



Primo piano:

- **Caso "Sea Watch". La 2presunta "chiusura dei porti**
(L'informatore Navale, Il sole 24 Ore, Corriere Marittimo,
Il Secolo XIX, Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

Notizie dai Porti:

Venezia:

"...Prosegue senza indugio il percorso collaborativo con l'autorità portuale nell'interesse della città, ..." (Ferpress)

Genova:

"...Import in forte calo, tiene l'export..."
(Primo Magazine, Informare, Corriere Marittimo)

"...Signorini: "Culmv, ora il piano Traffici..." (Repubblica, Informare)

Livorno:

"...L'immagine del nostro porto esce a pezzi..." (Il Tirreno, Messaggero Marittimo, Informazioni marittime, Informare)

"...Partiti i lavori per la rampa d'accesso al porto..."
(Messaggero Marittimo, Ferpress, Il Telegrafo)

Ancona:

"...Anna Casini confermata nella Conferenza nazionale coordinamento AdSP ..." (Messaggero Marittimo, Ansa)

Cagliari:

"...Firmato protocollo d'intesa per gli ex dipendenti della CLP ..."
(Il Nautilus)

Messina:

"...Chiude il 2018 con 400 mila crocieristi..." (Tempo Stretto, Normanno)

Notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

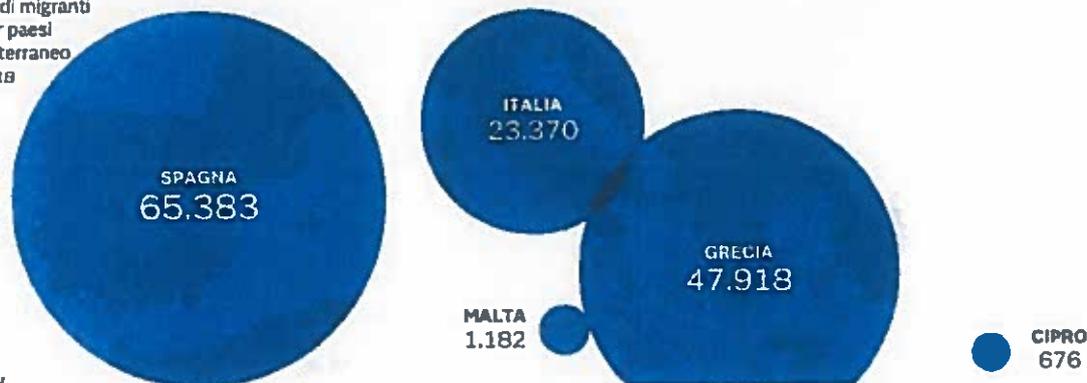
CASO "SEA WATCH".LA "PRESUNTA" CHIUSURA DEI PORTI NON E' GIURIDICAMENTE CORRETTO UTILIZZARE

Malta, 7 gennaio 2019 – L'espressione "chiusura dei porti" quando ci si vuole riferire alle misure che interessano le navi armate da ONG coinvolte nelle operazioni di salvataggio dei naufraghi. Il termine sta causando molte polemiche forse dettate da un'incomprensione sul senso che le viene attribuito e che porta qualche Presidente di AdSP a ritenere che il Governo abbia l'intenzione di creare un vero e proprio muro contro l'immigrazione, senza distinzioni o verifiche. Infatti in base al diritto internazionale marittimo non esiste la possibilità legale di chiudere i porti in modo totale ed indiscriminato e, a tutt'oggi il Governo non ha mai adottato una soluzione del genere mentre, come suo dovere, può operare caso per caso, vietando, in via precauzionale la sosta e il transito di una specifica nave mercantile che si sospetti violi le leggi dello Stato. In questo senso, e solo in questo, è possibile parlare di "chiusura dei porti" nei confronti di ogni singola nave mercantile (e le navi ONG sono da considerarsi mercantili in quanto noleggiate per scopi umanitari si ma sempre con finalità di lucro).

Quanto al diritto interno occorre ricordare che l'articolo 83 del Codice della Navigazione (Regio Decreto n. 327 del 30 marzo 1942, come sostituito dal comma 2 articolo 5 della legge n. 51 del 7 marzo 2001), afferma che "Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti può limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell'ambiente, per motivi di protezione dell'ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende". Non emerge, dunque, alcun riferimento ad una indiscriminata "chiusura dei porti" ma solo interventi limitati e per motivi ben precisi. L'articolo 19 al comma 2 (lettera g) della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata e resa esecutiva in Italia con la legge 2 dicembre 1994 n. 689, stabilisce che "Il passaggio di una nave straniera è considerato pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero se, nel mare territoriale, la nave è impegnata in una qualsiasi delle seguenti attività: (...) g) il carico o lo scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti nello Stato costiero". Quando, invece, si ritiene che il passaggio di una nave sia inoffensivo, non vi è nessuna necessità d'intervento da parte dello Stato; infatti, il comma 1 del suddetto articolo 19, stabilisce, invece, che "Il passaggio è inoffensivo fintanto che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero. Tale passaggio deve essere eseguito conformemente alla presente Convenzione e alle altre norme del diritto internazionale". Il Protocollo di Palermo del 2000, firmato a Palermo il 15 dicembre 2000, entrato in vigore il 28 gennaio 2004 e ratificato dall'Italia con legge 16 marzo 2006 numero 146, sembra confermare l'interpretazione che si sta dando: infatti, nel Protocollo si precisa la nozione di "smuggling migrants", ossia traffico di migranti, intendendosi con questa espressione "il procurare, al fine di ricavare, direttamente o indirettamente, un vantaggio finanziario o materiale, l'ingresso illegale di una persona in uno Stato Parte di cui la persona non è cittadina o residente permanente". Dunque, non sembra ravvisabile, nell'azione governativa la creazione di barriere insormontabili e disumane come a volte si dice usando l'espressione "chiusura dei porti", ma semplicemente l'esercizio di un diritto, e di un dovere, da parte del Governo che, basandosi sul diritto nazionale ed internazionale, intende verificare che non si stiano commettendo dei reati. Qualora questi reati fossero accertati, sarebbe del tutto logica la chiusura del porto nei confronti di coloro che questo reato commettono, senza che questo comporti l'abbandono dei migranti, mai sostenuto dal Governo. Com'è noto, infatti, l'Italia aderisce alla Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo nel 1979 e alla Convenzione del diritto del mare del 1982, che riflettono il diritto consuetudinario per quanto riguarda gli obblighi di salvataggio imposti, da ciascuno Stato contraente, ai comandanti delle navi mercantili e alle navi pubbliche di propria bandiera. La codificazione della norma consuetudinaria, che ha radici nella tradizione di solidarietà marinara, sancisce l'obbligo per gli Stati di garantire la vita umana in mare. La normativa qui ricordata non sembra contraddire quanto detto sopra, anzi la rafforza. L'Italia non ha in alcun modo rinunciato agli interventi necessari per ottemperare agli obblighi di cui sopra.

Migranti, la rotta mediterranea

Gli arrivi di migranti divisi per paesi del Mediterraneo Anno 2018



Fonte: Unhcr

Braccio di ferro sulle navi Ong Sicurezza, sei Regioni al ricorso

EMERGENZA MIGRANTI

Conte prova a mediare, ma Salvini frena: i porti restano chiusi, no a cedimenti

L'impasse sul porto di sbarco: Malta chiede di redistribuire tutti i 249 profughi già salvati

Manuela Perrone
ROMA

Il nodo non è chi accoglierà i 49 migranti ormai allo stremo a bordo delle navi di Sea Watch e Sea Eye, che cominciano a rifiutare il cibo: una decina di Paesi, tra cui l'Italia, la Francia, l'Olanda e la Germania, hanno assicurato la disponibilità ad accoglierli. L'impasse riguarda ancora il porto di sbarco: Malta fino a ieri sera ha rifiutato l'approdo, sebbene avesse concesso l'autorizzazione a entrare nelle sue acque per ricevere assistenza. Chiede all'Europa che vengano redistribuiti tutti i 249 profughi

salvati dai suoi guardiacoste nei giorni scorsi. «Stiamo consumando i telefoni», fanno sapere da Bruxelles, dove ieri si sono riuniti gli ambasciatori del 28 e dove oggi la questione potrebbe approdare sul tavolo del Consiglio Affari generali. Con armi spuntate a disposizione: la Commissione, oltre a richiamare i singoli Paesi alla solidarietà, può fare ben poco.

In Italia i porti restano chiusi. Ha prevalso la linea del vicepremier leghista Matteo Salvini, che non si lascia intimidire neppure dal secondo appello in 48 ore arrivato da Papa Francesco. «Fare diversamente - avverte il ministro dell'Interno - sarebbe un segnale di cedimento che fa dire agli scafisti "continuiamo ad andare a prenderli perché tanto prima o poi in Italia ci arrivano". Io dico basta». Non può mancare una stoccata alle Ong: «Furbetti che cambiano bandiera e non rispettano le regole. Ci sono una nave olandese e una tedesca in acque maltesi. Malta, Germania e Olanda facciano il loro dovere».

Si arena contro l'intransigenza di Salvini anche il tentativo di mediazione del premier Giuseppe Conte: la

mano tesa all'accoglienza di 15 migranti (non solo donne e bambini, come aveva proposto il vicepremier M5S Luigi Di Maio, ma famiglie). La mossa, lasciata soltanto filtrare, crea nuovi malumori nel Governo. Conte non la smentisce e continua il suo lavoro diplomatico per cercare una soluzione a livello Ue. Fonti di governo precisano che nell'Esecutivo «non c'è alcuna polemica» e che però «Salvini non cambia posizione e ribadisce la sua contrarietà a qualsiasi arrivo via mare in Italia, per bloccare il traffico di esseri umani». La soluzione, si aggiunge, «sono i corridoi umanitari via aereo per chi scappa davvero dalla guerra».

Nessuna indulgenza, dunque. Il leader della Lega deve far dimenticare in fretta la manovra e veleggiare verso le elezioni europee di maggio col vento dei suoi cavalli di battaglia in poppa. A mettersi di traverso però sono le Regioni di centrosinistra: Toscana, Umbria ed Emilia Romagna hanno deliberato il ricorso alla Corte costituzionale contro il decreto sicurezza. Anche la Sardegna è in

rampa di lancio, mentre Piemonte e Lazio sono al lavoro. Senza contare la Calabria, che aveva già manifestato la sua contrarietà alla legge, e la Basilicata, che starebbe valutando il da farsi. Un asse dei governatori - più rapido e compatto di quello dei sindaci, che non possono rivolgersi direttamente alla Consulta - deciso a dimostrare che la stretta sulla protezione umanitaria e sul diritto di residenza dei richiedenti asilo decisa dal decreto compromette il diritto all'assistenza sanitaria, allo studio, alla formazione professionale, e interrompe l'integrazione generando insicurezza sociale.

«Si sta creando un movimento ampio», afferma il governatore toscano Enrico Rossi. Movimento a cui Salvini replica stizzito, dicendosi impaziente di conoscere il verdetto dei giudici costituzionali e spostando il piano: «Mi sto facendo mandare i dati sul numero di cittadini umbri, piemontesi e toscani che aspettano una casa popolare. Mi fa specie che invece di dare una casa ai cittadini italiani le Regioni si preoccupino di migranti».

118 RASSEGNA STAMPA

Migranti, interviene Musolino: "I porti italiani restano APERTI!"

VENEZIA - A poche ore dal duro confronto tra il ministro Toninelli e la presidente dell'Authority di La Spezia, Carla Roncallo, sulla questione "porti chiusi" per le imbarcazioni con a bordo i migranti, interviene in maniera chiara e decisa anche il presidente dell'Autorità di Sistema di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, che su LinkedIn scrive: "I porti italiani restano APERTI! "

"Sono un cittadino italiano", - scrive pertanto il presidente Musolino - "e in questo momento anche un amministratore pubblico. Amministro un sistema portuale, che in poche parole significa amministrare i porti di Venezia e Chioggia. Avendo visto una rilevanza senza precedenti della parola "porti" sulle prime pagine dei giornali di questi ultimi giorni, mi sono sentito in dovere di verificare alcuni aspetti tecnici della questione dei cosiddetti "porti chiusi".

Sotto il profilo squisitamente tecnico i porti italiani non sono chiusi. Infatti non esiste un decreto del MIT ex art 83 C. Navigazione che chiuda, per motivi di ordine pubblico (comprovato, attuale e imminente) i porti italiani. Il ministero dell'Interno può vietare lo sbarco di passeggeri, non l'ingresso ne' l'approdo di navi nei porti, competenza riservata dalla legge esclusivamente al MIT. Addirittura, a norma dell'art 1113 Cod Nav esistono profili di rilevanza penale nel caso di omissione di soccorso in mare a carico dei privati, figuriamoci a carico di un soggetto pubblico. In sintesi, in assenza di uno strumento giuridico concreto (il decreto del MIT) i porti italiani non si possono chiudere. Quindi in questo momento, in carenza di un provvedimento a norma di legge, i porti italiani restano APERTI!

Sea Watch, Toninelli a Roncallo: l'Authority non intervenga "valuteremo accertamenti disciplinari"

Il ministro Toninelli replica alla presidente dell'Authority di La Spezia, Roncallo, sull'ipotesi dell'apertura del porto di La Spezia alle imbarcazioni delle Ong Sea Watch e Sea Eye con a bordo i 49 migranti.

ROMA - Contro replica del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, alla presidente dell'Autorità di Sistema portuale di La Spezia, Carla Roncallo sulla questione dell'accoglienza dei 49 migranti a bordo delle imbarcazioni delle Ong Sea Watch e Sea Eye. Il porto di La Spezia come quello di Marina di Carrara non sono chiusi aveva specificato nei giorni scorsi la presidente Roncallo "non risulta che esista alcun decreto, ordinanza o provvedimento di alcun tipo, che disponga la chiusura dei porti", sottolineando - "qualsiasi nave può chiedere l'autorizzazione all'attracco e seguire le normali procedure ed indicazioni impartite dall'Autorità Marittima".

La risposta del ministro Danilo Toninelli non si è fatta attendere: "Nessuna Autorità di sistema portuale italiana può arrogarsi prerogative che travalicano le sue funzioni amministrative - ha specificato il ministro - Darò mandato alle strutture del mio ministero di valutare eventuali accertamenti di natura disciplinare. Non ho emanato alcun decreto di chiusura dei porti perché non serve, non essendo alcun porto italiano interessato alle operazioni e non avendo il Mrcc (Maritime rescue coordination centre) italiano coordinato i soccorsi".

"Le due Ong hanno invertito la rotta - ha scritto inoltre Toninelli - ora sono a ridosso delle coste maltesi ed è giusto che sbarchino lì, viste anche le condizioni del mare in peggioramento. Il caso è più che mai europeo, così come il fenomeno nel suo complesso. Questi sono i fatti e da qui bisogna partire. Le Ong di riferimento, come al solito, non hanno rispettato la legge del mare. Addirittura la nave di Sea Eye ha mentito sullo stato del barcone dal quale ha prelevato i migranti, che non stava affatto affondando come da essa comunicato. I due interventi sono avvenuti in acque Sar libiche, toccava dunque a Tripoli agire".

"Siamo pronti a dare una lezione all'Europa accogliendo donne e bambini a bordo delle navi Sea-Watch3 e Prof Albrecht Penck - ha concluso il ministro - ma tutta la Ue deve farsi carico del problema, a partire da Germania e Olanda, Paesi le cui bandiere sventolano sulle due imbarcazioni".

Roncallo, Presidente Associazione Agenti Marittimi La Spezia e la polemica con il Ministro dei Trasporti Toninelli

La Spezia, 7 gennaio 2019 – L'anno non si apre bene! Le dichiarazioni della Presidente Roncallo mi sono sembrate corrette e parzialmente conformi al diritto vigente.

Corrette, perché rileva che nessun ente amministrativo ha chiuso i porti; parzialmente conformi, perché non avrebbe specificato che disporre l'attracco delle navi compete alla Capitaneria di Porto, corpo militare che dipende per tale compito dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Per lo sbarco di chi è a bordo è invece competente la Polizia di Frontiera che dipende dal Ministero dell'Interno (vedi caso Diciotti).

Quindi è vero che le AdSP non hanno titolo né competenza per dichiarare un porto aperto o chiuso. Ciò che pare aver irritato il Ministro Toninelli, sono le considerazioni umanitarie e le valutazioni morali che la Presidente Roncallo ha esternato sull'argomento. E qui forse siamo in presenza di una esuberanza del pubblico amministratore che esterna sue valutazioni su un tema che ha caratteristiche squisitamente politiche per cui l'astensione dovrebbe essere principio guida.

Ma la parte che più dà da pensare è la reazione del Ministro che ricorre allo strumento dell'intimidazione e della delegittimazione. Non possiamo essere d'accordo. Il cittadino, così come l'operatore economico, si aspetta dalla politica e dall'amministrazione pubblica (che dovrebbero essere distinte), un'attività trasparente, legale, pensosa dell'interesse pubblico e non continue polemiche e risse mediatiche.

Il Presidente

Giorgio Bucchioni

Il Secolo XIX

«Solo una Capitaneria può chiudere un porto»

Gregorio De Falco Lorenzo Cresci
Comandante De Falco, i presidenti delle
Autorità portuali sono in rivolta per tenere gli
scali aperti ai migranti: se lo aspettava?
«No, ma ben venga. Perché non mi aspettavo
neppure un governo così poco concreto».

Porti sempre aperti, quindi?

«Ma certo, non esiste prova scritta o formale di
chiusura dei porti. Abbiamo il dovere di non
consentire divisioni tra buoni e cattivi e di fare
campagna elettorale sulla povera gente che
sta in mare».

E la chiusura annunciata da Salvini?

«Voglio vedere gli atti, ho presentato un'
interrogazione. Secondo me non c'è nulla, se
mai ci fosse qualcosa, allora parliamo dei
contenuti».

Sindaci e manager dei porti hanno ragione quindi?

«Non è una loro possibilità quella di chiudere o
meno i porti e di impedire o meno l'ingresso
di una nave: quella ce l'ha solo il comando
delle Capitanerie di porto».

Il comandante di Sea Watch cosa potrebbe fare?

«Li ho appena contattati, ho chiesto loro perché non hanno interessato un comando di Porto italiano.
Capisco che si muovano con prudenza».

Perché?

«Il comandante potrebbe dire: "Sono a tale distanza, ho questa situazione a bordo e prevedo di arrivare
alla tal ora". Il porto si organizzerebbe per l'accoglienza. Perché non potrebbe omettere il soccorso. Le
vite umane si salvano».

-

Migranti allo stremo E c' è chi non mangia

ROMA Restano ancora in alto mare i 49 migranti a bordo delle navi di Sea Watch e Sea Eye, che ha finito il carburante, e con loro le trattative tra i Paesi europei, Italia compresa, che non riescono a trovare un accordo per farli sbarcare. E restano chiusi i porti italiani, ribadisce Matteo Salvini. Papa Francesco ha rinnovato l' appello all' accoglienza dei profughi, mentre la situazione si aggrava: «Alcune persone - è l' allarme che arriva dalle Organizzazioni non governative - hanno iniziato a rifiutare il cibo, e non possiamo resistere ancora a lungo».

Pagina 2 Carburante finito sulla "Sea Eye" Il Viminale: porti chiusi.

I "naufraghi" rifiutano il cibo ma il governo volta le spalle

Restano ancora in alto mare i 49 migranti

ROMA a bordo delle navi di Sea Watch e Sea Eye e con loro le trattative tra i paesi europei, Italia compresa, che da 17 giorni non riescono a trovare un accordo per far sbarcare uomini, donne e bambini salvati nel Mediterraneo centrale dopo essere fuggiti dall' inferno libico. E restano chiusi i **porti italiani**: «non arriveranno in Italia» ribadisce Matteo Salvini. Una situazione di stallo che ha spinto papa Francesco a rinnovare per la seconda volta in 48 ore l' appello all' accoglienza dei profughi e che si aggrava sempre di più con il passare delle ore: «alcune persone - è l' allarme che arriva dalle Organizzazioni non governative - hanno iniziato a rifiutare il cibo, la situazione è allo stremo e non possiamo resistere ancora a lungo».

Per il momento, dunque, è ancora Matteo Salvini a dettare la linea e a ribadire che i **porti italiani** restano chiusi alle Ong. Far approdare le navi, ribadisce il vicepremier e ministro dell' Interno «sarebbe un segnale di cedimento che fa dire agli scafisti 'continuiamo ad andare a prenderli perché tanto prima o poi in Italia ci arrivano. Io dico basta». Salvini ne ha anche per le Ong, «furbetti - dice - che cambiano bandiera e non rispettano le regole. Ci sono una nave olandese e una tedesca in acque maltesi. Malta Germania e Olanda facciano il loro dovere».

Posizioni sulle quali converge anche il premier Giuseppe Conte dopo aver tentato però di mediare tra l' intransigenza del leader leghista e i malumori di pezzi importanti dei cinquestelle.

Palazzo Chigi non smentisce infatti il retroscena del Corriere della Sera nel quale si attribuiva al presidente del Consiglio la proposta di accogliere 15 dei 49 migranti - non solo donne e bambini come aveva chiesto l' altro vicepremier Di Maio ma anche «i mariti, perché non siamo gente che smembra le famiglie» - per dare «un segnale all' Europa».

Ma lascia a fonti di governo leghiste sottolineare che tra Salvini, Conte e altri componenti del governo «non c' è alcuna polemica».

Il corridoio umanitario La trattativa passa dallo sbarco a Malta Ma intanto a bordo l' acqua è razionata

Restano ancora in alto mare i 49 migranti a bordo delle navi di Sea Watch e Sea Eye e con loro le trattative tra i paesi europei, Italia compresa, che da 17 giorni non riescono a trovare un accordo per far sbarcare uomini, donne e bambini salvati nel Mediterraneo centrale dopo essere fuggiti dall' inferno libico. E restano chiusi i **porti italiani**: «Non arriveranno in Italia» ribadisce Matteo Salvini. Una situazione di stallo che si aggrava anche per le ong: «Hanno iniziato a rifiutare il cibo, la situazione è allo stremo e non possiamo resistere ancora a lungo».

Per il momento, dunque, è ancora Matteo Salvini a dettare la linea e a ribadire che i **porti italiani** restano chiusi alle Ong. Far approdare le navi, ribadisce il vicepremier e ministro dell' Interno «sarebbe un segnale di cedimento che fa dire agli scafisti «continuiamo ad andare a prenderli perchè tanto prima o poi in Italia ci arrivano. Io dico basta». Salvini ne ha anche per le Ong, «furbetti - dice - che cambiano bandiera e non rispettano le regole. Ci sono una nave olandese e una tedesca in acque maltesi. Malta, Germania e Olanda facciano il loro dovere».

Posizioni sulle quali converge anche il premier Giuseppe Conte dopo aver tentato però di mediare tra l' intransigenza del leader leghista e i malumori di pezzi importanti dei cinquestelle. Palazzo La situazione a bordo «Non possiamo resistere ancora a lungo, da un momento all' altro qualcuno potrebbe decidere di fare azioni autolesioniste». Giorgia Linardi, la **portavoce italiana** di Sea Watch, pesa le parole ma è evidente che più passano i giorni più la situazione sulla nave della Ong tedesca bloccata in alto mare con a bordo 32 migranti - ai quali si aggiungono i 17 salvati da Sea Eye e anche loro fermi al largo di Malta rischia di degenerare ed esplodere. «Da un momento all' altro - ripete - potrebbe scatenarsi una crisi, possiamo aspettarci qualunque cosa da persone tenute in cattività da 17 giorni, con il mal di mare, dopo aver subito violenze per mesi».

I 49 uomini, donne e bambini, sottolineano le due Ong, sono allo stremo. «Resistono come noi non saremo mai in grado di fare, aiutandosi le une con le altre - dice ancora Linardi - ma le condizioni meteo sono in peggioramento e molti di loro sono allo stremo delle forze». Stessa situazione sulla «Professor Albrecht Penck», la nave di Sea Eye: acqua razionata, un solo bagno per 17 persone, niente abiti per

- segue

cambiarsi e materassi per dormire. «Se continua così - conferma il capo delle operazioni a bordo Jan Ribbeck - dovremo presto chiedere a Malta il sostegno e il rifornimento delle nostre forniture. Anche i nostri rifornimenti di carburante sono finiti». E come se non bastasse, nelle ultime 48 ore alcuni migranti hanno iniziato a rifiutare il cibo. Non un'azione di protesta, dicono i volontari delle Ong, ma un gesto di estrema disperazione. «Al momento si tratta di 3 episodi singoli - spiega Linardi - Un migrante ha rifiutato di bere e mangiare per un giorno intero, siamo dovuti ricorrere ad una flebo per reidratarlo, un altro è stato senza mangiare per un giorno e mezzo. E solo grazie all' aiuto degli altri migranti siamo riusciti a convincere le persone a mangiare».

Che la situazione fosse allo.

Venezia: prosegue senza indugio il percorso collaborativo con l'Autorità portuale nell'interesse della città

(FERPRESS) – Venezia, 7 GEN – È da alcuni mesi che Comune di Venezia e Autorità di Sistema Portuale stanno lavorando ad un percorso condiviso che affronti la definizione, formale e sostanziale, di tutti gli interventi previsti nelle aree di interazione Porto-Città, così come prevede la norma. Il rilascio, condiviso, di alcuni permessi a costruire per la società Fincantieri nel mese di dicembre 2018 ne è stato il primo esempio.

Lo riferisce una nota del Comune di Venezia.

"All'interno di questo percorso c'è pieno accordo di entrambi gli enti sulla volontà di raggiungere la realizzazione della piscina a Porto Marghera. Al netto quindi del provvedimento in questione, che verrà integrato – prosegue la nota – permane la volontà, tanto del Comune quanto dell'Autorità, di condividere i contenuti di questo importante intervento per i cittadini di Marghera, quale la realizzazione della piscina.

Pertanto, ora che il percorso di collaborazione istituzionale tra comune e autorità di sistema portuale è in fase di piena realizzazione, non solo per la condivisione di temi strategici di rilievo nazionale ma anche per la risposta congiunta in sede di SUAP alle richieste di autorizzazioni edilizie di imprese in ambito di comune interesse, la questione della piscina si può di fatto ritenere superata.

Siamo certi che il nuovo percorso collaborativo possa continuare senza indugio nell'interesse della città di cui il porto è parte essenziale per compenetrazione territoriale, sociale ed economica".

Genova, import in forte calo, tiene l'export

7 gennaio 2019 - Dopo il crollo del Ponte Morandi il segno meno chiude l'anno del Porto di Genova, i dati rilevati da SPEDIPORTO non lasciano spazio ad essere interpretati.

“Avevamo sperato in un piccolo recupero a fine anno – commenta Alessandro Pitto, Presidente SPEDIPORTO – coincidente con il periodo di peak season dei traffici marittimi, che tradizionalmente è a Dicembre, ma così non è stato. I dati forniti a dicembre dai nostri associati confermano purtroppo una pessima chiusura con un – 2%. Per fortuna l'export, che ha registrato un +6%, sempre nel mese di Dicembre, ha mitigato un dato che poteva essere molto più negativo”.

“Il nesso di causalità con il crollo del Ponte Morandi per noi è evidente e provato dai numeri – commenta Giampaolo Botta DG SPEDIPORTO – il nostro era uno scalo che negli ultimi 10 anni era cresciuto del 65%, quest'anno chiuderemo con il segno meno. Lasciamo che sia AdSPMLO a ufficializzare dati e volumi delle perdite, perché è giusto che sia così, ma noi siamo molto preoccupati. Il mese di novembre aveva fatto sperare in un piccolo ma significativa ripresa, a fronte di un – 9% circa nelle importazioni, l'export con un +8,96%, aveva dato un colpo di reni al Porto di Genova che aveva chiuso il mese di novembre con quasi un +2% complessivo, il dato però non si è confermato a Dicembre.”

In questo momento così delicato a preoccupare gli spedizionieri sono anche gli scenari internazionali che mostrano una economia globale in frenata. Dalla guerra dei dazi, portata avanti dal Governo USA, all'Europa con la Brexit i punti interrogativi sono numerosi e certamente non favoriscono l'ottimismo.

“Il Porto di Anversa ha chiuso l'anno con un nuovo importante record di crescita del 5,5% nel traffico containers ed un più generale +5,8% nelle tonnellate confermandosi ormai come uno dei più importanti world-class player e confermandosi come vero motore trainante l'economia dell'intero Belgio. Genova potrebbe essere per l'Italia, quello che Anversa è per il Belgio, ma dobbiamo spingere tutti nella stessa direzione ed avere coraggio di compiere scelte di svolta”

Dal crollo del Ponte Morandi, purtroppo, il segno meno ha caratterizzato tutto l'ultimo quarto di anno e lo ha fatto in maniera talmente importante da aver compromesso un anno, il 2018, che poteva chiudersi ancora una volta con un segno positivo; a luglio infatti i traffici a Genova segnavano un + 7%.

Informare

Lo scorso novembre il porto di Genova ha movimentato 209mila container (-7,8%)

Complessivamente il traffico delle merci è diminuito del -2,5%

Lo scorso novembre il traffico containerizzato movimentato dal porto di Genova è diminuito del -9,7% essendo ammontato a poco meno di due milioni di tonnellate rispetto a 2,2 milioni di tonnellate movimentate nel novembre 2017 quando era stato segnato un eccezionale incremento del +19,5% sul novembre 2016. Da segnalare che novembre 2017 ha segnato il termine di una serie di accentuati aumenti a due cifre del traffico mensile dei container movimentato dallo scalo portuale ligure in atto consecutivamente dall'inizio dell'anno. In termini di container da 20' piedi (teu) il traffico movimentato a novembre 2018 è stato pari a 209mila teu, con una flessione del -7,8% sul novembre 2017 (mese in cui era stata totalizzata una crescita del +19,6% sul novembre 2016).

La variazione percentuale del traffico containerizzato movimentato lo scorso novembre dal porto è quindi più negativa rispetto a quanto preannunciato venerdì dall'associazione degli spedizionieri genovesi che aveva anticipato anche un dato negativo per il mese di dicembre 2018, trend in calo che Spediporto ha ascritto interamente all'impatto del crollo del viadotto autostradale Morandi avvenuto lo scorso agosto (~~10/11/2018~~ del 4 gennaio 2018).

Il dato complessivo del traffico delle merci movimentato a novembre 2018 dal porto è di 4,5 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -2,5% sul novembre 2017. Oltre ai container, in calo sono risultate essere le rinfuse solide, con un totale di 41mila tonnellate movimentate nel segmento commerciale (-24,4%) e 188mila tonnellate in quello industriale (-10,8%). In crescita, invece, le merci convenzionali che si sono attestate a 847mila tonnellate (+1,3%) nonché le rinfuse liquide, con gli oli minerali che sono ammontati a 1,3 milioni di tonnellate (+8,1%) e gli altri carichi a 91mila tonnellate (+15,2%) di cui 34mila tonnellate di oli vegetali e vino (+24,1%) e 57mila tonnellate di prodotti chimici (+10,4%). In deciso rialzo anche le forniture di bordo e di combustibili che hanno totalizzato 92mila tonnellate (+22,5%).

A novembre 2018 i passeggeri sono stati 141mila (+10,5%), di cui 94mila crocieristi (+30,0%) e 47mila passeggeri dei traghetti (-15,1%).

Nei primi undici mesi dello scorso anno il porto genovese ha movimentato globalmente 50,8 milioni di tonnellate di merci, con una lieve crescita del +0,2% sul periodo gennaio-novembre del 2017. Nel settore dei container il dato è di 23,3 milioni di tonnellate (-1,9%) con una movimentazione di contenitori pari a quasi 2,4 milioni di teu (-0,9%). Le merci convenzionali si sono attestate a 9,3 milioni di tonnellate (+4,2%). Le rinfuse solide movimentate nel comparto commerciale sono state 506mila tonnellate (-11,9%) e quelle nel segmento industriale 2,3 milioni di tonnellate (-10,2%). Il traffico degli oli minerali si è attestato a 13,6 milioni di tonnellate (+3,2%) e quello delle altre rinfuse liquide a 686mila tonnellate (+1,6%), di cui 216mila tonnellate di oli vegetali e vino (+3,6%) e 469mila tonnellate di prodotti chimici (+0,7%).

Nei primi undici mesi del 2018 i passeggeri sono stati poco meno di tre milioni (+3,2%), di cui 955mila nel settore delle crociere (+9,2%) e 2,0 milioni in quello dei traghetti (+0,6%).

Spediporto, Genova dopo 10 anni di crescita chiude il 2018 in perdita (-2%)

Il porto di Genova chiude il 2018 con il segno meno: import in forte calo, tiene l'export, ma dopo 10 anni di crescita (65%) in seguito alla tragedia del crollo del ponte, il 2018 si conclude con dicembre -2%. Il grido di allarme di Spediporto.

GENOVA - Dopo il crollo del Ponte Morandi il segno meno chiude l'anno del porto di Genova, i dati rilevati da Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, non lasciano spazio ad essere interpretati: "Avevamo sperato in un piccolo recupero a fine anno – ha commentato Alessandro Pitto, presidente SPEDIPORTO – coincidente con il periodo di peak season dei traffici marittimi, che tradizionalmente è a dicembre, ma così non è stato. I dati forniti a dicembre dai nostri associati confermano purtroppo una pessima chiusura con un -2%. Per fortuna l'export, che ha registrato un +6%, sempre nel mese di dicembre, ha mitigato un dato che poteva essere molto più negativo".

"Il nesso di causalità con il crollo del Ponte Morandi per noi è evidente e provato dai numeri – ha spiegato Giampaolo Botta direttore generale di Spediporto – il nostro era uno scalo che negli ultimi 10 anni era cresciuto del 65%, quest'anno chiuderemo con il segno meno. Lasciamo che sia AdSPMLO a ufficializzare dati e volumi delle perdite, perché è giusto che sia così, ma noi siamo molto preoccupati. Il mese di novembre aveva fatto sperare in una piccola ma significativa ripresa, a fronte di un -9% circa nelle importazioni, l'export con un +8,96%, aveva dato un colpo di reni al Porto di Genova che aveva chiuso il mese di novembre con quasi un +2% complessivo, il dato però non si è confermato a dicembre."

L'associazione degli spedizionieri genovesi ha commenta la situazione: "In questo momento così delicato a preoccupare gli spedizionieri sono anche gli scenari internazionali che mostrano una economia globale in frenata. Dalla guerra dei dazi, portata avanti dal Governo USA, alla delicata in Europa con la Brexit i punti interrogativi sono numerosi e certamente non favoriscono l'ottimismo.

"Proprio ieri sono arrivati i dati del Porto di Anversa che ha chiuso l'anno con un nuovo importante record di crescita del 5,5% nel traffico containers ed un più generale +5,8% nelle tonnellate confermandosi ormai come uno dei più importanti world-class player e confermandosi come vero motore trainante l'economia dell'intero Belgio. Genova potrebbe essere

Signorini: "Culmv, ora il piano Traffici, chiuderemo il 2018 come l'anno precedente"

MASSIMO MINELLA

Soddisfatto per aver evitato che, senza stipendi, la Compagnia Unica potesse portare in piazza e sui moli la propria protesta. Ma altrettanto motivato, il presidente dell'autorità portuale Paolo Signorini, a chiudere una volta per tutte queste fasi di emergenza continua. «La soluzione a questa vicenda è l'applicazione del piano e conto entro fine febbraio di rendere tutto quanto a regime». Avanti così, insomma, con un lavoro intenso per far decollare il piano della Culmv e, in parallelo, rimettere il porto nelle condizioni di tornare a crescere. Paolo Signorini è a Roma per una serie di appuntamenti già in agenda e funzionali (anche) a spegnere sul nascere focolai di tensione sulle banchine genovesi.

Il tavolo fra autorità e sindacati ha annunciato il pagamento degli stipendi ai portuali. Avete sventato un pericolo di conflittualità sulla banchine?

«Abbiamo fatto in modo che quanto dovuto venisse riconosciuto. Ma non ci fermiamo, vogliamo porre fine a questa situazione di continua emergenza».

E come pensate di fare?

«La soluzione passa dall'applicazione del piano. Ora acquisiamo positivamente il fatto che gli stipendi possono essere pagati in parte con l'intervento dei terminalisti e in parte con l'applicazione del decreto per Genova. Sono soddisfatto, ma ora ci attendono due mesi importanti in cui dare applicazione al piano. A quel punto dovrebbe anche finire la situazione emergenziale. Diciamo che è l'obiettivo che ci poniamo per uscire dalla precarietà».

Da questo punto di vista si sente ottimista?

«Il piano non è un premio, ma un impegno che chiama in causa tutti quanti, la Compagnia Unica, l'autorità portuale, i terminalisti. Ci dev'essere un impegno complessivo. Per quanto riguarda la Culmv il riconoscimento economico avviene a fronte di uno sforzo a contenere i costi e a riorganizzarsi. Se ognuno farà la propria parte, allora centreremo un risultato importante. E personalmente sono ottimista sul buon esito dell'operazione».

Da quando vi dedicherete a questo tema?

«Ci stiamo dedicando tanto tempo da mesi, il piano è stato approvato a luglio. Ora dobbiamo renderlo operativo e vogliamo porci un obiettivo temporale preciso. Come dicevo prima, la fine di febbraio. Entro questa data dovremo essere in grado di rendere operativo l'accordo e far partire il piano. Faremo tavoli con tutti i soggetti interessati e il fatto di avere un orizzonte temporale definito potrà aiutarci».

Presidente, si è appena chiuso un anno difficile partito con una crescita del traffico a due cifre e poi fermatosi per la tragedia del Ponte Morandi. Il crollo ha avuto ripercussioni pesanti dalla metà di agosto e gli spedizionieri hanno già lanciato l'allarme parlando di flessione. Come chiuderà il 2018 del porto di Genova?

«I dati sono ancora in fase di elaborazione, ma penso di poter affermare che alla fine dovremmo chiudere il 2018 come il 2017, senza quindi una flessione, ma mantenendoci sugli stessi livelli dell'anno precedente (2,6 milioni di teu n.d.r.). Certo, avevamo ipotizzato una crescita importante, ma riuscire a contenere i danni, in questa

situazione, non mi pare un risultato negativo».

Che riflessione commerciale si può fare dopo il crollo sul porto di Genova?

«La buona notizia è che Genova si conferma un port of call di cui è difficile non tenere conto a livello internazionale. La brutta è che, come dicono gli spedizionieri, abbiamo sofferto e non siamo cresciuti. Ma il vulnus del crollo è uno spartiacque. Ora, anche con il decreto Genova, possiamo ricominciare a crescere».

Informare

Il CALP esorta il presidente dell'AdSP Ligure Occidentale a risolvere il problema dei diritti e dei salari dei lavoratori portuali

Il Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali (CALP) di Genova, riferendosi alla questione degli stipendi dei lavoratori della Culmv, rivendica il ruolo atipico di "impresa" della Compagnia Portuale genovese e il rilevante "peso" che i suoi lavoratori hanno avuto nella rilevante recente crescita dell'attività del porto del capoluogo ligure.

Evidenziando che «il porto di Genova è il primo in Italia e la porta sud dell'Europa, come ci ricordano con orgoglio - ha rilevato in una nota il collettivo - i politici locali, il presidente Signorini, i terminalisti, gli agenti e gli spedizionieri ecc.», che «nuovi progetti sono in via di realizzazione e pronti a partire per rafforzare questo ruolo: la nuova diga foranea, nuove banchine super moderne, nuovi raccordi viari e ferroviari, digitalizzazione dei flussi informativi e automazione dei cicli di lavoro ecc.» e ancora che il porto gode di «finanziamenti pubblici in abbondanza: un miliardo per la diga, centinaia di milioni per le infrastrutture interne, centinaia di milioni a pioggia destinati alle imprese - a cominciare dall'autotrasporto e dalle ferrovie sino alle agenzie di spedizione - grazie al crollo del Morandi anche se armatori, terminalisti non hanno sostanzialmente perso un teo alla fine dell'anno se non per normali motivi di incertezza del mercato», il CALP ha sottolineato che da dieci anni a questa parte anche i lavoratori portuali con la loro produttività hanno «fatto crescere i traffici del 60% e i profitti delle imprese a parità di salari».

Quanto alla mancanza di fondi da parte della Culmv per pagare gli stipendi o per chiudere il bilancio, il Collettivo ha ricordato che la vicenda va avanti da dieci anni, «da quando la Culmv ha dovuto partecipare come impresa alla gara bandita dall'Autorità Portuale per la fornitura del lavoro flessibile alle imprese terminaliste». Procedura che - secondo il CALP - è stata «una farsa per cui oggi i portuali della Culmv, che contano la metà dei portuali che fanno funzionare e prosperare il porto, si trovano a non ricevere i salari per il lavoro da loro regolarmente prestato. Insomma il grande porto di Genova da cui dipende l'economia del nord-ovest e persino di parte dell'Europa - ha denunciato il Collettivo - non è in grado di pagare i lavoratori da cui principalmente - altro che dal ponte crollato dell'autostrada! - dipende il funzionamento delle banchine».

Il Collettivo ha stigmatizzato che «da dieci anni a questa parte l'Autorità Portuale, i politici, le imprese continuano a addossare la responsabilità di questa situazione alla cattiva gestione della Culmv nonostante essa abbia corrisposto a tutte le richieste che le sono state fatte negli anni, grazie a tutti quei piani di impresa presentati dalla Culmv che sono stati approvati da società di consulenza internazionali e dagli uffici dell'Autorità Portuale. Mentre la Culmv vanta crediti ingenti da parte dei terminalisti e attende da sei mesi che l'Autorità Portuale le finanzi la formazione e le misure di risanamento già approvate».

«Non c'è bisogno di esperti di economia - prosegue la nota del CALP - per capire dove stanno le responsabilità: il bilancio della Culmv è fatto di tariffe e di salari. Essa è un'impresa per modo di dire. Può solo lavorare per e a discrezione dei terminalisti e alle tariffe che decide l'Autorità Portuale e che i terminalisti riducono sistematicamente a proprio vantaggio. Le tariffe producono i soli ricavi possibili e che provengono solo dai terminalisti che dispongono del destino dei lavoratori a loro piacimento. Di che cosa stiamo parlando allora? Dove sta la cattiva amministrazione? I consulenti chiamati dall'Autorità Portuale l'hanno scritto a più riprese: bisogna alzare le tariffe e garantire il flusso dei pagamenti e allora la Culmv si risanerà. Bisogna fare un "Piano dell'organico" come prescrive la legge per pianificare la distribuzione del lavoro tra i portuali dipendenti delle

- segue

imprese e i portuali soci della Culmv. Invece, assistiamo alla farsa vergognosa di costringere i lavoratori con il cappello in mano a postulare i loro salari guadagnati con il lavoro e l'ipocrisia di Signorini-Pilato che non prende decisioni e rimette la questione nelle mani dei terminalisti. Questi, dopo avere estratto profitto dal lavoro dei portuali, ora si prendono anche la soddisfazione di concedere il dovuto come se fosse un'elemosina, come un bancomat come il capo del VTE disse meschinamente qualche anno fa. Tutto questo - ha sottolineato il CALP - è indegno! Indegno per i lavoratori che non intendono più sopportare questa provocazione, ma indegno anche per il porto e la città che pretende di essere la porta d'Europa e non sa pagare i propri portuali. Mentre lascia liberi di approfittarsene i terminalisti, con i loro capitali stranieri, con i loro fondi anonimi, con il loro padroni armatori che con la gestione portuale al ribasso naturalmente nei confronti del lavoro, pretendono di compensare i debiti del trasporto marittimo».

«Quei terminalisti - ha denunciato ancora il CALP - che si comprano e si vendono, si prolungano e si incrociano le concessioni pubbliche a loro piacimento, in barba alle norme e ai controlli pubblici, e che dettano l'agenda e le decisioni del presidente Signorini e dei suoi uffici, come nel caso del Piano dell'organico che attende inutilmente da un anno di essere avviato. Al disopra di tutti dovrebbe agire nell'interesse generale, dei lavoratori almeno quanto di quello delle imprese - anche perché pagato generosamente per questo con soldi pubblici - il presidente Signorini, il quale coltiva le sue ambizioni di potere e di carriera su quella prestigiosa poltrona. Noi - ha concluso il Collettivo - gli diciamo: o applica le leggi sul lavoro e risolve il problema dei diritti e dei salari dei lavoratori o si dimetta e vada a fare un altro lavoro. Ci sarà sicuramente qualche armatore o terminalista pronto assumerlo in segno di gratitudine!»

LA CRISI IN PORTO

L'allarme di Raugèi
«Danno di immagine
a livello mondiale»

FULVI ■ A pagina 6

«L'immagine del nostro porto esce a pezzi a livello mondiale»

L'allarme di Raugèi, presidente della Compagnia portuali livornese

di ANTONIO FULVI

«LE CRONACHE portuali di questi giorni descrivono situazioni da far tremare i polsi: tentativi di screditamento e delegittimazione delle istituzioni portuali quali l'Autorità di Sistema portuale e la Direzione Marittima, le ormai consolidate contese tra due grossi gruppi armatoriali, una paradossale interrogazione parlamentare per un mancato accosto, come se il porto di Livorno o il Paese non avesse altre questioni aperte di ben più alto spessore».

Enzo Raugèi, presidente della Compagnia portuali livornese, apre così un lungo documento in cui affronta la crisi in atto che sta preoccupando tutti i settori dello scalo.

«L'IMMAGINE del nostro porto – continua Raugèi – ne esce a pezzi a livello mondiale. Con il rischio di far rientrare le intenzioni di investimenti e di attrarre nuovi traffici».

Raugèi sostiene con forza la non opportunità di schierarsi. «Il problema centrale – sottolinea – è quello legato alle regole in base alle quali deve funzionare un porto e su questo la comunità portuale deve trovare una sintesi insieme alle istituzioni preposte».

Dopo aver dichiarato di riportare fiducia nell'indagine della magistratura, nella speranza che non siano generati «altri ritardi rispetto alle opere in itinere» – che metterebbero a rischio il sostentamen-



PREOCCUPATO Enzo Raugèi, presidente della Compagnia portuali livornese

LA RICHIESTA «Serve un tavolo per chiarire le regole di accosti e banchine»

to di oltre 400 famiglie – Raugèi sostiene: «Sarebbe utile dar corso all'apertura di un tavolo, peraltro già annunciato dal comitato del Parteneriato, per affrontare i problemi degli accosti delle banchine e delle regole locali che in un contesto di quadro definito dalla legge 84/94 con le ultime modificazioni, siano definite rispetto al-

la particolarità del nostro porto. Per aprire un nuovo corso di collaborazione e non di contrapposizione».

Sottolineato che le istituzioni portuali sono guidate «da persone di grande esperienza, serietà e competenza, che meritano rispetto anche quando applicano le regole in modo difforme e come qualche operatore vorrebbe», Raugèi critica l'interrogazione parlamentare contro l'ammiraglio Tarzia e torna a chiedere soluzioni locali in un concerto tra istituzioni, operatori e lavoratori, meglio se d'iniziativa del presidente della Regio-

ne Rossi «che si è speso molto per il nostro porto».

La lunga nota del presidente dei portuali conclude ricordando che esiste una criticità rappresentata dalla carenza di spazi a terra e accosti, che potrà essere risolta con la Darsena Europa, la cui realizzazione metterà a disposizione anche nuovi spazi per il porto.

«Occorre pertanto incalzare il governo per una rapida realizzazione dell'infrastruttura che consentirebbe di guardare al futuro con maggiore serenità e di mantenere un ruolo centrale nel contesto portuale europeo».

Raugei: situazioni da far tremare i polsi

LIVORNO – “Le cronache portuali di questi giorni descrivono situazioni da far tremare i polsi: tentativi di screditamento e delegittimazione delle istituzioni portuali quali l’Autorità di Sistema portuale e la Direzione Marittima, le ormai consolidate contese tra due grossi gruppi armatoriali, una paradossale interrogazione parlamentare per un mancato accosto, come se il porto di Livorno o il Paese non avesse altre questioni aperte di ben più alto spessore”. Così si è espresso il presidente della Compagnia Portuale Livorno, Enzo Raugei, commentando le ormai note vicende alla ribalta delle cronache.

“Nell’era digitale della comunicazione, che consente di leggere le notizie in tempo reale da Pechino a Camberra, il fatto certo – sostiene Raugei – è che l’immagine del porto di Livorno ne esce a pezzi, con il rischio di far rientrare le intenzioni di investimenti, ma anche la possibilità di attrarre nuovi traffici. Traggo spunto da ciò che viene pubblicato sulla stampa per ribadire che in questo contesto schierarsi con questa o quella istituzione non serve a niente, anche perché non sono in contrapposizione, così come non serve stare con un gruppo armatoriale o l’altro. Il problema centrale è quello legato alle regole in base alle quali deve funzionare il porto è su questo che la comunità portuale deve trovare un punto di sintesi insieme alle Istituzioni preposte. Siamo anche nel mezzo di una indagine della Magistratura che avrà il suo corso e sulla quale nessuno ha dubbi che sarà portata a termine nel modo più corretto e garantista possibile. Questa situazione avrà i suoi sviluppi che non devono condizionare la possibilità di superare le altre criticità che si sono manifestate in questo ultimo periodo e soprattutto non dovrà generare ritardi rispetto alle opere in itinere.

Personalmente sono preoccupato dello stato dei fatti, che rischia di sfociare in una situazione di non ritorno, preoccupato perché alla fine ne risentiranno i traffici e con essi i lavoratori e le loro famiglie, intorno alla nostra attività trovano di che vivere direttamente oltre 400 famiglie e intorno a quella più in generale del porto si quintuplicano, ed è per questo che in noi prevale il senso di responsabilità rispetto alla situazione, al lavoro e a coloro che a Livorno portano lavoro, che devono farlo nel rispetto delle regole di un mercato regolamentato come quello portuale”.

“Credo sarebbe utile avviare e dare corso all’apertura di un tavolo, che per altro era stato annunciato anche nel Comitato di Partenariato, per affrontare la questione degli accosti, delle banchine e delle regole locali che in un contesto di quadro, dettato dalla legge 84/94 con le sue ultime modificazioni, siano definite rispetto alla particolarità del nostro porto e su questo si apra un nuovo corso nel quale ci sia collaborazione e non contrapposizione. Le Istituzioni portuali sono guidate da persone di grande esperienza, serietà e competenza e meritano rispetto anche quando applicano le regole in modo difforme a come qualche operatore vorrebbe, non è politicamente etico intervenire a livello parlamentare su una questione di ordinaria amministrazione che avrebbe dovuto trovare soluzione in loco, come poi è avvenuto”, sottolinea il presidente del Gruppo Cpl.

“Con chi guida le Istituzioni portuali, con le associazioni degli operatori portuali va trovata velocemente una sintesi, esorto chi fosse d’accordo con questa impostazione a darne cenno per richiedere alle stesse l’avvio di un confronto, io lo faccio da subito. Se poi come si legge sulla stampa fosse addirittura il governatore Rossi a presenziare il tavolo credo che saremmo tutti garantiti, in ragione del peso politico istituzionale che la Regione Toscana, attraverso il suo presidente, ha speso per il nostro porto e per la prospettiva di sviluppo caratterizzata dalla Piattaforma Europa.

- segue

I punti di criticità del porto – conclude Enzo Raugei – sono gli spazi a terra e gli accosti, dobbiamo trovare il modo di convivere fino a quando sarà realizzata la Piattaforma Europa che, è bene ricordare, oltre alla delocalizzazione e realizzazione di un unico terminal contenitori, con la conseguente messa a disposizione di importanti aree e banchine, prevede anche la realizzazione di un adeguato terminal ro-ro, i player di questa attività dovrebbero guardare a questa realizzazione anziché farsi la “guerra”. Su questi temi dovrebbe essere incalzato il Governo e la politica, affinché trovino risorse economiche pubbliche in più a quanto previsto, per una rapida realizzazione completa della infrastruttura che per il porto di Livorno e per la città, consentirebbe di guardare al futuro con maggiore serenità e di mantenere un ruolo centrale nel contesto portuale nazionale ed europeo”.

Livorno, vescovo Giusti: salvaguardare bene comune

A proposito delle recenti vicende legate al porto di Livorno

LIVORNO – A proposito delle recenti vicende legate al porto di Livorno, il vescovo mons. Simone Giusti, in una intervista rilasciata a Luca Salvetti, ha richiamato l'attenzione delle parti in causa affinché si adoperino per salvaguardare il bene comune ed evitare un ritorno all'immobilismo. Sottolineando, infine, la necessità di eseguire le nuove opere per garantire il futuro dello scalo labronico e la difesa dell'occupazione.

LE BANCHINE NELLA BUFERA

Porto, la sferzata del vescovo «Alt guerre, stop dimissioni»

I timori di mons. Giusti: c'è il rischio di vedere lo scalo precipitare nell'immobilismo proprio mentre sembrava ripartire, la conflittualità la paga chi ha bisogno di lavoro

LIVORNO. Tirano venti di guerra sulle banchine e il vescovo Simone Giusti prende la parola: lo fa mettendo nero su bianco un intervento pubblicato sul giornale on-line della diocesi con un richiamo a riportare al centro «il bene comune» e a «evitare un ritorno all'immobilismo».

Ma sbaglierebbe vescovo chi si immaginasse un auspicio generico, l'appello irenico a un certo qual "volemose bene" per riportare la quiete dopo la tempesta. Non potrebbe più esplicito (e "politico") il perentorio altolà a qualsiasi ipotesi di dimissioni dei vertici del porto. Giusti dice di rifiutare il pensiero che, con il susseguirsi nel corso degli anni, i vari amministratori «si siano persi dietro corrottele varie», pertanto «non crediamo neppure opportune dimissioni di alcuno prima del pronunciamento della magistratura».

Il motivo di questo stop alla tentazione di uscire di sce-

na? Le dimissioni, a giudizio del vescovo, avrebbero probabilmente come risultato «un sicuro rallentamento se non un fermo non si sa per quanto, dello sviluppo del porto di Livorno». Giusti ha paura che alla fine si capitomboli in una situazione di paralisi che, come minimo, farebbe slittare a chissà quando l'affidamento dei bacini «e aggiunge – così pure le gare per la costruzione della nuova diga foranea e della Darsena Europa». Con una conseguenza: «Chi pagherebbe ancora una volta il prezzo più alto sarebbero non gli operatori marittimi ma i disoccupati i quali vedrebbero allontanarsi opportunità numerose di lavoro».

La vicenda giudiziaria livornese, secondo il vescovo, obbligherà a fare chiarezza nella portualità nazionale, se è vero che, «a quanto è dato sapere, sembrerebbe che norme non univoche abbiano portato a decisioni conflig-

genti fra autorità del porto di Livorno e a denunce per abuso d'ufficio». Inutile dire che, ovviamente, se qualcuno «ha violato deliberatamente la legge individualmente ne risponderà». Ma se invece «emergerà l'ambiguità di norme portuali», sarà l'occasione per arrivare a una «loro interpretazione autorevole da parte della magistratura» o per «chiedere al potere legislativo di fare la dovuta chiarezza».

Il monsignore-architetto si rammarica del fatto che «è veramente spiacevole constatare che quando sembrava il porto di Livorno avesse trovato la strada per il suo rinnovamento, tutto improvvisamente rischi di bloccarsi con l'eventualità che si torni nell'immobilismo, forse caro a qualcuno ma non certamente ai tanti poveri della città: anche dal porto, lo ribadiamo, essi si attendono nuove opportunità di lavoro».

Il vescovo invita ciascuno

dei soggetti in campo a fare la propria parte. «La magistratura – afferma – faccia suo dovere, la politica se necessario legiferi, le autorità del porto di Livorno proseguano con immutato zelo nell'opera di ammodernamento» delle infrastrutture. È questo il mantra del vescovo: guai a mettere a rischio l'occupazione (non dev'essere «la prima e certa vittima di questa nuova delicata situazione portuale»).

E, in questa sottolineatura per richiamare ognuno a fare il suo dovere, Giusti non usa giri di parole. «Nessuno – ribadisce – si condanni prima del giudizio definitivo della magistratura, tutti si adoperino per il bene della città». Aggiungendo poi: «La sconfitta di Caio potrà forse piacere a qualcuno come l'affermarsi di Sempronio ma questa partita porta con sé, la certa disfatta della città di Livorno, che da una nuova conflittualità in porto ha tutto è solo da rimetterci». —



Il vescovo Simone Giusti, 63 anni, pisano di Cascina di Buti, da oltre un decennio al timone della diocesi

Informazioni Marittime

Porto di Livorno, i sindacati: "Conflitti mettono a rischio lavoro e investimenti"

Cgil, Filt, Fiom e Filcams denunciano la mancata attuazione degli accordi di programma

«Non vorremmo che l'acuirsi dei conflitti diventasse l'ennesimo appiglio per rinviare gli investimenti. Sono trascorsi ormai quattro anni dalla sottoscrizione degli accordi di Programma di Livorno e di Piombino, ma i progetti stentano a decollare e temiamo che le vicende di questi giorni possano bloccare gli investimenti e i progetti in corso». I sindacati Cgil, Filt, Fiom e Filcams mettono il lavoro al centro del porto di Livorno, attraversato negli ultimi mesi da tensioni tra le autorità marittime, con il sindaco della città, Filippo Nogarini, che ha paventato la possibilità che l'armatore Grimaldi possa abbandonare il porto.

I sindacati sottolineano come il porto toscano sia «molto più di un semplice nodo commerciale, all'interno coesistono attività che portano investimenti, sviluppo e lavoro: la crocieristica e quindi il turismo e la cantieristica navale inteso come sistema di attività legato a tutto ciò riguarda il mare, yachting, refitting, bacini».

Secondo Cgil, Filt, Fiom e Filcams, «negli ultimi due incontri presso la Autorità di sistema portuale, in tavolo di partenariato e nella commissione consultiva, i temi sul lavoro sono stati trattati con superficialità e sulla base di dati non attendibili. Piano regolatore del porto, organico, sicurezza, riorganizzazione della Autorità, sono argomenti di urgente confronto con le parti sociali, in particolare oggi: il comitato di igiene e sicurezza non è ancora stato convocato, i rappresentanti dei lavoratori della sicurezza di sito produttivo non hanno ancora piena agibilità per svolgere la loro funzione, nonostante gli ultimi gravissimi incidenti».

Si chiede un incontro su queste questioni, «l'immediato avvio del protocollo sicurezza del porto di Livorno e l'immediata convocazione della cabina di regia degli accordi di programma di Livorno e Piombino finalizzata a verificare lo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali, viari e ferroviari, a garanzia dello sviluppo del porto, della tutela del lavoro e dei lavoratori, portuali-del turismo e metalmeccanici rivendichiamo la massima attenzione anche da parte delle istituzioni».

Informare

La Cgil manifesta preoccupazione per quanto sta avvenendo nel porto di Livorno

La guerra tra armatori nei porti strategici per le rotte del trasporto merci e del traffico crocieristico - denuncia il sindacato - rischia di ricadere sui lavoratori

Cgil, Filt, Fiom e Filcams hanno espresso preoccupazione per l'impatto sui lavoratori del porto di Livorno che potrebbe conseguire dai presunti gravi illeciti e irregolarità sul sistema del rilascio di concessioni e di autorizzazioni nel porto su cui sta indagando la procura di Livorno, inchiesta che riguarderebbe provvedimenti emessi dai vertici dall'Autorità Portuale di Livorno, ente poi confluito nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

«Come da noi denunciato da tempo - evidenzia la Cgil - la guerra tra armatori nei porti strategici per le rotte del trasporto merci e del traffico crocieristico, rischia di ricadere, ancora una volta sui lavoratori. Il sistema portuale Livorno-Piombino è essenziale per lo sviluppo del nostro territorio e per quello di tutta la Regione Toscana; è molto più di un semplice nodo commerciale, all'interno coesistono attività che portano investimenti, sviluppo e lavoro: la crocieristica e quindi il turismo e la cantieristica navale inteso come sistema di attività legato a tutto ciò riguarda il mare (yachting, refitting, bacini etc..)».

La Cgil denuncia che «negli ultimi due incontri presso la Autorità di Sistema Portuale - tavolo di Partenariato e Commissione Consultiva - i temi sul lavoro sono stati trattati con superficialità e sulla base di dati non attendibili. Piano Regolatore del Porto, Organico Porto, Protocollo alla Sicurezza, riorganizzazione della AdSP - sottolinea il sindacato - sono argomenti di urgente confronto con le parti sociali, in particolare oggi: il Comitato di igiene e sicurezza non è ancora stato convocato, i Rappresentanti dei Lavoratori della Sicurezza di Sito produttivo non hanno ancora piena agibilità per svolgere la loro funzione, nonostante gli ultimi gravissimi incidenti».

«L'acuirsi di conflitti - prosegue la Cgil - non vorremmo diventasse l'ennesimo appiglio per rinviare gli investimenti. Sono trascorsi ormai quattro anni dalla sottoscrizione degli accordi di Programma di Livorno e di Piombino, ma i progetti stentano a decollare e temiamo che le vicende di questi giorni possano bloccare gli investimenti e i progetti in corso».

«Oggi - conclude l'organizzazione sindacale - riscontriamo ritardi, che potrebbero compromettere quello che di buono è stato fatto in questi anni. Chiediamo un confronto urgente sui temi esposti, l'immediato avvio del protocollo sicurezza del porto di Livorno e l'immediata convocazione della cabina di regia degli accordi di programma di Livorno e Piombino finalizzata a verificare lo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali, viari e ferroviari, a garanzia dello sviluppo del porto, della tutela del lavoro e dei lavoratori, portuali-del turismo e metalmeccanici rivendichiamo la massima attenzione anche da parte delle istituzioni»

Partiti i lavori per la rampa di accesso al porto industriale di Livorno

Presente l'assessore Ceccarelli che inaugura anche la nuova linea per l'interporto Vespucci

LIVORNO – Dopo 11 anni, come era stato annunciato dalla Regione Toscana, partono finalmente i lavori alla rampa di accesso al porto industriale di Livorno, in via Quaglierini, al chilometro 79+865 della sgc Fi-Pi-Li, interessata da una frana che ne aveva interdetto l'accesso.

L'opera divenuta di competenza regionale dal 2016, ha visto oggi l'inizio dell'intervento, che si dovrebbe concludere entro 300 giorni, alleggerendo la viabilità sul tratto autostradale soprattutto nei mesi estivi.

Presenti al via del cantiere i consiglieri regionali Francesco Gazzetti e Stefano Baccelli e l'assessore ai trasporti della Regione Toscana Vincenzo Ceccarelli, che nel video commenta la giornata di oggi e il futuro delle infrastrutture portuali.

La mattinata dell'assessore è continuata all'Interporto Vespucci, dove è stata inaugurata la nuova linea pubblica numero 113 che collegherà con 7 corse giornaliere lo stesso interporto e la stazione ferroviaria livornese. Obiettivo, ha commentato Ceccarelli, quello di andare sempre più verso una mobilità sostenibile.

Livorno: l'interporto Vespucci sarà collegato con la città da un bus. Al via la sperimentazione

(FERPRESS) – Livorno, 8 GEN – Da ieri e per tre mesi, in via sperimentale, l'interporto Vespucci sarà collegato con la città di Livorno attraverso la nuova linea 113 che consentirà ai lavoratori e ai visitatori di raggiungere la zona industriale di Gausticce partendo dalla stazione ferroviaria cittadina.

“L'obiettivo – ha commentato l'assessore a trasporti e infrastrutture Vincenzo Ceccarelli, presente all'inaugurazione – è quello di consentire ai lavoratori che operano in questa area industriale di lasciare l'auto a casa e venire al lavoro in autobus. Scriviamo un altro capitolo di quella politica di mobilità sostenibile che la Regione persegue con grande convinzione. Pur in questa fase in cui opera il 'contratto-ponte' – sottolinea -, abbiamo messo in campo risorse per avviare questo servizio”.

Il servizio sarà attivo dal lunedì al venerdì, con una corsa verso la stazione di Livorno anche il sabato mattina presto, per favorire chi termina il turno di notte, e coprirà varie fasce orarie. La programmazione degli autobus è stata fatta dopo aver realizzato un sondaggio tra le imprese presenti all'interno dell'area interportuale ed aver valutato gli orari di entrata e di uscita dei lavoratori, in modo da agevolare il raggiungimento dei luoghi di lavoro anche attraverso l'uso del mezzo pubblico. Le risorse sono state messe a disposizione dalla Regione Toscana, dall'Interporto Toscano e dalla Provincia di Livorno, con la collaborazione dei Comuni di Livorno e Collesalveti e della CTT Nord Livorno. Se la sperimentazione avrà successo, l'iniziativa sarà messa a regime e proseguirà.

LA REGIONE L'ASSESSORE CECCARELLI E IL CONSIGLIERE GAZZETTI ASSICURANO L'IMPEGNO DEL GOVERNATORE

Rossi pronto a intervenire nella 'guerra' livornese

FESTOSA, breve cerimonia ieri mattina all'interporto Vespucci per l'inaugurazione della nuova linea di bus tra l'interporto, Stagno e la città. Si è svolta alle 10,30 con la partecipazione delle istituzioni locali e di tanti lavoratori, che hanno sfidato il gelo per sottolineare l'apprezzamento della nuova linea del servizio pubblico. Significativo l'intervento dell'assessore regionale ai trasporti Vincenzo Ceccarelli, del consigliere regionale Francesco Gazzetti, del vicesindaco di Livorno Stella Sorgente e delle autorità di Giusticce. Il presidente dell'interporto Rocco Nastasi, il suo amministratore delegato Bino Fulceri e molti impiegati, lavoratori e addetti hanno fatto cornice al taglio del

nastro inaugurale. Finanziato oltre che dall'interporto stesso da Regione Toscana, Provincia di Livorno e dai due comuni di Livorno e Giusticce, il servizio conferma l'interesse delle istituzioni per lo sviluppo di quello che è ormai anche un importante retroporto. Proprio come retroporto però il Vespucci è una di quelle realtà che, indirettamente e senza alcuna responsabilità diretta, sta subendo una situazione di pesante disagio per il congelamento dell'accordo per l'ulteriore potenziamento nella compagnia societaria **di Livorno portuale** di sistema portuale del Tirreno settentrionale. La causa, lo scontro in porto sulla formalizzazione della gara per la Porto 2000. Sono anco-



TAGLIO DEL NASTRO
L'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli

ra bloccati i dieci milioni di euro che la gara deve portare. **Il Avviso** **noy** destinati dagli organi decisionali dell'AdSP all'acquisto di altrettanti milioni di quote del Ve-

spucci e all'acquisizione di alcuni dei terreni ancora liberi. La gara, assegnata ormai un anno fa, è stata congelata dall'ATI vincitrice, costituita dalle aziende del gruppo Onorato e del gruppo MSC, per la polemica relativa alla concessione "temporanea" alla Grimaldi per la tenso-struttura su un'area concessa dall'AdSP per i passeggeri dei suoi rvpax. Una vicenda sulla quale l'assessore Ceccarelli, interrogato dai cronisti, ieri ha ipotizzato un prossimo intervento del presidente della Regione, anche sulla base di una serie di sollecitazioni di Gazzetti che ha dichiarato di seguire con preoccupazione lo scontro fra istituzioni.

Antonio Fulvi

Anna Casini confermata nella Conferenza nazionale coordinamento AdSp

Vicepresidente delle Marche, scelta dalla Conferenza delle Regioni

ANCONA – Anna Casini, vicepresidente della Regione Marche, è stata confermata dalla Conferenza delle Regioni nella Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema portuale.

La nomina della Casini è stata ufficializzata a Roma nei primi giorni dell'anno e insieme a lei, come rappresentante regionale è stato convalidato Luca Cascone, presidente della IV Commissione consiliare della Regione Campania.

All'ex assessore regionale della Liguria Edoardo Rixi, nominato da qualche mese viceministro delle Infrastrutture e Trasporti, subentra l'assessore della Regione Veneto Elisa De Berti.

“Ringrazio la Conferenza delle Regioni per aver ribadito la presenza delle Marche in questo importante contesto” ha detto Anna Casini, aggiungendo: “Saremo i rappresentanti dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, che comprende i porti delle Marche e dell'Abruzzo, ma continueremo a lavorare per valorizzare il sistema portuale nazionale, puntando sulla cooperazione e non sulla competizione tra territori e scali marittimi”.

La Conferenza nazionale promuove i grandi investimenti infrastrutturali, pianifica l'urbanistica portuale, le strategie delle concessioni demaniali e di promozione internazionale dei sistemi portuali. Verifica anche i piani di sviluppo portuale attraverso le collaborazioni con le Autorità di Sistema portuale esistenti.

Anna Casini, architetto con un Master in Gestione integrata delle fasce costiere, ha ricoperto l'incarico di Funzionario alla provincia di Ascoli Piceno, occupandosi di Pianificazione territoriale.

È divenuta poi Responsabile dell'unità operativa protezione bellezze naturali, valutazioni ambientali strategiche e valutazioni di impatto ambientale prima di essere nominata nel 2015 vicepresidente della Regione.

Porti: coordinamento Asp, confermata assessore Marche Casini

Valorizzare sistema nazionale, cooperazione tra scali e territori

(ANSA) - ANCONA, 7 GEN - La vicepresidente della Giunta regionale Marche Anna Casini è stata confermata rappresentante regionale nella Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. La nomina della Conferenza delle Regioni ha confermato la designazione della vicepresidente Anna Casini è avvenuta nei giorni scorsi, a Roma. Come rappresentanti regionali sono stati convalidati Casini e Luca Cascone, presidente della quarta Commissione consiliare della Regione Campania. L'assessore della Regione Veneto Elisa De Berti subentra all'ex assessore regionale della Liguria Edoardo Rixi, attuale viceministro delle Infrastrutture e Trasporti.

"Ringrazio la Conferenza delle Regioni per aver ribadito la presenza delle Marche in questo importante contesto - ha dichiarato Casini - Saremo i rappresentanti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale (che comprende i porti delle Marche e dell'Abruzzo), ma continueremo a lavorare per valorizzare il sistema portuale nazionale, puntando sulla cooperazione e non sulla competizione tra territori e scali marittimi". La Conferenza nazionale promuove i grandi investimenti infrastrutturali, pianifica l'urbanistica portuale, le strategie delle concessioni demaniali e di promozione internazionale dei sistemi portuali; verifica anche i piani di sviluppo portuale attraverso le collaborazioni con le 15 Autorità di sistema portuale esistenti.

Il Nautilus

FIRMATO IL PROTOCOLLO D'INTESA PER GLI EX DIPENDENTI DELLA CLP

CAGLIARI – Dal 1 aprile 2019, 29 lavoratori ex dipendenti della Compagnia Lavoratori Portuali di Cagliari verranno assunti a tempo indeterminato dall'Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna (ALPS).

È quanto stabilito nel protocollo d'intesa, firmato questa mattina, dall'Assessora regionale del Lavoro, Virginia Mura, dal dirigente dell'Agenzia Sarda per le Politiche Attive del lavoro, Marcello Cadeddu, dal Presidente dell'AdSP Massimo Deiana, dal Presidente e vicepresidente dell'ALPS Francesco Stara ed Edmondo Franceschi, e dalle Organizzazioni Sindacali FILT Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.

Un documento che riaccende le speranze di buona parte dei lavoratori attualmente sottoposti al trattamento della Nuova Assicurazione Sociale per l'Impiego (Naspi). Attraverso l'Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna, costituita nel mese di maggio ai sensi dell'art. 17 comma 5 della legge 84/94, dall'AdSP, i lavoratori reclutati verranno sottoposti ad apposita formazione che consentirà loro di ampliare le competenze per il reimpiego in quelle attività che le dinamiche del lavoro portuale richiederanno. Contestualmente, la Regione Sardegna e l'Agenzia Sarda per le politiche attive del lavoro provvederanno all'erogazione di voucher formativi funzionali all'assunzione, contributi che non andranno ad inficiare quanto percepito attualmente dal personale disoccupato a sostegno del reddito.

Sarà, infine, compito dell'AdSP e delle Organizzazioni Sindacali vigilare sull'andamento della formazione e sull'assunzione dei lavoratori. "È un'ottima notizia per i nostri porti di sistema – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – un obiettivo fondamentale che abbiamo raggiunto grazie ad un lavoro paziente e costante che, con una fase di formazione, ci consentirà di riattivare entro il 2019 l'attività professionale per buona parte degli ex dipendenti della CLP".

Tempo stretto

Messina chiude il 2018 con 400mila croceristi. Nel 2019 previsti 453mila

MESSINA - 399mila 585 croceristi, in aumento del 2,4 % rispetto al 2017, quando erano stati 390mila 196. E' il dato definitivo del 2018 per il porto di Messina, riportato dal sito shipsofmessina. La stagione è iniziata il 16 gennaio con la Msc Orchestra e si è conclusa il 24 dicembre con la Msc Sinfonia, con navi presenti in porto in 149 giorni su 365 per un totale di 172 scali, in linea col 2017. In aumento, invece, le compagnie croceristiche, da 25 a 29, e le navi, da 48 a 50. Il mese con più scali, 34, è stato ottobre. La Msc Seaview è la nave più lunga, più grande e che ha fatto più scali: 323 metri, 153mila tonnellate e 23 approdi. Nel 2013 il porto di Messina aveva toccato i 500mila passeggeri, ottavo porto italiano, ma nel 2014 era "crollato" a 320mila e all' undicesimo posto. Poi la lenta risalita: 327mila nel 2015, 367mila nel 2016, 390mila nel 2017 e, come detto, 400mila nel 2018 e 453mila previsti nel 2019, con il ritorno al decimo posto. Primeggia sempre Civitavecchia, con 2 milioni e mezzo di passeggeri, seguono Venezia (1 milione e mezzo), Genova (1 milione 350mila), Napoli (1 milione 230mila), Savona (885mila), Livorno (820mila), La Spezia (700mila), Bari (610mila), Palermo (580mila), Messina (453mila), Cagliari (316mila). Per Messina, dunque, un aumento del 13 %, ma ci sono anche altre realtà che fanno registrare incrementi ancora maggiori: Genova (+ 32 %), La Spezia (addirittura + 49 %, passata dal dodicesimo al settimo posto), Bari (+ 8 % ma, mentre nel 2017 era alla pari con Messina, nel 2018 aveva registrato un + 42 %). In calo, invece, Cagliari (- 16 %), mentre Catania ha un incremento altissimo (+ 82 %) ed è dodicesima con 218mila passeggeri, comunque la metà rispetto a quelli di Messina. L' obiettivo per la città dello Stretto, allora, può essere quello di mantenere il decimo posto, magari tornando sopra quota 500mila, come accaduto nel 2013, potenziando gli approdi soprattutto nella stagione invernale. Potrà essere d' aiuto il nuovo terminal crociere, il cui bando dovrebbe essere pubblicato a brevissimo. In quello attuale, l' info point è operativo grazie alla Città Metropolitana ed ai ragazzi di Casa Ahmed, impegnati nel progetto AccogliMe, ma è ora che anche il Comune faccia la sua parte. (Marco Ipsale)

Messina perla del turismo: nel 2018 quasi 400 mila crocieristi sono arrivati in città

Nel 2018 **Messina** ha accolto circa 399.585 crocieristi provenienti dalle numerose navi che nel corso dell' anno hanno fatto tappa al **porto** della città dello Stretto . A comunicarlo è shipsofmessina , un sito web amatoriale che si occupa di monitorare e informare su ciò che avviene quotidianamente "tra Scilla e Cariddi". A conclusione della stagione crocieristica 2018 , shipsofmessina ha proposto, quindi, il bilancio di quest' annata che, confrontato con i numeri del 2016 e del 2017, segnala un certo aumento nel numero di turisti che hanno attraversato lo Stretto a bordo delle tante navi da crociera per passeggiare tra le vie di **Messina**. Nel 2017 , infatti, erano approdati in città circa 390.196 crocieristi , il 2,4% in meno rispetto a quest' anno. Rispetto al 2016 , che ha visto sbarcare 367.269 turisti , l' aumento da segnalare è di circa 30 mila persone. Insomma, i numeri registrano un incremento che sembra andare avanti ormai da qualche anno. Ma shipsofmessina ha voluto fornire un quadro più completo del crocierismo a **Messina** e ha stilato un elenco di piccole curiosità . Nel corso della stagione crocieristica 2018 , iniziata il 16 gennaio e conclusasi il 24 dicembre, hanno fatto tappa al Porto di **Messina** ben 50 navi da crociera , appartenenti a 29 compagnie , per un totale di 172 scali . Il tutto distribuito su 149 giorni. Il mese con più scali, 34 sul totale annuale, è stato ottobre . In più, quest' anno, sono arrivate ben 13 nuove imbarcazioni : "Carnival Horizon", "Celebrity Eclipse", "Le Lapérouse", "Le Lyrial", "Marella Celebration", "Marella Discovery 2", "Msc Seaview", "Nieuw Statendam", "Sea Princess", "Sirena", "The World", "Viking Orion" e "Viking Sky". Altre curiosità registrate riguardano la struttura delle navi da crociera che quest' anno hanno toccato il Porto di **Messina** . In particolare, tra le imbarcazioni che hanno fatto scalo a **Messina**, ha sottolineato shipsofmessina: la più lunga è stata la "Msc Seaview" con i suoi 323 metri di lunghezza; la più corta è stata la "Serenissima", con i suoi 87,4 metri di lunghezza; la più grande è stata la "Msc Seaview" con 153.516 tonnellate di stazza; la più piccola con scalo a **Messina** nel 2018 è stata la "Le Ponant" con 1.189 tonnellate di stazza. Va precisato, in conclusione, che il dato attualmente a disposizione sul numero di crocieristi (399.585) , è approssimativo ed è stato ottenuto sommando la quantità massima di passeggeri che ogni nave da crociera che è approdata a **Messina** nel corso dell' anno può ospitare e tenendo conto del numero di scali. (30) 72 Condivisioni Facebook Twitter.

Al fondo inglese Basalt il 30% di Caronte & Tourist

di Nicola Capuzzo

Il fondo d'investimento inglese Basalt Infrastructure Partners ha rilevato il 30% del capitale della Caronte & Tourist (C&T), gruppo italiano il cui core business consiste nei collegamenti marittimi nello Stretto di Messina e tra la Sicilia e le isole minori e in servizi marittimi di cabotaggio, attività realizzate con una flotta di 27 navi principalmente con i marchi Caronte & Tourist, Siremar e Cartour. Ad annunciarlo è stato il gruppo armatoriale: «Che uno tra i più importanti fondi internazionali decida d'investire nel Mezzogiorno e in particolare in Sicilia è la dimostrazione che queste stesse aree, in presenza di aziende virtuose e dalle grandi potenzialità, riescono a essere attrattive nonostante i gap oggettivi che continuano a penalizzarle». Entro metà gennaio il progetto sarà presentato agli stakeholder. L'apporto del nuovo investitore «non inciderà solo sugli assetti economici e sul completamento del processo di managerializzazione e internaziona-

lizzazione di Caronte&Tourist, ma soprattutto si rivelerà determinante ai fini dello sviluppo del piano industriale del gruppo, che prevede il progressivo rinnovo della flotta in servizio sullo Stretto e la sinergia con la Regione Siciliana per il rinnovo del servizio di trasporto pubblico locale per le isole minori con la realizzazione di nuovo naviglio altamente specializzato e performante». Oltre a nuovi investimenti in navi, Caronte&Tourist recentemente ha rilevato il 51% della società Traghetti delle Isole, attiva anch'essa sulle rotte tra la Sicilia e isole minori. Attualmente il fondo Basalt è presente nel settore marittimo con la proprietà dell'intero capitale della North Star Shipping, compagnia britannica dotata di una flotta di 31 unità navali impiegate a servizio delle piattaforme petrolifere nel Mare del Nord, e della Wightlink, compagnia anch'essa britannica che opera servizi traghetto che collegano l'isola di Wight con l'Inghilterra. L'acquisizione del 30% di Caronte&Tourist dovrebbe valere oltre 120 milioni di euro. (riproduzione riservata)

Ufficiale: Fiori prende il timone di Premuda

di Nicola Capuzzo

Marco Fiori è ufficialmente il nuovo amministratore delegato di Premuda, uno dei principali operatori italiani nei servizi di trasporto marittimo e nel noleggio di navi per il trasporto di rinfuse liquide e secche, controllato al 100% dal veicolo di turnaround Pillarstone. Ad annunciare quanto anticipato da *MF Shipping & Logistics* lo scorso 23 novembre è stato lo stesso fondo d'investimento controllato da Kkr Capital, che appena pochi giorni prima aveva comunicato la nomina di Gaudenzio Bonaldo Gregori (già partner) a responsabile della sede italiana di Pillarstone. Quest'ultima è la piattaforma che supporta le imprese italiane con modelli di business solidi ma in difficoltà finanziarie e in Italia fino a oggi ha investito in sette aziende: Sirti, Premuda, Manucor, Lediberg, Alfapark, Cuki e Burgo. Fiori, fino al lo scorso 31 dicembre amministratore delegato della d'Amico International Shipping, lavorerà a stretto contatto con il cda di Premuda e con il vicepresidente Alcide Rosina «per supportare la prossima fase di sviluppo della compagnia, basata sulla crescita, sia organica che attraverso acquisizioni finalizzate a un significativo ampliamento della flotta». Uno dei primi dossier sul tavolo sarà l'asta per la vendita della flotta della Rbd Armatori, dichiarata fallita l'anno scorso e i cui asset navali (13 unità fra rinfusiere e cisterne) saranno banditi il 22 febbraio al prezzo minimo di 190 milioni di dollari. (riproduzione riservata)