare e rivedere gli accorpamenti delle 3 Camere di Commercio, contenuto della nota che condividiamo totalmente." Una vicenda sempre più ingarbugliata, in cui è intervenuto anche Ivan Lo Bello, presidente di Unioncamere e candidato della cordata che ruota intorno a Confindustria alla presidenza la Supercamera del Sud-Est, ma a oggi sconfitto da Pietro Agen, presidente regionale di Confcommercio. Lo Bello punta il dito contro Crocetta, che "un giorno - afferma il presidente di Unioncamere - chiede controlli accurati, mostrando di conoscere i reati consumatisi,

-segue

salvo poi accettare che i controlli fossero affidati a chi è accusato di non avere rilevato i falsi consumati da alcune associazioni, un altro giorno promette una commissione di garanzia da affidare ad un alto magistrato, salvo poi revocare senza spiegazioni la decisione, ed ancora sulla stampa dichiara di volerci vedere chiaro ma nel frattempo emette il decreto che consacra i reati denunciati". Infine Lo Bello annuncia la volontà di incontrare i procuratori di Catania e di **Palermo**, Carmelo Zuccaro e Francesco Lo Voi, per denunciare la "reiterazione dei reati"

Invece così non è. E si torna a venti anni indietro a quelli allarmi lanciati e mai ascoltati. E l'elenco di quelli che definisce disastri è lungo. Lunghissimo.

Un elenco di occasioni perse e di opportunità mancate che hanno tolto ricchezza, prestigio e occasioni a questo territorio.

Zappalà li elenca, tutte d'un fiato, uno dopo l'altro.

«Sul fronte industriale - dice - siamo riusciti a perdere un progetto che valeva un miliardo di euro di investimenti. Mi riferisco al rigassificatore che sarebbe dovuto sorgere sulla nostra costa. E' inconcepibile pensare di potere tenere in stand by un progetto talmente importante per 7 anni perché poi il risultato è ovvio. Le aziende scelgono altri posti per realizzare i loro progetti e convogliare in altri luoghi i loro investimenti». E allora può cambiare il core business ma il risultato non cambia. «Niente industria ma turismo? Benissimo. C'è un caso rigassificatore anche nel turismo è il progetto del resort alla Pillirina. Tre anni di tira e molla, ma in questo caso si sfiora veramente il grottesco se si pensa che non solo l'investimento non c'è stato ma c'è addirittura una richiesta del danno nei confronti del Comune».

Poi tutto quello che la città ha perso in quella che Zappalà definisce «macelleria istituzionale».

«La tratta Siracusa -Malta che è stata trasferita a Pozzallo, la stazione ferroviaria di testa che non è più Siracusa ma Catania.

Catania che ha messo le mani, ma solo per l'ignavia della nostra classe politica, anche sulla Camera di Commercio e sulla Banca d'Italia. Per non parlare della sede universitaria distribuita tra il capoluogo etneo ed Enna. E proprio in questi giorni l'ennesimo scippo. Si stanno celebrando i funerali dell'Autorità portuale di Augusta ma dove è stata la politica in questi anni, quando era chiaro ciò che stava per accadere?

» E non va meglio con le infrastrutture. «C'è AUGUSTA, ORA TUTTI AL FUNERALE. Le accuse più pesanti da parte di Franco Zappalà alla classe politica siracusana sono per la gestione del porto di Augusta.

La barra di comando è diretta verso Catania. «Ma il problema è stato affrontato in maniera postuma, quando era ormai troppo tardi. La politica doveva essere presente e non cedere anche questa infrastruttura a Catania dopo che lo stesso era successo su altre e importantissime istituzioni che nel corso degli anni sono state cedute al capoluogo etneo. Francamente non capisco come tutte le istituzioni non si siano battute per evitare quello che non doveva mai succedere», ha detto il consigliere comunale Franco Zappalà.

qualche siracusano che ha un quadro aggiornato se si parla di teatro Verga, il circuito automobilistico o porto turistico? Che fine hanno fatto quei lavori? A che punto sono? Perché non si parla di questo? Perché la politica non si occupa di questo? Lo sa invece di cosa si occupa la politica? Di piccole, piccolissime beghe. Per cui un progetto importante come relativo alla costruzione del nuovo ospedale che probabilmente è l'infrastruttura più importante che occorre, viene bloccato da situazioni legate al terreno dove costruirlo. Ma a me così non va perché per quanto mi riguarda Siracusa deve diventare la città della salute». Esagerato. E come può un consigliere comunale, piccolo piccolo, intestarsi una battaglia così grande? E qua gli occhi si accendono ed è chiaro che l'asticella si stia alzando.

«Un consigliere comunale forse no. Certo un consiglio comunale intero probabilmente sì. Ma un deputato regionale?» Ecco il punto cruciale. Franco Zappalà alza l'asticella e si dice pronto a concorrere alle prossime elezioni regionali. «Sì, ci provo - dice -. Per lo schieramento è presto, ma la decisione l'ho già presa».

Ci riprova, in verità. Dopo che nel 2006 si fermò dopo aver percorso il 99% del percorso. Non arrivò a Palazzo dei Normanni per una quarantina di voti. Meno dell'uno per cento delle preferenze ottenute. Meno dell'uno per cento rispetto a Pippo Gennuso il più votato della sua lista, il Movimento per l'Autonomia. Ma in quella circostanza Zappalà dimostrò quanto, in campagna elettorale, sappia essere una macchina da guerra.

Con 6.511 voti non ottenne uno scranno a Palermo nonostante in quella tornata elettorale fece meglio di tanti altri big della politica nostrana (dell'epoca). Meglio di Fabio Granata (leader di An), di Massimo Toppi (che era in rampa di lancio nel Pd) di Giancarlo Confalone (di Forza Italia) e di altri 59 candidati. Perché su 66 candidati (distribuiti su undici liste) si piazzò (per numero di preferenze) al settimo posto. Davanti a lui Pippo Gianni, Roberto De Benedictis, Nuccio Cappa dona, Egidio Ortisi, Sebastiano Burgaretta e proprio Pippo Gennuso. E per una manciata di voti restò fuori dal Parlamento regionale. Adesso, tornato in corsa, l'idea di ripartire esattamente da quel punto.

«Adesso ho quasi 60 anni - dice - un'età in cui è legittimo il desiderio di lasciare il segno. Di lasciare qualcosa agli altri». Torna a guardare il giovane ragazzo dietro il bancone del bar.

«Come possiamo pensare solo a noi stessi?»

No bisogna pensare a loro. Meglio stanno questi ragazzi e meglio staranno tutti. Non oggi, non questa settimana e neanche quest'anno. Abbiamo una grande quantità di risorse in questo territorio che colpevolmente sono state messe da parte. E' su questo che dobbiamo puntare. Sono queste le risorse che la politica deve esaltare, ma soprattutto aiutare con tutti i mezzi a disposizione. Solo allora potremo dire di aver fatto un buon lavoro e andare in pensione tranquilli».

Ma ancora non è possibile. Ancora è troppo presto. C'è una nuova avventura da iniziare.

MASSIMO LEOTTA

La storia buffa delle sedi

di Autorità di Sistema Portuale

Il porto di Rotterdam è un modello per tutta Europa: i quantitativi di merci trattate, la rapidità di smistamento, il contributo al Pil nazionale e i suoi 90 mila occupati rappresentano il sogno irraggiungibile di ogni scalo italiano.

Un formidabile strumento in grado di dare impulso alla Logistica dei trasporti, settore sempre più decisivo per la creazione di ricchezza nell'era della globalizzazione. Visti in tale ottica, i numeri crescono ancora: il contributo al Pil olandese passa al 7,5% e l'occupazione a 750 mila unità.

Attraversare quell'enorme e perfetto monumento al Libero Mercato invoglia a pensare in grande. Dal punto in cui il porto si apre al Mare del Nord fino alla sede della Port Authority ci sono 35 km in linea d'aria, più di quanto Augusta dista da Catania. Clononostante, le due città siciliane litigano per ospitare la sede dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia orientale.

Ci chiediamo se non sarebbe più importante pretendere - ripetiamo, pretendere - dal Ministro Delrio il collegamento in AC ferroviaria con il cuore dei mercati italiani ed europei, senza il quale entrambi i porti non avranno mai - ripetiamo, mai - un futuro degno della loro posizione nel Mediterraneo, dovunque sia la sede.

Ma la bega condominiale etneo-megarese sull'indirizzo dell'ufficio del presidente non è l'unica a scuotere la Sicilia. Ce n'è un'altra, ancora più complessa: quella tra il presidente Crocetta e il gruppo guidato dal presidente dell'Assemblea regionale siciliana, Giovanni Ardizzone, che vorrebbe trasferire a Gioia Tauro la sede dell'AP di Messina e Milazzo per creare "la più grande AP del Mediterraneo".

Come se l'importanza dell'ente derivasse dalle miglia quadrate di mare che vede dalla finestra e non dai traffici che gestisce. Un'iniziativa politica che ha suscitato le vibranti proteste di questa Rete civica e l'opposizione dell'opinione pubblica messinese, della stampa locale e di molti esponenti politici di peso. È stato però Crocetta a dare il colpo decisivo al cervellotico disegno previsto dalla riforma del Sistema portuale nazionale, minacciando di ricorrere alla Consulta nel caso in cui il Ministro insistesse su una strada che limita pesantemente lo sviluppo di una parte fondamentale della Sicilia senza portare benefici strutturali e duraturi alla Calabria.

-segue

Come per Augusta e Catania, la politica sembra misurare le sue scelte solo su equilibri spartitori di basso profilo. Ci chiediamo come possa un Ministro, certamente onesto come Delrio, partorire un pastrocchio ingestibile come l' AdSP che mischia funzioni così diverse come quelle di Giola Tauro, Messina, Reggio e Milazzo. La cui governance richiederebbe competenze tecniche e amministrative insopportabilmente eterogenee, dal punto di vista economico, sociale, della sicurezza, dei servizi offerti a passeggeri, pendolari, grandi petroliere, gigantesche portacontainer, trasporto ferroviario e navi da crociera, con tutto ciò che da essi deriva.

È fin troppo evidente che uno sbarramento di valenza europea come lo stretto che divide l' isola più grande del Mediterraneo dal continente impone un' AdSP unica per entrambe le sponde. Dobbiamo rassegnarci a subire i soprusi di una politica inetta, incapace di liberarsi da interessi di bottega, mentre geografia, economia dei trasporti, buonsenso e la stessa Europa si fanno beffe di noi?

Porto, la città di Augusta alza le barricate

Il sindaco Cettina Di Pietro: «Una scelta che risponde solo a logiche politiche di potere»

Sebastiano Salemi augusta Migliaia di cittadini sono scesi in piazza ieri pomeriggio ad Augusta per prendere parte alla giornata di mobilitazione popolare promossa contro il trasferimento da Augusta a Catania della sede dell' **Autorità** di sistema **portuale** della Sicilia orientale.

Oltre alle organizzazioni sindacali Cgil, Cisl, Uil, Ugl che hanno da subito promosso l' iniziativa di protesta, sono arrivate anche altre importanti adesioni da diverse realtà della provincia: partiti politici, movimenti e associazioni di categoria. Da Assoporto a Confindustria, dalla Cna all' Ordine dei chimici. Sul fronte politico, adesione piena e convinta della deputazione nazionale regionale siracusana di tutti gli schieramenti.

C' erano in prima fila, con la fascia tricolore anche diversi sindaci dei Comuni della provincia di Siracusa accanto al primo cittadino megarese, Cettina Di Pietro. Tutti hanno ribadito che considerano questa manifestazione come un primo segnale di mobilitazione che, in assenza di risposte adeguate, sfocerà in iniziative ancora più dure che potrebbero portare al blocco di tutte le attività **portuali** e marittime ad Augusta, se da Roma non giungessero nei prossimi giorni novità importanti sul decreto che non è stato ancora pubblicato.

Il decreto è stato definito da tutti «un provvedimento illogico, insensato e anche antieconomico che risponde solo a logiche politiche di potere che nulla hanno a che vedere con i criteri previsti dalla legge. Questa mobilitazione serve anche per dire a Crocetta, che ha mandato quella comunicazione al ministro Delrio, che deve rifare un' altra di segno opposto perché è sua la responsabilità».

Al ministro si chiede che modifichi il decreto, rimetta tutto in discussione e apra un tavolo di confronto con la Regione siciliana e con gli enti locali. «Il tema - dicono a gran voce i sindacati - è troppo importante, non solo per Augusta ma per tutta la provincia. Il porto di Augusta è strategico per giungere a liberare il potenziale sviluppo che il sud-est siciliano possiede. Una decisione scellerata che rischia di mettere in crisi un sistema che ben funziona e che ha grandi opportunità di crescita».

Nella manifestazione che è partita dalla Porta Spagnola per risalire verso piazza Duomo, sono stati coinvolti anche gli istituti scolastici e le parrocchie della città.

È seguita una conferenza stampa, nel salone di rappresentanza del municipio, durante la quale sono

-segue

state presentate le controdeduzioni del Comune alle istanze della Regione sulla scorta dei dati acquisiti dall' **Autorità portuale** di Augusta.

La sindaca Cettina Di Pietro ha ribadito che «se il decreto non venisse ritirato o modificato, questa manifestazione sarebbe solo l' inizio di una serie di mobilitazioni più pesanti».

Alla posizione netta e chiara in difesa del porto megarese si sono associati anche i segretari provinciali dei sindacati, Roberto Alosi, Paolo Sanzaro, Stefano Munafò e Antonio Galioto che, con una nota congiunta, confermano che «questa mobilitazione è solo il primo passo di una serie di iniziative il cui obiettivo è la revoca del decreto ministeriale che assegna altrove l' **Autorità portuale**». Allegato: Firmato dal ministro Delrio Il decreto non è stato ancora pubblicato Erano circa 1500 le persone che hanno preso parte ieri pomeriggio, ad Augusta, alla mobilitazione indetta contro la decisione del ministro Graziano Delrio di scegliere Catania quale sede dell' **Autorità portuale** della Sicilia orientale rispetto ad Augusta. Un corteo dalla Porta spagnola al sagrato della Chiesa madre al quale hanno preso parte sindaci della provincia, i parlamentari regionali e nazionali di tutti gli schieramenti, sindacati, le associazioni datoriali Assoporto, Confindustria, Cna, sacerdoti e semplici cittadini. Il decreto non è stato ancora pubblicato. La protesta ha l' obiettivo di frenare il processo ministeriale. Il movimento spontaneo chiede che sia Augusta, unico porto Core della Sicilia Orientale, la sede naturale dell' **Autorità portuale** e si dice pronto a fermare le attività del porto se necessario.

SEBASTIANO SALEM

AUGUSTA IN PIAZZA: DIFENDERE IL PORTO

«Una risposta importante del territorio». Il sindaco Cettina Di Pietro sottolinea il primo momento di protesta contro il trasferimento della sede dell' **Autorità portuale** a Catania. La mobilitazione resta alta.

Cettina Saraceno OOO «Augusta non ci sta, la sede resta qua». Con questo slogan ieri pomeriggio circa tremila persone hanno protestato pacificamente contro lo "scippo" della sede della **Autorità** di sistema del mare di Sicilia orientale, individuata ad Augusta dall'Unione europea come porto "core", e "spostata" a Catania da un decreto del ministro Graziano Del Rio, su richiesta del presidente della Regione, Rosaio Crocetta. Tanta la gente accorsa anche dai Comuni della provincia che ha preso parte al corteo che si è snodato, poco prima delle 17 dalla Porta Spagnola, ha attraversato le vie Vittorio Veneto, Colombo e un tratto della centrale via Umberto per poi fermarsi in piazza Duomo dove, sul sagrato della Chiesa Madre, il sindaco Cettina Di Pietro ha voluto ringraziare quanti hanno presenziato accogliendo l'invito dei sindacati Cgil, Cisl Uil e Ugl, che ha promosso l'iniziativa insieme al primo cittadino, ad Assoporto Augusta, alla Cna e a Confindustria.

Presenti anche i sindaci di Siracusa, Priolo, Melilli, Canicattini, Palazzolo e Francofonte, i vice di Sortino e Ferla, la deputazione nazionale e regionale e l'arciprete della Chiesa Madre. «È stato un corteo molto partecipato - ha detto Di Pietro - è una risposta importante da parte del territorio. Fino a quando la sede di non sarà ristabilita ad Augusta ci dobbiamo fare sentire perché c'è in gioco il futuro dei nostri figli». «Questa è la prova che chiunque prova scippa il sindaco Cettina Di Pietro ha aperto ieri con gli altri sindaci della provincia il corteo in difesa dell' **Autorità portuale** (*FoTo cEsA*) re un pezzo de l territorio questa provincia si ribella e si ribellerà. - ha aggiunto Paolo Sanzaro della Cisl-. Il segnale è arrivato forte a Crocetta, Delrio e Gentiloni, Siracusa merita più rispetto questa provincia è nostra e ce la difenderemo con i denti e battendo i pugni sul tavolo». Franco Alosi della Cgil ha aggiunto che «abbiamo lavorato per anni perché Augusta fosse inserita come porto core e non siamo disponibili a qualunque altro baratto che venga sacrificato sul piano della politica».

Per Stefano Munafò della Uil «se qualcuno ha pensato di svuotare questo sistema ha sbagliato, abbiamo appena iniziato, abbiamo le condizioni per poter continuare siamo in una zona industriale ad

-segue

alto rischio e ne teniamo conto ma chiediamo a Delrio di sospendere questo decreto". Antonio Galioto, dell' Ugl ha sottolineato come "ancora un progetto di riscatto per questo territorio non l' abbiamo avuto ma solo degli schiaffi, la legge è elegge e va rispettata". Per Giampaolo Miceli della Cna "riportare gli imprenditori in piazza non è semplice e vuole dire che il problema è molto sentito. Pensavamo di uscire prima e meglio della crisi e un pezzo di questa provincia degli ultimi anni è stato il vero motore del sud est che oggi tenta di levarci le leve più importanti della crescita". «Nessuno pensi - ha detto Marina Noè di Asso porto - che con questo abbiamo concluso, lo faremo nel momento in cui avremo nero su bianco che questo decreto è stato revocato e nessuno sappia che se si procede con un decreto di revoca dell' accorpamento della Camera di commercio di Siracusa questo ci basti». Sono intervenuti anche i sindaci di Priolo e Melilli, Antonello Rizza e Pippo Cannata che hanno ribadito che "il territorio non ci sta più a questo scippo sistematico della provincia". (*CESA*)

La storia buffa delle sedi di Autorità di Sistema Portuale

La politica deve pensare in grande, liberandosi dei piccoli interessi di bottega

Il porto di Rotterdam è un modello per tutta Europa: i quantitativi di merci trattate, la rapidità di smistamento, il contributo al Pil nazionale e i suoi 90 mila occupati rappresentano il sogno irraggiungibile di ogni scalo italiano. Un formidabile strumento in grado di dare impulso alla Logistica dei trasporti, settore sempre più decisivo per la creazione di ricchezza nell'era della globalizzazione. Visti in tale ottica, i numeri crescono ancora: il contributo al Pil olandese passa al 7,5% e l'occupazione a 750 mila unità. Attraversare quell'enorme e perfetto monumento al Libero Mercato invoglia a pensare in grande. Dal punto in cui il porto si apre al Mare del Nord fino alla sede della Port Authority ci sono 35 km in linea d'aria, più di quanto Augusta dista da Catania. Ciononostante, le due città siciliane litigano per ospitare la sede dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia orientale. Ci chiediamo se non sarebbe più importante pretendere - ripetiamo, pretendere - dal Ministro Delrio il collegamento in AC ferroviaria con il cuore dei mercati italiani ed europei, senza il quale entrambi i porti non avranno mai - ripetiamo, mai - un futuro degno della loro posizione nel Mediterraneo, dovunque sia la sede. Ma la bega condominiale etneo-megarese sull'indirizzo dell'ufficio del presidente non è l'unica a scuotere la Sicilia. Ce n'è un'altra, ancora più complessa: quella tra il presidente Crocetta e il gruppo guidato dal presidente dell'Assemblea regionale siciliana, Giovanni Ardizzone, che vorrebbe trasferire a Gioia Tauro la sede dell'AP di Messina e Milazzo per creare "la più grande AP del Mediterraneo". Come se l'importanza dell'ente derivasse dalle migliaia di metri quadrati di mare che vede dalla finestra e non dai traffici che gestisce. Un'iniziativa politica che ha suscitato le vibranti proteste di questa Rete civica e l'opposizione dell'opinione pubblica messinese, della stampa locale e di molti esponenti politici di peso. È stato però Crocetta a dare il colpo decisivo al cervellotico disegno previsto dalla riforma del Sistema portuale nazionale, minacciando di ricorrere alla Consulta nel caso in cui il Ministro insistesse su una strada che limita pesantemente lo sviluppo di una parte fondamentale della Sicilia senza portare benefici strutturali e duraturi alla Calabria. Come per Augusta e Catania, la politica sembra misurare le sue scelte solo su equilibri spartitori di basso profilo. Ci chiediamo come possa un Ministro, certamente

-segue

onesto come Delrio, partorire un pastrocchio ingestibile come l' AdSP che mischia funzioni così diverse come quelle di Gioia Tauro, Messina, Reggio e Milazzo. La cui governance richiederebbe competenze tecniche e amministrative insopportabilmente eterogenee, dal punto di vista economico, sociale, della sicurezza, dei servizi offerti a passeggeri, pendolari, grandi petroliere, gigantesche portacontainer, trasporto ferroviario e navi da crociera, con tutto ciò che da essi deriva. È fin troppo evidente che uno sbarramento di valenza europea come lo stretto che divide l' isola più grande del Mediterraneo dal continente impone un' AdSP unica per entrambe le sponde. Dobbiamo rassegnarci a subire i soprusi di una politica inetta, incapace di liberarsi da interessi di bottega, mentre geografia, economia dei trasporti, buonsenso e la stessa Europa si fanno beffe di noi?

GIOVANNI MOLLI

Le aree free tax in Italia ed Europa

Al momento attuale, nel nostro Paese è possibile individuare tre aree ricadenti nel modello «free tax».

Porto Franco di Trieste. La sua funzione internazionale è quella di assicurare che il porto e i mezzi di transito di Trieste possano essere utilizzati in condizioni di eguaglianza da tutto il commercio internazionale secondo le consuetudini vigenti negli altri porti franchi del mondo. I regimi sono della massima libertà di accesso e transito e dell'extradoganalità.

Porto franco di Venezia. Le merci provenienti da paesi esterni all'Ue possono rimanere nella Venice free zone (Vfz) mantenendo lo stato estero. L'introduzione in zona franca è una speciale destinazione doganale che consente di custodire le merci importate senza limiti di tempo, senza pagare dazio fino a quando non si decida una diversa destinazione doganale. Di conseguenza, la Vfz è di grande utilità anche quando gli importatori non possono assegnare immediatamente alla merce una particolare destinazione doganale.

Zona Franca del porto di Taranto. La Zfd è stata costituita con l'obiettivo di agevolare l'esercizio semplificato delle attività di import/export senza il pagamento di alcun dazio per le movimentazioni condotte nel perimetro. È un modello «ibrido» in quanto in essa si individuano la disciplina della zona franca vera e propria e quella più «agile» del deposito doganale.

Le zone franche in Europa. Nell'Ue sono operative circa 91 zone franche (comprehensive delle zes). Quelle individuabili come vere e proprie best practices nell'ambito dell'attrazione di investimenti per imprese in cerca di nuove opportunità e nuovi sbocchi di mercato sono localizzate in Irlanda, Madeira, Polonia, Lettonia.

- Irlanda (Shannon): la Shannon duty-free processing zone (spz), oltre ad accordi doganali che consentono il differimento del pagamento dei dazi sui beni importati, fornisce incentivi aggiuntivi rispetto all'ordinario regime fiscale in vigore in Irlanda, come esenzioni sull'Iva gravante sulle importazioni, anche in relazione a materie prime e semilavorati.

- Madeira: le società operanti nell'ambito della free trade zone (ftz), oltre a esenzioni o agevolazioni fiscali in materia di imposte sui redditi, beneficiano di rilevanti vantaggi anche in relazione ai dazi doganali: le materie prime e i prodotti semilavorati importati nella ftz, se destinati alla trasformazione in loco in nuovi prodotti sono esenti da dazi di importazione al momento della loro immissione nel mercato dell'Ue.

- Polonia: nel paese esistono 14 zes all'interno delle quali sono previsti diversi tipi di sgravi fiscali e

-segue

incentivi per le nuove imprese fino al 31.12.2026: abbattimento delle imposte sul reddito , possibilità di ottenere lotti di terreno a prezzi favorevoli, sgravi fiscali sulla tassazione immobiliare, incentivi all'occupazione, procedure semplificate ecc.

- Lettonia: sia nei porti franchi (fra cui Riga) che nelle zone le imprese insediate godono di un regime fiscale speciale, con riduzioni delle imposte fino all' 80% e all' esenzione dell' Iva per la maggior parte dei beni e dei servizi forniti alle imprese nelle zone franche o esportati al di fuori di esse.

Workshop con blitz dei disoccupati «Rilancio: dove sono finiti i soldi?»

Al «Vespucci» nuova tappa per illustrare il bando slittato a marzo

COLLESALVETTI - TRA SPERANZE e promesse, ma anche con l'amara contestazione di un gruppo di disoccupati che ha voluto manifestare con due striscioni in cui si chiedeva dove fossero i soldi dell'accordo di Programma. Domanda alla quale ha provato a rispondere l'assessore regionale al lavoro Gianfranco Simoncini citando interventi, finanziamenti e promesse. È la cronaca della giornata di ieri all'interporto Vespucci di Guastucci, con tema sul rilancio del polo produttivo dei Comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo, presenti lo stesso Gianfranco Simoncini, il presidente dell'interporto Rocco Guido Nastasi e il sindaco di Collesalveti Lorenzo Bacci. Sul concreto, è stato presentato il programma di finanziamenti alle imprese sviluppato da Invitalia. Progetto concreto, dal titolo suggestivo di «Rilancio Livorno», che ha già raccolto le adesioni di una ventina di imprese, in un bando che sarà concluso entro la metà del mese prossimo.

I TERMINI economici e burocratici sono stati illustrati da Stefano Immane di Invitalia, presenti per la Regione Toscana che come ha detto Simoncini ci ha messo notevoli risorse. Simonetta Baldi, Alessandra Succiuarelli e Guido Cruschelli, per le politiche del lavoro e la formazione professionale. Amaro il contorno: ai due striscioni presentati (ma poi correttamente rimossi dopo pochi minuti dagli stessi contestatori) per chiedere polemicamente dove siano i fondi tante volte promessi per l'area di crisi industriale ha risposto, come det-



I relatori

Tavolo presieduto da Simoncini

Al tavolo dei relatori il consigliere per il lavoro del governatore Rossi stesso Gianfranco Simoncini, il presidente dell'interporto Rocco Guido Nastasi e il sindaco di Collesalveti Lorenzo Bacci



La finalit 

Entro marzo l'iter completo

La giornata si   conclusa con una serie di colloqui specifici tra le imprese intenzionate ad avvalersi del progetto «Rilancio» e Invitalia. Colloqui che entro il prossimo marzo dovranno individuare l'iter completo

to, lo stesso Simoncini, elencando gli interventi fatti dalla stessa Regione a sostegno delle imprese e dei posti di lavoro: riconferma del sito produttivo della Solvay; 250 milioni gi  destinati alla piattaforma Europa del porto; 10 milioni a supporto degli altrettanti milioni dello Stato con Invitalia per il polo (17 le imprese coinvolte in una valutazione che chiuder  alla fine del mese); intervento per il raccordo ferroviario tra Darsena Toscana e rete Fs; impegno per lo «scavalco» tra porto e Vespucci (il progetto   in atto e richieder  un ulteriore contributo della Regione, che si sta impegnando per trovare le risorse); 5 milioni al Polo tecnologico; interventi nell'ambito del Job-Act nazionale per 252 lavoratori dell'area livornese e ammortizzatori o impiego socialmente utile per altri 180 circa; formazione professionale potenziata e in sviluppo.

«IL SINDACO Bacci, unico presente sul tavolo dei relatori dei tre comuni interessati: vorr  dire qualcosa? a sua volta ha ricordato come l'impegno della sua amministrazione si   sviluppato per «ripensare» l'interporto anche come area di insediamenti produttivi, oltre che come retroporto e area logistica; varando anche una serie di provvedimenti che tendono a ridurre le trafile burocratiche per le imprese che intendono installarsi. La giornata si   conclusa con una serie di colloqui specifici tra le imprese intenzionate ad avvalersi del progetto «Rilancio» e Invitalia. Colloqui che dovranno individuare, non oltre il prossimo marzo, l'iter completo per chi otterr  il supporto pubblico».

A.F.



INTERPORTO Lo striscione portato dai disoccupati - e subito rimosso - e nel riquadro la platea dei partecipanti al workshop



LORENZO BACCI

«IL COMUNE DI COLLESALVETTI HA LAVORATO INCESSANTEMENTE A POLITICHE DI RILANCIO INDUSTRIALE»



ANTONIO MAZZEO

PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE TOSCANA COSTA: «FATTO MOLTO, ORA TOCCA AGLI IMPRENDITORI»

Bartoli taglia i salari e i lavoratori dichiarano sciopero

LIVORNO

Una nuova tempesta si scatena in porto rispetto alla disdetta unilaterale di un integrativo, dopo Ltm, dove però la trattativa si è riaperta e prosegue positivamente.

Stavolta è la Fratelli Bartoli a mettere le mani nelle tasche dei lavoratori.

Da tempo, ai tavoli di trattativa, dirigenza e proprietà della Fratelli Bartoli avevano annunciato l'intenzione di rivedere al ribasso le retribuzioni dei lavoratori, nonostante l'accordo di secondo livello sia ancora regolarmente in vigore.

«L'accordo integrativo è scaduto e da tempo è aperta la trattativa per il rinnovo - illustra Simone Angella, responsabile delle attività portuali della Filt Cgil di Livorno - ma il vigente accordo è ancora valido, in quanto contiene una clausola che ne prevede l'attuazione fino alla conclusione delle trattative. L'azienda lamenta perdita di fatturato e ci chiede sacrifici:

la crisi però non ha riscontro nei volumi e nei fatti, tanto che la Fratelli Bartoli è costretta a esternalizzare il lavoro».

Ancora una volta, l'aumento di lavoro e il positivo trend del porto, vengono così smentiti dalle aziende stesse e ai lavoratori non resta che mobilitarsi contro decisioni unilaterali, ritenute inaccettabili: «Senza proporre nessuna politica di rilancio - prosegue Angella - l'azienda ha alleggerito gli stipendi, in modo unilaterale e senza alcun preavviso, non lasciandoci altra strada e costringendoci a proclamare sciopero».

Il 21 febbraio sarà, dunque, sciopero con presidio davanti ai cancelli dell'azienda e la Filt Cgil annuncia che chiederà la solidarietà di tutti i lavoratori del porto. «Non è più possibile sottovalutare tali episodi - conclude Angella - perciò inizieremo con lo stato di agitazione e, se l'azienda non restituirà ai lavoratori quanto dovuto, il 21 febbraio incroceremo le braccia».

Porto, scatta lo sciopero alla "Fratelli Bartoli"

Il 21 febbraio sarà, dunque, sciopero con presidio davanti ai cancelli dell'azienda e la Filt Cgil annuncia che chiederà la solidarietà di tutti i lavoratori del porto

sabato 11 febbraio 2017 / 16:39

Una nuova tempesta si scatena in porto rispetto alla disdetta unilaterale di un integrativo, dopo LTM, dove la trattativa si è riaperta e prosegue positivamente, stavolta i problemi sono alla **"Fratelli Bartoli"**.



"Da tempo, ai tavoli di trattativa, dirigenza e proprietà della Fratelli Bartoli avevano annunciato l'intenzione di rivedere al ribasso le retribuzioni dei lavoratori, nonostante l'accordo di secondo livello sia ancora regolarmente in vigore. L'accordo integrativo è scaduto e da tempo è aperta la trattativa per il rinnovo – illustra **Simone Angella**, responsabile delle attività portuali della Filt CGIL di Livorno – ma il vigente accordo è ancora valido, in quanto contiene una clausola che ne prevede l'attuazione **fino alla conclusione delle trattative**. L'azienda lamenta perdita di fatturato e ci chiede sacrifici: la crisi però non ha riscontro nei volumi e nei fatti, tanto che la Fratelli

-segue

Bartoli è costretta a esternalizzare il lavoro”.

Ancora una volta, il positivo trend del porto, decantato **dall'Autorità Portuale** viene smentito dalle aziende stesse e ai lavoratori non resta che mobilitarsi **contro decisioni unilaterali**, ritenute inaccettabili. “Senza proporci nessuna politica di rilancio – prosegue Angella – l'azienda ha **alleggerito gli stipendi**, in modo unilaterale e senza alcun preavviso, non lasciandoci altra strada e costringendoci a proclamare sciopero”.

Il 21 febbraio sarà, dunque, sciopero con presidio davanti ai cancelli dell'azienda e la **Filt Cgil** annuncia che chiederà la solidarietà di tutti i lavoratori del porto. “Non è più possibile sottovalutare tali episodi – **conclude la Filt** – perciò inizieremo con lo stato di agitazione e, se l'azienda non restituirà ai lavoratori quanto dovuto, il 21 febbraio incroceremo le braccia, chiedendo ai lavoratori del porto provenienti anche da altre aziende sostegno e partecipazione al presidio”.

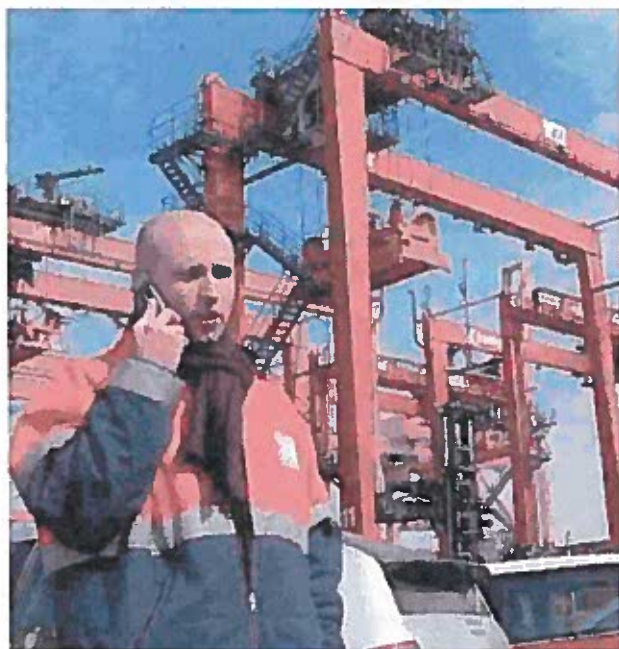
Fratelli Bartoli, scoppia la tempesta «Stipendi alleggeriti senza avvisarci»

Filt-Cgil: «Se i soldi non verranno resi, il 21 incroceremo le braccia»

— LIVORNO —

IL 21 FEBBRAIO i lavoratori dell'impresa portuale Fratelli Bartoli (in tutto sono 15 portuali su quaranta addetti impegnati nel carico, scarico navi e logistica) incroceranno le braccia se l'azienda non risponderà in modo positivo alle loro richieste. E non è escluso che al loro fianco si schiereranno anche gli altri lavoratori del porto. Aria di tempesta dunque alla Fratelli Bartoli. Nonostante il trend sia positivo, al punto che ha dovuto esternalizzare il lavoro in eccedenza, il management Bartoli e la proprietà ha manifestato la volontà di tagliare i salari dei dipendenti. A lanciare l'allarme è Simone Angella, responsabile delle attività portuali della Filt-Cgil di Livorno. Da tempo ai tavoli di trattativa dirigenza e proprietà della Fratelli Bartoli avevano annunciato l'intenzione di rivedere al ribasso le retribuzioni dei lavoratori, nonostante l'accordo di secondo livello sia ancora regolarmente in vigore. Angella contesta «la mancata trasparenza di queste decisioni e la mancanza di volontà di sedersi al tavolo con i rappresentanti di lavoratori per studiare insieme forme di efficientamento del lavoro per migliorare la produttività».

«L'ACCORDO integrativo è scaduto e da tempo — ricorda Angella — ed è aperto il confronto per il rinnovo. Il vigente accordo però è ancora valido perché contiene una clausola che ne prevede l'attuazione fino alla conclusione del-



ANSIA I lavoratori della Fratelli Bartoli hanno minacciato sciopero

le trattative». L'azienda invece lamenta un calo del fatturato «e chiede così sacrifici al personale — segnala Angella preoccupato — la crisi tuttavia non ha riscontro nei volumi e nei fatti, tanto che la Fratelli Bartoli è costretta a esternalizzare il lavoro». Ancora una volta l'aumento del lavoro e il positivo trend del porto che **la Nazione** sottolinea con orgoglio e sod-

disfazione, «vengono smentiti dalle aziende che lamentano situazioni di stallo, o peggio ancora di calo dei fatturati. E ai lavoratori non resta che mobilitarsi contro decisioni unilaterali ritenute inaccettabili come la disdetta unilaterale degli integrativi. Senza porci nessuna politica di rilancio l'azienda Bartoli infatti ha già alleggerito gli stipendi del person-

le in modo unilaterale e senza alcun preavviso, non lasciandoci altra strada e costringendoci a proclamare sciopero». Il 21 febbraio sarà dunque, sciopero con presidio davanti ai cancelli dell'azienda. La Filt Cgil annuncia inoltre che chiederà la solidarietà di tutti i lavoratori del porto. «Non è più possibile sottovalutare tali episodi — mette in guardia Angella — perciò inizieremo con lo stato di agitazione, che abbiamo deciso in assemblea con i lavoratori mercoledì, ma la minaccia dello sciopero è stata lanciata nell'ultima assemblea di venerdì se l'azienda non restituirà ai lavoratori quanto ha tagliato con la disdetta unilaterale dell'integrativo dalle buste paga riscosse sempre venerdì».

SI CALCOLANO circa 200, o 300 euro a testa su salari che in media si aggirano sui 1500 euro. Quindi il 21 febbraio incroce-

BUSTA PAGA

I salari versati sarebbero stati ridotti di 200-300 euro a testa. In media si aggirano sui 1.500

mo le braccia, se non saranno rese queste somme, chiedendo anche agli altri lavoratori del porto sostegno e partecipazione al presidio. Dunque dopo la dura vertenza Lun, dove l'azienda aveva disdetto unilateralmente l'integrativo, ed ora è stato aperto un tavolo di trattativa per arrivare a una soluzione condivisa.

Monica Dolciotti

Il vescovo in Capitaneria a Livorno

Un incontro anche al centro nazionale di formazione specialistica "Gregoretti"

LIVORNO - "Impegni molteplici al servizio della cittadinanza, molti poco conosciuti, tanti rischiosi". Un grazie per l'abnegazione vissuta e per il bene perseguito di Livorno e della Toscana, non solo costiera".

Sono le parole che il vescovo di Livorno monsignor Simone Giusti ha voluto lasciare sul "diario d'onore" a margine della visita alla Capitaneria di porto labronica. Il direttore marittimo della Toscana, capitano di vascello Vincenzo Di Marco, coadiuvato dal suo staff, ha illustrato al vescovo le peculiari caratteristiche dello scalo labronico, le risorse a disposizione dedicate al soccorso, le apparecchiature della sala operativa, le unità navali in dotazione, l'organizzazione integrata di uomini e mezzi e sistemi tecnologici che la Capitaneria di porto impiega quotidianamente al



servizio della collettività.

Con l'occasione, il vescovo ha anche visitato il Centro di formazione specialistica "B. Gregoretti" del Corpo delle Capitanerie di porto,

centro di eccellenza per la formazione del personale del Corpo, nonché la Cappella, allestita presso il Centro in parola, di prossima consacrazione.

La nave Sigma saluta Livorno

Trainato dai rimorchiatori, dopo un mese il mercantile liberiano ha lasciato il porto diretto in Turchia

di Roberto Riu

► LIVORNO

Per quasi tre giorni è rimasta inchiodata ai Tre Ponti, suscitando curiosità, con pioggia di selfie, e anche preoccupazione. Ieri pomeriggio alle 16.40, dopo 25 giorni totali, la nave Sigma ha lasciato il porto di Livorno nell'indifferenza generale. Il 13 gennaio la nave cargo battente bandiera liberiana, a causa del forte vento e del mare in burrasca, era andata ad incagliarsi a pochi metri dalla riva, proprio dinanzi al Tre Ponti.

Una situazione molto insolita, che aveva attratto centi-

naia di persone, giunte alla Rotonda di Ardenza per immortalare la scena (tra le foto-ricordo anche quelle di una coppia di neosposi), ma soprattutto un incidente che aveva sollevato una grande preoccupazione per il rischio di inquinamento marino e per la paura che la nave potesse restare inchiodata lì chissà per quanto tempo.

Ricordiamo che a bordo c'erano 18 persone, un equipaggio ucraino formato da 17 marinai guidati dal comandante Mikola Starovoytov, 52 anni, che resta l'unico indagato nel procedimento penale in corso, coordinato dal pubblico ministero Giuseppe Rizzo.

Tre giorni dopo l'incagliamento, nella notte del 16 gennaio, la nave era stata rimossa da due rimorchiatori della ditta Neri con una difficile operazione, coordinata dalla Capitaneria di Porto.

Una manovra complicatissima che aveva lasciato per diverse ore un po' tutti con il fiato sospeso: «Il timore – ha raccontato Piero Neri – era che la nave si legasse col fondale».

Ieri, dopo venticinque giorni trascorsi nel nostro porto in un cantiere in banchina - e mentre prosegue l'inchiesta della magistratura sul sinistro marittimo - la Sigma è andata via, diretta a Tuzla, in Turchia, dove giungerà fra

qualche giorno al traino del rimorchiatore d'altura Amber II: la Sigma, infatti, è tuttora danneggiata e non può navigare da sola.

Stiamo parlando di una nave tipo "general cargo", lunga 128 metri per una stazza lorda di 6290 tonnellate, adibita al trasporto di granaglie, battente bandiera liberiana e varata nel 2005 in Cina presso la Zhejiang Fanshun Shipbuilding Industry di Yueqing.

La nave nel porto di Livorno doveva caricare del grano e il mancato rifornimento, prolungato nel tempo, ha creato dei problemi anche nella gestione dei carichi agricoli all'interno del porto.

L'IMPRODUZIONE RISERVATA



CASO La Sigma verrà riparata dall'armatore in Turchia

AI SALUTI LA NAVE SI INCAGLIÒ VERSO METÀ GENNAIO AI TRE PONTI

La Sigma dice «addio» a Livorno Tra una settimana sarà in Turchia

— LIVORNO —

E ALLA FINE, è tornato a navigare, anche se a rimorchio. Il cargo «Sigma», protagonista del brutto incaglio all'Ardenza durante la libeccciata di metà gennaio, è partita venerdì a rimorchio con destinazione Turchia, dove l'armatore ucraino ha deciso di procedere alle riparazioni. La nave è rimasta danneggiata, nell'incaglio davanti ai Tre Ponti, sulla parte poppiera della carena, con una serie di «bugne» e di «cricche» nell'opera viva e con il disassamento del timone. Nei giorni scorsi era stata rimorchiata all'interno della vasca del bacino di carenaggio in muratura dove so-

no state fatte accurate ispezioni sia in carena sia nei dopposondi per verificare le condizioni di galleggiabilità. La Capitaneria ha svolto una accurata indagine sulle dotazioni di sicurezza per l'equipaggio sulla base dei protocolli del Psc (Port State Control).

TUTTE le operazioni di supporto sia alla nave che all'equipaggio sono state curate dall'agenzia raccomandataria Argus in collaborazione con la Capitaneria di porto e il P&I rappresentato dallo studio legale Vaudo e Paggini. La nave è stata presa a rimorchio dal Tug maltese «Amber 2», un supply di 48 me-

tri e di notevole potenza che dovrebbe impiegare 7 giorni per raggiungere la costa turca. Il salvataggio della «Sigma», operato dai rimorchiatori dell'impresa Neri nel tempo record di due giorni e in condizioni mete proibitive, è stato indicato anche dai P&I internazionali - il club degli assicuratori - come un esempio di efficienza e di capacità marinaresche. Rimane aperta l'inchiesta della magistratura - affiancata dall'indagine della Capitaneria - sulle cause dell'incaglio e sulla eventuale responsabilità del comandante per la manovra che portò la nave a scarrocciare fino in secca senza controllo.

A.F.

Sud:Minardo(Ap), accolto odg per risorse a porto di Pozzallo

(ANSA) - ROMA, 10 FEB - "E' stato accolto alla Camera l'ordine del giorno a mia firma per il rilancio del porto di Pozzallo presentato al decreto legge recante interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno. Il decreto, all'esame dell'Assemblea, prevede infatti il completamento degli investimenti per porti, interporti e piattaforme logistiche". Lo rende noto il deputato di Area popolare Nino Minardo, vicepresidente della commissione Attività produttive. "Essendo il porto di Pozzallo di rilevante ruolo per lo sviluppo dell'economia della Sicilia, ho ritenuto opportuno chiedere al Governo la possibilità di prevedere finanziamenti - afferma Minardo - per rilanciare l'infrastruttura portuale, strategica dal punto di vista commerciale per l'intera Isola, per la quale occorrono investimenti per rilanciarla, per metterla in sicurezza e per migliorare la sua funzionalità.

Il porto di Pozzallo costituisce per l'isola un elemento di fondamentale importanza con un flusso di circa 130 mila passeggeri annui e con poco meno di 400 mila tonnellate di merce transitata. Peraltro è il porto con il maggiore approdo in Sicilia di migranti e la sua attività in tal senso è continua oramai da anni. E' giusto perciò che il Governo abbia particolare attenzione - conclude Minardo - con sostegni economici, considerato che costituisce una delle più importanti infrastrutture della Regione Sicilia, idonea tra l'altro, se adeguatamente potenziata, a superare la sua stessa condizione di marginalità".(ANSA).

FVG: Porto Monfalcone. Santoro, 1,4 mln euro per lavori su ferroviaria. Ci aspettiamo un miglioramento notevole del servizio

(FERPRESS) – Trieste, 10 FEB – A distanza di quasi un anno dall'introduzione di un gestore unico comprensoriale per la manovra ferroviaria, l'assessore alle Infrastrutture del Friuli Venezia Giulia, Mariagrazia Santoro, ha incontrato oggi gli operatori del porto di Monfalcone con i quali, alla presenza del sindaco Anna Cisint, ha fatto il punto della situazione.

“L'avvio del nuovo servizio unico – ha commentato Santoro – è avvenuto con qualche difficoltà ma ha raggiunto ora un buon livello di efficienza. Dopo un recente confronto con Rfi, la Regione interverrà per migliorare la sicurezza e la velocità dell'infrastruttura ferroviaria”.

“Nello specifico – ha spiegato l'assessore – si interverrà sia per l'accesso alla Burgo sia per la sistemazione di una curva del raccordo stesso, lavori che potranno consentire di rimuovere delle prescrizioni che Rfi ha emesso e che limitano ad oggi l'utilizzo dell'infrastruttura stessa”.

A questo proposito, Santoro ha precisato che la Regione ha stanziato complessivamente 1,4 milioni di euro, prevedendo il completamento del progetto di chiusura dell'anello ferroviario attraverso il Consorzio di Monfalcone.

È stata evidenziata l'importanza che i lavori impattino il meno possibile sul servizio, anche con previsioni specifiche nel capitolato d'appalto, come peraltro già accaduto durante il recente rinnovo di circa 200 metri di binario.

“Ci aspettiamo un miglioramento notevole del servizio di manovra offerto”, ha concluso l'assessore.

Da parte degli operatori è stato ribadito che, dopo un primo periodo di rodaggio, l'introduzione del terzo locomotore ha stabilizzato il servizio e quindi c'è un'aspettativa positiva per i primi mesi dell'anno.

Nel corso dell'incontro sono state illustrate anche le opere di asfaltatura dell'area demaniale e la realizzazione del nuovo binario di collegamento alla pesa ferroviaria, entrambe presso il Varco 2 di accesso al porto, recentemente consegnate con previsione di realizzazione entro i prossimi tre mesi. Si è voluto sottolineare come siano stati recepiti i suggerimenti degli operatori inserendo l'illuminazione e l'asfaltatura di un ulteriore triangolo di piazzale.

Per quanto riguarda la demolizione della casa del fanalista, lunedì 13 febbraio scadrà il termine per la presentazione delle manifestazioni di interesse per poi avviare la procedura negoziata e individuare l'operatore che provvederà ai lavori.

Nuovo record mensile a gennaio

L'Autorità del Canale di Panama ha reso noto che a gennaio il canale è stato attraversato da 1.260 navi per una stazza totale pari a 36,1 milioni di tonnellate PC/LMS, volume che costituisce un nuovo record mensile avendo superato quello stabilito a dicembre (1.166 navi per 35,4 milioni ton. PC/LMS). Jorge Luis Quijano, Amministratore dell'Autoridad del Canal de Panama, ha specificato che nei 7 mesi trascorsi dall'inaugurazione dell'ampliamento del canale sono stati registrati i transiti di circa 750 navi neoPanamax, di cui oltre il 50% portacontainer e che in aprile è atteso il primo transito di una nave da crociera neoPanamax, unita in grado di trasportare fino a 4.000 passeggeri, quasi il doppio della capacità delle navi da crociera che sinora potevano attraversare il canale di Panama.

Port of London, volumi record nel 2016

Londra - L'obiettivo dei manager che gestiscono le banchine sul Tamigi è di arrivare a 80 milioni di tonnellate nel breve periodo, ma con il risultato del 2016 il traguardo sembra più vicino.

Londra - Record degli ultimi dieci anni per Port of London nel 2016. I volumi hanno visto un aumento del 11% a 50 milioni di tonnellate. **L'obiettivo dei manager che gestiscono le banchine sul Tamigi è di arrivare a 80 milioni di tonnellate nel breve periodo, ma con il risultato del 2016 il traguardo sembra più vicino.** Il dato dell'anno appena passato significa infatti un aumento dell'11% rispetto al 2015. Le rinfuse liquide hanno trainato il risultato, ma anche i contenitori a livello di tonnellate, hanno visto un aumento del 7% a 18 milioni di tonnellate. Bene anche le rinfuse secche, con i cereali che hanno segnato +15%.

Cina, Hna cede il ramo shipping

Il gruppo cinese Hna è ormai totalmente impegnato in un percorso massiccio di ristrutturazione che dovrebbe portare all'uscita dallo shipping. Lo smantellamento della flotta e l'uscita totale dal settore serviranno al gruppo per concentrarsi esclusivamente sul fronte della tecnologia, il nuovo business individuato da Hna. Il gruppo è parente anche di Hainan Airlines e oggi può contare su una flotta di 36 navi, tra cui 20 portarinfuse, due petroliere e quattro Vlc già ordinate.

Koper, risultati in crescita anche a gennaio

Genova - Il porto segna +15% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.

Genova - Nonostante il forte vento che ha ostacolato l'attività del terminal per alcuni giorni nel mese di gennaio, Luka Koper ha registrato un rendimento record mensile, vale a dire 78.532 teu che rappresentano il 15 per cento in più di quanto riportato nel gennaio dello scorso anno. **Luka Koper ha appena realizzato la costruzione di rotaie per le nuove gru RMG** (carriponte su rotaie che opereranno a breve), ma lo scalo ha anche completato la costruzione di due nuovi binari ferroviari ed esteso tre piste già esistenti presso il terminale. Inoltre, Luka Koper ha aumentato la superficie del magazzino per contenitori allo stesso terminal e incrementato la capacità del deposito dei contenitori vuoti nell'inland del terminale. Questi investimenti, insieme a quelli effettuati negli ultimi due anni, sono tutti finalizzati ad aumentare la capacità del terminal container a 1,3 milioni di teu.