



Dai Porti:

Trieste:

"...D'Agostino: protagonisti nella nuova Via della seta ..."

(Il Messaggero Marittimo)

Genova:

"...A Genova Fdl candida un quadro della Culmv..." (The MediTelegraph)

"...Ma la tragedia non avvenne per caso in porto c'era un "sistema" di omissioni..." (Il Secolo XIX)

"...La nuova Torre piloti bloccata tra ritardi, veti e polemiche..."

(Il Secolo XIX)

"...Strage alla Torre Piloti condanne dimezzate «Vince la legge del porto»..." (Corriere della Sera)

Ravenna:

"...Porto di Ravenna: il vicesindaco Fusignani, al lavoro per coniugare sviluppo e sostenibilità ambientale..." (Ferpress)

Livorno:

"...Slitta a Stembre (settima volta) la gara darsena Europa di Livorno..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Al via i lavori per le porte vinciane Nuovo impianto e nuovi dragaggi..." (La Nazione LI)

Ancona:

"...AdSP Mare Adriatico Centrale: arriva il Port Community System LISy. Paroli, passo in avanti verso integrazione..." (Ferpress)

Napoli:

"...Napoli-Salerno i porti legati dalla logistica..." (Il Mattino)

Gioia Tauro:

"...Vertenza Gioia Tauro, serve responsabilità..." (The MediTelegraph)

"...Nessuna discriminazione nei confronti di Gioia Tauro..."

(Gazzetta del Sud)

Olbia:

"...Porti: a Olbia sostituzione torri faro in vista dell'estate..." (Ansa)

Messina:

"...I lavori nella Fiera, il nuovo porto a sud E Comune assente ..."
(Gazzetta del Sud)

"...Così lo Stretto sarà fuori da tutto..." (Gazzetta del Sud)

"...Messina, un polo acquatico nella Zona Falcata: risorse ed opportunità per lo sviluppo della città..." (Stretto Web)



Movimentazione di contenitori nel porto di Trieste

I cinesi già presenti a Savona Vado D'Agostino: protagonisti nella nuova Via della Seta

TRIESTE - «L'Italia non verrà più bypassata dalla nuova Via della Seta» ma diventerà anzi un suo snodo vitale. Il presidente di Assoport, Zeno D'Agostino, che è anche presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, commenta così la volontà della Cina, comunicata al premier, Paolo Gentiloni, di investire sui porti italiani nell'ambito della sua nuova strategia, in particolare su Genova e Trieste. «Inizialmente si parlava di Venezia - ricorda D'Agostino - Poi le versioni più recenti ipotizzavano che, dopo Suez, la Via della Seta passasse per Gibilterra per entrare in Europa da Nord. Ora l'Italia rientra nel disegno

(continua a pagina 11)

D'Agostino: protagonisti

chinese, dopo un periodo in cui sembrava non contasse più».

Nella scelta dei porti italiani pesano diversi fattori, a cominciare dai corridoi ferroviari che Genova e Trieste hanno creato in questi anni verso l'Europa. I cinesi sono già

presenti al Pireo ma quel porto non può essere la testa di ponte della Cina in Europa. La strada è la differenziazione e complementarietà, come sta già facendo la Turchia che usa sia il Pireo, sia i porti italiani.

I porti italiani di Genova e Trieste non sono concorrenziali, ma complementari al Pireo gestito dalla Cina, ha aggiunto D'Agostino. «Ipotesizzare una infrastruttura fer-

roviaria che da Atene raggiunga l'Europa orientale non è semplice». Il Pireo può invece lavorare in sintonia con i porti italiani, «allo stesso modo - prosegue D'Agostino - in cui lo fanno gli armatori turchi, che portano le loro merci a Trieste e poi da lì le trasferiscono in Europa centrale e orientale su ferrovia».

«Se pensiamo che i cinesi sono già presenti a Genova con l'investimento sul nuovo terminal di Va-

do, oggi va costruita la forma con cui i cinesi investiranno a Trieste», così Zeno D'Agostino, sui possibili risvolti per lo scalo giuliano dell'annuncio degli investimenti cinesi. «Pechino da tempo sta scoprendo il nostro scalo grazie al lavoro fatto da noi assieme al Governo e alla Regione Friuli Venezia Giulia. Sicuramente hanno pesato tantissimo i corridoi ferroviari creati in questi due anni, diretti in Europa centrale e orientale».

A Genova FdI candida un quadro della Culmv

Genova - Il vicepresidente del Consiglio comunale uscente Stefano Balleari come capolista, l'avvocato Alberto Campanella, il presidente del Comitato Malati Invisibili Deborah Capanna, il quadro della Compagnia Unica "Paride Batini" Riccardo Denegri e l'operaio elettricista dell'Amt Luca Lagomarsino

Genova - Il vicepresidente del Consiglio comunale uscente Stefano Balleari come capolista, l'avvocato Alberto Campanella, il presidente del Comitato Malati Invisibili Deborah Capanna, il quadro della Compagnia Unica "Paride Batini" Riccardo Denegri e l'operaio elettricista dell'Amt Luca Lagomarsino.

Sono alcuni dei 40 candidati di Fratelli d'Italia al Consiglio comunale di Genova in vista delle elezioni amministrative dell'11 giugno, presentati oggi pomeriggio a Genova dalla leader nazionale del partito Giorgia Meloni, il governatore Giovanni Toti e il candidato sindaco del centrodestra Marco Bucci: «Fratelli d'Italia - dichiarano il coordinatore regionale Matteo Rosso, il suo vice Gianni Plinio e l'assessore regionale Gianni Berrino - sostiene con convinzione la candidatura di Marco Bucci a sindaco di Genova. Dopo decenni di cattiva amministrazione è tempo di voltare pagina, aprendo finalmente per Genova una stagione di buon governo e di crescita». «Possiamo dare a Genova una nuova amministrazione capace di rendere la città ambiziosa, - commenta Meloni - perché il capoluogo ligure può essere molto di più di ciò che è oggi, per la sua posizione strategica, bisogna avere voglia di crederci».

Tra gli altri candidati l'ispettore capo della Polizia di Stato in quiescenza Bruno Simondo, l'infermiera Federica Putzu, l'avvocato Rachele De Stefanis, il commerciante Losi Moreno, l'ostetrica Graziella Marando, l'insegnante Anna Palmieri e l'ex dirigente dell'ospedale San Martino Adele Patrone.

Il Secolo XIX

MA LA TRAGEDIA NON AVVENNE PER CASO IN PORTO C' ERA UN "SISTEMA" DI OMISSIONI

porto, ufficiali della guardia costiera e ispettori del Rina, il registro navale italiano. Il disastro del Molo Giano è quasi l'opposto dell'apocalisse della Concordia, quella sì cagionata in primis dalla follia d'un capitano che rasentò la costa su un gigante da 4.500 passeggeri, per fare nient'altro che una bravata salvo poi abbandonare i naufraghi al loro destino.

A Genova le riduzioni di pena non possono, e non devono, rappresentare un elemento di conforto per chi pensasse che un certo andazzo non era poi così inaccettabile. E la prova più lampante viene dal fatto che gli accertamenti sulla notte del 7 maggio 2013 hanno generato una serie d'inchieste parallele dai risvolti talora persino più inquietanti.

Indagando sulla Jolly si è scoperto che il posizionamento della Torre piloti, parola dei periti, «è un caso unico al mondo»: a ciglio banchina, su una palafitta, senza protezioni, nel primo scalo del Paese e tra i più importanti d'Europa.

Ne potrebbero rispondere ingegneri ed ex dirigenti dell'Autorità portuale, oggi indagati, che non si posero il problema della sua

pericolosità, sebbene non sarà facile provare singole colpe dovendo andare indietro di oltre vent'anni. Ma non significa che non sia stato un abbaglio, realizzarla così, tant'è vero che l'hanno abbattuta.

Soprattutto: è deflagrato un mese fa un altro scandalo, nato dalle intercettazioni dell'affaire Jolly. Dopo aver appurato che almeno 10 blocchi al motore identici a quello che ha generato il massacro sono stati sottovalutati, e in un paio di casi nascosti, dalla Messina negli anni e nei mesi precedenti la sciagura, gli inquirenti si sono cimentati con il non proprio cristallino mondo delle certificazioni di sicurezza.

Due dipendenti del Rina sono stati arrestati perché, insiste la Procura, erano troppo accomodanti nelle ispezioni su alcuni traghetti o portacontainer: guarda caso di nuovo la Jolly Nero, dopo l'incidente, e il Norman Atlantic, che andò a fuoco a dicembre 2014 nel mare Adriatico, inghiottendo 28 vite. Peggio: sempre da una costola dell'inchiesta Molo Giano è emerso come alcuni militari della Capitaneria avessero rapporti vischiosi con le compagnie, e facessero da sponda all'approccio parecchio blando del Rina, ente certificatore che "garantisce" per centinaia di navi attualmente.

La nuova Torre piloti bloccata tra ritardi, veti e polemiche

Signorini: «Sarà pronta nel 2020, entro giugno la prima gara»

L'ULTIMO carteggio a circolare, l'8 maggio, è stato inviato dall'Autorità portuale al Provveditorato alle opere pubbliche. Poco meno di un mese prima, invece, era toccato al comitato portuale dare il suo assenso alla variante urbanistica. La strada per la costruzione della nuova Torre piloti, però, è ancora in salita. Ed è in notevole ritardo rispetto alle previsioni iniziali, dato che si era ipotizzato di terminarla entro il 2017.

Al contrario entro l'anno si riuscirà forse ad arrivare all'approvazione definitiva del progetto, che a dispetto dell'ottimismo professato da più parti, ha bisogno di ulteriori passaggi burocratici. «La nostra preoccupazione è procedere con celerità», spiega il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini - in queste settimane il Cetena sta valutando il progetto sotto il profilo della sicurezza, simulando l'urto di una nave. Contiamo che entro giugno si possa chiudere la conferenza di servizi e appaltare la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva». Un'altra gara dovrà assegnare i lavori. Una scadenza credibile per vedere la torre pronta, spiega Signorini, oscilla tra la fine del 2019 e la primavera del 2020.

E dire che la partenza era stata discesa, con il dono di Renzo Piano, che aveva azzerato ogni competizione "estetica" sulla struttura destinata a sostituire quella di Molo Giano abbattuta dalla Jolly Nero la sera del 7 maggio 2013. Sulla carta la nuova torre pensata per accompagnare le navi in porto esiste già: è alta 60 metri, ha una struttura agile, in acciaio.

Costo stimato: 14,5 milioni.

La prima tabella di marcia, indicata dall'allora presidente di Palazzo San Giorgio Luigi Merlo, prevedeva di bandire la gara per i lavori all'inizio del 2016. In realtà ancora oggi non si vede l'uscita dal ginepraio.

Giusto alcuni giorni fa è circolata un'integrazione ai disegni per consentire alla Soprintendenza di valutare l'impatto sul paesaggio. La zona scelta, all'imboccatura levante del porto, di fronte al palasport, è vincolata. Non è l'unico parere che serve. Pure l'Enac dovrà esprimersi, essendo la nuova torre sulla traiettoria degli aerei in fase di atterraggio al Colombo.

-segue

L' ultima riunione plenaria di tutti gli enti coinvolti risale al 8 agosto scorso, nella sede del Provveditorato alle opere pubbliche. Poco dopo - il 29 novembre 2016 - il consiglio comunale ha deliberato l' ok alla variante al Piano urbanistico, dettando però tre condizioni: il mantenimento della fruibilità pubblica della darsena e la garanzia che il Salone Nautico abbia spazi adeguati, attraverso un accordo con gli altri enti. Signorini è ottimista: «Superata la fase della valutazione di sicurezza gli altri passaggi non costituiranno un problema».

ROBERTO SCULLI

Strage alla Torre Piloti condanne dimezzate «Vince la legge del porto»

Genova, ora si indaga su avarie delle navi non segnalate

20

Milioni di euro è quanto la società Messina dovrà pagare ai parenti delle vittime (6 milioni) e allo Stato (14)

Il caso

dal nostro inviato
Marco Imarisio

GENOVA Lo spazio vuoto che separa le due file di banchi sembra un confine invalicabile. I familiari delle vittime stanno in gruppo, sospirano e poi inveiscono insieme, come fossero un unico organismo. Ma nessuno oltrepassa quella barriera immaginaria, neppure dopo una sentenza che dove condanna dimezza le richieste dell'accusa mentre assolve l'imputato più importante, il comandante dei comandanti.

L'alone di solitudine che grava su mogli e genitori delle 9 persone morte il 7 maggio 2013 nel crollo della Torre Piloti del porto di Genova non è dovuto soltanto all'incuria del tempo, al limbo al quale è stata consegnata la più misconosciuta e incredibile tragedia recente sul lavoro. Se ne parlò poco a livello nazionale, e un'inchiesta tecnica e complicata aiutò a distogliere l'attenzione. Quella notte l'edificio fu abbattuto dal cargo Jolly Nero di proprietà degli armatori Messina, che in manovra non riuscì ad avviare le macchine e andando per inerzia a marcia

indietro urtò la banchina del Molo Giano, ai bordi della quale sorgeva la struttura. Erano appena passate le 23, ora di cambio turno e massimo affollamento. Militari della Capitaneria e operatori portuali. La Torre Piloti franò in acqua. Chi era dentro non ebbe scampo.

Il verdetto di ieri ha condannato a dieci, 4, 8 e 7 anni di reclusione il comandante, il pilota, il primo ufficiale e il direttore di macchina della Jolly Nero, a vario titolo per omicidio colposo plurimo e disastro colposo. A ognuno degli imputati è stata inflitta la metà della pena chiesta dal pm durante la sua requisitoria, che ha riconosciuto risarcimenti importanti alle parti civili. Ma la rabbia dei familiari andava oltre quello sconto accordato dal presidente del tribunale e persino oltre l'assoluzione di Giampaolo Olmetti, il responsabile della flotta Messina, sul quale pesavano accuse di tentati depistaggi e pressioni sull'equipaggio, oltre alle precedenti avarie dei motori della Jolly Nero, sempre rimessa in acqua come nulla fosse.

Quegli sfoghi, il grido «assassini», sono la reazione quasi fisiologica a una situazione tremenda, al sospetto diffuso, non potersi fidare di nessuno, neppure di chi portava le bare ai funerali nella basilica di San Lorenzo, che si svolsero alla presenza dell'allora capo dello Stato Giorgio Napolitano. Sono state anche le denunce pubbliche, l'insistenza e le in-

dagini private di Adele Chiello, madre di una delle vittime, che hanno portato all'apertura di un'altra inchiesta, nata proprio dagli accertamenti sul disastro del Molo Giano. Il guasto sulla Jolly Nero sarebbe stato solo un anello della catena di avarie spesso insabbiate e in altri casi incompatibili con le certificazioni di sicurezza ottenute dalle navi oggetto dell'indagine. Chi doveva controllare, ovvero il Rina, registro navale italiano, non lo avrebbe fatto, in accordo con dirigenti della Capitaneria di porto, cioè i compagni di lavoro delle vittime della Torre Piloti. Il condizionale è d'obbligo, perché si tratta di accuse ancora da dimostrare.

Accadeva due mesi fa. L'inchiesta divenne pubblica con la notizia delle misure cautelari chieste dalla Procura per due dirigenti del Rina e due dirigenti genovesi. «Da allora tutto è cambiato» lamenta Adele Chiello. Suo figlio Giuseppe aveva 29 anni, era marinaio della Guardia costiera e morì imprigionato nell'ascensore dell'edificio. Lo scorso 7 maggio, la commemorazione del disastro si è tenuta per la prima volta in forma privata nella sede della Capitaneria,

un tono minore motivato non dal tempo che passa ma da questioni di opportunità, non era il caso di mettere insieme i parenti delle vittime e i colleghi accusati in via indiretta di essere i loro carnefici. «Quella

scelta ci ha fatto capire che ormai la nostra lotta per la verità è motivo di imbarazzo».

La nuova indagine va oltre lo scempio della Torre Piloti, perché il Rina è uno degli enti certificatori più qualificati d'Europa, la Capitaneria di porto genovese è la più importante del Paese, quella che esprime il comandante generale, e tra le navi che avrebbero goduto di un trattamento di favore figura anche la Norman Atlantic, il traghetto bruciato il 28 dicembre 2014 nel canale d'Otranto causando altre 9 vittime, 60 feriti e 19 dispersi. Ma pesa come una colpa su questo gruppo di persone che dopo aver urlato si ritrae come se avesse preso coscienza del cordone di silenzio che li avvolge. «Tutti sanno che le navi carrette dovevano andare avanti, in un modo o nell'altro. Ma nessun portuale verrà mai a testimoniare, perché se lo facesse non troverebbe più lavoro, per nessuna società. È la legge del porto». La signora Adele se ne va, insieme agli altri, dalla aula che a suo tempo vide le assoluzioni in primo grado per i fatti di Bolzaneto e della Diaz. «Tra quattro anni» dice «gli unici che staranno ancora male saremo noi». La colpa non è della Procura, che ci sta provando. Forse è solo il destino delle vittime in questo strano Paese, ottenere sempre una giustizia dal sapore amaro, sentirsi sopportati, di troppo, con l'unica certezza che i loro morti sono ancora morti.

di ANSA/AGF (2) e F. ZECCHINI/11

Porto di Ravenna: il vicesindaco Fusignani, al lavoro per coniugare sviluppo e sostenibilità ambientale

(FERPRESS) – Ravenna, 17 MAG – “Coniugare lo sviluppo delle attività portuali, strategiche per la città dal punto di vista produttivo e dell’occupazione, a una sempre maggiore sostenibilità ambientale, è una sfida importantissima, alla quale guardiamo con fiducia, perché in questa direzione abbiamo già compiuto e stiamo compiendo passi molto importanti”.

Lo ha detto questa mattina il vicesindaco Eugenio Fusignani, con delega al porto, intervenendo al workshop “Greenport e Cleanport” organizzato nell’ambito della manifestazione “Fare i conti con l’ambiente”.

“In un contesto di ulteriori possibilità di sviluppo dei traffici nel medio e lungo periodo – ha aggiunto Fusignani – registriamo infatti un dato in aumento relativo al trasporto ferroviario, che ha raggiunto la cifra record di 7.200 treni movimentati nel 2016, con un incremento del 10,1% rispetto al 2015, e ha rappresentato il 13% del totale movimentato al porto, con tasso di incidenza più che significativo rispetto alla media nazionale. E per incrementare ulteriormente il trasporto ferroviario, l’Autorità Portuale con la Regione Emilia-Romagna e il Comune hanno messo in campo importanti investimenti, per eliminare passaggi a livello o diminuire i tempi di manovra dei treni.

E per riflettere su come ottenere risultati ancora migliori, convegni come quello di oggi rivestono una grande importanza.

Dobbiamo pensare a nuovi studi e sperimentazioni, che affrontino il tema di diminuire l’impatto ambientale delle attività portuali, in termini di qualità dell’aria, dell’acqua, di acustica e del consumo di energia, solo per fare alcuni esempi. Per ciò sono veramente interessanti i progetti CleanPort e GreenPort, perché vogliono agire a livello locale, di sito, per diminuire i consumi di energia elettrica efficientando e sostituendo alcune fonti di alimentazione tradizionale con energie rinnovabili, ottimizzando il sistema logistico interno e la mobilità.

L’efficientamento energetico inoltre non è soltanto un tema ambientale, ma un’occasione per le aziende per ottenere un risparmio in grado di coprire i costi di investimento.

Così come una logistica ottimizzata, che diminuisce gli spostamenti inutili, può portare sicuramente un vantaggio ambientale in termini di diminuzione di emissioni dovute ai mezzi di trasporto, ma può portare anche alle aziende un’ottimizzazione del numero dei viaggi con una conseguente diminuzione dei tempi di percorrenza e dei costi.

In conclusione, la tutela ambientale non può solo essere vista come serie di vincoli compresi da pochi, ma come vere e proprie opportunità per tutti, a partire dal sistema economico. In questo senso il nostro porto ha la felice anomalia di essere quasi interamente privato. Le grandi aree coperte dalle sue strutture mettono a disposizione migliaia di mq di coperture che potrebbero ospitare impianti fotovoltaici tali da rendere assolutamente autonomo l’approvvigionamento energetico di tutto il comparto portuale e di parte della città. Insieme potremmo trovare soluzioni che incentivino le imprese a dotarsi di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili”.

Slitta a Settembre (settima volta) la gara darsena Europa di Livorno

di Renato Romi

LIVORNO - Mai come in questi giorni, appare chiaro il senso profetico delle parole pronunciate nel Gennaio scorso dall'allora (e dall'oggi) segretario generale dell'AdSp, **A. Corsini**, labronica, nel suo intervento per la presentazione ufficiale in fortezza Vecchia del progetto (sempre più sogno) della darsena a piattaforma Europa.

Nell'occasione, infatti, il dottor Provinciani, sottolineando trattarsi di un'opera del valore complessivo di circa 870 milioni (all'epoca, ndr) ebbe a definire testualmente il tempo «una variabile relativa» spiegando che i passaggi dalle diverse fasi preliminari alla costruzione vera e propria, a partire dal protocollo di legalità, agli studi di fattibilità, alla conferenza dei ser-

(continua in ultima pagina)

A Settembre darsena Europa

vizi, al coinvolgimento delle parti sociali..., avrebbero potuto richiedere «tempi non brevissimi».

Si giunse così a stabilire per il 22 Marzo del 2016 il termine (il primo di una serie che si perpetua ancora oggi) per l'espletamento della gara e nessuno, allora, avrebbe potuto immaginare che, di differimento in differimento, si sarebbe potuto giungere a stabilire addirittura un settimo termine ultimo, fissato, questa volta, per il prossimo 29 Settembre alle... ore 12!.

Del resto, che la comunità imprenditoriale marittima livornese

cominci ormai a pensare alla grande infrastruttura proprio più come ad un sogno (realizzabile, ma sempre sogno) più che ad un progetto, lo si è potuto constatare dalla pressoché completa assenza dell'argomento notata nella recente assemblea degli spedizionieri della provincia di Livorno.

Stando a quel che si legge nel sito dell'AdSp dal titolo "Avviso di proroga termini", il differimento al 29 Settembre sarebbe stato determinato dalla necessità di rivedere ed approfondire alcuni aspetti della questione di carattere tecnico, oltre che giuridici ed economico-finanziari e, a questo punto, non si può fare a meno di ricordare che rilievi in tal senso erano già stati mossi, anche, ma non soltanto, da parte dell'amministrazione civica,

ma chi si azzardava a discutere l'impianto di gara - che oggi sembrerebbe essere messo in discussione proprio per molte delle ragioni a suo tempo eccepite - erano stati renzianamente tacciati di guffismo e definiti «gente che rema contro Livorno».

Che dire? Meglio tardi che mai. Certo, se il ministro Delrio non avesse indugiato tanto a lungo prima di inviare a Livorno un vero tecnico come Stefano Corsini, si sarebbe potuto guadagnare almeno qualche mese.

Si parla, dunque, di rimodulare il bando tenendo conto di alcuni aspetti di profilo giuridico, tecnico ed economico finanziario e, data, al presente, la mancanza di istanze concorrenti, sarà legittimamente possibile intervenire sulla

gara senza la necessità di sottoporla *ex novo* al complicato iter di rito. Va, comunque, da sé che, nel caso dovessero essere apportate modifiche sostanziali e di portata tutt'altro che marginale, anche se non espressamente richiesto dalla legge, motivi evidenti di opportunità e trasparenza potrebbero (o dovrebbero?) consigliare l'Autorità di sistema a procedere, dolentemente, ma necessariamente, alla stesura di un nuovo e sperabilmente ineccepibile bando di gara.

Relativamente all'Avviso di proroga "lanciato" sul sito dell'AdSp, gli interessati possono prenderne visione all'indirizzo <http://www.porto.livorno.it/it-it/homepage/servizi/elenchibandi-gara/gareincorso.aspx>

Al via i lavori per le porte vinciane Nuovo impianto e nuovi dragaggi Grandi manovre al Calambrone per risolvere l'annosa querelle

di ANTONIO FULVI

LIVORNO
FINALMENTE ci sono buone notizie per la soluzione del complicato problema delle "porte vinciane" al Calambrone. La Navicello Spa, che ne ha ancora la gestione, ha assegnato con una gara la costruzione di un impianto totalmente nuovo, da consegnarsi in chiave operativa entro il prossimo luglio. Successivamente alla consegna e al collaudo delle nuove "porte", la loro gestione sarà decisa in ambito dell'Autorità dei porti regionali, di cui è responsabile l'ingegnere livornese (di stanza a Viareggio) Fabrizio Morelli.

Le vecchie porte, tolte dall'acqua e da qualche mese abbando-

nate sulla riva del canale al Calambrone, saranno probabilmente demolite: le loro condizioni (vedi la foto) confermano anche la carenza di manutenzione degli ultimi tempi, quando ancora si dissecava (e si litigava) sulle competenze tra la Navicello Spa di Pisa e l'Autorità portuale di Livorno.

IL NUOVO sistema di "porte vinciane" in corso di costruzione sarà nettamente più moderno e dovrebbe consentire un'apertura e una chiusura più veloci, senza tutti gli inconvenienti all'apparato idraulico che si verificavano ormai da tempo. È previsto che con le nuove "porte" venga messo in atto anche un piano di dragaggi dello Scolmatore dove



BARRIERE Le porte vinciane sullo Scolmatore: ora passano alla gestione della Autorità dei porti regionali che ha sede a Viareggio



le "porte" opereranno, per evitare che i fanghi portati dalle piene fluviali possano bloccare il funzionamento.

CONTINUANO intanto i lavori di costruzione delle due dighe che prolungando la foce dello Scolmatore fino alla batimetria dei tre metri, dovranno consentire il transito delle imbarcazioni dal Canale dei Navicelli al mare, senza più impegnare il passaggio nella Darsena Toscana. Un transito particolarmente importante per i cantieri navali che sul canale dei Navicelli sono in continuo sviluppo con il trasferimento di alcune delle realtà storiche più note (vedi Codecasa, per fare un esempio) dall'ormai super-affollata darsena di Viareggio.

AdSP Mare Adriatico Centrale: arriva il Port Community System LISy. Paroli, passo in avanti verso integrazione

(FERPRESS) – Pescara, 18 MAG – Si è svolta lo scorso venerdì 12 maggio la prima riunione con gli operatori dei porti di Pescara ed Ortona per la presentazione del Port Community System LISy, che sarà messo a disposizione di tutti i porti dell'ADSP del Mare Adriatico Centrale a partire dal mese di giugno.

Presso la sede della Capitaneria di porto di Ortona, diretta dal Comandante Pio Oliva, si è tenuta la riunione operativa con gli operatori, i rappresentanti delle Capitanerie di Pescara ed Ortona, ed i tecnici dell'Associazione temporanea di impresa DBA Lab-Multiconsult che hanno in carico lo sviluppo e la gestione del PCS.

Dopo il benvenuto del Comandante Oliva, il Segretario Generale dell'ADSP Mare Adriatico Centrale Matteo Paroli ha introdotto le caratteristiche del sistema, sottolineando in particolare l'utilità per semplificare il dialogo con le amministrazioni pubbliche in piena sicurezza e tutela dei dati.

Successivamente, i tecnici delle imprese appaltatrici ed i funzionari dell'Ufficio Sviluppo, Promozione e Statistiche Guido Vettorel e Matilde Cellerino hanno presentato il sistema e le sue funzionalità, insistendo in particolar modo sull'architettura "once" che caratterizza l'interfaccia dei diversi moduli al fine di consentire il massimo riutilizzo del dato. Il PCS LISy attualmente dialoga con i sistemi PMIS delle Capitanerie di porto, AIDA dell'Agenzia Dogane e TRAMAR di Istat, mentre è in corso la funzionalizzazione per il dialogo con i sistemi telematici ITS e delle ferrovie. Ulteriore vantaggio, il sistema, completamente gratuito per l'utenza, dispone di un modulo per lo svolgimento degli adempimenti doganali che permette l'utilizzo di questo unico sistema per l'interfaccia con 3 diversi soggetti e l'integrazione dei dati.

La soluzione di Port Community System denominata LISy (Logistic Information System), è una piattaforma internet in grado di soddisfare le esigenze di scambio informativo e documentale delle filiere logistiche, degli operatori privati e pubblici e della comunità portuale. Il sistema rilasciato è di tipo "single window" in cui procedure, dati ed informazioni risiedono su un server centrale protetto, in grado di consentire l'utilizzo da parte di utenti abilitati attraverso un normale browser web e secondo policy di accesso e sicurezza prestabilite e gerarchiche. Ulteriore valore aggiunto, la capacità del sistema di interfacciarsi e dialogare con i sistemi informatici già in uso presso gli operatori, semplificando l'utilizzo del PCS e garantendo ulteriore flessibilità all'utenza.

"Nell'ottica del sistema portuale – ha dichiarato il Segretario Generale Matteo Paroli – l'estensione del sistema di PCS a tutti gli scali dell'Adriatico centrale rappresenta un ulteriore passo in avanti nella strategia di integrazione e messa in rete che è alla base della nuova legge di riforma della portualità. Sono convinto che gli operatori potranno immediatamente percepire i vantaggi in termini di servizi e tempistiche ridotte che derivano dall'introduzione del sistema".

Napoli-Salerno i porti legati dalla logistica

Primo passo verso l'accorpamento con l'adesione all'associazione Alis

Antonino Pane

L'accorpamento tra i porti di Napoli e Salerno comincia dalla logistica. Un primo significativo passo, che aiuterà l'integrazione, è l'adesione dei due porti, attraverso l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, all'Associazione logistica dell'intermodalità (Alis). Si tratta di un organismo che mette a sistema tutti gli operatori del comparto logistico: autotrasportatori, aziende armatoriali, aziende ferroviarie, terminal, agenzie e spedizionieri. «Sono contento della collaborazione con Alis - ha detto Pietro Spirito, presidente del Sistema portuale del Tirreno Centrale - così i porti di Napoli e Salerno sapranno di sicuro fare da trait-d'union tra le diverse realtà territoriali per creare collegamenti sempre più diversificati e integrati. Lavoreremo insieme ad Alis per valorizzare le soluzioni intermodali tra mare e terra, privilegiando una integrazione tra trasporto ferroviario e traffici marittimi».

Insomma i porti di Napoli e Salerno con questa scelta sono vicini e possono guardare a servizi unici che portano grandi benefici nell'abbattimento dei costi. «Siamo soddisfatti che una

realtà così importante come il Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale abbia deciso di entrare a far parte del nostro progetto - ha detto il presidente di Alis, Guido Grimaldi - perché crediamo che il futuro del settore sia nella combinazione delle diverse modalità di trasporto. L'ingresso di Napoli e Salerno nella nostra realtà

di associazionismo innovativo è un grande passo avanti verso il raggiungimento degli obiettivi che ci siamo posti e risponde al dettato del nuovo Piano strategico nazionale della portualità e della logistica redatto dal ministero delle Infrastrutture che mira al miglioramento e alla crescita dei traffici delle merci e delle persone attraverso la promozione dell'intermodalità. Un passo in avanti concreto cominciato con l'accorpamento delle Autorità Portuali preesistenti».

A pochi mesi dalla sua fondazione Alis è costituita da numerose realtà legate strettamente al mondo dei trasporti. Il successo dell'Associazione è ricollegabile ad una diffusa esigenza di rappresentatività di tutto il settore. Alis rappresenta oggi più di 400 aziende associate, oltre 120.000 unità di forza lavoro. Integrazione e competitività.

Ma quale sarà il futuro dei porti di Napoli e Salerno? Su cosa si dovrà

puntare da subito per favorire lo sviluppo? Secondo il dipartimento di studi economici e giuridici dell'Università Parthenope si può guardare al futuro con ottimismo. Il professor Mauro Catalani ha unito gli imprenditori anche alla luce di esperienze straordinarie come quella del porto di Barcellona illustrata dalla professoressa Olga Delgado. Più spazio, escavi, sinergie, collegamenti con gli interporti e, soprattutto, collaborazione. Tutte questioni su cui il presidente Spirito è stato chiarissimo: «I nostri porti hanno un futuro roseo nella misura in cui tutti insieme capiamo che non deve preoccupare la crescita del vicino perché il volano porterà benefici a tutti».

Ed in questo contesto estato l'intervento di Pasquale Tramontano, direttore dell'agenzia Msc-Le Navi, che ha sollecitato tempi brevi per la darsena di levante e di Leonardo Massa, country manager Italia di Msc Crociere, che ha parlato del nuovo piano industriale per 9 miliardi di euro della Msc Crociere. Un piano che porterà 11 nuove navi. La prima, la Msc Meraviglia, la più grande nave da crociera costruita in Europa, sarà varata il prossimo 3 giu-

-segue

gno. «La nuova ammiraglia - ha detto Massa - toccherà il porto di Napoli ogni lunedì a partire dal 12 giugno, una precisa scelta da parte della compagnia che ha Napoli nel cuore da

sempre». La storia. Ma non ci può essere futuro senza conoscere ed apprezzare la storia. E così il presidente dell'Autorità di sistema portuale ha confermato anche alle giornate dell'Emigrazione dell'Amef, la volon-

tà di creare nel porto di Napoli un museo che dovrà tenere insieme la storia marinara e quella dell'Emigrazione. Sollecitato dal presidente Asmef, Salvo Iavarone, Spirito ha ribadito che sarà l'edificio degli ex magazzini generali realizzato da Marcello Carino, che ospiterà il museo.



Spirito

Il presidente del Sistema portuale: «Insieme abbattiamo i costi dei trasporti»



Vertenza Gioia Tauro, serve responsabilità / LA LETTERA

Genova - Riceviamo e pubblichiamo una lettera di Ugo Milone, coordinatore nazionale portualità della Fit Cisl.

Genova - Riceviamo e pubblichiamo una lettera di Ugo Milone, coordinatore nazionale portualità della Fit Cisl.

*Senso di "responsabilità", è il fattore primario per poter venire a capo della vertenza dei portuali di Gioia T. **Siamo giunti a un punto dove non si può più giocare e bisogna essere onesti nei confronti dei lavoratori e delle loro famiglie che negli ultimi cinque anni hanno vissuto in maniera precaria il futuro del loro posto di lavoro.** Gli sforzi fatti in quest'ultimo anno dal Governo e in particolare dal ministero dei Trasporti, sono stati tanti e di "qualità sociale".*

*Come rinnegare il grande impegno profuso contro tante avversioni, nella realizzazione di uno strumento normativo che istituisse un'agenzia di lavoro temporaneo per i porti di transhipment che permetterà a **tutti** i lavoratori dichiarati in esubero di continuare il loro percorso lavorativo. Non uno di meno, altro che "macelleria sociale" come qualcuno vuole lasciar credere. Stanziati ben 45 milioni per riqualificare e ricollocare i 400 lavoratori di Gioia oltre a quelli di Taranto. Fatti concreti dove il sindacato confederale è stato parte attiva e promotore di tali soluzioni, condivise con dirigenti capaci e lungimiranti come quelli oggi al Mit.*

Tutti vorremmo che gli esuberanti non fossero mai stati dichiarati o che fossero quantificati in un numero ridotto che si avvicini sempre di più a quei numeri che come parte sindacale crediamo essere decisamente inferiori.

*Ma ciò non può esimerci dal fatto che c'è una procedura in atto che sta per arrivare a scadenza e che se non c'è condivisione sul passaggio dei lavoratori nell'agenzia, rischia di far perdere centinaia di posti di lavoro. **La vertenza volutamente è stata spostata in sede romana e come Fit Cisl non ci stiamo a questo gioco al massacro, basato soltanto sui numeri (seppur importanti) senza tener conto che dietro ogni numero c'è una persona e il suo futuro lavorativo.***

-segue

Rischiare di perdere tutto per un calcolo matematico non rende giustizia della valenza politica dell'intesa che fu sig lata a palazzo Chigi nel mese di luglio scorso e non da un futuro ad un porto nel quale sia il terminalista che l'armatore hanno dichiarato di voler continuare ad investire.

*Ci auguriamo che nel prossimo incontro previsto per il 25 di questo mese l'azienda per il tramite del Mit che si è posto come facilitatore della vertenza, **possa dare conto delle richieste avanzate dai sindacati così da valutare la possibile risoluzione del problema.***

*Coordinatore nazionale portualità della Fit-Cisl

Nessuna discriminazione nei confronti di Gioia Tauro

Catanzaro «Siamo convinti che l'Alta velocità debba arrivare fino a Reggio Calabria. In tal senso abbiamo già assunto, di concerto con il Governo, decisioni importanti che riguardano sia gli attuali che i futuri collegamenti». Lo ha detto il presidente Oliverio alla convention sulla nuova ferrovia jonica, che in effetti si è rivelata una preziosa occasione per ripensare una mobilità finora inceppata da decenni di "rattoppi" e interventi a macchia di leopardo, incapaci di far uscire la Calabria dall'isolamento fisico ed economico. «Investimenti di questa portata non si realizzavano in Calabria da oltre 150 anni», ha rimarcato il Governatore, mentre Delrio ha esortato a non dimenticare come sotto questa legislatura sia stata completata la Salerno-Reggio, ora finalmente resa scorrevole. Rilancio dunque del sistema ferroviario, viario e aeroportuale senza dimenticare la dimensione portuale: «Sono stato in Cina recentemente con il presidente della Repubblica Sergio Mattarella e le compagnie cinesi lavorano già con Gioia Tauro e con tutti gli altri porti», ha detto Delrio interpellato sull'ipotizzata esclusione dei porti del Sud Italia e anche di quello di Gioia Tauro dal progetto lanciato dal leader cinese Xi.

«È chiaro che la via della setà - ha aggiunto

Delrio - aveva come terminale Venezia e su questo la scelta non è di nessuno dal momento che per i cinesi la via della setà significa Venezia come per i greci la via della Magna Graecia significava la Calabria e lo Jonio. Sono eredità storiche, ma il sistema portuale italiano è un tutto unico. La riforma portuale ha voluto dire esattamente questo: riunire tutte le autorità portuali sotto un' unica regia centrale e, quindi, le opportunità di uno si riverberano sugli altri. E in questo non c'è nessuna discriminazione».

«Il protocollo che abbiamo firmato oggi - ha detto da parte sua l'ad di Rfi Gentile - prevede che gli interventi trovino la loro attuazione entro il 2020 che poi sono i tempi di vigenza dei fondi europei». Con la sottoscrizione del protocollo, Mit, Rfi e Regione si impegnano per lo sviluppo dell'intermodalità e un tavolo tecnico coordinerà e monitorerà l'andamento delle varie fasi.

Inoltre, la firma di oggi apre la strada anche ad un Accordo quadro tra Rfi e Regione Calabria, da definire nei prossimi mesi, per poter garantire lo sviluppo del servizio ferroviario regionale. (b.c.)

Porti: a Olbia sostituzione torri faro in vista dell'estate

(ANSA) - OLBIA, 17 MAG - All'Isola Bianca via alla sostituzione delle torri faro. A qualche settimana dall'inizio dell'estate, il porto di Olbia si prepara all'incremento dei traffici. Da ieri la ditta Taras Quirico Srl, incaricata dall'Autorità portuale per le verifiche e la manutenzione degli impianti di illuminazione, ha avviato il ripristino di alcuni fari nelle zone centrali adibite al pre-imbarco.

Tre, al momento, gli impianti sottoposti ad intervento: una prima torre, nel cortile dell'ex palazzina fanalisti, è stata demolita ieri e verrà rimpiazzata da altri pali della luce simili a quelli nel viale Passeggiata delle Capitanerie. Le altre due – una di fronte alla sede dell'Autorità Portuale e l'altra nell'area di sosta dei semirimorchi - saranno dismesse fra oggi e domani e sostituite con due nuovi impianti a led di ultima generazione. Con un forte risparmio energetico. In attesa dell'installazione dei nuovi punti illuminanti, l'Autorità portuale provvederà, già da stasera, a far installare delle torri provvisorie che garantiranno, le operazioni portuali in totale sicurezza.

"E' un intervento fondamentale per il porto dell'Isola Bianca - spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna -. Le tre torri faro che stiamo provvedendo a demolire, benché sufficienti, non risultavano più adeguate alle nuove esigenze dello scalo.

Confido, in particolare, nella pazienza della comunità portuale e dei cittadini che si affacceranno sul porto durante la passeggiata serale, sicuro che l'attesa per l'installazione del nuovo impianto moderno ed eco compatibile verrà ampiamente ricompensata con una migliore visibilità".
(ANSA).

I lavori nella Fiera, il nuovo porto a sud E il Comune assente

Domenico Bertè Potrebbe essere stata l'ultima riunione del Comitato portuale di Messina. Di certo lo è stata per il segretario generale dell' Authority Francesco Di Sarcina che da giugno sarà a La Spezia per il suo nuovo incarico nell' Autorità di sistema del Mar Ligure orientale. È stato una sorta di consuntivo dell' azione degli ultimi 50 mesi di Di Sarcina per un passaggio di consegne ad altro dipendente dell' ente, in questo momento, solo virtuale. Lo stesso Antonino De Simone, già presidente, è in prorogatio amministrativa da gennaio e se dovesse arrivare, come è probabile, nei prossimi giorni la sua nomina a commissario, De Simone assumerebbe anche le funzioni oggi del Comitato portuale.

Fra i temi della riunione c' era la Fiera. I lavori e le prospettive a breve termine. È saltata fuori l' ennesima scollatura con il Comune di Messina sulla gestione estiva dello spazio a mare. L' Autorità portuale lancerà la prossima settimana il bando per "riempire" di contenuti artistici e commerciali la Fiera. Sarà selezionato un gestore che possa creare un programma per luglio e agosto. L' anno passato questo bando fu lanciato a braccetto con il Comune. Quest' anno però Palazzo Zanca ha chiesto che fosse confermato dal sindaco Accorinti. Non solo una questione di forma, ma anche di sostanza.

Questo perché è tornata a galla nelle ultime interlocuzioni anche con l' assessore alla Cultura Federico Alagna, la diatriba sulla titolarità dell' area. Un contenzioso mai chiuso definitivamente e sul quale l' ente di via Vittorio Emanuele non vuole cedere di un millimetro. Per questo non ha potuto accettare la doppia firma sul bando, reclamando la propria autonomia decisionale sullo spazio. Fatto sta che del Comune alla riunione di ieri non c' era nessuno.

Chi c' era, invece, erano i rappresentanti del Provveditorato opere pubbliche di Palermo che hanno confermato come la firma del decreto di finanziamento da 6.515.000 euro per il porto di Tremestieri è pronta e nei prossimi giorni il documento sarà spedito. Subito dopo Di Sarcina, che resterà Rup dell' opera ancora per qualche mese, potrà chiamare in causa l' ultimo finanziatore del porto a sud, la Regione, che deve mettere sul piatto 16 mln. A quel punto mancherà solo la firma del contratto. Il ministro Delrio era stato perentorio: «Si parte entro agosto».

-segue

Ma torniamo alla Fiera, dove sono prossimi all' avvio i lavori di rifacimento del Portale e di due Padiglioni centrali. Costo della ristrutturazione 4,5 milioni di euro, durata 20 mesi. Sono state individuate le aree di cantiere ed entro una settimana inizieranno i lavori di recupero artistico delle tre strutture da parte delle ditte Lupò Costruzioni e Ingegneria e Costruzioni di Messina. Si allungano invece i tempi per l' approvazione del progetto esecutivo del nuovo Teatro in Fiera (valore 13 milioni). Chiesta un' integrazione di documenti e alcune retifiche al progetto, il nulla osta potrebbe arrivare in estate.

Così lo **Stretto** sarà fuori da tutto

CapitaleMessina: ci vuole una sollevazione contro queste politiche inique

Lucio D' Amico L' Italia dei porti si fermerà definitivamente a Venezia-Trieste e, sul fronte occidentale, a Genova-La Spezia. Se non si avrà il coraggio di porre - ma sul serio, non con argomenti buoni da spendere in qualche convegno a fini elettoralistici - la vera irrisolta questione meridionale, nel prossimo decennio le già eclatanti differenze tra le varie **aree** del Paese avranno un effetto letale. E il grande contenitore immaginato dal Governo nazionale con l' Autorità di sistema portuale del Tirreno Meridionale facente capo a Gioia Tauro con dentro tutti i porti calabresi assieme a Messina e Milazzo, si rivelerà per quello che oggi si teme che sia: un' enorme menzogna, un tentativo patetico di salvare il megaporto in crisi (Gioia Tauro) depredando di risorse gli unici porti attivi (Messina-Milazzo).

Sono ancora loro, i rappresentanti dei movimenti che hanno dato vita alla mobilitazione culminata con il "Manifesto del 29 aprile" sulle questioni infrastrutturali del Mezzogiorno d' Italia e dell' **area dello Stretto**, a sollevare giustamente un caso che non può passare nel silenzio (complice) di quasi tutta la classe politica.

«Con la "Via della Seta" - affermano Pino Falzea e Gianfranco Salmeri, presidente e vicepresidente di CapitaleMessina - il Sud è tagliato completamente fuori dalle scelte inique del Governo. Stiamo continuando a scontare le nefaste conseguenze della debolezza infrastrutturale dei nostri territori, frutto delle inique politiche di penalizzazione sul piano degli investimenti, messe in atto dai vari Governi. È bene che su questo non si abbassi il livello di attenzione politica. Non lo stiamo scoprendo noi, infatti, che esiste uno storico squilibrio di attribuzione di risorse tra Nord e Mezzogiorno, tant' è che in un recente rapporto Svimez si è calcolato che, al ritmo attuale degli investimenti in infrastrutture, al Sud serviranno "appena" 400 anni per riallinearsi con il Nord Italia. E questo dà la cifra del gap infrastrutturale (dove per infrastrutture non si intendono solo strade e porti, ma anche scuole, università, ospedali e altro) tra il Mezzogiorno e la parte più sviluppata del Paese.

Ed illuminante della sperequazione che i Governi applicano tra Sud e Nord è ciò che si legge nell' aggiornamento 2015 del Contratto di programma del Governo con Ferrovie: su una cifra complessiva di 73 miliardi e 600 milioni di investimenti, sono destinati al Sud solo 13 miliardi e 800 milioni, pari al 19% del totale dello stanziamento. Mentre il Mezzogiorno rappresenta il 40% del territorio nazionale, il 34%

-segue

della popolazione ed il 24% delle tasse pagate in Italia. Come è noto la Cina sta avviando un programma multimiliardario di investimenti per la cosiddetta "Via della Seta", una rete di corridoi di comunicazione ferroviari e marittimi, per gli scambi commerciali Est-Ovest. Ovviamente i territori attraversati da queste vie avranno enormi ricadute in termini di benefici economici e di sviluppo.

Ebbene il Governo italiano ha offerto ai cinesi gli snodi portuali di Trieste-Venezia e Genova quali terminali marittimi per la "Via della Seta", tagliando fuori tutto il Sud Italia.

Certo, se i porti siciliani, Augusta in primis, e la calabrese Gioia Tauro, fossero collegati al resto d' Europa grazie al collegamento ferroviario ad Alta velocità/alta capacità Salerno-Reggio Calabria, la struttura di attraversamento stabile dello Stretto, e l' Alta velocità/alta capacità in Sicilia, diventerebbero i terminali naturali delle navi portacontainer, incluse le cinesi, provenienti da Oriente, perché i più vicini al punto di ingresso nel Mediterraneo, cioè il canale di Suez.

Con la naturale conseguenza che il sistema portuale dell' Italia settentrionale rischierebbe seriamente di perdere la sfida con i porti del Sud. Forse è questo il motivo principale per cui nel Def del governo Gentiloni, si sceglie di non investire, o investire chissà quando, nelle infrastrutture che renderebbero competitivi i porti meridionali.

Tutto ciò a confermare l' iniqua visione del Piano strategico della portualità e della logistica del 2015, che delinea una chiara differenziazione tra i porti del Nord con funzione di gateway, quindi distributori di ricchezza nel territorio e quelli del Sud a vocazione transshipment, scollegati dal territorio circostante e destinati al declino». Analisi ineccepibile. «Ribadiamo la necessità - concludono i promotori, assieme alla Rete civica, del "Manifesto del 29 Aprile" - di aprire un serio contenzioso politico col Governo, per pretendere un riequilibrio della distribuzione delle risorse tra Nord e Sud».

Messina, un polo acquatico nella Zona Falcata: risorse ed opportunità per lo sviluppo della città

Un polo acquatico per la Zona Falcata di Messina: un progetto per promuovere lo sviluppo della città partendo dal mare

In occasione della Giornata Europea del Mare, promossa dalla Commissione Europea nel 2008, venerdì 19 Maggio, alle ore 15:30, avrà luogo il convegno "Messina e i suoi mari: risorse ed opportunità". Durante l'incontro verranno discusse le idee scientifiche e progettuali per azioni comuni che rilancino, puntando sul mare, lo sviluppo della città dello Stretto, con particolare riferimento al progetto di un polo acquatico nella Zona Falcata. Il convegno all'Accademia dei Pericolanti è organizzato da M.P. Cavaleri, S. Giacobbe, C. Gugliandolo e G. Randazzo. Presenteranno i lavori il Prof. Pietro Navarra, Rettore dell'Università degli Studi di Messina, il Dott. Edoardo Papa, CoNISMa, il Prof. Concetta Gugliandolo, CoNISMa ULR Messina e il Dott. Mario Primo Cavaleri, Marevivo. Seguiranno le relazioni: Un'idea per rilanciare dal mare lo sviluppo della città: un polo acquatico nella Zona Falcata Prof. Jose Gambino: l'idea progetto Prof. Salvatore Giacobbe: gli aspetti naturalistici Prof. Giovanni Randazzo: il contesto territoriale 16.45: Tavola rotonda Moderatore: Mario Primo Cavaleri Parteciperanno inoltre: Lorenzo Barone, direttore Consorzio Castalia; Armando Cappadonia ingegnere dirigente- Città Metropolitana Messina; Giuseppe Collura, Ordine Regionale dei Geologi di Sicilia; Ermanno Cris RUOS dell'Istituto per l'Ambiente Marino Costiero, sezione di Messina, CNR; Nicola De Felì ammiraglio comandante Mariscilia; Antonino D e Simone presidente Autorità portuale; Vincen. Garofalo, Commissione Trasporti Camera dei deputati; Giovanni Lazzari, Ordine degli Architetti de Provincia di Messina; Giacomo Le Grottaglie, comandante base navale Mariscilia; Nunzio Marte Ammiraglio Direttore Marittimo Sicilia Orientale; Leonardo Santoro ingegnere capo del Genio civ Maria Schirò, Dirigente Scolastico I.T.T.L. Calò Dullio, Messina; Santi Trovato, Ordine degli Ingegnere della Provincia di Messina; Capitaneria di Porto.