



Dai Porti:

Venezia:

"...One Belt one Road..." (Corriere Marittimo)

Trieste:

"...Collaborazione con Zhuzhou..." (Messaggero Marittimo)

La Spezia:

"...Spazio memoria al molo Pagliara..." (La Gazzetta Marittima)

"...Comunity..." (La Gazzetta Marittima)

Ravenna:

"...accelera con le crociere..." (Il resto del Carlino)

Livorno:

"...Navi più grandi con le nuove regole di accesso..."
(Corriere Marittimo, La Gazzetta Marittima)

"...Porto 2000..." (Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...Grant Agreement..." (La Gazzetta Marittima)

Bari:

"...visita del direttore Coletta..." (Il Nautilus, Il Messaggero marittimo,)

Cagliari:

"...crescono i progetti sui porti..." (La Gazzetta Marittima)

Messina:

"...Nel nuovo Prg il futuro di Messina..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

L'Avvisatore Marittimo

Speciale: Medi Ports

One Belt one Road: Quali le prospettive per Venezia e Nord Est / Propeller Club

VENEZIA - *"Porti e Imprese del Golfo di Venezia nella One Belt one Road- Quali prospettive per il Nord Est"* è il titolo dell'incontro proposto dal **Propeller Club Port of Venice** che si terrà l'8 maggio presso Venezia Terminal Passeggeri.

Interverranno:

Pino Musolino, presidente dell'Autorità Portuale di Sistema dell'Adriatico Settentrionale,
Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità Portuale di Sistema dell'Adriatico nord Orientale

Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia,

Alessandro Panaro, responsabile dell'Ufficio maritime and Mediterranean Economy –Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Intesa San Paolo)

Riccardo Fuochi presidente dell'International Propeller Club Port of Milan e dell'Associazione Italia-Hong Kong **Introduce:**

Massimo Bernardo, presidente Propeller Club del Port of Venice

Presenti tra gli altri i rappresentanti dei Propeller Club di Trieste, Monfalcone e Ravenna .

Il tema dell'incontro, le opportunità per la portualità e l'industria nazionale rappresentate dal progetto cinese "Via della Seta", con ipotesi e previsioni di traffici e di vettori di grandi dimensioni che interesseranno il 62% della popolazione mondiale, il 34% del commercio internazionale, oltre il 30% del PIL mondiale con oltre 8 trilioni di investimenti previsti sulle infrastrutture.

Il presidente del Port of Venice a presentazione dell'iniziativa dice: *"per il successo della One belt one Road oggi denominata Belt and Road Initiative (BRI) prima di qualsivoglia investimenti bisognerà essere in grado di agevolare, sotto tutti i profili, l'indispensabile dialogo tra culture diverse collegate sì nella stessa "cintura" – la "belt" da interessi economico-finanziari, spesso gestiti a livello esclusivamente ragionieristico, ma ancora ben lontane, nella stessa road-strada - che unirà i tanti popoli dall'est all'ovest del mondo, cioè da quell'osmosi culturale che sta alla base della vera crescita sociale ed economica ed, ovviamente, di una migliore qualità della vita.*

Bernardo sottolinea inoltre la necessità di una *visione strategica di grande respiro*, a cui sono chiamati a rispondere i paesi aderenti all'Unione Europea che a luglio dovranno esprimersi sul futuro del BRI tentando di appianare le tante contraddizioni tra i propri paesi membri che, almeno fino ad ora, al fine di non penalizzare lo sviluppo del progetto.

Collaborazione fra Trieste e Zhuzhou

Incontro Regione Fvg, Comune, "Adsp" e delegazione cinese

TRIESTE – Una metropoli, quella di Zhuzhou, di circa 4 milioni di abitanti situata nella Cina meridionale, con la quale la Regione Friuli Venezia Giulia ha posto le basi per avviare delle collaborazioni importanti nell'ambito della portualità e delle relazioni commerciali. Questi i temi emersi nel corso dell'incontro che si è tenuto a Trieste tra la Regione, il Comune del capoluogo giuliano e l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale con una delegazione dell'area urbana di Zhuzhou guidata dalla vice sindaca Huang Fang.

Presentando la sua città, la rappresentante della municipalità cinese ha illustrato i punti di forza di un territorio altamente industrializzato dove sono presenti importanti aziende, tra cui una che produce treni ad alta velocità coprendo il 90 per cento del mercato nazionale. Inoltre, nei vari distretti della metropoli, vengono realizzati anche innovativi bus elettrici e motori per aeroplani. Significativamente strategico il corridoio ferroviario che partendo da Zhuzhou arriva fino in Germania e che, in un'ottica futura, potrebbe interessare anche il Friuli Venezia Giulia e il porto di Trieste.

Ma l'attenzione della delegazione cinese si è principalmente focalizzata sullo scalo giuliano e sulle opportunità di natura fiscale offerte dai punti franchi. In particolare le possibilità di stoccaggio e di lavorazione delle merci in un regime di free zone hanno interessato la vice sindaca Huang Fang, la quale ha chiesto alle istituzioni regionali presenti al tavolo di instaurare una linea di comunicazione diretta per poter sviluppare concretamente un rapporto di collaborazione.

Da parte sua la Regione ha ricordato come proprio il porto di Trieste sia stato indicato quale scalo terminale della Via della Seta in virtù della sua posizione strategica e della crescita che ha registrato in questi ultimi anni (primo scalo in Italia per quantitativo totale di traffico). Inoltre, come valore aggiunto, è stato evidenziato il sistema integrato di università e ricerca che contraddistingue il territorio triestino e regionale.

L'Authority ha sottolineato le potenzialità del traffico intermodale garantito dai collegamenti ferroviari che connettono il porto di Trieste con il Nord Europa, offrendo nei traffici con il Far East – attraverso il canale di Suez – quattro giorni di navigazione in meno rispetto agli scali di Amburgo e Rotterdam. Infine il Comune di Trieste, ribadendo la qualità competitiva della triangolazione tra città, ricerca e portualità, ha esposto la competenza del municipio sul porto vecchio rimarcando le opportunità di sviluppo dell'area. La delegazione cinese ha poi proseguito la sua serie di incontri in regione visitando la sede della Overit a Tavagnacco.

A La Spezia spazio memoria al molo Pagliari

LA SPEZIA – “Siamo consapevoli dell’importanza che riveste per la comunità ebraica italiana e per la nostra città, la vicenda del Fede e del Fenice, partiti dalla Spezia nel 1946 con 1014 profughi ebrei alla volta della Terra Promessa. Per questo pubblicheremo a breve il bando per un concorso di idee per la realizzazione di opere artistiche che occuperanno un apposito “Spazio della Memoria”, già previsto nel progetto complessivo di riconversione d’uso del Molo Pagliari”. Così si è espressa la presidente dell’Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, che ha incaricato gli uffici di via del Molo di predisporre un bando ad hoc che uscirà entro metà maggio.

Il Bando, denominato “La Spezia, Porta di Sion”, prevede la realizzazione di una scultura e di un percorso espositivo integrati da realizzare sul molo, che è attualmente sottoposto a lavori, in avanzato stato di realizzazione, per la ricollocazione della nautica sociale oggi presente al Canaletto e a Fossamastra.

Il molo Pagliari, come molti sapranno, prima dell’inizio dei lavori, versava in uno stato di degrado sicuramente poco consoni al valore simbolico ed evocativo che tutti, Autorità di Sistema Portuale in primo luogo, gli riconoscono e tentano di valorizzare. La memoria dei fatti del 1946 era destinata all’oblio in quanto la vicenda era ricordata solo da una piccola targa coperta di rovi in una zona interdetta al pubblico. Il molo infatti, era in precedenza nelle sole disponibilità della Marina Militare e quindi completamente vietato al pubblico.

I lavori sul Pagliari oltre a prevedere consolidamenti strutturali, prevedono la realizzazione di un percorso completamente aperto al pubblico lungo l’intero perimetro della banchina, con conseguente possibilità di poterne apprezzare le parti storiche che ancora la caratterizzano, quali i blocchi in pietra, i mattoni in laterizio ancora presenti a rivestimento delle strutture del molo, le bitte storiche.

-segue

Il progetto prevede anche la realizzazione di un percorso della memoria, con la realizzazione di numerose "stazioni" di approfondimento dedicate alle vicende di Fede e Fenice, con immagini, documenti, ricostruzioni che possano divenirne testimonianza e memoria fisica.

*

La presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Carla Roncallo ha incontrato poi sul molo Pagliari Orli Bach, la nipote del comandante Arazi, detto Alòn, che nel 1946 sovrintese le operazioni relative alla partenza per la Terra Promessa dei profughi ebrei reduci dai campi di concentramento. L'incontro è stato particolarmente significativo, visto anche che l'Autorità di Sistema si appresta a pubblicare nei prossimi giorni – come scritto più sopra – il bando per un concorso di idee, volto ad onorare la memoria dei profughi ebrei sul simbolico Molo Pagliari.

La Presidente Roncallo, ha infatti mostrato personalmente alla Bach il progetto di prossima realizzazione, che prevede un percorso museale permanente a cielo aperto, completamente aperto al pubblico, lungo l'intero perimetro della banchina.

"Finalmente ho potuto spiegare alla diretta discendente di Arazi – ha detto la presidente Roncallo – l'iter che abbiamo percorso per giungere alla realizzazione di questo progetto, che ha incontrato la sua piena soddisfazione. Con Orli Bach abbiamo deciso che da oggi in poi collaboreremo, così come abbiamo sempre fatto con la comunità ebraica spezzina e genovese, per ottenere supporto e suggerimenti utili alla realizzazione del progetto".

Orli Bach ha voluto sostare poi sotto la targa che ricorda la vicenda del Fede e Fenice, purtroppo fino ad oggi destinata all'oblio in quanto in una zona interdetta al pubblico. Targa che, come è stato assicurato alla Bach, verrà trasferita in altro luogo, sempre all'interno del percorso museale, una volta abbattuto il vecchio muro su cui è attualmente posizionata.

Community La Spezia e Toti-pensiero

LA SPEZIA – È venuto il momento – dice una nota della Community spezzina – che i porti liguri facciano davvero sistema per intercettare una parte del traffico destinato al Nord Europa. Ma a una condizione: gli operatori di La Spezia che per decenni hanno reso possibile il “miracolo spezzino”, siano coinvolti in questa operazione di coordinamento. Solo in questo modo potranno porre a fattore comune il patrimonio di esperienze e di innovazione che è stato sperimentato e implementato sulle banchine di La Spezia, garantendo a un coordinamento di sistema un’effettiva marcia in più.

Questa l’indicazione lanciata dalla Community portuale di La Spezia, che indirettamente ha deciso di rispondere anche alle sollecitazioni del Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, in merito alla creazione di un’unica piattaforma logistica del Sud Europa.

Ravenna accelera con le crociere

La supernave MSC Poesia porta 3mila villeggianti. Quest'anno si punta a 50mila

Lorenzo Tazzari RAVENNA PORTA il nome della MSC Poesia il rilancio del **turismo crocieristico** attraverso il porto di Ravenna.

La nave, proveniente da Venezia, è entrata nello scalo romagnolo domenica di buon mattino, con 3mila passeggeri e mille membri di equipaggio a bordo. Una sorta di prova generale a sostegno degli investimenti e della commercializzazione che coinvolgono il terminal crociere di Porto Corsini, costato a suo tempo 50 milioni di euro, ma poco valorizzato negli ultimi anni.

«IL COMANDANTE della MSC Poesia si è congratulato con piloti e ormeggiatori del porto - commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale ravennate, Daniele Rossi - per come hanno portato questo gigante di 293 metri fino alla banchina. Quindi la parte a mare è ok. Ora aspettiamo il via libera per realizzare sia la stazione marittima che un grande parco verde proprio davanti al terminal.

Contemporaneamente abbiamo fatto partire una campagna di commercializzazione anche in campo **crocieristico** molto aggressiva.

Questo perché vogliamo arrivare a 150-200 mila passeggeri nel giro di tre o quattro anni».

IL TERMINAL ospiterà quest'anno 50 mila passeggeri a bordo di 45 navi. Le prospettive si fanno molto interessanti, sia per i buoni rapporti che si stanno impostando con Msc, sia per il ritorno nel 2019 dell'operatore spagnolo Pullmantur grazie all'attivismo del nuovo socio di maggioranza del terminal (Global Ports Holding di Istanbul). E la stessa Regione è pronta a sostenere lo sforzo ravennate. «Le crociere possono svolgere un ruolo importante - afferma l'assessore regionale al Turismo Andrea Corsini - perché si caratterizzano per il forte indotto che le accompagna. Diventano delle 'vetrine' per i nostri territori. Possiamo creare un mix tra l'arte e la storia di Ravenna, la motor valley e la food valley. Noi siamo pronti a collaborare».

DOMENICA la MSC Poesia si è mostrata in tutta la sua immagine di gigante del mare dove a bordo trovi tutto e di più. Dalla cascata scenografica alla reception al Giardino Zen fino ai 13 ponti, ristoranti, piscine, centri benessere, shopping di lusso. Questa nave è stata varata a Dover nel 2008 con Sophia Loren nella parte di 'madrina' con a fianco Andrea Bocelli.

Ha tre gemelle: MSC Musica, MSC Orchestra e MSC Magnifica. Per valutare il ritorno economico del settore sarà significativo l'arrivo del veliero 5 alberi Club Med 2 con 300 passeggeri, in programma per il 28 luglio. In questo caso Ravenna fungerà da porto di imbarco e sbarco, con i passeggeri che trascorreranno una o due notti, a inizio e a fine crociera, negli hotel della Riviera. Stessa cosa che farà Pullmantur il prossimo anno per cinque volte.

Livorno: Navi più grandi con le nuove regole di accesso al porto- Record Conti Everest

LIVORNO- E' stata sbarcata ed è ripartita la nave **Conti Everest**, la portacontainer di maggiori dimensioni mai entrata fino ad oggi nel porto di Livorno. In totale 90 mila tonnellate di stazza lorda, per una lunghezza di 334 metri, 43 metri di larghezza ed una capienza di quasi 8.500 Teus.

L'ingresso della nave, avvenuto venerdì scorso, è stato possibile grazie alla nuova regolamentazione del traffico portuale, emanata a fine febbraio dalla Capitaneria di porto. L'arrivo della Conti Everest è stato preceduto da attente analisi tecniche svolte nei giorni precedenti dal Corpo della Capitaneria e dai piloti di Livorno, per verificare le condizioni per l'accesso e la manovra.

La nave che ha ormeggiato alla banchina 15B/A del terminal **Lorenzini**, in Darsena Toscana, ha fatto operazioni sbarco ma anche di imbarco caricando oltre 1.000 Teus (664 containers), diretti nei porti del Nord America, dove adesso è diretta terminato lo scalo nel porto di Genova.

La Capitaneria di porto rende noto: *"Meno di un anno fa, la prospettiva di ospitare navi di tali dimensioni, per l'infrastruttura livornese, sarebbe stata considerata un miraggio. Oggi, le nuove regole determinate dall'Autorità marittima, i lavori fatti eseguire dell'Autorità di Sistema finalizzati all'ampliamento del canale di accesso, al dragaggio dei fondali all'imboccatura sud del porto, che hanno generato effetti positivi sulle condizioni di navigabilità e di sicurezza, hanno consentito di ricevere la Conti Everest, nell'ottica di una progressiva valorizzazione del porto di Livorno e della movimentazione delle merci trasportate in contenitori dalle grandi navi.*

In tale quadro, si innesteranno anche i futuri interventi che riguarderanno l'illuminazione del porto, per rendere possibili le operazioni h24, e la realizzazione del micro-tunnel che permetterà -una volta sostituite le condutture dell'ENI- l'allargamento del canale d'accesso a 120 metri, consentendo a navi di dimensioni ancora maggiori di far scalo a Livorno. Quello che può essere chiamato "miracolo", è comunque il frutto di sinergie generate dal "sistema porto" e reso possibile dalla competenza e dalla professionalità dei servizi tecnico nautici (Piloti, Rimorchiatori ed Ormeggiatori), risorse fondamentali di cui si avvale il Comandante del porto, a garanzia della sicurezza e dell'operatività dello scalo. Sinergie tra istituzioni e operatori privati che condividono l'obiettivo di far crescere la concorrenzialità del porto labronico nel panorama internazionale dei traffici e della logistica, a vantaggio dell'economia del territorio e dell'occupazione."

Avanti adagio: Livorno “riponza” anche sull’Interporto

LIVORNO – L’avevamo premesso nel numero scorso, e siamo stati – una volta tanto – buoni profeti. Ovvero, avevamo dato per probabilmente approvato l’aumento di capitale del Vespucci nel comitato di gestione dell’AdSP “se non ci saranno stati colpi di scena”. E infatti i colpi di scena sono stati almeno due, tanto per non farsi mancare niente. Il primo: il rappresentante della Regione Toscana Vanni Bonadio ha preferito non partecipare alla riunione, prendendo cordialmente un caffè con gli altri ma andandosene subito dopo. Il secondo: il neo-consigliere Giuseppe Batini, subentrato “provvisoriamente” al sindaco Filippo Nogarin su suo mandato, ha chiesto ed ottenuto il rinvio di almeno un paio dei temi più importanti, l’aumento di capitale al Vespucci e la revisione della pianta organica. Erano entrambi temi urgenti, intorno ai quali si “ponza e riponza” da mesi: ma è anche comprensibile che Batini, subentrato due giorni prima della riunione e probabilmente senza alcun lungo preavviso, abbia chiesto e ottenuto di poter approfondire entrambi gli argomenti. Della serie, non facciamoci del male, non sono argomenti da poco. Per l’interporto, la foglia di fico è stata che essendo a breve la convocazione dell’assemblea dei soci del Vespucci, ed avendo preannunciato gli amministratori che il bilancio 2017 chiuderà in attivo, apparirebbe più opportuno varare l’aumento di capitale dopo l’assemblea stessa. Un’opinione per alcuni, una scusa per altri. Il parametro tempo sembra contare poco, troppo poco, ma tant’è.

Il lungo comunicato della riunione glissa su questi rinvii e va invece ai bilanci consuntivi di Livorno e Piombino. Per Livorno l’avanzo di amministrazione è di oltre 60 milioni (+13 milioni rispetto al 2016) nel 2017 sono stati destinati a investimenti 17 milioni. A Piombino siamo invece al disavanzo di esercizio di 14,5 milioni scalati al saldo delle variazioni residue arriva a un avanzo di circa 27 milioni, il tutto per una forte massa di investimenti infrastrutturali.

Il comitato di gestione ha riferito sulla relazione degli eventi del 2017, con lavori, banchine, il micro-tunnel eccetera. Idem il consuntivo di Piombino, con 90 milioni di investimenti.

-segue

Altri pareri, tutti positivi, su una serie di concessioni quadriennali o di durata inferiore. Approvato anche il piano triennale "anticorruzione e trasparenza", con tanto di codice di condotta per i dipendenti. Annunciato anche l'avvio dell'istruttoria per il nuovo regolamento di uso dei beni demaniali marittimi, in cui verranno armonizzate anche le regole per Livorno e Piombino. Particolare attenzione, recita la nota ufficiale, a un "Importante collegamento funzionale per i due porti al fine delle autorizzazioni ex articolo 16".

Conclusione finale: gli atti dovuti sono stati ottemperati tutti. Le scelte veramente importanti sono state rinviate. Qualcuno è rimasto deluso, qualche altro ha cercato di spiegare che la fretta "fa i gattini ciechi". Qui però sembra che i gattini stentino un pò troppo a nascere. Salvo errori e omissioni.

Porto Livorno 2000: che fine ha fatto l'aggiudicazione?

Nelle attuali condizioni i giochi non sarebbero chiusi, cosa congela il procedimento?

LIVORNO – In coscienza, nel tempo incredibilmente lungo ormai trascorso dall'aggiudicazione provvisoria (o proposta di aggiudicazione) della Porto di Livorno 2000, riteniamo di aver periodicamente toccato e riferito ogni aspetto di una vicenda che, oltre ad essere davvero unica nel suo genere, va assumendo i caratteri sempre più marcatamente grotteschi di un giallo di dozzina, poco divertente e non poco fuorviante.

La così detta *"fase della verifica delle dichiarazioni post aggiudicazione provvisoria* (Il Tirreno, 10/IV18)", invocata dal presidente dell'AdSp per tentar di giustificare l'inaudita moratoria, è un passaggio che, nella norma, difficilmente supera i due mesi e, certo, non bisogna trascurare il fatto che il pacchetto andato in gara non era e non è perfettamente rispondente alla realtà. Ciò potrebbe provocare qualche..... titubanza o, secondo i più maligni, qualche pretesto per un ripensamento degli aggiudicatari. Verrebbe da pensare che una *verifica* tanto prolungata potrebbe essere direttamente proporzionale ai timori (eventuali) che qualcosa possa non essere andato a dovere.

Meraviglia, fra l'altro, il silenzio (almeno apparente) degli esclusi che di tale incredibile situazione potrebbero chiedere ragione e, magari, rimettere tutto in discussione dandosi che, come abbiamo recentemente illustrato, l'aggiudicazione provvisoria "si configura soltanto come un passaggio *endo – procedimentale* dagli effetti instabili e puramente interinali, niente affatto conclusivo della procedura di gara, certamente suscettibile di essere revocato o annullato con specifico provvedimento della stessa amministrazione".

In ogni caso, al punto in cui siamo arrivati, a quasi tredici mesi (mai visto niente del genere!!) dalla pronuncia dell'aggiudicazione provvisoria ex articolo 16 del disciplinare di gara, si fa sempre più strada l'impressione di trovarci di fronte ad una faccenda i cui non comprensibili contorni sembrerebbero rimanere al sicuro negli intimi recessi delle segrete stanze ed è, dunque, per mero amor di chiarezza che, trattandosi di fatti che riguardano l'alienazione di beni pubblici e che stanno tenendo bloccato un volume di investimenti per oltre 90 milioni, ci sentiamo legittimamente spinti a porre una domanda, una sola, breve quanto semplice e chiara.

Va da sé che, sarebbe *"cosa buona e giusta"* ottenere una risposta altrettanto semplice e, sopra tutto, altrettanto chiara e, possibilmente, convincente, in mancanza della quale avremmo difficoltà a trattenere la nostra fantasia dall'immaginare ogni sorta di spiegazione più o meno nobile e – per citare un notissimo classico della canzone napoletana – a metterci *"... 'nto core mille male penzere"*.

La domanda in questione è indirizzata alla persona sicuramente più e meglio informata di tale consueto stato dei fatti, vale a dire al responsabile del procedimento, il segretario generale dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, dottor Massimo Provinciali, ed è precisamente la seguente: che cos'è che trattiene l'AdSp dall'agire secondo gli schemi normali procedendo, una buona volta, all'aggiudicazione definitiva e chiedere finalmente conto (nel senso più pregnante del termine) all'aggiudicatario della sua offerta vincente?

“Grant Agreement” a di Majo

CIVITAVECCHIA – L'edizione 2018 dei Ten-T Days, l'evento annuale organizzato dalla Commissione Europea dedicato al mondo dei trasporti che si è tenuto a Lubiana alla presenza del commissario europeo ai Trasporti Violeta Bulc, ha visto la partecipazione anche dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Setentrionale con il presidente Francesco Maria di Majo invitato come relatore al Corridor Forum delle Autostrade del Mare, insieme al Coordinatore del Corridoio Brian Simspon e l'adviser Wojciech Sopinski.

Il Forum nella capitale slovena è stata l'occasione per la Commissione Europea di consegnare ufficialmente, al presidente di Majo, il Grant Agreement relativo al recente finanziamento ottenuto grazie al progetto “BClink: Mos for the future”, che permetterà al porto di Civitavecchia di realizzare il pontile II della nuova Darsena Traghetti, finalizzato allo sviluppo dei traffici marittimi con la Spagna.

“Sono molto soddisfatto – spiega di Majo – che durante un importante evento internazionale, a cui hanno partecipato oltre 2000 persone del mondo dei trasporti e dello shipping, sia stata ribadita la centralità del porto di Civitavecchia nella logistica e nello sviluppo di traffici ed è per questo che voglio annunciare che entro l'anno procederemo alla pubblicazione del bando di gara per la realizzazione del pontile II della nuova darsena traghetti”.

“Civitavecchia e Barcellona – continua il Presidente dell'AdSP – sono stati gli unici porti europei selezionati nell'ambito della recente “blending call”, che prevede la combinazione di sussidi a fondo perduto e finanziamenti da parte di banche ed istituti, sulle autostrade del Mare e ringrazio i vertici del porto catalano e l'armatore Grimaldi per averci supportato in questo progetto.”

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel suo intervento sulle autostrade del mare si è soffermato anche sul tema dell'integrazione dei porti con le catene logistiche, e ha, inoltre, ribadito che i por-

Il Natilus

Venerdì a Bari visita del direttore generale di vigilanza del MIT Mauro Coletta



BARI – Venerdì 4 maggio alle ore 10.00 nella sede di Bari, piazzale Cristoforo Colombo 1, il sindaco della Città metropolitana, Antonio Decaro, l'assessore ai Lavori pubblici Giuseppe Galasso, e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, alla presenza dei componenti dell'Organismo di partenariato illustreranno al direttore della Direzione generale vigilanza Autorità portuali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Mauro Coletta, gli sviluppi del cosiddetto progetto della "camionale".

Si tratta di un asse viario da 230 milioni di euro destinato a collegare l'infrastrutturazione portuale con la zona industriale, liberando importanti arterie cittadine dal traffico e dal conseguente inquinamento prodotto dai camion, attraverso un connessione viaria tra zona industriale, tangenziale, interporto e porto.

Di seguito, alle ore 11.00, sempre alla presenza del rappresentante del MIT, il presidente Patroni Griffi e le parti sociali sottoscriveranno il "Patto per la tutela e la crescita del lavoro". Il documento nasce per fornire un'accurata ricognizione e analisi dei fabbisogni dei lavoratori in porto e un decisivo supporto alla formazione e alla riconversione del personale in ambito portuale.

Alle ore 15.00 nell'Aula Magna Aldo Cossu, dell'Università Aldo Moro, si svolgerà il convegno "Le Zone Economiche Speciali, aspetti applicativi", nel corso del quale verrà presentato il volume "Porti, retroporti e Zone Economiche Speciali", a cura del professor Aldo Berlinguer di G. Giappichelli Editore.

Visita istituzionale del Mit a Bari

Si terrà venerdì 4 Maggio

BARI – Venerdì 4 Maggio alle ore 10.00 nella sede di Bari, piazzale Cristoforo Colombo 1, il sindaco della Città metropolitana, Antonio Decaro, l'assessore ai Lavori pubblici Giuseppe Galasso, e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, alla presenza dei componenti dell'Organismo di partenariato illustreranno al direttore della Direzione generale vigilanza Autorità portuali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Mauro Coletta, gli sviluppi del cosiddetto progetto della "camionale". Si tratta di un asse viario da 230 milioni di euro destinato a collegare l'infrastrutturazione portuale con la zona industriale, liberando importanti arterie cittadine dal traffico e dal conseguente inquinamento prodotto dai camion, attraverso un connessione viaria tra zona industriale, tangenziale, interporto e porto.

Di seguito, alle ore 11.00, sempre alla presenza del rappresentante del Mit, il presidente Patroni Griffi e le parti sociali sottoscriveranno il "Patto per la tutela e la crescita del lavoro". Il documento nasce per fornire un'accurata ricognizione e analisi dei fabbisogni dei lavoratori in porto e un decisivo supporto alla formazione e alla riconversione del personale in ambito portuale.

GNL, Sardegna a tutta forza e crescono i progetti sui porti

CAGLIARI – Un convegno, quello recente per la metanizzazione e i depositi costieri di GNL in Sardegna, ha segnato non solo un punto di non ritorno per i progetti sardi, ma ha confermato come il futuro prossimo della motorizzazione navale sia ormai proprio con il GNL. Su questi aspetti di consenso politico e sociale il convegno ha registrato il consenso unanime di tutte le forze politiche, sia quelle che nelle recenti elezioni politiche generali hanno preso più voti (e che erano opposizione nel Paese) sia quelle che ne hanno presi di meno (ed erano maggioranza, anche in Sardegna). Restano diversità di opinioni – specialmente sul piano della sicurezza, ma non solo – su “quanto” GNL e quindi sulla grandezza delle infrastrutture. Ma non sono state messe in discussione le dimensioni dei progetti pensati – e alcuni già autorizzati – per l’Isola; come per analoghi altri progettati per il resto del paese tra i quali si danno ormai per scontati quelli di Cagliari (20 mila) e inoltre di Marghera, Ravenna, Napoli, Livorno e i tre di Oristano (tutti di circa 10.000). Rimangono importanti, come sempre, i tempi di realizzazione. I ritardi nella costituzione del nuovo governo italiano non aiutano, perché altri paesi dell’area del Mediterraneo – per non parlare di quelli del Nord Europa e dell’Asia – sono già molto più avanti. E c’è il rischio che le strutture progettate arrivino troppo tardi per rappresentare una reale possibilità operativa causa la burocrazia imperante nel settore.

In questo quadro va inserito anche l’impianto offshore di Livorno, uno dei primi a operare in Italia e il primo in assoluto con criteri originali come l’essere ricavato da una nave metaniera con tutti gli accorgimenti necessari. Il deposito galleggiante della OLT Toscana offshore ha confermato di essere molto importante come “riserva” di GNL per la rete nazionale nei momenti di picchi di consumo. Ma si prospetta altrettanto interessante quando sarà completata la trasformazione di una delle sue fiancate a “rifornitore” diretto per bettoline gasiere e per navi medie. Un passaggio che è ormai alla fine del lungo iter autorizzativo e che, insieme al progettato deposito di GNL all’imboccatura del bacino di evoluzione del porto industriale, renderà il porto di Livorno un vero “hub” per il gas naturale liquefatto.

L'Amministrazione Accorinti respinge le accuse di non aver avuto una visione strategica e rilancia sui temi urbanistici

«Nel nuovo Prg il futuro di Messina: città verde, viva, sicura, sostenibile»

È una delle accuse periodicamente rivolte all'Amministrazione Accorinti: la presunta incapacità di dare alla città un progetto, una visione **generale**. Il sindaco uscente e, in particolare, il suo assessore alle Politiche del territorio Sergio De Cola la considerano, tra le tante, la critica meno fondata sui fatti e più risibile. E De Cola spiega il perché: «Questa Amministrazione, prendendo le mosse dalle linee guida lasciateci dal precedente Consiglio comunale, è riuscita ad avviare concretamente il cambiamento dell'Urbanistica in città. Lo ha fatto con lo studio ambientale del 2015 sulla base della sentenza del Cga, con la Variante di tutela ambientale presentata nel 2017, apprezzata e considerata un esempio a livello nazionale, anche se ignorata dal Consiglio, e lo farà ancora con il nuovo **Piano regolatore generale** il cui schema di massima, presentato nei giorni scorsi, sta già avendo molti riscontri positivi. Il lavoro, i fatti e le azioni concrete portati avanti con impegno nell'interesse esclusivo della città restano e danno i loro frutti».

Proprio sul nuovo Prg domani, alle 15,30, De Cola avrà un confronto con alcuni docenti dell'Università di Messina e con la Fondazione architetti del Mediterraneo presieduta dal messinese Umberto Giorgio. L'Amministrazione qualche riflessione più strettamente politica intende anche farla. La ferma opposizione di alcuni Ordini professionali alla Variante di salvaguardia ambientale oggi, secondo i sostenitori accorintiani, «è più facilmente spiegabile» alla luce delle scelte di campo fatte, ad esempio, dall'ex presidente dell'Ordine degli architetti, Giovanni Lazzari (che era uno dei papabili candidati del Centrosinistra), dall'attuale presidente Pino Falzea (collocatosi, assieme a CapitaleMessina, a fianco di Dino Bramanti e del Centrodestra) e della vicepresidente dello stesso Ordine, l'architetta Caterina Sartori, che si è candidata nella lista "Bramanti sindaco". «C'è il futuro di Messina nel nostro progetto di **Piano regolatore** - ribadisce De Cola - ed è quello di una città verde, sostenibile, sicura, viva e giovane».(l.d.)

Primo Maggio in porto con il Vescovo Giusti

Una messa officiata a bordo della Motonave Moby Vincent a Livorno

LIVORNO – Primo Maggio con messa al Porto di Livorno per il Vescovo della città, monsignor Simone Giusti. Una messa officiata a bordo della motonave Moby Vincent, come disposto dalla Moby che si è offerta di poterla ospitare.

La location ha in qualche modo reso obbligatori dei limiti di presenze per le note normative sulla sicurezza e la logistica degli spazi adibiti alla cerimonia. Davanti alle autorità del mondo della portualità, ai rappresentanti delle varie organizzazioni che formano la struttura con la quale la Diocesi segue tematiche come problemi sociali e sicurezza, il vescovo ha voluto evidenziare i valori di parole fondamentali per dar più valenza al 1° Maggio.

Nell'omelia monsignor Giusti ha dichiarato: "Il primo Maggio è la festa dei lavoratori, occasione di riposo da un dovere che è anche un diritto perchè il lavoro è un diritto.

Il primo Maggio è una festa dal lavoro ma il lavoro deve essere fonte di guadagno per il sostegno della famiglia e non area di rischio della propria vita. Nell'era dell'innovazione digitale, essere qui a dover parlare di sicurezza sul lavoro è un anacronismo storico. Questi primi quattro mesi dell'anno sono stati terrificanti. Solo guardando alla nostra regione, oltre ai morti ci sono coloro che divengono inabili o che rimangono comunque feriti sul lavoro.

Tutto questo porta insieme qualcosa come una denuncia ogni 5 ore del giorno, festivi compresi. La sicurezza sul lavoro è una vera e propria emergenza nazionale che va di pari passo con quella crescente disoccupazione che crea un esercito di individui disposti a lavorare a qualsiasi costo, anche quello di rischiare. Lorenzo Mazzoni e Nunzio Viola sono le ultime vittime di queste morti bianche nell'incidente che è accaduto a Livorno ma l'elenco dei nomi è lungo"

Il vescovo si è soffermato su come la famiglia abbia una funzione essenziale nel sostegno l'uno dell'altro. "Il 1° Maggio deve essere un omaggio al lavoro e alla dignità che produce in chi ce l'ha e come le istituzioni debbano impegnarsi perchè questo diritto sia, insieme alla sicurezza, imprescindibile.

MARINA CALA DE' MEDICI, GRANDE SUCCESSO PER LA REGATA DI VELE D'EPOCA E L'INNOVATIVO CONCORSO DI ELEGANZA

La manifestazione ha visto il Porto protagonista con imbarcazioni e auto storiche in bella mostra

Rosignano Solvay, 30 aprile 2018 – Si è conclusa ieri la regata delle vele d'epoca, inserita nella Settimana Velica Internazionale Accademia Navale e Città di Livorno 2018 (SVIANCL), manifestazione velica che ha visto le bellissime "signore del mare" impegnate sue due prove, la prima venerdì sulla rotta Livorno-Cala de' Medici, e la seconda ieri sul percorso Cala de' Medici-Gorgona-Livorno. La regata, che si è svolta anche grazie al sostegno di Marina Cala de' Medici, ha visto il Porto turistico di Rosignano protagonista nelle giornate di venerdì e sabato, con le vele d'epoca ormeggiate lungo i suoi pontili e location d'eccezione dei due appuntamenti conviviali organizzati a favore di armatori ed equipaggi.

Grande novità di questa regata di vele d'epoca è stato il Concorso di Eleganza che si è svolto sabato all'interno del Marina e che ha visto per l'occasione esposte lungo la banchina di riva del Porto delle bellissime auto storiche che, assieme alle imbarcazioni ormeggiate sui pontili, hanno fatto la gioia dei tanti visitatori giunti a Cala de' Medici per l'evento. Il Concorso di Eleganza ha visto, infatti, abbinata a ciascuna imbarcazione un'auto storica realizzata nel medesimo periodo ed un vino della Costa degli Etruschi. L'accostamento, deciso dall'armatore dell'imbarcazione, ha cercato di rappresentare al meglio il carattere e lo stile dell'imbarcazione e del suo equipaggio. Nella scelta degli abbinamenti gli armatori sono stati affiancati da esperti dell'Associazione Automotostoriche Garage del Tempo e della Strada del Vino e dell'Olio Costa degli Etruschi. La competizione velica ha visto in testa alla classifica definitiva APM (Classe "Vele d'epoca") l'imbarcazione Margaret, seguita da Ojalà II (secondo posto) e da Artica II (terzo posto). Vincitrice nella Classe "Spirit of Tradition" l'imbarcazione Josian. La regata si è svolta sotto l'egida della Federazione Italiana Vela (FIV) ed il Comitato di regata è stato presieduto dal Giudice FIV nazionale Andrea Bimbi.

Per quanto riguarda il Concorso di Eleganza, la vittoria è andata ancora una volta all'imbarcazione Margaret, già vincitrice della competizione velica nella Classe "Vele d'epoca", abbinata ad una Lancia Lambda II serie del 1923 e ad un Grattamacco Rosso del 2014. Seconda classificata Artica II, abbinata ad una Porsche 356 1500S del 1953 e ad un Chiappini-Lienà Petit Verdot. Terza classificata Josian, abbinata ad una Jaguar MK2 3:8 del 1963 e ad un Antinori-Bolgheri Bruciato. Altro elemento indicativo dell'obiettivo generale della manifestazione, quello cioè di incentivare e promuovere la passione per la navigazione e il mare per tutti, è stata la presenza di un'imbarcazione storica-alquanto speciale: Cadama, dell'armatore Andrea Brigatti. Cadama rappresenta uno dei pochi esempi al mondo di imbarcazione completamente accessibile ai diversamente abili. Lo stesso Brigatti, costretto da tempo su una sedia a rotelle, insieme ai suoi collaboratori dell'Associazione "Timonieri Sbandati" e al supporto della Lega Navale, si occupa a tempo pieno dell'imbarcazione perché mosso dal desiderio di riprendere la "dimensione sociale" della navigazione estendendola anche a tutti quelli che possono fruirne in maniera "diversa".

Hanno preso parte alla cena di gala di sabato, oltre ovviamente a tutto il management del Cala de' Medici, a partire dal Presidente Avv. Flavia Pozzolini e dall'AD e Direttore portuale Matteo Italo Ratti, che sarà anche presente domani alla cerimonia di chiusura della SVIANCL 2018, il Comandante dell'Accademia Navale di Livorno Contrammiraglio Pierpaolo Ribuffo e il Presidente della Provincia di Livorno e Sindaco del Comune di Rosignano Marittimo Alessandro Franchi. La regata è stata organizzata dalla Lega Navale Italiana, Sezione di Livorno, con la preziosa collaborazione di Marina Cala de' Medici, il Consorzio La Strada del Vino e dell'Olio Costa degli Etruschi, il Garage del Tempo e Lusben.

Porto di Bari, controlli su un container proveniente dall'Egitto: sequestrati 5.448 teli da mare

I funzionari dell'Agenzia Dogane di Bari, in collaborazione con i militari della Guardia di Finanza, hanno sequestrato 5.448 teli da mare trasportati in un container proveniente dall'Egitto per fallace indicazione d'origine.

L'attività ispettiva ha permesso di accertare sui teli la mancanza di qualsiasi etichetta circa l'esatta indicazione di origine e la provenienza, tale da trarre in inganno il consumatore finale. La merce è stata affidata in custodia giudiziale in attesa delle determinazioni della Camera di Commercio di Bari.

Port Agency, sindacati in pressing Chiesto incontro con l' amministratore

Gioia Tauro Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ugl-Mare e Sul chiedono un incontro urgente all' amministratore della Port Agency e al commissario dell' **Autorità portuale**, preannunciando al contempo l' attivazione «delle procedure di stato di agitazione del personale tutto».

La richiesta d' incontro deriva dalla «conoscenza della disposizione di chiamata in servizio per i lavoratori Port Agency tramite convocazione inviata a mezzo mail in cui si chiede disponibilità ad operare per le imprese terze di rizzaggio. Queste imprese - rimarkano i sindacati -, che operano in subappalto per i terminalisti Mct e Atgt, non possono pretendere di utilizzare il personale Port Agency per necessità primarie a copertura di servizi che gli stessi terminalisti dovrebbero compensare con personale proprio. Di fatto è ormai noto come ai lavoratori della Atgt viene chiesto sistematicamente di svolgere lavoro straordinario per carenza di organico e che la Mct non riesce a sostenere il lavoro di rizzaggio con personale proprio affidandosi alle imprese terze. È evidente che ulteriore personale necessario per svolgere le operazioni **portuali** non può essere utilizzato da imprese in subappalto al fine di scaricare

flessibilità, ma direttamente dai terminalisti che hanno necessità. L' Agenzia **portuale**, costituita con immensi sacrifici, non può essere oggetto di esperimenti, cortesie e favori di chi cerca di scaricare responsabilità, noi non lo permetteremo».

Per Cgil, Cisl Ugl e Sul «i lavoratori sono dispensati dal concedere tali disponibilità lavorative che riteniamo non appropriate, contestualmente invitiamo la dirigenza di Port Agency ad astenersi dal diffondere indicazioni inerenti la cancellazione dagli elenchi dell' Agenzia».(d.l.)

Primo Maggio, a Bari una targa per ricordare la 'strage dei portuali': nel 1945 morirono in 360



Nel giorno della Festa dei lavoratori Cgil, Cisl e Uil hanno commemorato le 360 persone, numerose delle quali erano portuali, morte nell'esplosione della nave americana Charles Henderson

Una targa che ricorda le 360 persone, numerose delle quali erano portuali, morte nell'esplosione della nave americana Charles Henderson, che trasportava bombe, avvenuta nel porto il 9 aprile del 1945 è stata scoperta in occasione del Primo Maggio in piazza San Pietro ma Bari vecchia dai segretari territoriali di Cgil, Cisl e Uil, rispettivamente Gigia Bucci, Giuseppe Boccuzzi e Franco Busto.

Un momento della commemorazione

Condividi

Dei 360 morti, 50 erano componenti dell'equipaggio. I feriti furono 1.730. "Quel giorno - ha ricordato il professor Vitantonio Leuzzi, direttore dell'Istituto pugliese per la storia dell'antifascismo e dell'Italia contemporanea - venne spazzata via a Bari una intera categoria di lavoratori, i portuali".

In piazza Odegitria, davanti alla cattedrale - sulla cui scalinata sono state poste decine di caschetti gialli - sono intervenuti i segretari generali di Cgil, Cisl e Uil il sindaco di Bari, Antonio Decaro, e pensionati sopravvissuti al giorno dell'esplosione della nave americana ormeggiata nel porto di Bari.

Capo d' Orlando, botta e risposta tra l' on. Nino Germanà e il sindaco Ingrilli

No al ripascimento tampone se si danneggiano le spiagge

L' intervento di recupero del litorale ad ovest del porto prevede che le sabbie vengano prelevate da Bagnoli

Franco Perdichizzi Capo d' Orlando «Non effettuare il ripascimento tampone della spiaggia di Capo d' Orlando». Lo ha chiesto l' on Nino Germanà per poi spiegare meglio la sua posizione dopo il duro intervento del sindaco paladino Franco Ingrilli.

«Nell' imminenza della stagione estiva ben vengano gli interventi tampone purché questi non vengano realizzati a discapito delle spiagge vicine, come temo possa verificarsi nel caso di Capo d' Orlando», dice Germanà che aggiunge: «L' intervento di ripascimento della spiaggia ad ovest del porto di Capo d' Orlando, possibile grazie al Governo Musumeci, prevede che le sabbie vengano prelevate da Bagnoli, là dove si sono accumulate, per essere quindi ricollocate nella spiaggia ad ovest del porto, del faro e fino alla foce del torrente Zappulla». E poi: «Il naturale trasporto di sedimenti procede infatti da ovest verso est tanto che, in sede della Via dei lavori di completamento del porto, è stato prescritto il divieto di effettuare interventi di "back-passing" delle sabbie dagli accumuli di Bagnoli verso le spiagge ad ovest. Sono stati autorizzati solo ed esclusivamente trasporti di sabbie verso i litorali ad est del porto (S. Carrà, Ponte Naso, Brolo, Piraino, Gioiosa).

Stiamo parlando di litorali a grave rischio erosione costiera che necessitano di interventi di ripascimento le cui sabbie dovranno essere auspicabilmente prelevate, oltre che dalla naturale riattivazione del trasporto sedimentario dei torrenti, anche dall' accumulo di Bagnoli, peraltro in piena conformità alle prescrizioni della "Via" del porto turistico».

Poi Germanà accende i riflettori sul "Contratto di Costa" (sarà firmato dai sindaci della costa nebroidea a Palermo giovedì 3 maggio), aggiungendo che l' intervento tampone andrebbe «in controtendenza rispetto allo spirito che porterà i Comuni nebroidei a siglare con il governo Musumeci il Patto».

Dura la risposta di Ingrilli, che ha portato alla controreplica del deputato che ha ribadito «che se le procedure verranno rispettate, ma soprattutto se non vi sarà alcuna conseguenza negativa per i litorali vicini, già danneggiati dall' erosione, io non posso che esserne lieto. Ritengo che anche il sindaco di

-segue

Capo d' Orlando condivida l' idea che non si possa guardare solo il proprio orticello».

Ma quale era stata la risposta di Ingrilli? «Ritengo che l' uscita di Germanà sia fuori luogo, oltre che denotare una conoscenza superficiale dei fatti. Intanto l' intervento tampone che prevede l' esclusivo impiego di sabbia deve ancora essere definito nei dettagli, ma ritengo, visto che verrà realizzato in stretto raccordo con la struttura del commissario straordinario per la mitigazione del rischio idrogeologico, che in alcun modo possa pregiudicare o compromettere la linea di costa dei comuni limitrofi». Poi aggiunge: «Le politiche e le battaglie a beneficio del Comprensorio condotte negli anni da Capo d' Orlando fanno parte della storia: questa città ha sempre guardato avanti, oltre l' orticello di casa propria, e la volontà di portare a compimento un progetto omogeneo a salvaguardia del litorale da Tusa a Patti è un punto fermo della nostra azione amministrativa. Noi crediamo nel territorio inteso come risorsa da valorizzare nel suo complesso, dal punto di vista ambientale e culturale. In secondo luogo vorrei ricordare all' on. Germanà che il divieto di prelievo e di versamento della sabbia nell' area di Bagnoli era vigente per la durata del cantiere di completamento del porto. Adesso, come è noto, la struttura è operativa. L' unico aspetto positivo che colgo nella nota dell' on. Germanà è il suo ritrovato interesse per il territorio. D' altra parte, anche a Capo d' Orlando, sia per le elezioni regionali che per quelle politiche, ha avuto un buon riscontro in termini di voti ed è quindi giusto che dia conto alle istanze del suo elettorato».

AMMINISTRATIVE 2018. Gaetano Sciacca dei Cinquestelle illustra il programma: «Voglio restituire decoro alle zone degradate della città, puntando sui servizi e aree verdi»

«Liberi e Forti» non avrà candidato a sindaco

Cade l'ipotesi di presentare l'ex presidente dell'assemblea regionale Giovanni Ardizzone, Nino Principato sosterrà Saitta

Domani Cateno De Luca, di Sicilia Vera, discuterà degli importanti provvedimenti proposti dal deputato nella finanziaria. Saranno svelati anche i retroscena dell'accordo con Dino Bramanti Antonio Caffo
OOO Il movimento Liberi e Forti non presenterà un candidato sindaco. Ieri mattina ufficializzati i passi finali del gruppo civico che nei mesi scorsi aveva in mente di proporre prima l'ex presidente dell'assemblea regionale Giovanni Ardizzone e dopo l'architetto Nino Principato. Quest'ultimo, invece, insieme a un'altra componente del movimento, Maria Longo, farà parte della lista a sostegno del candidato sindaco di centrosinistra Antonio Saitta. Domani, invece, alle 10, in piazza Municipio, Cateno De Luca di Sicilia Vera terrà una conferenza stampa per discutere degli importanti provvedimenti proposti dal deputato regionale di Sicilia Vera nella finanziaria. Saranno svelati anche i retroscena di questa finanziaria e dell'accordo con Dino Bramanti del centro destra. I propositi di Gaetano Sciacca del movimento Cinquestelle vuole «restituire decoro alle zone degradate della città puntando sui servizi, sulla creazione di aree verdi nelle tante aree di proprietà comunale abbandonate e sulla bellezza, sulla scia di quanto fatto a Librino da Antonio Presti».

«La crescita di Messina - sostiene Sciacca - non può prescindere dalla riqualificazione dei quartieri a rischio, con costanti e metodiche opere di messa in sicurezza del territorio e miglie all'arredo urbano, il nostro intento è istituire un "assessorato alle periferie" che si occupi di ridare dignità ai tanti cittadini costretti, loro malgrado, a vivere in condizioni fatiscenti. È necessario ripartire dalle centralità delle scuole, delle parrocchie e dei centri sportivi come presidi di legalità, ma anche dalla forza simbolica e catartica dell'arte, che non è un fine ma un mezzo di riscatto», spiega Sciacca che intende bandire un concorso di idee e invitare artisti locali e internazionali per riqualificare quelle porzioni di città dove si vive nel disagio, coinvolgendo la cittadinanza e le tante realtà virtuose che operano sul territorio. Per Bramanti invece: «La Città Metropolitana di Messina non è dietro le quinte, non è figlia di un dio minore elettorale. Sono candidato sindaco di Messina e ho l'orgoglio e la consapevolezza di essere anche

-segue

candidato sindaco metropolitano ed in quanto tale metto al primo posto una serie di priorità per lo sviluppo dell' intero territorio provinciale. Prima tra tutte c' è la battaglia per la 16esima **Autorità Portuale**, quella dello Stretto e che vede insieme il porto di **Messina** e di Milazzo-Giammoro e quelli di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. La riforma Delrio ha relegato **Messina** ad un ruolo di comparsa totalmente subalterna al porto di Gioia Tauro. Da sindaco metropolitano e da sindaco di **Messina** mi batterò per l' istituzione di un' **Autorità** portuale autonoma che ci spetta di diritto in virtù dei nostri numeri e delle nostre potenzialità.

Insieme alla deputazione nazionale ed al governatore Musumeci che si è già dichiarato dalla nostra parte, sol leciteremo una modifica della riforma e la riaffermazione del ruolo dello Stretto». Sta lavorando più agli incontri con gli elettori che all' illustrazione del programma Emilia Barrile della lista Leali mentre lo scorso finesettimana l' uscente Renato Accorinti aveva presentato i candidati delle liste che vogliono la riconferma dell' attuale sindaco. (*acaf*) A. Caf. Sono stati formalmente consegnati i lavori per la costruzione di tre campi da tennis sulla copertura del parcheggio sotterraneo di Villa Dante. Affidati alla "Alkan tara Costruzioni" di Taormina, che dovrà ultimarli entro 50 giorni, gli interventi prevedono la realizzazione di 3 campi da tennis regolamentari, con pavimentazione in resine acriliche multistrato, un materiale di nuova generazione ormai largamente utilizzato per i campi da tennis. «Dopo l' ex Gil - sottolinea l' assessore allo Sport Sebastiano Pino, - si avviano i lavori del secondo degli otto progetti già finanziati nell' ambito della programmazione per la riqualificazione e messa a norma degli impianti sportivi comunali. Dopo ben undici anni si realizzano finalmente gli impianti smantellati nel 2007, con la costruzione del parcheggio sotterraneo Zaera Sud. Si restituisce così ai cittadini un importante spazio di aggregazione e socializzazione, riproponendo un impianto sportivo allora molto frequentato.

Desidero ringraziare - conclude Pino - il dirigente ed i tecnici del dipartimento Manutenzioni, diretto da Francesco Ajello, ed in particolare la sezione Impianti Sportivi con Orazio Scandura, Annita Fiorello e Flavia.

Ho l'orgoglio e la consapevolezza di essere anche candidato sindaco metropolitano

Nota di Bramanti su Autorità Portuale e Città Metropolitana

Di seguito una nota di Dino Bramanti su Città Metropolitana e Autorità Portuale: La Città Metropolitana di Messina non è dietro le quinte, non è figlia di un dio minore elettorale. Sono candidato sindaco di Messina e ho l'orgoglio e la consapevolezza di essere anche candidato sindaco metropolitano ed in quanto tale metto al primo posto una serie di priorità per lo sviluppo dell'intero territorio provinciale. Prima tra tutte c'è la battaglia per la 16esima Autorità Portuale, quella dello Stretto e che vede insieme il porto di Messina e di Milazzo-Giammoro e quelli di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. La riforma Delrio ha relegato Messina ad un ruolo di comparsa totalmente subalterna al porto di Gioia Tauro. Da sindaco metropolitano e da sindaco di Messina mi batterò per l'istituzione di un'Autorità portuale autonoma che ci spetta di diritto in virtù dei nostri numeri e delle nostre potenzialità. Insieme alla deputazione nazionale ed al governatore Musumeci che si è già dichiarato dalla nostra parte, solleciteremo una modifica della riforma e la riaffermazione del ruolo dello Stretto. E' una battaglia che riguarda tutto il territorio, così come quella contestuale per il riconoscimento del porto di Messina quale porto core. Spiace constatare che finora è venuta a mancare un' incisività da parte dell'attuale sindaco di Messina e sindaco metropolitano sia su questa tematica, che è fondamentale, che su tutte le altre. Nei giorni scorsi ho ascoltato l'appello dell'ex commissario della Città Metropolitana Francesco Calanna in merito alla centralità dell'Ente, venuta meno in questi lunghi anni in cui il governo Crocetta ha letteralmente provato a cancellare dalla mappa geo politica le ex Province. Il sindaco Metropolitano erediterà un Ente che ha subito i colpi di una politica regionale e nazionale dissennata, volta con il prelievo forzoso voluto dal Pd, a mettere in ginocchio le province e la loro autonomia. Dopo 5 anni di commissariamenti la Città Metropolitana ha una struttura ridotta all'osso, lo spettro del dissesto e incertezza sulle competenze. C'è però la possibilità di invertire il percorso, partendo dalle risorse certe, quelle del Patto per il Sud e per la Città Metropolitana e quelle per la Riqualificazione delle periferie urbane. Ci sono i progetti e ci sono le risorse. C'è il personale che non vede l'ora di tornare ad operare dopo anni di mortificazioni. Sono pronto ad intestarmi in prima persona queste battaglie per ribaltare una situazione di immobilismo che si è protratta per troppo

tempo".