Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 19,20 e 21/8/2017

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Dai Porti:

Genova:

"...Intensificati controlli in Liguria..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Music in the Port in Fortezza..." (Il Telegrafo, Corriere Marittimo, Il Tirreno)

"...Livorno-Palermo:18 ore di inferno..." (Corriere Fiorentino)

Piombino:

"...Malumore tra gli operai Aferpi..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

Brindisi:

"...Port Managemente Information Sistem..." (Il Nautilus)

Olbia:

"...Nessun collaudo per la Alti Fondali..." (La Nuova Sardegna)

Messina:

"...De Simone: ecco i frutti del nostro impegno..."(Gazzetta del Sud)

"...Messina-Milazz, ricomincia la partita..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

ASSOPORTI

INTENSIFICATI I CONTROLLI IN LIGURIA

GENOVA. Intensificati anche i controlli in Liguria per rintracciare terroristi in fuga dopo l'attacco a Barcellona. La polizia di frontiera ha aumentato le ispezioni in porto a Genova sui traghetti in partenza per il Nord Africa e in particolare verso Tunisia e Marocco. Ieri i poliziotti hanno controllato sia in passeggeri in procinto di imbarcarsi che camion e furgoni già presenti a bordo delle navi.

PORTO

Cerimonia speciale per i nostri crocieristi

IL PORTO ha salutato i crocieristi con l'evento Music in the Port in Fortezza Vecchia, che si apre alle crociere con un evento straordinario che Porto di Livorno 2000 organizza con Silver Sea, la compagnia extra lusso che, in occasione di un nuovo scalo della nave Silver Muse, ha scelto il gioiello mediceo come location per regalare agli ospiti una serata esclusiva. Presenti oltre 200 passeggeri della nave Silver Muse, musiche di Mascagni eseguite da Ensemble Bacchelli.

GIOIELLO I crocieristi accolti nello stupendo contesto della Fortezza Vecchia

Corriere Marittimo

Musica in porto, Livorno apre il Music Festival

Fortezza Vecchia e Livorno Port Center aperti per la VII^ edizione del Livorno Music Festival

LIVORNO - Continua la stagione estiva della Fortezza vecchia, che ospiterà anche quest'anno alcuni concerti della settima edizione del Livorno Music Festival (22-agosto-6 settembre), presentata nei giorni scorsi a Palazzo Comunale dal direttore artistico Vittorio Ceccanti dell'Associazione Amici della Musica.

Queste le quattro serate previste in Fortezza vecchia:

Giovedì 24 agosto ore 21,00

Concerto itinerante in Fortezza Vecchia

SAX AL FORTE dal Barocco al Pop

Concerto itinerante in Fortezza Vecchia. Il gruppo di sassofoni guidato da Mario Marzi, uno dei migliori sassofonisti italiani, creerà un percorso negli attraverso gli ambienti più spettacolari della Fortezza per condurre il pubblico verso le Cannoniere dove si concluderà la serata.

Martedì 29 agosto ore 21,00

Fortezza Vecchia

LET'S GO POP da Monteverdi a Mina

Un percorso di canzoni dal Cinquecento agli anni Cinquanta

Mercoledì 30 agosto ore 21,00

Fortezza Vecchia

FIATI ALL'OPERA!

Beethoven e Glinka

Musiche di Beethoven, Brahms, Wolf e Glinka.

Domenica 3 settembre ore 21,00

Fortezza Vecchia

ELECTRONIC MUSIC

Cinque giovani strumentisti e la grande esperienza di Yan Maresz compositore all'Ircam di Parigi, il grande centro di ricerca e creazione musicale fondato da Pierre Boulez nel 1977.

Il Festival è realizzato in compartecipazione con il Comune di Livorno e Scorpio Pubblicità, con il contributo di Fondazione Livorno e Regione Toscana. L'Autorità di Sistema Portuale collabora con piacere fin dal primo anno di gestione della Fortezza, mettendo a disposizione gli spazi della Fortezza che offrono uno sfondo di livello al Festival. I restanti dieci concerti del cartellone sono organizzati in luoghi altrettanto suggestivi, fra i quali il Palazzo della Gherardesca, il Teatrino di Villa Mimbelli ed il Mercato Centrale.

Da quest'anno sarà possibile usufruire di pacchetti concerto con aperitivo in Fortezza Vecchia e potrà essere visitato su prenotazione il Livorno Port Center nei pomeriggi degli eventi in orario 18,00-20,00. Info e prenotazioni: tel.: + 39 0586 249598, e-mail: portcenter@porto.livorno.it).

Il festival chiuderà mercoledì 6 settembre ore 21,00 al Grand Hotel Palazzo con lo spettacolo**LACHRYMAE** (musiche di Schumann, Britten, Hindemith e Brahms con la partecipazione del famoso pianista **Claudio Martinez Mehner**).

Il Tirreno

Musica, cibo e charme «Così puntiamo a stregare i croceristi»

Concerto in Fortezza Vecchia per strizzare l'occhio ai turisti stranieri della Silver Muse appena sbarcati

di Carlotta Nigiotti

LIVORNO

«It's amazing!». Questo commento soddisfatto ben riassume le parole colte al volo fra i croceristi della SilverSea appena sbarcati.

Come catapultati in un film in un'altra epoca, i turisti accorsi, stupiti e meravigliati, sorseggiando del buon vino di casa nostra, percorrono in lungo e in largo la Fortezza Vecchia: per assaporarne la magia; per scoprire i segreti; per scovare gli angolini da fotografare o i panorami più belli.

Circa duecentoquaranta sono i croceristi che hanno voluto partecipare all'evento organizzato da Porto Livorno 2000 con Silver Muse, The concert "Music in the Port" by Ensemble Bacchelli.

Mai così piena la Fortezza Vecchia che si prepara a salutare questo sabato di fine agosto assieme ad un pubblico esclusivo proveniente da ogni dove nel mondo. Un'accoglienza al 100% livornese ,con una tra le eccellenze della musica classica a Livorno, grazie alle sinfonie dei cinquanta musicisti dell'orchestra della Maestra Rita Bacchelli. Un evento che rientra nei tanti appuntamenti, oramai sistematici, che Porto Livorno 2000 sta sviluppando negli anni, così da rilanciare Livorno nell'ottica dei piani turistici. Un'ottima vetrina dunque per la città e per il porto, come spiega **Serena Veroni**, responsabile marketing e comunicazione per Porto Livorno 2000: «Silver Muse è la nuova nata in casa SilverSea, giunta al sesto attracco a Livorno, ed è stato proprio dalla nave che hanno chiesto di organizzare eventi che potessero allietare e far conoscere la città ai passeggeri». E continua: «Fa parte del nostro progetto di marketing "Why Livorno", presentato a Miami, che è suddiviso sulla promozione di quattro chapters, ovvero Livorno, Bolgheri, Costa degli Etruschi e Isola d'Elba. Come Porto Livorno 2000 ci siamo prodigati per questi eventi e le risposte sono evidenti: Livorno sta entrando nei circuiti dei croceristi».

Un appuntamento che unisce la buona cucina italiana andando a puntare sul palato degli ospiti e sulla bellezza della musica classica. L'aperitivo, di fatto, accoglie i tantissimi croceristi presenti alla serata: un percorso eno-gastronomico che fa conoscere i prodotti tipici toscani e assaporare i vini locali ai turisti.

«È molto importante per noi questo rapporto con SilverSea, – aggiunge Veroni – stiamo parlando di un rapporto che ci lega ininterrottamente dal 1997: è filtro fondamentale tra il porto e la città».

Dello stesso avviso è **Gabriele Gargiulo**, dirigente della Port Authority: «È una serata particolare per una nave da crociera particolare, il fiore all'occhiello delle navi per il Porto di Livorno che conferma l'importanza di questa partnership per il nostro porto».

Non poteva mancare **Francesco Belais**, assessore al turismo (e alla cultura): «La Silver Muse è una delle navi da crociera di altissimo livello nel nostro porto. Il complesso dell'industria a Livorno – tiene a sottolineare – è in crisi da tempo: la nostra è una città che ha tanto da offrire, dunque è necessario che tutti si rimbocchino le maniche affinché la filiera del turismo dia i risultati che la città merita. Accogliere i turisti a Livorno nella splendida cornice della Fortezza Vecchia ascoltando un excursus di musica classica italiana è una strategia ottima per lasciare nei turisti il fascino di un ricordo di Livorno che porteranno con sé».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Prigionieri sulla nave
Da Livorno a Palermo, 18 ore
senza aria condizionata né bagni
Il racconto di un'odissea
di **Valentina Marotta**
a pagina 9

Livorno-Palermo: 18 ore di inferno Sulla nave 40 gradi e niente bagni

Una passeggera: aria condizionata rotta. Senza scuse, solo una bottiglietta d'acqua

«Da Livorno a Palermo in traghetto senza aria condizionata e i bagni guasti. Quaranta gradi sul ponte e quaranta gradi in cabina e nei corridoi. Quella traversata lunga diciotto ore è stata un autentico inferno». È iniziata male la vacanza per Lisa e suoi sette amici, tutti più o meno ventenni, partiti per godersi il mare siciliano. «Per fortuna è proseguita secondo le migliori previsioni — aggiunge la studentessa universitaria fiorentina — ma quella traversata non la dimenticherò più. Siamo stati abbandonati dalla compagnia Grimaldi che ci ha risarcito dei disagi con una bottiglia di acqua del valore di un euro».

Lisa ha sempre viaggiato, sin da bambina con la famiglia, e si adatta a tutte le situazioni: dal campeggio all'hotel a 5 stelle. Lei e i suoi amici avevano organizzato nel dettaglio quel viaggio in Sicilia. Così lo scorso 31 luglio, partono alla volta di Livorno con tre auto, inseguiti dal caldo infernale portato da «Lucifero» l'anticiclone africano. Ad aspettarli al porto, il traghetto Europalink, un condominio navigante capace di ospitare fino a 925 passeggeri che, dal 2005, va in giro per il Mediterraneo. Con i suoi 218 metri di lunghezza, 201 cabine con doccia, quattro suite, bar, negozi, ristoranti e intrattenimento con piano bar, assicura un viaggio più che confortevole. Partenza prevista alle 23.30. L'aria calda che proviene dal Sahara non abbandona l'allegra comitiva.

«Appena imbarcati abbiamo notato la mancanza dell'aria condizionata nei corridoi del traghetto, al bar e al ristoranti, ma non ci siamo preoccupati — racconta — Avevamo prenotato le poltrone sul ponte ed eravamo certi che in mare aperto non avremmo più sofferto. Avevo con me la felpa. Ero sicura: mi avrebbe protetto dal freddo». Speranza delusa. «Dopo la partenza, l'afa non mollava e dai condizionatori usciva solo aria calda. Abbiamo chiesto al personale di bordo della nave se ci fosse un guasto e ci hanno risposto che i bocchettoni avrebbero cominciato a funzionare presto a pieno ritmo. Con pazienza abbiamo aspettato, ma quella macchina che avrebbe dovuto regalarci un po' di refrigerio non è mai partita».

I ragazzi non demordono. Si rivolgono ancora una volta al personale di bordo. «La risposta non è cambiata — ricorda ancora lei — ci hanno detto che i condizionatori funzionavano ma garantiva una temperatura di 35 gradi. Fuori, all'una di notte, c'erano 40 gradi. Nessuno di noi riusciva a respirare. Lisa non è l'unica a protestare. Sul pontile c'è l'anziano incapace di chiudere occhio nella suite e il bambino afflitto dall'afa che cerca consolazione. C'è la signora infuriata e il professionista disperato. È notte fonda quando chiedono un incontro con il comandante. «Ma non si è mai fatto vivo. Il personale ha continuato a ripetere che i condizionatori funzionavano al loro meglio».

Le sorprese non finiscono qui. Al risveglio, alle 10 del mattino, Lisa vuole rinfrescarsi. Ma davanti al bagno c'è un capannello di gente e, sulla porta, un cartello: «Guasto. Vietato entrare». «Non riuscivo a crederci: era l'unico bagno pet i passeggeri». Qualcuno telefona alla sede della Grimaldi, a Napoli, ma risponde una voce registrata e dopo un'attesa di mezz'ora cade la linea. Alle 18.30, puntuale, l'attracco. «Ho tirato un sospiro di sollievo. Ero sudata e senza forze, finalmente sarei andata in albergo per riposare e fare una doccia. Poco prima di scendere, arriva il gentile dono della compagnia: una bottiglia d'acqua del valore di 1 euro». Anche ieri il telefono della sede livornese della Grimaldi è suonato a vuoto.

Valentina Marotta

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Proteste
Non potevamo respirare e nemmeno rinfrescarci per un guasto ai servizi Volevamo protestare ma la Grimaldi si nega al telefono

PIOMBINO

LE DIMISSIONI
MASSIMO LAMI E ANDREA MARIANELLI HANNO LASCIATO LA FIOM IN APERTA POLEMICA CON IL SINDACATO

Malumore tra gli operai Aferpi La busta paga ora si assottiglia

Questione legata alle detrazioni, ma le preoccupazioni aumentano

AUMENTA il malumore dei lavoratori Aferpi dopo l'arrivo delle buste paga con il nuovo ammortizzatore sociale. Siamo passati dai contratti di solidarietà alla cassa integrazione. Per i sindacati tutto è invariato, molti lavoratori stanno sostenendo che hanno ricevuto circa 200 euro meno rispetto allo stipendio di giugno. Degli aggiustamenti era chiaro che sarebbero dovuti arrivare, ma con lo stabilimento fermo e il primo punto dell'addendum (ripartenza del treno rotaie entro agosto) ormai possiamo dire quasi disatteso, la situazione si sta facendo difficile e tesa.

ATTESA Gli operai delle Acciaierie sperano in una svolta per la ripresa delle attività, ma per ora non ci sono segnali incoraggianti

GLI OPERAI sono esasperati. È vero che in busta paga mancano le detrazioni per i carichi familiari e il bonus dato dal governo Renzi di 80 euro. Ecco quei duecento euro in meno. Su questo il sindaco dovrà lavorare. Ma se Massimo Lami e Andrea Marianelli hanno lasciato la Fiom per far comprendere il loro disappunto, molti altri si stanno sfogando sui social e in tanti chiedono di scendere in piazza. Quello che maggiormente viene contestato è il fatto che il governo aveva preso alcuni impegni e poi con un decreto ha cambiato quello che aveva firmato e detto in sede ministeriale. Come è stato sottolineato più volte, siamo passati da avere ammortizzatori sociali due anni rinnovabili per altri due anni con i contratti di solidarietà, a due anni più diciotto mesi con la cassa integrazione.

MA È ANCHE pur vero che le ore di non lavoro sono retribuite allo stesso modo e che in una situazione difficile come questa le presenze in fabbrica sono al di sotto del 40% (come richiedeva il contratto di solidarietà) e questo avrebbe comportato, oggi, l'apertura della cassa integrazione quella che hanno provato i lavoratori in Lucchini in amministrazione straordinaria, fino al reintegro in Aferpi. Con la cassa integrazione la copertura salariale sarebbe stata inferiore.

LA SITUAZIONE è complesso, e intanto il ministero dello sviluppo economico ieri ha annunciato, tramite il responsabile dell'unità che gestisce le crisi aziendali al Mise, il ministero dello Sviluppo Economico, Giampietro Castano, che a settembre riaprirà i tavoli delle vertenze in atto, compresa quella di Aferpi.

m. p.

IL MINISTERO
A settembre ripartono i tavoli delle vertenze comprese le Acciaierie

L'INTERVENTO

INACCETTABILE RIACCENDERE L'ALTOFORNO

di WALTER GASPERINI*

Riaccensione dell'altoforno? Vade retro Satana! È davvero inaccettabile che qualcuno pensi a riportare la città di Piombino e il comprensorio nelle condizioni di inquinamento che ha dovuto sopportare per anni, pagando prezzi altissimi in termini di salute.

Certo che ha consentito anche di vedere anni di florida situazione finanziaria e il cosiddetto pane nelle case, ma oggi abbiamo diritto a qualcosa di meglio e soprattutto di più pulito per la vita nostra e di tutto il territorio, per il domani che dobbiamo costruire per i giovani che se sono la speranza del domani, qualcuno dovrà pur farlo quel domani o si pensa che tutto venga da solo o con lo spirito santo?

Credo sia giunto il momento di fare un passo più diretto nel futuro, e possiamo scoprire che il domani che serve, nella corretta lettura del territorio e delle proprie risorse, può essere avviato togliendo la siderurgia e finendola una buona volta con le inutili e vane promesse di Rebrab o di altri.

Se guardiamo bene tutte le nostre risorse ci potremo accorgere che abbiamo le carte in regola per programmare un futuro pulito e che sappia usare le proprie risorse in chiave di lavoro e sviluppo sostenibile. Abbiamo bisogno di fare le bonifiche, tutte le bonifiche dai tanti anni di inquinamento che la siderurgia ha prodotto e lasciato nella nostra eredità.

Dal governo nazionale dovremmo rivendicare il diritto alla pulizia di un territorio che in termini di futuro deve programmare e usare i lavoratori, tutti i lavoratori della siderurgia nelle bonifiche, oltre ad avviare un processo di insediamenti verso il mare, dove non si chiede solo porti turistici, ma anche servizi reali alle attività portuali turistiche.

Il nostro porto commerciale deve trovare sempre maggiori spazi a servizio delle produzioni del territorio. Altro che agroalimentare di Rebrab che vorrebbe lavorare qui prodotti che provengono da altri Paesi. Non credo ci possa interessare questo, noi dovremmo avere il compito di smaltire tutti gli scarichi di lavorazione che possono lasciare solo sporco, o peggio inquinamento? Siamo seri, e ognuno pensi alla propria realtà. Le fabbriche si fanno dove si produce la materia prima, non è utile, buono e nemmeno conveniente, sicuramente per l'ambiente, che si facciano viaggiare merci per andare a lavorarle dove conviene all'industriale. La convenienza deve essere solo quella dei territori, dei lavoratori e di tutti i suoi abitanti. Non è più possibile che vi siano lavoratori che vivono, male, con il sostegno della cassa integrazione in attesa di una inutile siderurgia che non sembra sia fondamentale per il nostro governo nazionale, altrimenti avrebbe fatto come a Taranto.

Allora non dobbiamo pensare alla luna, possiamo trovare lavoro produttivo e che costruisce un futuro. Prima di tutto le bonifiche, poi attività retroportuali di servizio, valorizzazione delle nostre eccellenti produzioni agroalimentari, valorizzazione del patrimonio architettonico, storico e ambientale, in funzione di nuovo e moderno turismo con una forte agricoltura che sia garanzia del mantenimento della bellezza del territorio.

Le nostre coste, tutte libere, debbono portare ulteriore ricchezza partendo proprio dal rispetto dovuto.

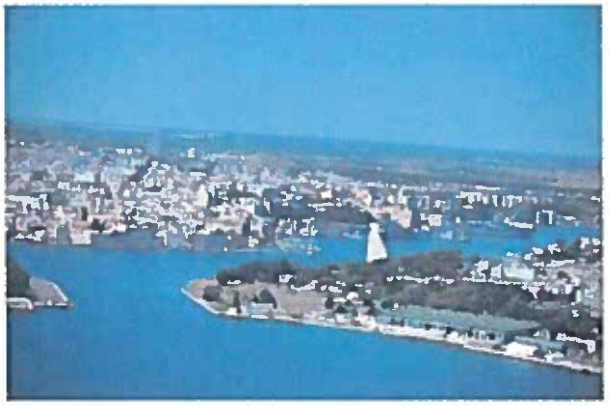
Ecco, questa è una riflessione a voce alta che voglio lanciare alla Val di Cornia, alla politica e alle istituzioni, cercando di dimostrare che di cose di cui parlare e confrontarci ve ne sono, purché si sappia costruire una partecipazione vera e uno sforzo unitario per dimostrare che il domani può esistere solo se lo pensiamo in termini di area vasta, senza chiudersi in casa e magari dire che abbiamo ragione.

Le vere ragioni potremo dimostrarle soltanto se sapremo dare un futuro e un lavoro pulito e sostenibile a tutti i nostri giovani.

*(Ex sindaco di Suvereto)

Carte in regola per programmare un futuro pulito

Sistema PMIS: Port Management Information System



BRINDISI – Con l'art. 3 del D.M. 27 aprile 2017 sono stati definiti gli adempimenti di arrivo e partenza delle navi e delle altre unità da effettuarsi presso il porto base dell'autorità marittima.
Il decreto definisce porto base il porto del territorio nazionale indicato espressamente dall'armatore, con dichiarazione vistata dall'autorità marittima del medesimo porto, da esibire unitamente alla nota di informazione prevista dall'art. 179 del codice della navigazione.Gli adempimenti di arrivo e partenza, come già precisato, avvengono tramite il sistema PMIS – Port Management Information System, se operativo.
Il Sistema PMIS – Port Management Information System di cui all'art. 2, comma 1, lett. i), è utilizzato dal personale della Capitaneria di Porto sia nello svolgimento delle pratiche amministrative collegate all'arrivo e alla partenza delle navi sia per la supervisione del traffico all'interno delle acque portuali, il sistema è suddiviso in tre macro aree funzionali che sono: 1. Anagrafiche; 2. Controllo del traffico marittimo; 3. Procedure amministrative.
Il Sistema PMIS viene definito come il sistema informativo per la gestione amministrativa delle attività portuali di cui all'art. 14-bis del D. Lgs. 19 agosto 2005, n. 196. Il Decreto si occupa di definire le diverse unità adibite ai diversi tipi di navigazione in quanto a seconda del tipo e della destinazione discendono obblighi specifici in materia.
Sono definite unità addette ai servizi locali le diverse unità, indicate di seguito, destinate ai servizi di bunkeraggio, unità destinate ai servizi ecologici o ad attività connesse alle operazioni di allibo, draghe limitatamente alla durata del servizio di escavazione, gru flottanti, bettoline, pontoni e galleggianti, unità destinate ai servizi di rimorchio in regime di concessione, unità destinate ad altri servizi tecnico-nautici e altre unità addette al servizio del porto di cui all'art. 66 del codice della navigazione e all'art. 60 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione-navigazione marittima, nel caso in cui sono impiegate nei porti o in servizio in una zona di mare territoriale individuata e disciplinata con ordinanza del capo del circondario marittimo.Per unità addette all'acquacoltura si intende qualsiasi unità destinata all'attività di l'acquacoltura ovvero quella attività economica organizzata, esercitata professionalmente, diretta all'allevamento o alla coltura di organismi acquatici attraverso la cura e lo sviluppo di un ciclo biologico o di una fase necessaria del ciclo stesso, di carattere vegetale o animale, in acque dolci, salmastre o marine (D. Lgs. 9 gennaio 2012, n. 4 – art. 3).
Per unità addette alla pesca professionale si definisce qualsiasi unità destinata all'attività di pesca professionale ovvero a quella attività economica organizzata svolta in ambienti marini o salmastri o di acqua dolce, diretta alla ricerca di organismi acquatici viventi, alla cala, alla posa, al traino e al recupero di un attrezzo da pesca, al trasferimento a bordo delle catture, al trasbordo, alla conservazione a bordo, alla trasformazione a bordo, al trasferimento, alla messa in gabbia, all'ingrasso e allo sbarco di pesci e prodotti della pesca (D. Lgs. 9 gennaio 2012, n. 4 – art. 2). Sono unità addette alla navigazione da diporto o di uso privato o in conto proprio: qualsiasi unità destinata alla navigazione da diporto, alla navigazione privata o alla navigazione in conto proprio.
Sono unità addette a servizi particolari le unità destinate ad assistenza alle piattaforme off-shore quando svolgono detta assistenza in zone di mare o presso piattaforme comprese nel raggio di sessanta miglia dal porto base.

Cosimo Salvatore CORSA

La Nuova Sardegna

Nessun collaudo per la Alti fondali

Ad un mese dal taglio del nastro da parte di Delrio l' approdo è ancora chiuso

PORTO TORRESAd un mese dal taglio del nastro della banchina degli Alti fondali da parte del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, il lungo approdo del porto commerciale risulta ancora senza collaudo e quindi vietata all' ormeggio di qualsiasi nave.

Misteri della burocrazia su una struttura portuale sottoposta a un restyling da 3milioni di euro da parte della Port Authority e su cui esiste già un finanziamento di 7 milioni di euro dello stesso Ente per dragare il fondale. Sono state concluse anche la caratterizzazioni propedeutiche al dragaggio - per portare il fondale della banchina da meno 8 metri a meno 11 metri - e dopo il contraddittorio con l' Arpas sui residui prelevati dal fondali, previsto dalla legge, i lavori potrebbero essere realizzati entro l' anno.

Il condizionale diventa però d' obbligo quando si parla di opere portuali da realizzare all' interno dello scalo marittimo turritano, perché i ritardi si accumulano ogni qualvolta si devono renderle fruibili alla città e, in questo caso, alle compagnie navali, come quest' ultimo caso ha confermato.

La banchina degli Alti fondali è lunga 440 metri, che verranno ridotti a 370 dopo la resecazione per la futura realizzazione dell' antemurale: i lavori di adeguamento, affidati alla ditta Ser.Lu di Cagliari, hanno interessato le numerose sgrottature che ne hanno limitato la piena fruibilità e il relativo funzionamento, compromettendo per oltre un anno e mezzo il piano accosti delle navi Meridionale, Corsica Ferries e Grandi navi veloci che transitavano all' interno del porto commerciale.

«Questa banchina darà più possibilità di accoglienza per i traffici marittimi - aveva detto il ministro Delrio -, comprese le navi da crociera». A distanza di un mese, però, non esiste ancora il collaudo della stessa banchina ed è quindi vietato l' ormeggio di qualsiasi nave.

(g.m.
)

Gazzetta del Sud

Il punto sui progetti e sulle opere in corso di realizzazione da parte dell' Autorità portuale

De Simone: ecco i frutti del nostro impegno

L' ampliamento dei moli, la piattaforma logistica e il nuovo scalo di Tremestieri, gli appalti per la Fiera

Lucio D' Amico «Qualunque sarà il futuro dell' Autorità portuale, il nostro impegno non verrà mai meno, fino all' ultimo giorno di mandato». Il commissario straordinario dell' Authority Antonino De Simone è partito ieri da Messina per un breve week-end di vacanza. «Sono stati giorni di lavoro intensissimo e ho voluto vivere di persona anche quello straordinario evento che è la processione della Vara», afferma De Simone prima di fare il bilancio dell' attività di tutti questi mesi (che stavolta non comprende i risultati conseguiti nel settore del turismo croceristico).

Il fronte messinese «Abbiamo aggiudicato l' appalto per la progettazione dell' ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo - esordisce il commissario -, lavori che porteranno alla rettifica dei tre moli con l' ampliamento dei piazzali a beneficio di una migliore distribuzione dei traffici e dei flussi delle persone e delle merci. Stiamo completando anche la procedura di gara per l' affidamento della progettazione dei lavori di ampliamento del molo Norimberga. È stata, poi, approvata la progettazione preliminare del nuovo Terminal crociere del porto di Messina, sono stati acquisiti i pareri degli enti interessati e si è ormai avviata la fase della progettazione definitiva».

Il porto di Tremestieri «Ci stiamo lavorando quotidianamente - spiega De Simone -, riguardo all' iter di realizzazione della nuova piattaforma logistica intermodale e dello scalo portuale di Tremestieri gli uffici dell' Authority sono stati impegnati nell' iter di esproprio delle aree sulle quali si apriranno i cantieri, con l' emissione di formali ingiunzioni di sgombero a carico degli occupanti. Definito l' aspetto dei finanziamenti e una volta stipulato il contratto, l' amministrazione comunale di Messina, che è la stazione appaltante, procederà con il progetto esecutivo e l' avvio della realizzazione dell' opera». Tutto ciò dovrebbe avvenire entro il prossimo mese, salvo imprevisti».

Prg portuale e Fiera «Per il Piano regolatore del porto ci sono stati importanti passi avanti - sottolinea il commissario -, completata la Valutazione ambientale strategica, ora il documento definitivo sarà trasmesso alla Regione siciliana e alla Città metropolitana per gli ultimi passaggi, prima della sua entrata in vigore. E sulla cittadella fieristica la nostra attenzione è stata sempre costante. Sono partiti i

lavori di restauro del Portale, del Padiglione centrale e del Padiglione di Arte e Turismo, opere attese da decenni, mentre per la riqualificazione e la rifunzionalizzazione della Palazzina degli uffici e del Teatro in Fiera, si sta procedendo con l' iter autorizzato dal Comparto Cta (Provveditorato interregionale opere pubbliche) di Palermo». E un passaggio De Simone lo riserva anche all' apertura, seppur in tono minore, del quartiere fieristico alla città per questa estate: «Nonostante i lavori di ristrutturazione che limitano le superfici disponibili, per consentire ai messinesi di godere di queste aree, abbiamo ritenuto opportuno affidare la concessione per il mese di agosto, a seguito di apposito avviso pubblico, del lungomare fieristico per l' organizzazione di eventi culturali, ricreativi, ludici e di aggregazione sociale. L' aggiudicatario è stato scelto da una Commissione formata dalla Soprintendenza ai Beni culturali e ambientali, dal Comando della Capitaneria di porto e dal sottoscritto in qualità di commissario straordinario dell' Autorità portuale».

La Zona falcata «Anche su questo versante non siamo stati con le mani in mano - ribadisce De Simone - , sono state ormai definite le procedure amministrative discendenti dalla convenzione sottoscritta con l' Università di Messina, relativa agli interventi di caratterizzazione delle aree di sedime della Falce. A breve partirà la prima fase operativa».

Sicurezza e confini «Ci stiamo dotando - annuncia il commissario - di un nostro "Port Community System", i cui primi moduli accesso e sicurezza sono stati testati durante il G7 di Taormina. Abbiamo un sistema efficiente di monitoraggio dei mezzi che trasportano merci pericolose grazie alla Sala Controllo ubicata sulla banchina Rizzo. Un sistema che è oggetto di studio e di attenzione da parte di tante altre istituzioni nazionali ed europee. E abbiamo completato l' operazione di delimitazione delle aree ricadenti nella giurisdizione dell' Authority di Messina-Milazzo, avendo ottenuto il riconoscimento definitivo delle competenze territoriali su quelle porzioni la cui titolarità era stata, e continua a essere, contestata dal Comune di Messina». E questo è uno dei fronti che più ha fatto "soffrire" l' ex presidente, oggi commissario dell' Autorità portuale, il quale però tiene a ribadire che con il sindaco Accorinti i rapporti in questi anni sono stati sempre buoni, pur nella diversità delle posizioni su alcuni importanti temi legati alla città e al suo porto.

Gazzetta del Sud

L' interlocuzione con il Governo nazionale

Ma per cambiare il decreto restano 10 giorni di tempo

Mancano dieci giorni. Il 31 agosto, infatti, come evidenziato più volte nel corso dei mesi dai rappresentanti del movimento CapitaleMessina, è la data ultima per aprire una trattativa tra Regione siciliana e Governo nazionale, al fine di raggiungere un' intesa sui decreti correttivi e/o integrativi della riforma portuale, previsti dall' articolo 8 comma 6 della legge Madia (ricordiamo, infatti, che la riforma targata Delrio è stata inserita nell' ambito più generale della riforma della pubblica amministrazione). Con lo strumento della revisione del decreto - hanno sottolineato Pino Falzea e Gianfranco Salmeri - si potrebbe scongiurare la soppressione dell' Authority messinese o quantomeno ottenere condizioni di autonomia gestionale e garanzie di tutela dei porti di Messina e Milazzo.
È questo il passaggio decisivo. Non basta, infatti, il no di Crocetta che ha momentaneamente bloccato la nomina del presidente della futura Authority calabro-messinese e, dunque, anche l' accorpamento. Finora tutto è avvenuto in vie ufficiose più che ufficiali e il Governo non ha forzato la mano, anche se potrebbe farlo, approvando in ogni caso la nomina di Francesco Russo senza l' intesa della Regione, facoltà prevista dall' articolo 14- quater della legge numero 241 dell' 8 agosto 1990. In quel caso, però, il governatore siciliano potrà impugnare il provvedimento al Tar e sollevare la questione della legittimità costituzionale in via incidentale dell' articolo 8 della Legge n. 124 del 2015 (la legge Madia) e dell' articolo 7, con l' allegato "A" del decreto 169 del 2016 (decreto Delrio), chiedendo l' intervento della Corte Costituzionale. La pausa estiva ha rallentato tutto ma ora si entra nel vivo di una battaglia che molti, forse quasi tutti, avevano già considerato perduta e che invece ancora può essere giocata, a tutela non solo dell' autonomia gestionale ma dell' identità stessa, del ruolo, delle funzioni strategiche, di quel sistema portuale già di fatto esistente, che è quello composto da Messina e Milazzo e, sulle coste dirimpettaie, da Reggio Calabria e da Villa San Giovanni. Con Gioia Tauro ci potrà e ci dovrà essere la massima collaborazione, ma da "pari a pari", non con uno sbilanciamento così evidente come l' attuale sia in termini di governance sia di rappresentanza all' interno del nuovo Comitato.(l.d.)

Gazzetta del Sud

Il completamento delle banchine commerciali, la sistemazione logistica, il pontile industriale di giammoro, la continuità doganale

Gli interventi sul fronte "caldo" di Milazzo

«Abbiamo sempre considerato Messina e Milazzo un unico sistema portuale, senza fare figli e figliastri. E, al di là di alcune polemiche o strumentalizzazioni, i risultati del nostro impegno sono sotto gli occhi di tutti». De Simone rivendica gli sforzi fatti sul fronte milazzese che non è mai stato del tutto tranquillo, anzi in più occasioni è stato caratterizzato da un rovente confronto politico.

Le banchine «Abbiamo innanzitutto affrontato - sottolinea il commissario - le problematiche progettuali, che non sono sicuramente imputabili all' Autorità portuale, legate al completamento delle banchine commerciali del porto di Milazzo.

L' opera, attualmente attestata su circa il 75 per cento dell' avanzamento dei lavori, prevede la realizzazione di una nuova banchina commerciale di 18 mila metri quadri di piazzali e oltre 300 metri lineari di nuovi accosti, nella zona antistante il molo di sottoflutto, con fondali di meno 11 e meno 10. Il tutto fa parte dell' area Sin (Sito di interesse nazionale) e, dunque, come è noto, sono più stringenti le norme procedurali. Il previsto dragaggio è stato completato e i lavori per la realizzazione della banchina, che momentaneamente sono sospesi per una difficoltà di drenaggio delle acque delle sabbie di colmata, riprenderanno a breve grazie a una perizia di variante in corso di approvazione da parte del competente assessorato regionale. Si stima di poter riprendere i lavori entro l' estate e terminarli entro la fine del 2018».

La logistica «Si sta procedendo - prosegue Antonino De Simone - con i lavori di sistemazione logistica del porto di Milazzo, che comprendono la rifunzionalizzazione complessiva e la messa in sicurezza di tutta la zona sud del porto, quella compresa fra la banchina XX Luglio (commerciale) e il molo Marullo (sede dei servizi e degli uffici portuali). L' intervento prevede una nuova recinzione e perimetrazione delle aree, con nuovi accessi e percorsi che offriranno una migliore e più efficiente suddivisione e utilizzo delle stesse aree ottemperando sia alle esigenze di sicurezza e di logistica sia a quelle di continuità doganale.

Il porto, infatti, è oggi interrotto dalla presenza del Terminal aliscafi e le opere in progetto consentiranno di ripristinare la necessaria continuità di percorsi carrabili. I lavori sono in corso e vanno completati, secondo quanto previsto dal capitolato d' appalto, entro giugno 2018, per un importo pari a 1 milione

706 mila euro. Su quest' opera abbiamo ricevuto diverse critiche ma anche il consenso di molti operatori e cittadini milazzesi».
Giammoro Un altro dei nodi cruciali per lo sviluppo delle attività portuali: il pontile industriale di Giammoro. «Approvato il progetto esecutivo dell' impresa - conferma De Simone -, sono stati depositati i calcoli strutturali e, non appena si otterrà il nulla osta sismico di competenza da parte del Genio civile, procederemo all' avvio concreto dei lavori, che avranno una durata di 24 mesi e un costo, a base d' asta, di 22 milioni 613 mila euro. È un grosso investimento che renderà sempre più importante il sistema portuale di Messina-Milazzo. Nell' ultima sua seduta, il Comitato portuale ha deciso di procedere contestualmente alla pubblicazione di una gara per l' affidamento in concessione dell' opera, cosi da poter avviare la sua gestione in continuità rispetto alla sua realizzazione».(l.d.)

Gazzetta del Sud

Sviluppo, investimenti e vocazioni del territorio

Attività portuali e infrastrutture Adesso si vada oltre i progetti

Completamento dei lavori accanto al molo di sottofluttopiattaforma logistica e collegamento con l' autostrada

milazzo Settembre sarà un mese decisivo per la portualità mamertina. E non per la questione legata al possibile accorpamento con Gioia Tauro, bensì per una serie di questioni aperte da tempo che vanno definite in un modo o nell' altro. Ci riferiamo al completamento dei lavori nella zona adiacente al molo di sottoflutto, al progettato impegno del gruppo Grimaldi di collegare con navi ro-ro la Sicilia con il Continente, alle continue richieste di armatori italiani e stranieri per ottenere il nullaosta per collegare il bacino mamertino con i principali porti del Nord Italia e da ultimo il progetto che la società "Centro Mercantile Sicilia" intende promuovere per realizzare assieme al gruppo Franza nell' ex Montecatini un' area logistica strategica di servizi.

Una scelta strategica questa che impegna l' Amministrazione Formica a prendere una posizione chiara sul fronte della portualità. Sarà in linea con le indicazioni contenute nel programma elettorale? La domanda nasce spontanea perché proprio questo progetto si lega ad un altro che sino ad ora non sembra appassionare molto il sindaco: il collegamento porto-asse viario.

È impensabile infatti che un porto possa espletare i suoi traffici senza avere collegamenti via terra. Considerato che, per realizzare la bretella tra il porto e l' asse viario, il Comune di Milazzo dovrebbe impegnarsi a finanziare l' opera per la quota parte di sua competenza, conoscendo la perenne e totale mancanza di risorse finanziarie del Comune mamertino, riteniamo che l' Autorità portuale, così come fatto per tante altre occasioni per il porto di Messina, debba adottare anche per il porto di Milazzo la stessa strategia se veramente si vuole finanziare l' opera.

Chi sollecita questa infrastruttura è anche il "Comitato grande porto" il quale sottolinea che a parlare di strada di collegamento porto-asse viario non è stato solo De Simone, ma anche il ministro Del Rio durante la sua recente visita a Messina. «Effettivamente - afferma il comandante Mario Sciotto - è paradossale che un asse viario colleghi la città a levante, a ponente, al centro, perfino con la zona di Ciantro recentemente realizzata lasciando isolato il porto che è il cuore pulsante dell' economia della città. Quanto alla situazione attuale in corso per quanto riguarda i lavori delle banchine adiacenti al molo di sottoflutto, sarà utile capire se entro fine anno, come più volte annunciato dal commissario De Simone (che lo ribadisce anche oggi nelle pagine della cronaca del capoluogo), l' opera sarà completata. Da mesi il cantiere è fermo».(r.m.)

Focus

Già dieci anni fa si cercò di realizzare un collegamento per unire lo scalo portuale all' autostrada Messina-Palermo. Un progetto che puntava attraverso una strada che passava dall' area Tribò, costeggiando la vecchia "Nazionale" sino ad arrivare a due passi dallo svincolo autostradale di Milazzo.

Non se ne face nulla. Oggi l' idea è diversa e sicuramente più complessa. Il Comune e l' Autorità portuale all' inizio dello scorso anno avevano deciso di realizzare una bretella sotterranea di collegamento dall' uscita dell' asse viario in via Tonnara ma tutto - come al solito - si è arenato. Saràò l' ennesima incompiuta?

Gazzetta del Sud

Con il ritorno del Piano regolatore del porto e con l' esame da parte del consiglio comunale della Variante al Prg

Riflettori accesi sulle scelte cruciali

Si deve spezzare il silenzio calato sulla Zona falcata. Ci vogliono idee forti

Lucio D' Amico Il ritorno del Piano regolatore del porto e l' imminente avvio della sessione consiliare di Palazzo Zanca dedicata alla Variante di salvaguardia ambientale riaccendono i riflettori su questioni cruciali riguardanti il presente e il futuro di Messina.
Il commissario dell' Autorità portuale Antonino De Simone ieri ha ribadito al nostro giornale che, «completata la Valutazione ambientale strategica, il documento definitivo sarà trasmesso alla Regione siciliana e alla Città metropolitana per i passaggi conclusivi». Si sta per chiudere, dunque, l' annosa vicenda del Prg portuale, uno strumento di programmazione essenziale di cui tutte le città sedi di porti sono dotate. Messina è ferma addirittura a un Piano degli anni Cinquanta.
Roba da non credere.
Trascinandosi ormai da un decennio, è evidente che il Piano regolatore portuale, una volta approvato in via definitiva, potrà essere rivisto in alcune sue previsioni, alla luce delle nuove esigenze della città.
Ma finalmente si potrà entrare nella fase operativa di quella programmazione destinata a riqualificare e valorizzare aree preziosissime del nostro territorio, dalla Zona falcata a tutto il waterfront.
Di questi temi a Messina sembra si abbia paura di discutere. Perché le posizioni, anche quelle delle forze politiche, sembrano sclerotizzate, congelate su luoghi comuni, caratterizzate da una sorta di apatia e di indifferenza che andrebbero definite criminali. La paura di nuove speculazioni edilizie: la paura di orrori urbanistici; la paura che i "soliti noti" mettano le mani su quelle aree; la paura che dietro tutto si celi la regia dei consueti "poteri forti". Ecco, tutte paure che paralizzano, che fanno dire a molti "meglio non toccare nulla". Ed è così che, con la complicità e l' avallo di intere classi dirigenti della nostra città, si sono consegnate al totale caos e a un degrado insostenibile gran parte delle zone della Falce e tanti chilometri del nostro affaccio a mare.
E invece quelle paure vanno sconfitte. Gli obbrobri e i tentativi affaristici che non guardano all' interesse generale della città vanno sventati dall' inizio.
Ma tutto ciò non può dare alibi a nessuno. Messina deve uscire dal guado e per farlo, oltre che dotarsi di strumenti di pianificazione seri e coerenti, ha bisogno di "scosse" salutari, positive, esattamente

contrarie a quelle dei temuti terremoti e della imperante negatività che aleggia sullo Stretto.
C' è una vicenda che può diventare simbolo di questo nuovo corso. Il riferimento è al grande Acquario, finora soltanto un' idea progettuale, seppure frutto di anni di passione e di studio da parte del prof. Josè Gambino, docente di Geografia alla nostra Università. Il grande Acquario con il suo Parco blu delle Sirene è, comunque, un' idea forte, uno di quei progetti che, se trasformati in opere, potrebbero diventare elementi catalizzatore di imponenti flussi turistici, che si sommerebbero a quelli derivanti dal traffico croceristico. Dalle idee forti possono nascere percorsi di riqualificazione e di valorizzazione del territorio.
E tutto s' intreccia, in questa Messina che guarda già al prossimo anno, al 2020, alla ventilata candidatura di "capitale della Cultura". Ci sono grandi gruppi, in Italia e nel mondo, che potrebbero valutare l' interesse di investire sull' Acquario dello Stretto e sul Parco delle Sirene, se solo gli enti e le istituzioni locali lo proponessero, con voce unica, senza divisioni inutili e strumentali. Pensiamo, ad esempio, alla Msc, la grande compagnia svizzera che con Messina ha instaurato un legame strettissimo, facendo della nostra città una tappa stabile dei viaggi della sua ammiraglia, la "Meraviglia". E proprio l' incontro tra la Vara e la grande nave da crociera ancorata in porto è stato il momento più toccante della processione dell' Assunta di quest' anno. Ebbene, Msc avrebbe tutto l' interesse a creare rapporti ancora più stabili e duraturi. D' altra parte, ricordiamo che il grande Acquario di Genova, uno dei più formidabili attrattori di turismo in Italia, è gestito da un ramo d' impresa della grande holding genovese dei Costa.
Idee forti, difesa ad ogni costo della specificità e dell' autonomia dei porti dello Stretto, riconsiderazione di tutto il capitolo relativo alle infrastrutture (compreso il Ponte, perché anche tanti tra i contrari adesso stanno rivedendo le proprie opinioni). Sono queste le sfide da raccogliere. Oltre alla indispensabile messa in sicurezza del territorio che passa, pur con zone d' ombra che vanno chiarite al più presto, dall' approvazione della cosiddetta "Variante Salva colline" all' esame del consiglio comunale nella sessione che comincerà fra due settimane.

Gazzetta del Sud

La situazione di stallo relativa alla riforma e al previsto accorpamento con Gioia Tauro è probabilmente destinata a durare fino alle Regionali

Messina-Milazzo, ricomincia la partita

Gli aspiranti governatori siciliani dovranno pronunciarsi sulla nuova Autorità di sistema portuale

Lucio D' Amico La situazione di stallo è destinata a rimanere tale probabilmente fino a novembre. La partita delle elezioni regionali in Sicilia non solo è cruciale per la definizione dei rapporti tra schieramenti e forze politiche e per gli ulteriori sviluppi in vista delle Amministrative del 2018 ma anche per il futuro della vicenda relativa ai porti di Messina e Milazzo.

Facciamo un passo indietro.

Esattamente un mese fa, nella sede del ministero dei Trasporti, si è svolta la prima Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale (Adsp). Si tratta dell' organismo chiamato, a distanza di un anno dalla pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale del decreto di riforma della portualità italiana, a coordinare i piani di sviluppo e gli investimenti in tutti gli scali del Paese, fino alla definizione di un unico Piano regolatore portuale nazionale. Una visione lungimirante, secondo i sostenitori della "riforma Delrio", un sistema frutto di logiche di accentramento dei poteri raramente viste in Italia negli ultimi decenni, secondo i molti che continuano ad avere profondi dubbi sull' efficacia e soprattutto sull' equità della riforma.

Tutto o quasi è in mano al potere politico, cioè al ministro dei Trasporti, e al suo dirigente superfidato, quell' Ennio Cascella che ha coordinato per anni la Struttura tecnica di missione (il gruppo di esperti che, di fatto, ha elaborato il Piano strategico di investimenti collegato al Documento economico-finanziario del Governo) e che adesso ha un duplice ruolo, quale referente di Delrio nella Conferenza delle Autorità di sistema e quale presidente della Rete autostrade mediterranee (passa da lui l' intero comparto delle "autostrade del Mare"). Ebbene, Cascella è quel "supermanager" che in una recente intervista a un quotidiano nazionale ha detto chiaramente che il Governo punta essenzialmente sui porti del Nord Est (Trieste e Venezia) e su quelli del Nord Ovest (Genova e La Spezia), lasciando le "briciole" ai sistemi portuali del Sud.

La Conferenza di un mese fa ha visto presenti tutti i presidenti nominati dal ministro, tranne uno: Francesco Russo, l' assessore regionale calabrese (seppur nativo di Catania) , che è stato designato alla guida dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Meridionale e dello Stretto, quella che fa

capo a Gioia Tauro. Russo non si è potuto insediare ancora perché Rosario Crocetta non ha dato l' avallo ufficiale della Regione siciliana alla nomina.
E, dunque, si torna al punto di partenza: le prossime elezioni regionali. Il nuovo presidente, chiunque egli sia, cosa intenderà fare? Rivendicherà il ruolo di Messina-Milazzo quali porti strategici di una delle grandi Città metropolitane della Sicilia e, quindi, sosterrà la richiesta della istituzione di una sedicesima Autorità di sistema portuale, quella che dovrebbe riunire Messina-Tremestieri-Milazzo con i porti calabresi dello Stretto, Reggio e Villa San Giovanni?
Si accoderà ai "diktat" del Governo nazionale e darà il via libera definitivo all' accorpamento di Messina-Milazzo con Gioia Tauro? Solleverà il conflitto di attribuzione Stato-Regione, come aveva promesso di fare Crocetta? Da questi interrogativi dipendono le sorti del nostro sistema portuale. Sarebbe il caso che il tema diventasse uno degli argomenti principali della campagna elettorale siciliana.

Gazzetta del Sud

Il deputato messinese aveva sollevato una serie di dubbi che, se non risolti, rischiano di vanificare l' intera riforma

Si attende la risposta di Delrio all' interrogazione presentata da Garofalo

Con la ripresa delle attività parlamentari, a livello nazionale e regionale, dovrebbe arrivare finalmente la risposta del ministro Delrio all' interrogazione presentata a luglio dal deputato messinese Enzo Garofalo. «Le Autorità portuali di Messina e Gioia Tauro - aveva sottolineato nell' occasione il vicepresidente della Commissione Trasporti alla Camera - devono avere una rappresentanza territoriale negli organi decisionali della nuova Autorità di sistema che sia proporzionale alle rispettive dimensioni, valutate sia in termini di bilancio che di effettive capacità e potenzialità economiche.

A distanza di mesi dalla riforma mancano norme di riferimento certe in questa direzione e, comprensibilmente, cresce la diffidenza verso la riforma. Il ministro deve porre rimedio in tempi brevi se non vuole che si finisca in un insuperabile stallo».

E non è un caso che sia stato usato l' aggettivo "insuperabile", perché si è creata un' impasse tale da determinare un quasi inevitabile conflitto tra Stato e Regione. «Pur essendo sulla carta una riforma a mio avviso auspicabile - aveva ribadito Garofalo - non può lasciare al caso le modalità della sua concreta attuazione. Regole quali le modalità di scelta del presidente e del segretario generale dell' Autorità di sistema portuale, ad esempio, o il numero dei componenti del Comitato di gestione per ciascuna Regione, non possono essere declassate a questioni di mero interesse locale perché sono fondamentali per le scelte strategiche future. Solo se avremo garanzie in merito al ruolo che Messina avrà in ogni organo decisionale della nuova autorità di sistema si potrà sbloccare lo stallo delle nomine. Senza regole certe che garantiscano un leale bilanciamento degli interessi delle parti in gioco la riforma fallirà il suo intento, ovvero di essere uno strumento concreto di rilancio dell' economia della portualità italiana». E Garofalo aveva chiesto a Delrio, infine, di dare notizie in merito alla ventilata proroga dell' autonomia dell' Autorità portuale di Messina fino al 31 dicembre prossimo. Nessuna risposta finora è arrivata dal ministro.(l.d.)

La Sicilia

acireale

In arrivo mezzo milione per adeguare il porto di Stazzo

Buone notizie sono arrivate nei giorni scorsi per la riqualificazione del porto della frazione marinara di Stazzo.
L' assessorato regionale dell' Agricoltura, dello Sviluppo rurale e della Pesca mediterranea ha infatti pubblicato l' elenco provvisorio delle istanze ammissibili partecipanti al bando Po Feamp (Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e per la Pesca), relativo a misure finanziate in regime di gestione concorrente di porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all' asta e ripari di pesca.
Nell' ambito del bando sono stati assegnati in tutto 9 milioni 455mila euro circa di contributo pubblico: 5 milioni 455mila euro destinati a infrastrutture pubbliche, 4 milioni a investimenti proposti da imprese private operanti in ambito portuale nel settore della pesca. Nell' elenco dell' Azione A, in cui figurano le istanze degli enti, tra le undici richieste di finanziamento ammesse figura appunto anche quella del Comune di Acireale, che si trova all' ottavo posto. Il costo ammesso ammonta a 506mila euro circa, 59mila in meno rispetto ai 565mila richiesti.
Il progetto in questione punta alla valorizzazione e al miglioramento della vita degli operatori del settore e, più nel dettaglio, prevede tra l' altro il rifacimento della parte calpestabile del porto (al momento piena di sconnessioni); l' installazione di nuovo arredo urbano con panchine e cestini multifunzione; la sistemazione dell' impianto di illuminazione con tecnologia a led e l' ammodernamento di tutti gli ormeggi (colonnine, distribuzione dell' acqua e della luce alle barche); realizzazione di un piccolo ricovero per la pesca con pensiline amovibili e sistema di stoccaggio dei rifiuti.
«Siamo ancora in una fase non definitiva e aspettiamo l' elenco definitivo - spiega l' assessore ai Lavori pubblici Nando Ardita - si tratta comunque di un ulteriore sforzo di programmazione compiuto dall' amministrazione del sindaco Barbagallo. Grazie anche alla collaborazione assicurata dal consigliere comunale Stefano Pennisi e soprattutto dei tecnici che hanno realizzato il progetto in tempi brevi e ci hanno consentito di arrivare ad un risultato eccezionale, facendoci piazzare tra i comuni ammessi a finanziamento. Un ringraziamento va anche al deputato regionale Nicola D' Agostino che si è prodigato affinché questo ulteriore finanziamento potesse giungere ad Acireale. Un passo importante, un preciso segnale che questa amministrazione sta dando nei confronti delle zone marinare. Siamo a metà dell' opera ma siamo già riusciti a giungere a importanti finanziamenti».
Antonio Carreca.

ANTONIO CARRECA

L'Informatore Navale

Il porto di Valencia espande l'area dedicata all'industria automobilistica

Valencia, Spagna, 19 agosto 2017 – Il porto di Valencia ha raggiunto un milione di metri quadrati che servono l'industria automobilistica, di cui 412.000 metri quadrati si trovano a Valencia e gli altri 560.000 nella zona portuale di Sagunto.

L'autorità portuale di Valencia (Autoridad Portuaria de Valencia) ha affermato che esistono quasi cinque chilometri di linea di banchina per l'industria che consentono l'arrivo di grandi navi ro-ro.

L'infrastruttura è integrata dall'accesso ferroviario al porto di Valencia, nonché dall'accordo recentemente firmato con l'ADIF, ferroviario statale spagnolo, per cui l'autorità portuale assegnerà 31 milioni di euro per l'accesso ferroviario alla porta di Sagunto.

I terminal e le aree concessionarie situati a Valencia e Sagunto per l'industria automobilistica hanno consentito al porto di Valencia di salire rapidamente negli ultimi due anni e di passare dal 14 ° porto del mondo nel traffico del veicolo fino all'ottava posizione alla fine di il 2016.