



INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Giornale di Sicilia, Social TP, TeleSud3)

Dai porti

Genova:

"...Crocire: senza aerei l'home port langue..." (Informazioni Marittime)

"...Ucina replica alle critiche mosse nei confronti del Salone di Genova..." (The Medi Telegraph, Il Nautilus)

Salerno:

"...L'AP sigla accordo con Atenei per attività di ricerca su logistica Mare/terra..." (Ferpress)

Gioia Tauro:

"...Porto adesso trema tutto l'indotto..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Banchine portuali il nodo degli accosti..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Torneo internazionale dello Jonio show mondiale..." (La Sicilia)

Augusta:

"...AP è l'ora della sinergia..." (La Sicilia, Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

ACCORPAMENTO. Interviene il presidente degli industriali Gregory Bongiorno Porto, Confindustria «Opportuna richiesta di moratoria di 36 mesi»

Si tratterebbe di un periodo congruo per avviare un tavolo di discussione per una governance equilibrata

Il decreto approvato dal Consiglio dei Ministri, ribadisce Bongiorno, «ha proprio una carenza di base: è stato emesso senza che sia stato sentito il territorio, ossia gli operatori dell' area portuale e le categorie economiche». Giacomo Di Girolamo OOO «Sarebbe veramente opportuna la richiesta moratoria di 36 mesi alla normativa che istituisce la Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale e che dispone l' accorpamento dei porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle». Lo afferma il presidente di Confindustria Gregory Bongiorno dopo che il deputato regionale Mimmo Fazio, come aveva già fatto il sindaco di Trapani Vito Damiano, ha sollecitato al presidente della Regione, Rosario Crocetta, di richiedere al Ministero delle Infrastrutture la moratoria di 36 mesi, peraltro prevista dallo stesso decreto che il Consiglio dei Ministri ha approvato lo scorso 28 luglio in ordine alla Riorganizzazione e semplificazione delle Autorità portuali. «Anorché approvato in via definitiva - sottolinea Bon giorno - il decreto non è stato ancora pubblicato ed esso stesso contempla (articolo 22) che entro 15 giorni dalla pubblicazione i presidenti di Regione possano chiedere la moratoria, appunto fino a 36 mesi».

Per Bongiorno, come già rilevato da Fazio, si tratterebbe di «un periodo congruo per avviare un tavolo di discussione finalizzato ad assicurare una equilibrata governance del territorio e del porto». A questo stesso proposito il sindaco Vito Damiano aveva evidenziato che si potrebbe avere il tempo di «elaborare un approfondito studio teso a dimostrare la necessità e opportunità di una spiccata autonomia del porto di Trapani, in quanto strumento di sviluppo locale inserito in un più ampio e articolato contesto strategico dell' Area Vasta della Sicilia Occidentale».

«Non siamo contrari per principio agli accorpamenti, ma vorremmo garanzie che funzionassero - chiarisce il presidente di Confindustria - perché un recente passato ci ha insegnato, come nel caso degli ex Consorzi per le aree di sviluppo industriale, che si finisce con il non avere una interlocuzione sul territorio e, di fatto, il suo abbandono».

- segue

Il decreto approvato dal Consiglio dei Ministri, ribadisce il presidente di Confindustria, «ha proprio una carenza di base: è stato emesso senza che sia stato sentito il territorio, ossia gli operatori dell' area portuale e le categorie economiche».

Bongiorno sottolinea, inoltre, che il presidente della Regione è già intervenuto sull' accorpamento che riguarda Catania e Messina. «Ci sembra - conclude - che dovrebbe farlo anche per quello che interessa Trapani, con una richiesta che appare già ampiamente motivata».

Non c' è infatti chi, intervenendo sulla questione, non abbia evidenziato i segnali di sviluppo dell' economia legata al porto a dispetto della soppressione dell' Autorità Portuale definitivamente liquidata nel 2009. Il pericolo, come denunciato da Mimmo Fazio, rimane la «possibile subordinazione alle scelte e agli interessi del porto e della città di Palermo». (*GDI*)

TRAPANI, IL PORTO, LA MORATORIA, LA LETTERA DI FAZIO ED IL RUOLO DEL PD

Avversari su quasi tutto, alleati a difesa del porto. La riforma Delrio e le **Autorità** di Sistema, con Trapani al fianco di Porto Empedocle, Termini Imerese, ma soprattutto sotto l'egemonia di **Palermo**, non piace alla politica cittadina. Non piace al senatore Antonio D'Alì, che si è battuto in commissione Lavori Pubblici per modificare il decreto, non piace al sindaco Vito Damiano, che ha scritto al presidente della Regione Rosario Crocetta, non piace neanche all'onorevole Mimmo Fazio. Anche lui ha chiamato in causa il Governatore della Sicilia. I tre, divisi in tutto, pronti allo scontro in vista delle Comunali dell'anno prossimo, hanno trovato un comune denominatore nello strumento che può, se non fermare, almeno attenuare e soprattutto ritardare, gli effetti della riforma. E' la moratoria di 36 mesi che può essere richiesta e che deve essere richiesta dalla Regione. E' lo stesso decreto Delrio a contenerla. Consente di bloccare la riforma per quei porti che ne faranno richiesta. Sul tavolo del presidente Crocetta c'è ora anche la lettera di Fazio. "Tenuto conto che storicamente il porto di Trapani ha avuto uno sviluppo del tutto autonomo da altri territori, - scrive il parlamentare regionale - sia per gli aspetti del trasporto marittimo di passeggeri e merci, sia per la vocazione turistica e diportistica e delle attività legate al mare, appare più che opportuno, pur nel rispetto del disposto normativo e della riforma, chiedere al Governo ed al Ministero per le Infrastrutture una moratoria con l'obiettivo di gestire il complesso generale riordino dei rapporti tra amministrazioni locali, operatori **portuali**, commerciali ed economici della città di Trapani che dovranno andare a confrontarsi con la nuova governance dell'**Autorità** di sistema **portuale** del Mare di Sicilia Occidentale". Da qui l'invito formale a Crocetta: "Nella qualità di deputato eletto nella provincia di Trapani, anche a nome degli altri deputati espressione del territorio, sebbene da me non interpellati a riguardo e che Ella, per il suo ruolo istituzionale non mancherà di coinvolgere, Le chiedo formalmente di avanzare al Ministero delle Infrastrutture una espressa richiesta di moratoria della durata di 36 mesi, come previsto dalla stessa normativa". Durante il dibattito che ha preceduto ed accompagnato la definizione della riforma gli operatori **portuali** trapanesi hanno avuto modo di esprimersi sull'accorpamento delle **Autorità** Portuali. Dopo avere sottolineato che Trapani non aveva più la sua AP da tempo, soppressa nel 2007 e definitivamente liquidata nel 2009, avevano anche sottolineato che l'attuale governo del porto era per tutti loro una garanzia. Governance

- segue

attuale, che verrà superata dalla riforma, che Fazio ha richiamato nella sua lettera a Crocetta: ""Ad esclusione della parentesi dell' **Autorità Portuale**, il porto di Trapani è stato sempre gestito dal Ministero delle Infrastrutture per tramite dei suoi organi periferici: Capitaneria di Porto, per gli aspetti demaniali e marittimi, e Provveditorato Opere Pubbliche, Ufficio Genio Civile per le Opere Marittime, per gli aspetti infrastrutturali. Organismi che, nel corso degli anni, sono comunque riusciti a dare un impulso importante sia ai traffici **portuali**, traffico merci e croceristico, sia all' ammodernamento infrastrutturale, con la realizzazione di nuove banchine, e quindi allo sviluppo dell' economia **portuale**". Status quo che può essere confermato soltanto con la moratoria di 3 anni. La riforma è una questione tecnico-amministrativa per la gestione dei porti italiani ma è anche una questione politica, in particolare nel caso di Trapani. Forza Italia, con il senatore D' Ali, ha sempre criticato l' accorpamento del porto di Trapani a quello di **Palermo** ed il gruppo consiliare berlusconiano è riuscito anche a far approvare all' aula di Palazzo Cavarretta una mozione che ribadisce le critiche alla riforma e che punta alla moratoria. La riforma è del governo Renzi ed è dunque targata Pd. La senatrice dei democratici Pamela Orrù ha cercato di arginare il fronte del no alla riforma valorizzando le modifiche che sono state apportate anche suo suo suggerimento, come la presenza di rappresentanti dei porti delle città capoluogo nel comitato di gestione dell' **Autorità Portuale di Sistema** e la possibilità d' istituire uffici periferici della nuova governance dei porti. I rappresentanti dei porti delle città capoluogo avranno diritto di voto nelle materie che riguarderanno le loro strutture **portuali**. Trapani, dunque, sarà rappresentata nel comitato di gestione dell' **Autorità Portuale di sistema** di Sicilia Occidentale. Sulla richiesta di moratoria che si profila sempre di più come una sorta di Linea Maginot per la difesa dell' autonomia, a tempo, del porto di Trapani avrà un ruolo di primo piano il Pd ed in generale il centrosinistra. Perché governa a Roma ed a **Palermo**, perché del Pd sono il presidente del Consiglio Renzi e della Regione Crocetta ed il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Perché il Pd trapanese può contare sulla senatrice Orrù, sull' assessore regionale Baldo Gucciardi e sull' onorevole Paolo Ruggirello. Per non dimenticare il deputato regionale del Psi Nino Oddo, che ha il suo segretario nazionale Riccardo Nencini al vertice del Ministero delle Infrastrutture con la carica di viceministro. Oddo, di recente, ha assicurato che Crocetta ha già deciso di chiedere la moratoria.

Autorità portuale di sistema, l' onorevole Fazio scrive alla Regione per chiedere la moratoria

Il deputato regionale Girolamo Fazio ha scritto al Presidente della Regione, Rosario Crocetta, perché si attivi e richieda al Ministero delle Infrastrutture la moratoria di 36 mesi prevista, nell' ambito della legge di riforma del sistema portuale italiano che modifica la 84/94, dalla normativa che istituisce la Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale e che dispone l' accorpamento dei porti di Trapani, Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle sotto l' egida di Palermo. Un periodo di tempo indispensabile per assicurare una equilibrata governance del territorio e del porto. Di seguito il testo della lettera inviata stamani Egregio Presidente, Il Governo Nazionale su proposta e per tramite del Ministero per le Infrastrutture, in data 28 luglio 2016, ha varato una radicale riforma della legge 84/94 approvando in via definitiva il decreto di Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali, intesa a dare un nuovo ordinamento ai porti classificati di interesse nazionale attraverso l' accorpamento e la riduzione della autorità portuali italiane. Nell' ambito di tale riforma è stata costituita l' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale con il porto di Palermo capofila che ricomprende sotto la sua gestione i Porti di Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani. Vale la pena, qui, ricordare che il porto di Trapani fu già sede di Autorità Portuale dal 2003 (DPR 02/04/2003) al 2007 (DPR 05/10/2007) per mancanza dei requisiti di legge (a causa della diminuzione del traffico merci). Ad esclusione della parentesi dell' Autorità Portuale (definitivamente liquidata in data 31 marzo 2009) il porto di Trapani è stato sempre gestito dal Ministero delle Infrastrutture per tramite i suoi organi periferici: Capitaneria di Porto di Trapani, per gli aspetti demaniali e marittimi, e Provveditorato Opere Pubbliche Ufficio del Genio Civile per le Opere marittime, per gli aspetti infrastrutturali. Organismi che nel corso degli anni sono comunque riusciti a dare un impulso importante sia ai traffici portuali (traffico merci e crocieristico), sia all' ammodernamento infrastrutturale (realizzazione di nuove banchine), e quindi allo sviluppo dell' economia portuale. Per la città di Trapani il porto costituisce un importante fattore di sviluppo e negli ultimi tre anni, a dispetto della soppressione dell' Autorità Portuale del 2007, ha visto una vivace ripresa dell' indotto economico di operatori portuali e commerciali. L' accorpamento con il porto di Palermo, tra le categorie economiche interessate e nella intera città, ha suscitato profonde preoccupazioni rispetto ad una possibile subordinazione alle scelte e agli interessi del porto e della città di Palermo. Tenuto

- segue

conto che storicamente il Porto di Trapani ha avuto uno sviluppo del tutto autonomo da altri territori, sia per gli aspetti del trasporto marittimo di passeggeri e merci, sia per la vocazione turistica e diportistica e delle attività legate al mare, appare più che opportuno, pur nel rispetto del disposto normativo e della riforma della legge 84/94, chiedere al Governo ed al Ministero per le Infrastrutture una moratoria con l'obiettivo di gestire il complesso generale riordino dei rapporti tra amministrazioni locali, operatori portuali, commerciali ed economici della città di Trapani che dovranno andare a confrontarsi con la nuova governance dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Nella qualità di deputato eletto nella provincia di Trapani Le chiedo formalmente, anche a nome degli altri deputati espressione del territorio, sebbene da me non interpellati a riguardo e che Ella per il suo ruolo istituzionale non mancherà di coinvolgere, di avanzare al Ministero delle Infrastrutture una espressa richiesta di moratoria della durata di 36 mesi come previsto dalla stessa normativa. Tale richiesta, come Ella comprenderà, è avanzata nell'interesse delle collettività trapanesi e palermitane e della intera Sicilia Occidentale e con l'obiettivo di sostenere un percorso organico che conduca alla armonica coesistenza dei porti di Trapani e Palermo in un'unica Autorità di Sistema. (Letto 129 volte)

Informazioni Marittime



Crociere, senza aerei l'home port langue

Non sono solo le strutture del porto ad attrarre le navi da crociera ma anche, e forse soprattutto, i servizi che ci sono intorno, come per esempio un comodo aereo low cost che permetta a uno straniero di raggiungere facilmente una città portuale italiana dove imbarcarsi. E quando questo non accade il porto vede diminuire i passeggeri che iniziano una crociera da lì, i cosiddetti "home port". L'ultimo esempio, **riferisce l'Ansa**, viene da Genova che vede in diminuzione la quota di questo tipo di passeggeri a scapito di quelli in transito. Il porto ligure è in crescita nel traffico di questo tipo (è il quarto porto italiano dopo Civitavecchia, Venezia e Napoli) e il 2017 sarà ancora un anno positivo, inoltre la quota degli home port resta sempre alta (65%) rispetto a quella dei transiti (35%), ma - spiega l'Ansa riferendosi a "fonti qualificate" - sono sempre di più i passeggeri tedeschi, olandesi e svizzeri che preferiscono imbarcarsi nelle vicine Barcellona e Marsiglia prima di approdare nel capoluogo ligure, questo perché costa meno arrivare lì in aereo anziché direttamente a Genova.

L'effetto di questa tendenza si ripercuote negativamente sui servizi portuali (le stazioni marittime, per esempio), e ovviamente anche sullo stesso aeroporto più vicino alla città portuale, mentre sul turismo generale della città il discorso è diverso visto che, imbarcato direttamente lì o in transito, in ogni caso il crocierista girerà la città allo stesso modo.



Ucina replica alle critiche mosse nei confronti del Salone di Genova

Genova - Il presidente Demaria: «Ognuno è libero di lasciare un'associazione, ma trovo assurdo un attacco allo strumento più utile che esiste in Italia per promuovere la nautica».

Genova - Il Salone di Genova resta «uno strumento imprescindibile» per il comparto nautico italiano, «l'unica vera vetrina internazionale dell'Italia» a disposizione degli operatori del settore, e lo dimostrano i numeri: le partecipazioni rispetto all'anno precedente parlano di un +21%, di cui +5% nella vela, +12% nell'entroporto, «e il tutto esaurito nei fuoribordo dopo appena 20 giorni dall'inizio delle prenotazioni»: in questi termini la presidente di Uci-na Confindustria nautica, **Carla Demaria**, replica alle critiche mosse nei confronti del Salone da alcuni grandi marchi della nautica italiana (**Azimut/Benetti, Ferretti, Perini**), che hanno deciso di uscire da Confindustria in polemica, appunto, con il Salone e di puntare su Cannes e Monaco, ritenendolo vetrine più adeguate alle loro esigenze di mercato.

«Ognuno è libero di lasciare un'associazione, ci mancherebbe - dice Demaria - ma trovo assurdo un attacco allo strumento più utile che esiste in Italia per promuovere la nautica». Secondo Demaria, le critiche sono sempre «legittime», ma a suo avviso è «**inaccettabile affermare cose non vere, sostenendo per esempio che Confindustria è vecchia e immobile**». All'interno di un organismo democratico è giusto e salutare che esista una opposizione, ma tutti sono tenuti a rispettare le regole». Una delle regole è questa: lo statuto di Confindustria impedisce di avere più rappresentanze per settore. «Questo vale anche per la nautica, e lo si deve accettare. Invece, con un atto di autolesionismo tipicamente italiano, alcuni hanno pensato di attaccare il Salone di Genova. È assurdo».

- segue

Genova, che quest'anno si svolgerà dal 20 al 25 ottobre, non è soltanto «la più importante vetrina nautica che l'Italia ha a disposizione», ma è anche uno strumento di promozione che «vanta numeri in decisa crescita». **«Al 31 luglio registriamo un +21% di espositori, e oltre il 50% di loro hanno aumentato l'investimento fatto nel 2015.** Segno che per loro il Salone si è rivelato uno strumento molto utile, su cui vale la pena di investire ulteriormente. Inoltre registriamo quest'anno un ritorno significativo dei cantieri stranieri. Lo consideriamo un segnale importante, è la prima volta che succede dopo anni». «Nel leasing, poi - precisa la presidente di Ucina - a valle del Salone si è registrato un +44% in termini di contratti stipulati, e un +26% in termini di valore medio, che equivale a un +50 milioni di euro. Se si pensa che la nautica italiana si è sempre difesa solo con l'export, sono dati che riteniamo molto significativi».

Parlare dunque di «mancata risposta» alle richieste di alcuni marchi, per quanto importanti, secondo Demaria «è fuorviante, oltre che ingiusto». «È un atteggiamento tutto italiano, molto tipico. Del resto lo diceva già Dante Alighieri.... Ma noi non abbiamo alcun interesse a alimentare polemiche, quanto fare il massimo per permettere alla nautica italiana di avere il successo che merita».

Il Nautilus

Demaria: “A Genova 21% espositori in più”



MILANO – Il Salone di Genova resta “uno strumento imprescindibile” per il comparto nautico italiano, “l’unica vera vetrina internazionale dell’Italia” a disposizione degli operatori del settore, e lo dimostrano i numeri: le partecipazioni rispetto all’anno precedente parlano di un +21%, di cui +5% nella vela, +12% nell’entrobordo, “e il tutto esaurito nei fuoribordo dopo appena 20 giorni dall’inizio delle prenotazioni”: in questi termini la presidente di Ucina Confindustria nautica, Carla Demaria, replica alle critiche mosse nei confronti del Salone da alcuni grandi marchi della nautica italiana (Azimut/Benetti, Ferretti, Perini), che hanno deciso di uscire da Confindustria e di puntare su Cannes e Monaco, ritenendolo vetrine più adeguate alle loro esigenze di mercato.

“Ognuno è libero di lasciare un’associazione, ci mancherebbe – dice Demaria all’ANSA – ma trovo assurdo un attacco allo strumento più utile che esiste in Italia per promuovere la nautica”. Secondo Demaria, le critiche sono sempre “legittime”, ma a suo avviso è “inaccettabile affermare cose non vere, sostenendo per esempio che Confindustria è vecchia e immobile.

All’interno di un organismo democratico è giusto e salutare che esista una opposizione, ma tutti sono tenuti a rispettare le regole”. Una delle regole è questa: lo statuto di Confindustria impedisce di avere più rappresentanze per settore. “Questo vale anche per la nautica, e lo si deve accettare. Invece, con un atto di autolesionismo tipicamente italiano, alcuni hanno pensato di attaccare il Salone di Genova. E’ assurdo”.

Genova, che quest’anno si svolgerà dal 20 al 25 settembre, non è soltanto “la più importante vetrina nautica che l’Italia ha a disposizione”, ma è anche uno strumento di promozione che “vanta numeri in decisa crescita”. “Al 31 luglio registriamo un +21% di espositori, e oltre il 50% di loro hanno aumentato l’investimento fatto nel 2015. Segno che per loro il Salone si è rivelato uno strumento molto utile, su cui vale la pena di investire ulteriormente. Inoltre registriamo quest’anno un ritorno significativo dei cantieri stranieri. Lo consideriamo un segnale importante, è la prima volta che succede dopo anni”.

“Nel leasing, poi – precisa la presidente di Ucina – a valle del Salone si è registrato un +44% in termini di contratti stipulati, e un +26% in termini di valore medio, che equivale a un +50 milioni di euro. Se si pensa che la nautica italiana si è sempre difesa solo con l’export, sono dati che riteniamo molto significativi”.

Parlare dunque di “mancata risposta” alle richieste di alcuni marchi, per quanto importanti, secondo Demaria “è fuorviante, oltre che ingiusto”. “E’ un atteggiamento tutto italiano, molto tipico. Del resto lo diceva già Dante Alighieri... Ma noi non abbiamo alcun interesse a alimentare polemiche, quanto fare il massimo per permettere alla nautica italiana di avere il successo che merita”.

Salerno: l'Autorità Portuale sigla accordo con Atenei per attività di ricerca su logistica mare-terra

Author : red

Date : 23 agosto 2016



(FERPRESS) - Salerno, 23 AGO - L'Autorità portuale di Salerno ha siglato con il Dipartimento di Studi Aziendali e Quantitativi (DISAQ) dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope, il Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata (C.I.E.L.I.) dell'Università degli Studi di Genova e il Consorzio MAR.TE un accordo di collaborazione sulle attività di ricerca scientifica e innovazione nei settori della portualità e della logistica integrata mare-terra.

Secondo quanto dichiarato dall'AP salernitana la collaborazione è finalizzata in particolare a sviluppare: progetti scientifici di ricerca industriale ed applicata, nazionali ed internazionali congiunti; conferenze e workshop congiunti sulle attività tecniche svolte, anche allo scopo di orientamento professionale; stage didattici e svolgimento di tesi di Laurea di primo e secondo livello volti all'approfondimento di aspetti tecnico-scientifici; corsi di formazione su tematiche di comune interesse.

L'accordo, spiega il presidente del porto di Salerno Andrea Annunziata, "si completa un vasto programma per il migliore collegamento mare-terra, i collegamenti con le aree interne pronte al decollo economico in sinergia con il Porto e le altre infrastrutture dei trasporti che siano più sicuri e più rispettosi dell'ambiente".

A Gioia Tauro quasi 150 operai delle ditte esterne rischiano di uscire dal circuito produttivo

Porto, adesso trema tutto l' indotto

L' Agenzia del Lavoro tutela in via prioritaria i dipendenti di Medcenter

Alfonso Naso REGGIO CALABRIA Tremano quasi 150 operai dell' indotto del porto di Gioia Tauro. C' è alta tensione, finita la pausa estiva, nell' area portuale. Il salvataggio della forza lavoro in Medcenter Container Terminal, la società che gestisce le banchine del porto, tramite la creazione dell' Agenzia del Lavoro portuale voluta dal Governo rischia di travolgere tutti gli operai delle ditte che svolgono servizi per conto dell' azienda madre. Lo si evince dall' accordo sottoscritto alla presidenza del Consiglio dei ministri a fine luglio scorso dove viene ribadito che solo le aziende titolari di una tipologia di concessione potranno accedere ai benefici previsti dalla normativa sui porti.

Che succederà adesso?

Niente è scontato. Innanzitutto la via decisa, imposta soprattutto da Medcenter e alla quale i sindacati sono stati "costretti" ad accodarsi, prevede la tutela rafforzata per i dipendenti Medcenter.

Quindi una volta costituita l' Agenzia del lavoro portuale e spostati oltre 400 operai di Mct resterà il nodo se i lavoratori impiegati dalle ditte esterne che espletano le attività di rizzaggio saranno chiamati a dar manforte a Medcenter. Una domanda che attende una

risposta principalmente da Mct ma anche dall' Autorità Portuale che è il soggetto titolare a gestire sul territorio quanto è stato deliberato a Roma per gestire la crisi del porto calabrese. Il 30 agosto, quando è in agenda una riunione tra le sigle sindacali, la ditta Medcenter e la Port Authority sull' andamento della cassintegrazione a luglio, sarà posto proprio questo quesito per tutelare anche questi operai che rischiano di finire senza sussidi e senza ammortizzatori sociali. Dopo ci sarà un' assemblea con tutte e quattro le ditte e si definirà il percorso da seguire. Se per Mct il percorso sembra ormai scritto, anche se i criteri e i tempi di collocamento nell' Agenzia sono ancora incerti, per i dipendenti esterni è notte fonda. Si aspettano risposte a breve, che dovranno arrivare sicuramente prima dell' avvio dell' Agenzia 3.

ALFONSO NASO

Sollecitata regolamentazione

Banchine portuali il nodo degli accosti

Gli operatori chiedono ai sindacati di categoria di aprire un confronto

È necessario dare al porto di Milazzo un ruolo più confacente alle nuove esigenze della portualità che sono diverse rispetto al passato. Programmando anche una serie di interventi che privilegino le caratteristiche dello scalo.

Gli operatori portuali sollecitano i sindacati del settore ad intervenire per la regolamentazione degli accosti, ricordando che sono stati loro stessi a sottolineare in più occasioni che è lo stesso Codice della navigazione a prevedere che qualsiasi banchina debba essere lasciata libera ai natanti che effettuano operazioni commerciali. Solo se rimane spazio, e sappiamo quali sono le condizioni degli approdi nello scalo - affermano - potrebbe esserci possibilità di attracco anche per altri mezzi. In una sola parola occorre dare al porto di Milazzo un ruolo più confacente alle nuove esigenze della portualità che sono diverse rispetto al passato».

In realtà è unanimemente riconosciuto che lo scalo mamertino risulta insufficiente e inadeguato al normale espletamento di tutti i servizi marittimi: dal turismo alle linee commerciali, passando per il traffico delle navi da carico. La profondità dei fondali non permette lo sviluppo del comparto

crocieristico, senza con siderare la farraginosità burocratica che ritarda gli iter per il dragaggio dei fondali stessi ma anche l' ammodernamento e l' adeguamento delle banchine. Appare pertanto necessario regolamentare al meglio l' esistente e al tempo stesso - destinatario del messaggio è l' Autorità portuale - programmare una infrastruttura dotata di una vera e propria darsena, elemento imprescindibile per la gestione del diportismo e dei collegamenti con le Eolie. E nell' attesa del completamento delle opere in appalto bisognerà adoperarsi concretamente per collegare il porto con l' asse viario in modo da fornire agli operatori commerciali che sono pronti ad investire nel nostro porto, quelle sinergie di strutture fondamentali per l' importanza di un porto: banchine, fondali, collegamenti.3(g.p.

)

CANOA POLO. Ieri mattina la presentazione ufficiale, domani e dopodomani le gare

Torneo Internazionale dello Jonio show mondiale al porto di Catania

E da domenica la rassegna continentale in programma a Siracusa

ANDREA CATALDO «In un mondo sempre più diviso, che ha difficoltà a comunicare, il mare e lo sport restano i principali strumenti di comunicazione. Eventi come questo servono a farci conoscere meglio e ad apprezzare le ragioni del dialogo». Così l'on. Nello Musumeci, presente in platea, chiamato all'intervento, ha salutato gli atleti intervenuti ieri alla presentazione del 3° Torneo Internazionale dello Jonio di canoa polo.

La kermesse, presentata ieri nella sede dell'Autorità Portuale di Catania, si svolgerà domani e dopodomani nello splendido scenario del porto di Catania. Il torneo, organizzato dal Circolo Canoa di Catania, torna nelle acque del porto etneo dopo una pausa di diciotto anni, e sarà una sorta di torneo premondiale, considerato che i Mondiali di canoa polo sono in programma dal 29 agosto al 4 settembre prossimi a Siracusa.

Alla conferenza stampa di presentazione, moderata dal collega Giacomo Cagnes, hanno preso parte il dirigente dell'Autorità Portuale, Roberto Nanfitò e l'Avv. Davide Romano, il Tenente di Vascello, Antonio Bianco, l'assessore del Comune di Catania, Luigi Bosco, il consigliere nazionale del Coni,

Orazio Arancio, il vicepresidente del Coni Sicilia, Sergio Parisi, Salvo Mirabella di Catania Al Vertice, e gli organizzatori del torneo, il presidente del Circolo Canoa Polo di Catania, e consigliere federale con delega alla Canoa Polo, Daniele Insabella, e il direttore sportivo dello Jomar Club Catania, Fabrizio Messina.

Ben 56 le partite che si svolgeranno nella due giorni di gare. Si inizierà domani mattina dalle 9, e si finirà alle 18 di sabato con le attese finali. Al torneo parteciperanno le nazionali di Australia, Nuova Zelanda, Spagna, Usa, Canada, Giappone, Namibia, e Italia con le formazioni senior, under 21 maschili e femminili e 3 squadre siciliane: San Nicola Pa, Jomar Ct e Sc Trinacria Pa.

Nutrita la pattuglia composta da atleti siciliani, infatti prenderanno parte al torneo Davide Nicotra, Edoardo Corvaia, Gianmarco Emanuele e Andrea Romano, provenienti dal Kst Siracusa, e Roberta Catania, Flavia Landolina, Martina Anastasi e Silvia Cogoni fresche di scudetto con la Polisportiva Canottieri Catania. Nella formazione under 21 scenderanno in acqua Simone Mirabile tra gli uomini e

- segue

Francesca Sportaro e Anna Esposito tra le donne.

«Il porto è un luogo di accoglienza - ha detto Roberto Nanfitò - e ci riempie di gioia poter ospitare un torneo così prestigioso».

«Manifestazioni come queste - ha spiegato l'assessore Bosco - sono iniziative sane che contribuiscono a far conoscere il nome di Catania in Europa e nel Mondo».

«Non è stato possibile organizzare ogni anno questo torneo - ha detto Insabella - ma questo è il più importante mai organizzato perché abbiamo le rappresentative di tutti i continenti.

Questo è un piccolo epilogo delle Olimpiadi di Rio2016».

«Non è facile organizzare in Sicilia eventi di caratura mondiale in questo particolare momento - ha detto Orazio Arancio - bisogna ringraziare gli organizzatori per i loro sforzi».

«Sono iniziative che vengono portate in Sicilia grazie ad una classe di dirigenti sportivi di altissimo livello - così Sergio Parisi - la classe politica dovrebbe prendere esempio da loro».

ANDREA CATALDO

Autorità portuale è l' ora della sinergia

Augusta resta sede dell' autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale. Questo recita il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri. Ma il presidente della Regione, Rosario Crocetta, ha facoltà di chiedere la supplenza della sede a Catania.

Il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro incontrerà a fine mese il primo cittadino catanese, Enzo Bianco, per parlare del futuro dei due porti.

«A contare sono le teste pensanti che si mettono a lavorare sul territorio per la pianificazione dei 2 scali che non devono entrare in concorrenza», afferma il sindaco Di Pietro.

E con la consapevolezza che non ci sarà un porto che comanda ma che i due scali dovranno fare sistema, i due sindaci dovranno nominare i loro rappresentanti in seno al comitato di gestione, che governerà l' autorità di sistema portuale.

La nomina del presidente spetta al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio mentre i 4 componenti del comitato di gestione sono nominati dai comuni di Augusta e Catania, dal governo siciliano e dalla capitaneria di porto.

I membri del comitato devono avere gli stessi requisiti richiesti al presidente. Il sindaco Di Pietro, nel valutare i criteri di scelta del rappresentante, non esclude possa trattarsi di un politico. «La sede dovrebbe rimanere ad Augusta - dice il sindaco - salvo richiesta di Crocetta di uno spostamento non definitivo. La Regione non ha inciso in quanto non ha partecipato mai a una riunione dell' attuale comitato portuale non vedo perché dovrebbe parlare solo ora per una questione di campanilismo».

AGNESE SILIATO

Porto di Augusta, il sindaco apre a Bianco

Il primo cittadino deve indicare il suo referente nel Comitato che avrà il compito di guidare l'ente. «Sto valutando» IN BREVE

Mano tesa del sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro al suo collega di Catania Enzo Bianco. Al centro della questione c'è la gestione dell'**Autorità portuale** che potrebbe creare frizioni. Cettina Saraceno OOO Avviare una sinergia con il porto di Catania e il sindaco Enzo Bianco per fare squadra piuttosto che la guerra in vista della ridefinizione dell'**Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale che accorpa le **Autorità portuale** di Augusta e Catania. E' quanto intende fare il sindaco Cettina Di Pietro che, a fine mese, incontrerà il primo cittadino etneo per una pianificazione comune dei progetti **portuali**. «Ci siamo sentiti qualche giorno fa, -commentaavevo già inoltrato questo invito all'indomani della pubblicazione della bozza del nuovo piano dellaportualità che è stato approvato in via definitiva a fine luglio. A Bianco chiederò di non farci la guerra, ma di agire in sinergia nel rispetto dei traffici e delle vocazioni strutturali di ognuno dei porti, che ormai fanno parte dell'**Autorità di sistema portuale**». Ognuno delle ormai ex **Autorità portuali** è chiamata a designare un proprio componente che, insieme ad un altro indicato dalla Regione e ad uno ciascuno dell' autorità marittima, comporrà il comitato di gestione, un organo molto più snello dell' attuale comitato **portuale** che così verrà sostituito. «Sto ancora valutando come scegliere il rappresentante di Augusta -aggiunge -di certo dovrà avere gli stessi requisiti del presidente e ritengo che si debbano scegliere delle persone super partes, con caratteristiche, conoscenze e requisiti tecnici e che deve sapere collaborare con gli altri componenti. Non escludo che possa essere un politico ma sicuramente deve avere anche le capacità di un tecnico». Sulla sede dell' **Autorità di sistema** che, per legge, deve ricadere su Augusta, unico porto core nell' **Autorità di sistema** della Sicilia orientale e che tante polemiche ha suscitato in passato per i tentativi del porto di Catania di chiederne l' assegnazione, il primo cittadino sostiene che quello che conta, al di là della sede è la persona che la dirige. «Sono contenta se la sede rimane adAugusta anche se-prosegue-ritengo che sono le teste pensanti quelle che possono fare la differenza. Con il nuovo decreto il presidente della Regione Crocetta può chiedere al ministro Delrio la supplenza della sede, prosegue- è tutto da vedere, fino ad oggi la Regione non è mai venuta con un delegato al comitato **portuale** quindi metterci bocca proprio adesso mi sembrerebbe fuori luogo. Finora il ministro Delrio è stato di parola e ha rispettato la sua intenzione, vediamo cosa succede». E', infatti, compito del ministro delle Infrastrutture nominare il presidente dell' **Autorità di sistema**, d' accordo con il presidente della Regione, a questo scopo il ministro Delrio ha pubblicato da qualche settimana una manifestazione d' interesse per raccogliere profili qualificati con comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**, "anche se mi ha comunque anticipato, che, anche se la norma non lo consente condividerà con noi la nomina che potrebbe già arrivare a settembre» conclude Di Pietro. (*CESA*) IN BREVE.

INFRASTRUTTURE. Domani il primo sopralluogo da parte di una società europea. Il sindaco: «C'è grande interesse per l'opera dopo l'inserimento nel Masterplan»

Porto di Santo Stefano, l'appalto fa gola a due gruppi

O OO Non poteva finire in modo migliore l'estate stefanese. Domani i rappresentanti di una società europea saranno nella città delle ceramiche per effettuare un sopralluogo ufficiale «vista porto».

E secondo, indiscrezioni, un'altra ditta, italiana questa volta, avrebbe annunciato al sindaco Francesco Re una visita esplorativa già nei prossimi giorni. Insomma, si muovono le acque, giusto per restare in tema, sulla realizzazione del porto turistico, atteso da oltre 60 anni e che nella legislazione 2002-2007, fu inserito dall'allora sindaco Carmelo Re nel piano della portualità turistica regionale.

«L'interesse registrato in questi giorni di agosto - dichiara il sindaco di Santo Stefano di Camastra Francesco Re - e i segnali ricevuti dopo la ripubblicazione del bando di gara, lasciano ben sperare sulla reale volontà di partecipazione di alcuni importanti gruppi italiani ed esteri, interessati alla realizzazione dell'opera ed alla sua correlata e conseguente gestione».

Ad accelerare tempi ed interessi saranno stati i 29 milioni e 100 mila euro di contributo che "toccheranno" ai futuri investitori. L'opera, infatti, è inserita nel Masterplan dell'area metropolitana di Messina, al quale il Cipe ha dato il tanto atteso via libera.

La classica ciliegina sulla torta che arriva proprio mentre è stata riavviato l'iter della procedura di gara, che andrà in scadenza il prossimo 5 ottobre.

È vero che, come prevede il bando, il porto debba essere realizzato con fondi esclusivamente privati, ma è altrettanto vero che 29 milioni e 100 mila euro di contributo agevolano investitori ed investimento.

«Il porto turistico di Santo Stefano - continua il primo cittadino Re - frutto della sinergia e del lavoro di squadra di un gruppo consistente di sindaci dei comuni dell'area dei Nebrodi con in testa i comuni della Valle dell'Halaesa, si candida a diventare una fondamentale ed importante opera strategica a servizio ed a potenziamento del settore, oggi carente, della portualità turistica specie nella parte terminale della provincia di Messina - spiega Re - ed a rappresentare una reale e praticabile opzione di decongestionamento del surplus di richiesta che interessa le isole Eolie».

Il porto "della bellezza" chiamato così, perché "griffato" da Antonio Presti e dalla sua Fiumara d'Arte, ha

- segue

un costo di 63 milioni di euro. L'opera è integrata dalla rifunzionalizzazione dei palazzi comunali da destinare a struttura ricettiva, dalla realizzazione di un parcheggio alla spalla delle scuole elementari con la riqualificazione di tutta l'area, l'accesso alla strada statale 113, il collegamento con l'area portuale mediante funicolare e la realizzazione di due tratti di strada di collegamento, lungomare, che collegano l'area portuale con il lungomare Ortora.

Sono opere opzionali, per cui non c'è vincolo per il privato, e i posti barca saranno settecentocinquanta. (*MARE*) MARILARE.

San Ferdinando, i veleni sversati in mare

Ruspe e mezzi in azione Canalone quasi "sicuro" Ma dopo che succederà?

Il comitato "7 Agosto" continua a restare vigile e ricorda il rimbalzo di responsabilità tra gli Enti

Ruspe in azione anche ieri nel canalone dei veleni. Abbattuta parte della recinzione portuale, realizzati altri fori nel percorso della condotta per aspirare l'acqua, e proseguita la pulizia della pozza, si aspetta adesso di capire che cosa succederà da qui ai prossimi giorni quando tutta l'area sarà in sicurezza e si dovrà decidere il futuro percorso della bonifica. E ieri l'Arpacal ha anche effettuato altri prelievi. Una volta acclarato che l'Autorità Portuale è il soggetto che deve gestire la vicenda, non si vuole che si spengano i riflettori su quello che è stato un vero disastro ambientale senza precedenti nella zona. Per questo, nonostante le continue rassicurazioni della Regione, il Comitato "7 Agosto", al sedicesimo giorno di presidio permanente, accoglie positivamente il concreto avvio dei lavori di messa in sicurezza della foce del canalone, «frutto soprattutto della pressione esercitata quotidianamente dal Comitato nei confronti di tutti i soggetti coinvolti, con l'unico obiettivo di addivenire immediatamente agli interventi di messa in sicurezza».

Ad avviso del comitato che sta conducendo una battaglia pacifica e di civiltà, però, «agli occhi della cittadinanza risulta surreale il rimbalzo di competenze e responsabilità

durato oltre 20 giorni, specie se oggi la competenza è stata nitidamente delineata». Il primo tavolo operativo (Comune, Regione, Arpacal, Iam, Autorità portuale) tenutosi presso il Comune di San Ferdinando ha definito le modalità tecniche dell'intervento di messa in sicurezza «al fine di evitare ulteriori sversamenti in mare dei liquami altamente inquinanti presenti alla foce, ancorché l'Arpacal avesse prescritto, in data 3 agosto, di intervenire con urgenza per rimozione e smaltimento delle acque contaminate dallo sversamento abusivo di idrocarburi».

Il Comitato vigilerà «affinché subito dopo la messa in sicurezza della foce proseguano spedite le attività necessarie a definire gli interventi di bonifica del canale» mentre all'assessore regionale Antonella Rizzo è stata rinnovata la richiesta «di effettuare le analisi chimiche delle acque affinché si possano definitivamente stabilire le condizioni di salute del nostro mare, rendendone pubblici i risultati». Ribadita altresì «l'estrema necessità di intervento da parte degli organi competenti (Autorità portuale?) per la predisposizione di adeguate misure di controllo atte a scongiurare futuri nuovi sversamenti illeciti».3(a.n.