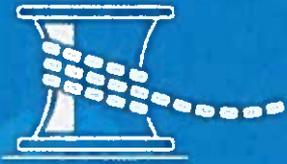


Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 19/5/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

"...Porti e aeroporti con aiuti di Stato..." (Milano Finanza)

"...Adsp affiliate Alis..." (The Medi Telegraph, Messaggero Marittimo)

Dai Porti:

Genova:

"...I numeri Assagenti..." (Informazioni Marittime, Corriere Marittimo)

"...Authority in stallo senza i Presidenti..." (Corriere Marittimo)

"...Strage alla Torre Piloti..." (Corriere della Sera, Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Festeggiamenti a Livorno per la giornata Europea del Mare..." (Corriere Marittimo, Informatore Navale)

"...Altro rinvio per la Darsena Europea..." (Senza Soste)

"...Comitati di gestione, Roma prepara il decreto anti-sindaci..." (La Nazione LI)

Salerno:

"...Wine & Sail..." (Informazioni Marittime)

Gioia Tauro:

"...Il porto tradito dagli affari..." (Il Mattino)

Messina:

"...L'Autorità Portuale senza Presidente Panfalone..." (Giornale di Sicilia)

"...Messina e i suoi mari..." (Gazzetta del Sud)

"...Messina e gli Stati generali del Mare..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Speciale:

- **Transport and Logistic di Monaco**

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Mobility 01

Porti e aeroporti con aiuti di Stato

Esonerate dall'esame preliminare della Commissione alcune forme di sostegno pubblico a queste infrastrutture. Scopo delle misure è la creazione di posti di lavoro e quindi la spinta alla crescita

La Commissione europea ha approvato nuove norme sugli aiuti di Stato che esonerano alcune misure di sostegno pubblico a favore di porti e aeroporti dall'esame preliminare di Bruxelles. Lo ha reso noto la stessa Commissione, precisando che l'obiettivo è facilitare gli investimenti pubblici in grado di creare posti di lavoro e stimolare la crescita, pur nel rispetto della concorrenza. «Le norme dell'Ue sugli aiuti di Stato sono le stesse per tutti gli Stati membri», ha

spiegato Margrethe Vestager, commissario responsabile per la Concorrenza. «I cambiamenti introdotti risparmieranno agli Stati tempo e fatica negli investimenti per porti e aeroporti, tutelando al contempo la concorrenza». Per quanto riguarda gli aeroporti, i Paesi membri potranno ora effettuare investimenti pubblici negli aeroporti regionali che gestiscono fino a 3 milioni di passeggeri all'anno in piena certezza giuridica e senza previo controllo della Commissione.

Questo faciliterà gli investimenti pubblici in più di 420 aeroporti di tutta l'Unione che gestiscono circa il 13% del traffico aereo. Il regolamento autorizza inoltre le autorità pubbliche a coprire le spese di funzionamento degli aeroporti che gestiscono fino a 200 mila passeggeri all'anno. Si tratta di piccoli scali, che però rappresentano quasi la metà di tutti gli aeroporti dell'Europa pur gestendo solo lo 0,75% del traffico aereo e che possono offrire

connettività di una regione, ma difficilmente possono falsare la concorrenza nel mercato unico europeo.

Quanto ai porti, gli Stati membri potranno effettuare investimenti fino a 150 milioni di euro negli scali marittimi e fino a 50 milioni di euro in quelli interni, anche in questo caso senza preventivo controllo di Bruxelles. Il regolamento, secondo quanto spiega la nota della Commissione, autorizza le autorità pubbliche a coprire le spese di dragaggio dei porti e

delle relative vie di accesso. Ieri intanto il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ha reso noto che ammonta a circa 1,9 miliardi di euro il valore delle opere realizzate sugli aeroporti di Milano (Linate e Malpensa), Venezia e Roma (Fiumicino e Ciampino) nel quinquennio 2012-2016. Per il prossimo quinquennio è garantito inoltre un importo ulteriore, pari a 2,9 miliardi per nuovi investimenti (si veda articolo a pag. 7). (riproduzione riservata)

Adsp affiliate Alis, Uggè scrive a Delrio

Roma - C'è l'ombra del conflitto d'interesse sull'ipotetica commissione tra alcune Autorità di sistema portuale e un'associazione di rappresentanza imprenditoriale di natura privatistica. **Lo evidenzia il presidente di Confraspporto e vice presidente di Concommercio, Paolo Uggè**

Roma - C'è l'ombra del conflitto d'interesse sull'ipotetica commissione tra alcune Autorità di sistema portuale e un'associazione di rappresentanza imprenditoriale di natura privatistica.

Lo evidenzia il presidente di Confraspporto e vice presidente di Concommercio, Paolo Uggè, che in una lettera inviata al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio chiede chiarimenti: «Apprendiamo da notizie di stampa che alcune Autorità sistema portuale avrebbero recentemente aderito ad una associazione di natura privatistica (tra queste l'associazione Alis, ndr), che dovrebbe occuparsi di temi legati al trasporto e alla logistica - scrive Uggè - Pur riconoscendo e rispettando l'autonomia decisionale di ciascuna Adsp, riteniamo che gli Enti da poco istituiti debbano mantenere la massima indipendenza dai singoli operatori privati, e dalle realtà associative da questi promosse, ritrovando, in questo spirito, anche uno dei principi fondanti nella divisione dei poteri e delle responsabilità che lei ha fortemente voluto inserire nella recente riforma portuale. Le notizie riportate - prosegue Uggè - ci spingono a chiederle se l'adesione da parte delle Adsp a siffatte associazioni privatistiche possa essere opportuna, o se, come noi riteniamo, in considerazione del fatto che tra i soci che le compongono risultano operatori portuali titolari di concessioni e imprese che svolgono le loro attività a stretto contatto con le medesime Adsp, sia una pratica da evitare per i possibili rischi di conflitto d'interesse e di alterazione delle corrette dinamiche concorrenziali tra le imprese».

Matrimonio AdSp-privati? Uggè: conflitto d'interesse

ROMA - C'è l'ombra del conflitto d'interesse sull'ipotetica commissione tra alcune Autorità di Sistema portuale e un'associazione di rappresentanza imprenditoriale di natura privatistica. Lo evidenzia il presidente di Confraspporto e vice presidente di Concommercio, Paolo Uggè, che in una lettera inviata al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio chiede chiarimenti.

«Apprendiamo da notizie di stampa che alcune Autorità di Sistema portuale avrebbero recentemente aderito ad una associazione di natura privatistica, che dovrebbe occuparsi di temi legati al trasporto e alla logistica - scrive Uggè -. Pur riconoscendo e rispettando l'autonomia decisionale di ciascuna Autorità di Sistema portuale, riteniamo che gli Enti da poco istituiti debbano mantenere la massima imparzialità e indipendenza dai singoli operatori privati, e dalle realtà associative da que-

(continua in ultima pagina)

Matrimonio AdSp-privati

sti promosse, ritrovando, in questo spirito, anche uno dei principi fondanti nella divisione dei poteri e delle responsabilità che Lei ha tortemente voluto inserire nella recente riforma portuale». «Le notizie riportate - prosegue il presidente di Confraspporto - ci spingono a chiedersi se l'adesione da parte delle Autorità di Sistema a siffatte associazioni privatistiche possa essere opportuna, o se, come noi riteniamo, in considerazione del fatto che tra i soci che le compongono risultano operatori portuali titolari di concessioni e imprese che svolgono le loro attività a stretto contatto con le medesime Autorità, sia una pratica da evitare per i possibili rischi di conflitto d'interesse e di alterazione delle corrette dinamiche concorrenziali tra le imprese».

Genova, i numeri di Assagenti

121 aziende per quasi 3 mila dipendenti e un fatturato complessivo di 300 milioni di euro. Sono i numeri di Assagenti, l'associazione degli agenti e dei broker genovesi, presentati martedì scorso nel capoluogo ligure dal presidente Alberto Banchemo nel corso della sua prima assemblea dei soci (è stato nominato [a maggio dell'anno scorso](#)).

Società, occupati e formazione La parte del leone la fanno le agenzie di navi **volandiere** (che non effettuano servizio regolare di linea), che rappresentano quasi un terzo dei soci Assagenti, seguono le società di **mediazione marittima** (30%) e le **agenzie marittime** di linea che rappresentano un quarto degli associati. Infine i **raccomandatori** che operano nel settore del diporto (7,5%), le società di **crew management** (6,5%) e gli **agenti aerei** (1,5%). La maggior parte degli **occupati** (70%) sono impiegati nelle agenzie di linea, seguono agenti tramp (16%), broker (12%), agenti manning (3,5%), agenti di navi da diporto (0,4%) e agenti aerei (0,1%).

«A un occhio attento non sfugge che è il risultato di aziende che vivono di servizi e non di prodotti», commenta il presidente Banchemo. A livello nazionale, Genova contribuisce all'elenco di iscritti in Federagenti, la federazione nazionale degli agenti e dei mediatori marittimi, per un quarto, seguita da Livorno con il 13 per cento sul totale delle aziende della categoria.

Negli ultimi due anni il job centre di Assagenti ha assunto 75 persone in due anni, pari a quasi 4 al mese. Con il "Catalogo di sviluppo manageriale", una serie di dodici corsi gratuiti per il middle management delle associate, sono state formate 252 persone per un totale di 340 ore di lezione. Inoltre, Assagenti collabora con diverse scuole per la formazione dei disoccupati, di cui hanno usufruito negli ultimi due anni 46 persone con un placement di settore del 70 per cento e un placement generale dell'80 per cento. L'assemblea dei soci per l'approvazione del bilancio sarà convocata entro il 30 giugno.

Assagenti - Banchemo "Chi siamo e quanto pesiamo?"

GENOVA- 121 aziende, quasi 3 mila dipendenti impiegati e un fatturato complessivo di 300 milioni di euro. Alberto Banchemo, presidente Assagenti, l'associazione degli agenti e dei broker genovesi, ha voluto aprire la sua prima assemblea dei soci, che si è tenuta martedì 16 maggio nella sala di Terrazza Colombo, con la risposta a due interrogativi: chi siamo e quanto pesiamo.

L'elenco dei numeri parte dalla compagine associativa: **la parte del leone la fanno le agenzie di navi volantiere, che rappresentano il 31,5%** dei soci Assagenti, seguono le società di mediazione marittima con quasi il 30% e le agenzie marittime di linea con il 24%; le ultime fette di torta se le spartiscono, i raccomandatori che operano nel settore del diporto con il 7,5%, le società di crew management con il 6,5% e gli agenti aerei con l'1,5 % del totale. Completamente ribaltata invece **la classifica in base all'occupazione dove le agenzie di linea impiegano quasi il 70% dei 3 mila dipendenti totali**; il 30% restante viene spartito tra agenti tramp – 16% –broker – 12% – agenti manning – 3,5% – e agenti di navi da diporto e agenti aerei, rispettivamente con lo 0,48% e lo 0,11%.

«Il dato sul fatturato dell'intera categoria genovese, broker e agenti, è davvero significativo – sottolinea Banchemo – a un occhio attento non sfugge che è il risultato di aziende che vivono di servizi e non di prodotti».

A livello nazionale, Genova contribuisce all'elenco di iscritti in Federagenti, la federazione nazionale degli agenti e dei mediatori marittimi, per il 25%, seguita solo da Livorno come doppia cifra, che pesa per il 13% sul totale delle aziende della categoria.

Non tutti i servizi dell'Associazione presentati in assemblea sono traducibili in numeri ma, dove si è potuto dare dei dati, quello che è emerso è stato accolto con grande gradimento: negli ultimi due anni il job centre di Assagenti ha **soddisfatto il 45% delle richieste delle aziende associate**, con un totale di **75 assunzioni in due anni**, quasi 4 al mese.

-segue

Con l'ultima edizione del Catalogo di sviluppo manageriale, una serie di 12 corsi completamente gratuiti per il middle management delle associate, sono state formate circa **252 persone per un totale di 340 ore di aula**. Inoltre, Assagenti collabora con diverse scuole per la **formazione dei disoccupati**, di cui hanno usufruito negli ultimi due anni **46 persone con un placement di settore del 70% e un placement generale dell'80%**. *«Ci piace pensare – dice Banchemo – che con la nostra attività contribuiamo a creare nuovi posti di lavoro sul territorio»*.

L'assemblea si è svolta in forma privata: *«A un mese dallo Shipbrokers and Shipagents Dinner –spiega – un evento pubblico sembrava ridondante, inoltre tutte le nostre forze oggi si concentrano su questo evento, che è il nostro fiore all'occhiello, ma che assorbe molta energia a una struttura piccola come la nostra. Il momento pubblico è solo rimandato però, all'autunno, non cancellato»*.

Da statuto l'assemblea dei soci per l'approvazione del bilancio deve essere convocata entro il 30 giugno di ogni anno, *«ho approfittato dell'occasione di avere tutti i nostri soci riuniti – dice Banchemo – per parlare di noi come categoria e per ripresentare a tutti il lungo elenco dei servizi che la nostra Associazione mette loro a disposizione»*.

Authority in stallo senza i presidenti, Duci esorta le Regioni

GENOVA - Un commissariamento che in Sardegna si protrae da 45 mesi; una totale disattenzione anche al conto alla rovescia che sta conducendo **Gioia Tauro** alla scadenza della cassa integrazione e quindi a un tracollo annunciato; un silenzio tombale sul destino di **Palermo e di Trapani**, oggi focalizzati più sulle elezioni amministrative che sul futuro di moli e banchine.

Sono i presidenti delle Associazioni agenti marittimi di Cagliari, di Gioia Tauro e dei porti siciliani, a denunciare in Federagenti le responsabilità precise delle amministrazioni regionali di Sardegna, Calabria e Sicilia, che hanno precipitato i rispettivi sistemi portuali in un prolungato stato di stallo: in un globale disinteresse delle istituzioni locali si sta consumando sulle banchine un vero e proprio paradosso determinato dalla mancata nomina dei presidenti delle ultime tre Autorità portuali di sistema ancora vacanti.

“A Cagliari - come denuncia **Michele Pons, presidente degli Agenti Sardi** - la gestione del porto, e ora della nuova Autorità di sistema competente su tutta la portualità dell'isola, è affidata da 45 mesi a una gestione commissariale. Con la mancata nomina di un presidente e nell'eterno contenzioso aperto dalla Regione Sardegna che vorrebbe un sardo alla guida di tutti gli scali dell'isola, si sono bloccate da quasi 4 anni tutte le politiche di sviluppo, per non parlare delle infrastrutture e dei dragaggi. In questa situazione la Sardegna sta perdendo, e probabilmente ha già perso, in modo definitivo la possibilità di sfruttare le opportunità create anche nel settore delle crociere, dalla crisi geo-politica di tanti paesi del Mediterraneo, direttamente concorrenti”.

-segue

“A Gioia Tauro – afferma Michele Mumoli, presidente degli Agenti Marittimi in Calabria – la crisi non è un’ipotesi. Il porto sembra aver imboccato un percorso senza via d’uscita e neppure gli eventi delle ultime settimane hanno sortito l’effetto auspicato di attirare l’attenzione della politica e specialmente della Regione Calabria che non sembra avere interesse a prendere una posizione netta sull’esistenza di Gioia Tauro, come evidenziato nell’atteggiamento espresso nei confronti di un candidato indicato dal ministero e ritenuto con scarsa chiarezza non idoneo. Le proteste in banchina sono cessate soltanto di fronte alla consapevolezza che il Porto ormai lavora con un solo Armatore e che uno sciopero a oltranza avrebbe portato a perdere anche quello. Gioia Tauro vuole sopravvivere. Ora la scadenza della cassa integrazione è alle porte e, in assenza della nuova agenzia per il lavoro che metterebbe insieme Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, nessuno, tanto meno l’amministrazione locale, sembra rendersi conto di un imminente situazione ingestibile con possibili reazioni sociali che la Calabria in passato ha dimostrato di saper portare alle estreme conseguenze”.

“Una coperta di silenzio totale - sottolinea Gaspare Panfalone, presidente degli Agenti Marittimi Siciliani - è stata calata sul porto di Palermo. La Regione e le forze politiche sembrano essere più interessate alle prossime elezioni amministrative nei Comuni di Palermo e di Trapani, che al destino del porto, per il quale latita ancora il nome del presidente. Per non parlare poi delle elezioni regionali attese di qui a un anno con la prospettiva di una campagna elettorale prolungata. Ignorare in un’isola il ruolo strategico di un porto e in genere dei trasporti (fra l’altro resta senza testa anche Messina gemellato a Gioia Tauro) significa calpestare i diritti e le aspettative dei cittadini, mettendo in discussione la competitività dell’intero sistema economico isolano. Ma significa specialmente irresponsabilità”.

Secondo Federagenti - come sottolineato dal presidente Gian Enzo Duci - per quanto riguarda le nomine il governo ha fatto ciò che doveva; ora spetta alle amministrazioni regionali imprimere un’accelerazione che è indispensabile per garantire un futuro ai porti e specialmente a chi all’interno dei porti lavora.

Il caso

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

Genova, ora si indaga su avarie delle navi non segnalate

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

-segue

San Lorenzo, che si svolsero alla presenza dell' allora capo dello Stato Giorgio Napolitano. Sono state anche le denunce pubbliche, l' insistenza e le indagini 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 carretta 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, dall' 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.

dal nostro inviato Marco Imarisio

Il Secolo XIX

REPETTO DOPO LA SENTENZA SULLA TORRE PILOTI: «LAVORO ANCORA PERI MESSINA MA VIVO MALE»

«Ciurlano assassini, li capisco lo farei anch' io al posto loro»

Il primo ufficiale della Jolly Nero: «Guasti insabbiati? Non ricordo...»

«NON RICORDO praticamente più nulla di quella notte. La condanna? Speravo di essere assolto perché ho comunque la coscienza a posto. Nessuno mi avvisò che il motore non era riparato, è questo il problema...».

Lorenzo Repetto era il primo ufficiale di coperta sulla Jolly Nero la sera del 7 maggio del 2013. Risponde al telefono da Carloforte in Sardegna, dove vive. Ieri è stato condannato dal tribunale di Genova a 8 anni e sei mesi per la morte di nove persone, sepolte dalle macerie della Torre piloti abbattuta dal cargo in manovra.

Repetto, se la sua condanna dovesse essere confermata nei prossimi due gradi di giudizio andrebbe in carcere.

«Ho paura e non lo nascondo.

Mi aspettavo che il tribunale dimezzasse le richieste del pubblico ministero (nel suo caso la Procura aveva proposto 10 anni e sei mesi, ndr) come ha fatto per altri imputati, mentre la mia pena è rimasta alta. Mi stupisce, io su quella nave ho fatto quel che c' era da fare.

Nessuno mi ha avvisato diano male a bordo, il responsabile della sala macchine Franco trerò il mio avvocato Pasquale Tonani. Aspettiamo le motivazioni, ma ritengo che ci opporremo».

Per quale armatore lavora oggi?

«A essere precisi sono sempre un dipendente della Messina, anche se dal giorno della tragedia mi sono imbarcato solo una volta, su una sorta di compagnia satellite. Non vado volentieri per mare dopo quello che è successo, ho preso quel lavoro per mantenere la mia famiglia».

La nave non era in condizione di partire. Perché lo fece?

«Per me l' imbarcazione poteva prendere il mare».

I guasti fotocopia di quello fatale, in precedenza nascosti dalla compagnia?

«Non ricordo».

Festeggiamenti a Livorno per la giornata Europea del Mare

LIVORNO - Un container da venti piedi installato lungo le mura perimetrarle della Fortezza Vecchia. Al suo interno sei monitor per lato che rimandano le immagini e le voci di centomila spettatori assiepati sugli spalti dell'Olympia stadion e lo schermo a tutta superficie sul fondo che mostra la gara più importante degli Scarronzoni, quella delle Olimpiadi di Berlino del 1936, immortalata dal Leni Riefenstahl nel suo documentario Olympia. È dedicato all'otto di voga più famoso della storia remiera italiana, il progetto "**Conurgenza**" (dalla fusione di due parole: **container e urgenza**), nato da un'idea di Cesare Inzerillo e Scenica Frammenti. Il progetto mette il visitatore letteralmente al centro della gara remiera, ponendolo di fronte all'urgente bisogno dell'artista di dare visibilità alla bellezza di cui egli stesso è artefice. Il progetto verrà presentato oggi alle **18.30 in occasione dei festeggiamenti della giornata europea del mare**, che si apriranno la mattina con la premiazione del concorso "Racconta il tuo porto 2017", aperto a tutte le scuole che hanno partecipato alle visite guidate in porto.

Durante l'**European Maritime Day**, la Fortezza Vecchia di Livorno farà da palcoscenico naturale ad altri due importanti eventi: dalle 15.00 alle 21.00 Poste Italiane in collaborazione con l'Autorità Portuale offrirà ai visitatori cartoline con immagini del Port Center e della Fortezza Vecchia che potranno affrancate direttamente presso il Port Center. Oltre alle cartoline sono stati confezionati da Poste Italiane due timbri filatelici dedicati rispettivamente ai dieci anni di Porto Aperto e alla giornata Europea del Mare. E dalle 21.00, nell'ambito del Festival Sanctae Iuliae, artisti di livello si esibiranno in un concerto ripercorrendo le vicende d'amore tra Didone, Regina di Cartagine, e l'eroe troiano Enea, vicende cui si è ispirato Henry Purcell nella sua operetta Dido and Aeneas. "Per noi è importantissimo che tra città e porto si mantengano equilibrio e relazioni positive, non solo sotto il profilo istituzionale ma anche dal punto di vista economico, urbanistico e culturale – ha dichiarato il **segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali** -, questi eventi organizzati per festeggiare la giornata europea del mare e i dieci anni di Porto Aperto, assieme a molte altre iniziative turistico/cultruali che sosteniamo, dimostrano quanto il nostro sistema portuale sia all'avanguardia in questo campo" .

Altro rinvio per la Darsena Europa: le reazioni



La mappa dell'ipotetico coperto del futuro

e allora è di un governatore uscente...

redazione, 18 maggio 2017

Di seguito: le reazioni delle forze politiche cittadine

...

Sinistra Italiana – Federazione di Livorno apprende con incredulità l'ulteriore slittamento del bando Darsena Europa a fine settembre. Molti mesi sono stati quindi buttati al vento, con la scusa di "aggiustare il tiro" col momento che ci sono cose da approfondire e modificare all'interno del testo del bando.

Se la nomina del nuovo Presidente di [redacted] avrebbe dovuto risolvere e velocizzare le procedure di gara in termini di tempistica, il lancio di questa operazione così importante per la città ci accorgiamo e non ci sorprende purtroppo, che non bastano nemmeno i capitani più coraggiosi nominati direttamente da Roma a cambiare un trend consolidato.

Il viaggio in Cina del Presidente del Consiglio Gentiloni, pare non aver portato fortuna a Livorno che si vede tagliata fuori dai giochi dopo che investitori con gli occhi a mandorla avevano già messo su l'opzione in portante sul porto. Ancora una volta le scelte del PD dimostrano quanto manchi la volontà politica di aiutare questa città a rialzarsi.

Che dire delle promesse del Ministro Del Rio? Solo promesse "da marinaio" che certamente non appassionano nessuno di noi di Sinistra Italiana Livorno e ricadono come un macigno sul destino della città e del Porto che la fa

-segue

Firenze 17 maggio 2017. "Apprendiamo da la stampa che il bando per Darsena Europa sarebbe giunto al quinto rinvio. Lo hanno rimandato a settembre per evitargli la bocciatura?" si chiede Giacomo Giannarelli, Presidente del gruppo M5S Toscana.

"Siamo un po' stanchi di aver ragione. Avevamo previsto di essere sconfitti e presentammo in conseguenza una proposta per la legge di stabilità 2017: scongelare i 2,5 milioni annui stanziati in bilancio per Darsena Europa e spenderli nelle altre opere comunali previste dal Piano Regolatore Portuale e oggetto dell'accordo di programma Regione - Comune di Livorno. I cittadini avrebbero avuto il ponte d'alta SS244 su Calambrone finito, l'antica storia delle vasche di colmata risolta e le loro imprese avrebbero finalmente goduto dello scavalco ferroviario con un cofinanziamento regionale e evate a 9 milioni. Purtroppo per cittadini e imprese il duo PD e "diversamente PD" Rossi disse no" prosegue il Cinque Stelle nella sua nota pubblicata sul sito web del gruppo consiliare www.movimento5stelletoscana.it.

"In una città con necessità di rilancio, area di crisi complessa, dove servono subito nuovi posti di lavoro, questo indirizzo avrebbe segnato uno spartiacque: smettere di inseguire e raccontare miraggi, che illudono la cittadinanza, per ottenere risultati reali e concreti nel minor tempo possibile. Un approccio serio che tra l'altro si poggia sui contributi delle migliori menti razionali in materia di trasporti e logistica, tra i quali anche il Prof. Sergio Bologna. Abbiamo apprezzato il suo ultimo contributo editoriale "Tempesta perfetta sui mari: il crack della finanza navale" e colto l'occasione della sua presentazione di ieri in Comune per chiederne l'audizione in Consiglio regionale" precisa Giannarelli.

"La Commissione Ambiente e Territorio potrà ascoltare la sua opinione del caso Hanjin, che sol evammo in aula più volte, e la sua analisi critica del modello fondato sulle portacontainer giganti a fondamento del progetto Darsena Europa. Speriamo che il professor Bologna riesca a fermare il preseravie PD - MdP su questo vicolo cieco a danno dei cittadini e di quell'economia manifatturiera toscana che sarebbe spazzata via da una Livorno porta italiana de l'import quantitativo cinese" aggiunge il Cinque Stelle che conclude "capiamo l'imbarazzo di questa scelta per chi ha avuto la campagna elettorale finanziata dal pro. Darsena Europa. Ma nel frattempo si risulterà a tutti si siano persino allontanati dal Porto di Livorno e forse certi professionisti della politica hanno meno scuse per non tutelare l'interesse generale".

Livorno: Al via i festeggiamenti della giornata Europea del Mare



Raccolta

★ 57123 LIVORNO CENTRO (LI) ★
20-05-2017



IO ANNI PORTO APERTO

AUTORITÀ PORTUALE LIVORNO

Conurgenza: quando un container racconta il porto e la sua città. Il progetto verrà inaugurato domani alle 18.30

Livorno 18 maggio 2017 – Un container da vent' piedi installato lungo le mura perimetrali della Fortezza Vecchia. Al suo interno sei monitor per lato che rimanderò le immagini e le voci di centomila spettatori assiepati sugli spalti dell'Olympiastadion e lo schermo a tutta superficie sul fondo che mostrerà la gara più importante degli Scarronzoni, quella delle Olimpiadi di Berlino del 1936, immortalata dal Leni Riefenstahl nel suo documentario Olympia.

È dedicato all'otto di voça più famoso della storia remiera italiana, il progetto "Conurgenza" (dalla fusione di due parole: container e urgenza), nato da un'idea di Cesare Inzerillo e Scenica Frammenti. Il progetto mette il visitatore letteralmente al centro della gara remiera, ponendolo di fronte all'urgente bisogno dell'artista di dare visibilità alla bellezza di cui egli stesso è artefice.



Il progetto verrà presentato domani alle 18.30 in occasione dei festeggiamenti della giornata europea del mare, che si apriranno la mattina con la premiazione del concorso "Racconta il tuo porto 2017", aperto a tutte le scuole che hanno partecipato alle visite guidate in porto.

Durante l'European Maritime Day la Fortezza Vecchia farà da palcoscenico naturale ad altri due importanti eventi: dalle 15.00 alle 21.00 Poste Italiane in collaborazione con **Poste Italiane** offrirà ai visitatori cartoline con immagini del Port Center e della Fortezza Vecchia che potranno affrancare direttamente presso il Port Center. Oltre alle cartoline sono stati confezionati da Poste Italiane due timbrati a tema dedicati rispettivamente ai dieci anni di Porto Aperto e alla giornata Europea del Mare.

E dal 21.00, nell'ambito del Festival Sanctae Iuliae, artisti di livello si esibiranno in un concerto ripercorrendo le vicende d'amore tra Didone, Regina di Cartagine, e l'eroe troiano Enea, vicende cui si è ispirato Henry Purcell nella sua opera Dido and Aeneas.

"Per noi è importantissimo che tra città e porto si mantengano equilibri e relazioni positive: non solo sotto il profilo istituzionale ma anche dal punto di vista economico, urbanistico e culturale – ha dichiarato il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali -, questi eventi organizzati per festeggiare la giornata europea del mare e i dieci anni di Porto Aperto, assieme a molte altre iniziative turistico-culturali che sostengono, dimostrano quanto il nostro sistema portuale sia all'avanguardia in questo campo".

Comitati di gestione, alt autonomine Roma prepara il decreto anti-sindaci

Firmato Delrio-Madia: porta sbarrata agli esponenti delle istituzioni

- LIVORNO -

SE LA MONTAGNA non va a Maometto, sarà Maometto ad andare alla montagna. Così, se i presidenti delle Adsp non sono capaci di gestire la patata bollente costituita dalle designazioni di sempre più sindaci per la "governance", ovvero per i comitati di gestione, si interverrà da Roma. L'indiscrezione che filtra dagli ambienti del ministero delle Infrastrutture e Trasporti è più d'una indiscrezione: è una certezza. Nei prossimi giorni, forse già all'inizio della settimana, dovreb-

BATTAGLIA & IMBARAZZI

Parlamentari grillini mobilitati
Ma la norma farà decadere
anche Debora Serracchiani

be essere varato un decreto ministeriale congiunto tra Delrio e Madia che in uno zibaldone di interventi a correzione o precisazione delle normative sulla riforma portuale stabilirà che i rappresentanti delle istituzioni politiche non potranno far parte dei comitati di gestione delle Adsp. Sarà la porta sbarrata in faccia al sindaco di Livorno Filippo Nogarini: ma



Il sindaco Filippo Nogarini con il presidente dell'Adsp Stefano Corsini

anche agli altri sindaci, non tutti dei "5 Stelle" che nei comitati di gestione sono stati già accolti a Genova, a Trieste e a Civitavecchia. Con un doppio imbarazzo per il Pd, perché la norma farà decadere anche la nomina nel comitato di gestione dell'Adsp di Trieste della presidente della Regione e vicepresidente nazionale del Pd Debora Serracchiani.

SULL'OPPORTUNITÀ Del suddetto decreto c'è già bagarre nel mondo politico, perché non solo i rappresentanti parlamentari dei "5 Stelle" preannunciano battaglia, ma anche nella maggioranza del governo ci sono perplessità. Che succederà, ci si chiede in quelle Autorità di sistema come quelle di Genova e Trieste do-

ve i comitati di gestione hanno già preso delibere importanti con la partecipazione di chi - in base al decreto - dovrà essere espulso? Probabilmente gli atti approvati non avranno valore. Si tornerà dunque a rimettere in piedi i disciolti comitati portuali, in attesa che si chiarisca in sede parlamentare la portata (e la legittimità) del decreto annunciato? Come tutti i decreti infatti, la sua validità dovrà poi essere approvata dal parlamento: e se i due rami del parlamento dovessero bocciarlo - ci sono maggioranze trasversali che per fare uno sgambetto al governo e specialmente a Delrio e alla Madia farebbero carte false - si andrebbe davvero in un caos istituzionale incredibile. Una cosa è comunque certa: sul testo delle riforme portuali, che come noto è "parcellizzato" tra i due ministeri di Delrio e Madia, occorre intervenire al più presto, con correttivi e chiarimenti. Il governo sembra convinto di poterlo fare, appunto, per decreto. Ma la strada non si presenta facile. E per l'Adsp di Livorno si preannunciano altri ritardi nella costituzione degli organi definitivi di governo, senza i quali poco o niente si può decidere.

A.F.

Informazioni Marittime

Salerno, "Wine & Sail" a Marina d'Arechi

Il porto turistico [Marina d'Arechi](#) ha ospitato ieri la flottiglia composta da dodici imbarcazioni per la prima delle quattro tappe previste quest'anno da "Wine & Sail", la manifestazione che accompagna alla scoperta delle bellezze e delle eccellenze del territorio campano.

Di giorno si naviga lungo le coste della regione e di sera si degustano prodotti e vino tipici. E' il terzo anno consecutivo che lo scalo salernitano viene scelto da Cabincharter grazie alla sua offerta infrastrutturale e di servizi.

Gioia Tauro, il porto tradito dagli affari della 'ndrangheta

Voto annullato, stop elezioni. Appalti e cocaina il business dei clan

Gigi Di Fiore
INVIATO

GIOIA TAURO. L'anniversario dei 30 anni è passato in sordina. Il 9 maggio del 1987, sotto la sua casa di via Giovanni XXIII venne ucciso il medico 55enne Vincenzo Gentile. Era il sindaco della Dc andreottiana nel comune di Gioia Tauro. Si sentiva tranquillo, anche perché era compare di cresima del nipote di don Peppino Piromalli e, nel processo alla celebre cosca di 'ndrangheta che domina la Piana, aveva dichiarato: «A Gioia la mafia non esiste, per me sono brave persone».

Così brave che undici anni dopo pensarono di far uccidere un altro medico, Vincenzo Ioculano, colpevole di non aver accettato la candidatura a sindaco per nome e per conto della cosca. La Piana resta rovente, l'ingresso del porto, eterna scommessa di un'area depressa, ha sempre un aspetto cupo. Qui doveva nascere un centro siderurgico e non se ne fece nulla. Venne realizzato il porto, con l'idea di farne un approdo fondamentale per i container provenienti da Asia e Sudamerica.

«Purtroppo, su quel porto mise subito le mani la 'ndrangheta - spiega il procuratore capo di Reggio Calabria, Federico Cafiero de Raho - Imposero ditte di subappalti e tangenti da un dollaro e mezzo per ogni container scaricato».

Dici 'ndrangheta e qui, sulla Piana, il nome ricorrente è quello della famiglia Piromalli. Un'inchiesta della Dda reggina ha nome significativo: «Cent'anni di mafia». Presenza inquietante. Le mani sul porto, sull'amministrazione comunale, sui lavori pubblici. Dice Michele Albanese, giornalista del Quotidiano del Sud da tre anni sotto scorta: «Questa è un'area piccola, dove tutti riescono a sapere tutto. La mia vita è cambiata e devo lavo-

rare senza più la mia precedente libertà fisica nella raccolta delle notizie».

Gioia Tauro attende i nuovi commissari straordinari. Il Comune è al suo terzo scioglimento per mafia. Il primo fu nel 1991 con sindaco Giuseppe Strangi, il bis fu nel 2008 con il sindaco del Ccd e Udc Giorgio Dal Torrone. Tre scioglimenti non sono un record, da queste parti. Il triste primato lo ha Laurianova con quattro commissariamenti per mafia. L'ultimo sindaco di Gioia Tauro ad andare a casa prima della scadenza è stato Giuseppe Pedà, eletto solo due anni fa al ballottaggio con il 57 per cento dei voti. Ex presidente del Cda delle Ferrovie Calabria, appoggiato da Forza Italia, Pedà è stato sfiduciato da 9 consiglieri, tra cui 4 di maggioranza. Questo intoppo politico gli ha evitato l'umiliazione di trovarsi in carica, mentre il Comune veniva sciolto per mafia.

Sfaldamenti politici, accuse di prendere decisioni in «segrete stanze» e Pedà è andato via. Scomoda la sua parentela con i costruttori Bagalà, considerati dagli inquirenti vicini alla cosca Molè già alleata con i Piromalli. La moglie dell'ex sindaco è Diana Bagalà. Con i Bagalà è consuecero invece l'ex sindaco Dal Torrone, al vertice dell'amministrazione gioiese sciolta per mafia nel 2008. Un'inchiesta colpì Dal Torrone, arrestato per aver fatto pagare l'onorario di una consulenza ad un rampollo dei Piromalli.

Dal processi, Dal Torrone è uscito assolto. Esì è potuto togliere il sassolino dalle scarpe di rivendicare i meriti della sua amministrazione, che ripete: «Ho lasciato un bilancio con oltre 100mila euro di attivo. Dopo di me, la trattativa privata è diventata una costante, le gare per le forniture merce rare. I servizi sociali del Comune sono ormai a gestione familiare».

Rimpalli di accuse, senza fine. Lo scorso gennaio, la dirigente del settore Lavori pubblici, l'ingegnere Angela Nicoletta, venne coinvolta in un'inchiesta della Dda dal nome particolare: «Cumbertazione», che in dialetto reggino indica un'associazione chiusa. Un'inchiesta su appalti, concessi ad imprese in odore di 'ndrangheta su cui scriveva la Dda: «L'occupazio-

ne dei cantieri locali permette anche l'assunzione delle maestranze imposte dalle famiglie 'ndranghetistiche e alle cosche viene riconosciuta la tassa ambientale del tre per cento». Inquinamenti mafiosi si aggiungono a colpi bassi di piccola politica. Come il documento della maggioranza del Comune che, nel togliere il voto al sindaco Pedà, scriveva: «La colpa della fine del tuo mandato è tua e del tuo braccio destro».

Dietro l'avvicinarsi dei sindaci, si annunciava la campagna elettorale per il voto fissato a giugno. Voto annullato, dopo lo scioglimento del Comune per infiltrazioni mafiose. Così, la continuità sul territorio sembrano solo le cosche Piromalli e Molè. Nei vicini comuni di Rosarno e San Ferdinando, ci sono invece i Pelle. Spiega il gip Adriana Trapani: «Questa è mafia che vive anche del prestigio dei capostipiti, con un mito che resta intatto anche nella detenzione».

Da tempo, la nuova strategia mafiosa è da «profilo basso». Più imprenditori che killer, più affari che omicidi, con attività di import-export negli Stati Uniti e nel Sudamerica. Nei container destinati a Gioia Tauro viaggia però anche la cocaina, su cui la 'ndrangheta ha il monopolio europeo. Nel 2016, ci sono stati 12 sequestri per 1640 chili di cocaina in arrivo da Cile, Brasile, Ecuador, Argentina. Nei primi mesi di quest'anno, dal Brasile e l'Ecuador, sono stati sequestrati 526 chili di droga. Un porto escluso dalla via della seta cinese, con 400 lavoratori che rischiano il posto e una gestione commissariata da due anni con al vertice il livornese Andrea Agostinelli. Ha annunciato l'acquisto di uno scanner particolare per un milione e 500mila euro, in grado di ispezionare i container a 360 gradi in modo rapido. Uno strumento indispensabile e controllare cosa arriva a Gioia Tauro.

Due anni fa, il

-segue

porto di Gioia Tauro era solo undicesimo in Europa per traffico di container. Nel 2007 era quinto. Il 25 maggio, ci sarà un nuovo confronto sindacale sui 400 lavoratori considerati in esubero. La Piana sembra sconfinata, ma è piccolissima. La longa manus delle cosche im-

pose assunzioni al porto, parentele e amicizie nei comuni, riuscì a controllare subappalti edili e forniture ai villaggi turistici.

La Dda continua la sua azione inesorabile: due grosse inchieste in quattro mesi contro le cosche della Piana. La politica cerca di risorgere. «Non ab-

dicheremo al nostro ruolo politico, in questo momento di criticità che la città sta vivendo» si legge nel documento del circolo Pd gioiese, affisso dopo lo scioglimento. In tanti sperano sul futuro, mentre il Comune aspetta i nuovi commissari straordinari. Per la terza volta in 26 anni.

■ RIPRODUZIONE RISERVATA

L' autorità portuale senza presidente Panfalone: «La politica è assente»

OOO Quando ad agosto dello scorso anno la riforma dei porti diventò legge, in tanti pensarono che potesse davvero consentire ai porti italiani di diventare un sistema capace di creare occupazione e sviluppo economico fin da subito. E questo malgrado gli accorpamenti, come è accaduto per i porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese, sottoposti ad una unica **Autorità Portuale**. Aveva pensato così anche il presidente dell' Associazione agenti marittimi della Sicilia, l' imprenditore trapanese Gaspare Panfalone. Ma perché tutto questo accada c' è la necessità che venga finalmente nominata la nuova **Autorità Portuale**. Da qui la denuncia dello stesso Gaspare Panfalone attraverso l' Associazione Nazionale di FederAgenti sulla mancata nomina delle **Autorità portuali** nei porti Palermo e Trapani. Precisa la contestazione e che guarda al Governo regionale: «Persistono precise responsabilità all' amministrazione regionale che con il suo silenzio ha fatto precipitare i sistemi **portuali** in un prolungato stato di stallo». «Una coperta di silenzio totale - sottolinea Gaspare Panfalone - è stata calata sul porto di Palermo. La Regione e le forze politiche sembrano essere più interessate alle prossime elezioni amministrative nei Comuni di Palermo e di Trapani, che al destino del porto, per il quale l' Italia ancora il nome del presidente. Per non parlare poi delle elezioni regionali attese di qui a un anno con la prospettiva di una campagna elettorale prolungata. Ignorare in un' isola il ruolo strategico di un porto e in genere dei trasporti (fra l' altro resta senza testa anche **Messina** gemellato a Gioia Tauro) significa calpestare i diritti e le aspettative dei cittadini, mettendo in discussione la competitività dell' intero sistema economico isolano. Ma significa specialmente irresponsabilità». E a proposito di nomi tra l' fine dicembre 2016 e inizio 2017 il nome che era stato proposto al governatore della Sicilia Crocetta era stato quello di Paolo Squalino Monti 42 anni, di Ischia ex presidente di Civitavecchia, considerato un manager di provata esperienza capace di rilanciare il Sistema **Portuale** Mare di Sicilia Occidentale. Ma ad oggi tutto rimane lettera morta.

L' **Autorità Portuale** così com' è concepita, vorrebbe dire: avere un board snello, ristretto a poche

-segue

persone, da 3 a 5 il "Comitato di gestione" con il ruolo di decisore pubblico istituzionale. Il Comitato di gestione è guidato da un presidente manager, di comprovata esperienza nell' economia dei trasporti e portuale e con ampi poteri decisionali.«In questo momento - invece continua Panfalone - si assiste alla totale assenza di risposte strategiche da parte della politica.

Diciamo pure che l' importanza dei trasporti non viene ancora del tutto compresa e non si capisce quanto questo sia fondamentale. E non parliamo poi della possibilità di alleanze tra pubblico e privato».
(*LASPA*)

Messina e i suoi mari: risorse e opportunità

Domani, venerdì 19 maggio alle 15.30 nella Sala Cannizzaro dell' Università

Venerdì 19 maggio con inizio alle ore 15.30 nella Sala Cannizzaro - Rettorato Ateneo, si terrà l' incontro voluto da Università, Conisma, Marevivo sulla risorsa mare per Messina, opportunità, idee e programmi, una sorta di "stati generali" tra istituzioni competenti ed esperti collegata alla Giornata Europea del Mare, promossa a partire dal 2008 dalla Commissione Europea. Si parlerà di un polo acquatico per rilanciare dal mare lo sviluppo della città ma anche di aspetti naturalistici, biotecnologie, territorio, trasporti. Dopo i saluti del rettore prof. Pietro Navarra, del direttore Conisma dott. Edoardo Papa e del dott. Mario Primo Cavaleri, Marevivo, si entrerà nel vivo delle tematiche con gli interventi del prof. Salvatore Giacobbe, della prof. Concetta Gugliandolo e dell' ing. Domenico Amato. Seguirà la tavola rotonda moderata dal giornalista Cavaleri cui parteciperanno: Maria Schirò, preside Istituto Nautico; Lorenzo Barone, direttore Consorzio Castalia; Armando Cappadonia, Città metropolitana; Capitaneria di porto; Giuseppe Collura, Ordine regionale geologi; Ermanno Crisafi, Istituto ambiente marino-Cnr; Antonino De Simone presidente Autorità portuale; Vincenzo Garofalo, Commissione Trasporti Camera dei deputati; Giovanni Lazzari, Ordine architetti; Giacomo Le Grottaglie, comandante base navale Marisicilia; Leonardo Santoro ingegnere capo del Genio civile; Santi Trovato, Ordine ingegneri. Concluderanno: Nunzio Martello, ammiraglio direttore marittimo Sicilia Orientale; Nicola De Felice, ammiraglio comandante Marisicilia. All' indomani, sabato mattina, grande manifestazione all' Horcynus Orca aperta alle scuole, a enti, associazioni e imprese che operano sul territorio.

Messina e gli Stati generali del Mare

Li hanno definiti gli "Stati generali del Mare". E in effetti il parterre degli invitati autorizza l'ambizione degli organizzatori dell'incontro di oggi, con inizio alle 15,30, nell'aula Cannizzaro del Rettorato. Un'iniziativa voluta dall'Ateneo assieme a Conisma e Marevivo. "La risorsa mare per Messina: opportunità, idee e programmi", questo il titolo dell'incontro nato nell'ambito della Giornata europea del Mare, promossa a partire dal 2008 dalla Ue. Si parlerà di un polo acquatico per rilanciare dal mare lo sviluppo della città ma anche di aspetti naturalistici, biotecnologie, territorio, trasporti.

Dopo i saluti del rettore Pietro Navarra, del direttore di Conisma Edoardo Papa e del giornalista Mario Primo Cavaleri (Marevivo), si entrerà nel vivo delle tematiche con gli interventi del prof. Salvatore Giacobbe, della prof. Concetta Gugliandolo e dell'ing. Domenico Amato. Seguirà la tavola rotonda moderata dallo stesso Cavaleri alla quale parteciperanno: Maria Schirò, preside dell'Istituto Nautico; Lorenzo Barone, direttore del Consorzio Castalia; Armando Cappadonia della Città metropolitana; i rappresentanti della Capitaneria di porto; Giuseppe Collura dell'Ordine regionale geologi; Ermanno Crisafi dell'Istituto ambiente marino-Cnr; Antonino De Simone, commissario dell'Autorità portuale; l'on. Vincenzo Garofalo; Giovanni Lazzari, presidente dell'Ordine degli architetti; Giacomo Le Grottaglie, comandante della base navale Marisicilia; Leonardo Santoro ingegnere capo del Genio civile; Santi Trovato, presidente dell'Ordine Ingegneri.

Concluderanno: Nunzio Martello, ammiraglio direttore marittimo per la Sicilia Orientale e Nicola De Felice, comandante di Marisicilia. Domani, poi, manifestazione all'Horcynus Orca aperta alle scuole.

Il nodo portuali

Polemiche sedate resta la vertenza

Milazzo Dovrebbe essere rientrata la polemica tra il sindaco Formica e il commissario De Simone a proposito dell'attività dei lavoratori portuali all'interno dello scalo mamertino.

Una polemica scaturita da dichiarazioni che sarebbero venute fuori nel corso della riunione all'Ispettorato del lavoro. Il primo cittadino - assente al tavolo - non avrebbe gradito alcune esternazioni emerse nei vari interventi e l'avrebbe fatto sapere a De Simone. Quest'ultimo ha ritenuto di dover rispondere ufficialmente al primo cittadino chiarendo che «nessuna colpa è stata attribuita dal sottoscritto al Comune e che anzi nel ragionamento esposto è stata evidenziata la natura sociale (e non tecnica) della questione, ribadendo la massima disponibilità ad ogni iniziativa per trovare una soluzione».

Questione istituzionale dunque risolta ma resta il problema delle maestranze che continuano ad essere in attesa di risposte. A nulla sono valsi gli innumerevoli incontri promossi dal Comune e dalla Capitaneria di Porto per sensibilizzare gli operatori a considerare la possibilità di alleggerire la difficile situazione di un gruppo di lavoratori che - lo sottolinea anche il sindaco Formica - per oltre un ventennio, hanno prestato la propria opera nel bacino mamertino con competenza e professionalità e che si ritrovano senza reddito».

«Naturalmente l'Amministrazione non intende rassegnarsi a questa condizione né sottrarsi allo sforzo della ricerca di una via d'uscita». E nelle scorse settimane, come ribadito dallo stesso De Simone nel corso dell'ultimo Comitato portuale, il sindaco di Milazzo ha chiesto all'Authority i dati relativi alla movimentazione delle merci nello scalo milazzese degli ultimi tre anni e anche quelli sulle unità impiegate dalle imprese portuali, con specificazione del numero di addetti avviati tramite società di lavoro interinale. Ciò al fine di avere dati più certi e anche, perché no, nella prospettiva di tornare ad investire il ministero della delicata questione.