



Dai Porti:

Primo Piano:

- **"...Parte RemTech Expo su bonifiche e tutela..."**

(La Gazzetta Marittima)

Trieste:

"...Porti: Autorità Sistema Trieste, diffondere cultura sicurezza..."

(Ansa, Il Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo)

"...Serracchiani (Regione FVG)..." (Informare)

"...Trieste si candida al ruolo di <<officina>> del futuro..."

(Il Sole 24 Ore)

Genova:

"...Porto Petroli chiede altri 10 anni di concessione..." (Il Secolo XIX)

"...Board, strada in salita per Orlandi..." (Il Secolo XIX)

"...In Porto o si chiude..." (La Repubblica GE)

"...Genova meglio di Gioia Tauro..."

(Informazioni Marittime, The MediTelegraph)

"...Genova in rivolta..." (Blitz Quotidiano)

"...Concessione, Petroli verso il rinnovo..." (Il Tirreno)

Ravenna:

"...Nuovo hub portuale a Ravenna..." (La Gazzetta Marittima)

Marina di Carrara:

"...Marmo, turbine crociere..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...Livorno 2030 la nuova Rotterdam..." (Il Tirreno)

"...<<Con il nuovo bando la Darsena Europa si farà davvero>>..."

(Il Tirreno)

"...Porto, l'Authority cambia sito..." (Il Tirreno, La Gazzetta Marittima, Qui Livorno.it, Geos News)

"...Traffico crocieristico: le prospettive del porto..." (Costa Ovest)

Bari:

"...Bari e Brindisi offerta unica..." (La Gazzetta Marittima)

Brindisi:

"...Porto Brindi ha ricevuto rappresentanti..." (Il Messaggero Marittimo)

"...Conferenza all'Autorità Portuale di Brindisi..." (Brindisi Libera)

"...Porto di Brindisi: Patroni Griffi incontra l'Ambasciatore di Bulgaria..."
(Il Natilus, Brindisi Oggi)

"...Le due partite che Brindisi non può perdere..." (Brindisi Report)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
20 Settembre 2017

ITALIAN
PORT'S
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Messina:

"...Autorità Portuale di Messina a rischio declassamento..." (Stretto Web, Tempo Stretto)

"...L'ex Presidente di Rfi Lo Bosco condannato..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Un'esercitazione svoltasi in mare..." (La Sicilia)

Augusta:

"...Augusta la sfida della zona economica..." (Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Palermo, anteprima di Italian Cruse 2017..." (La Gazzetta Marittima)

"...Traffico crociere Palermo..." (Il Messaggero Marittimo)

Focus:

- **"...Confetra apprezza la gratuità del <<Pcs>>..."**
(Il Messaggero Marittimo, Informare, Borsa Italia)

Parte RemTech Expo su bonifiche e tutela

Tre giorni di analisi e confronti sulle tecnologie contro il dissesto idrogeologico e la difesa delle coste - Oltre trecento imprese e seimila esperti a confronto

FERRARA - L'emergenza maltempo di questo autunno atipico e luttuoso ha reso ancora più drammaticamente attuale i tre giorni di analisi e di confronti sulla protezione del territorio che si terranno da oggi a venerdì 22 con RemTech Expo nei locali della Fiera di Ferrara.

Giunto alla XI edizione, RemTech è diventato un colosso nel suo campo. Sono previsti da oggi seimila esperti nazionali e internazionali, quasi trecento

imprese specializzate tra cui Eni, Solvay, Anas, Interferr, Sogin. Partecipano inoltre l'Unione Europea, numerose Regioni, università specializzate e i ministeri dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente e la difesa del mare. Per i porti, presente Assoporti con il suo presidente Zeno D'Agostino e uno spazio in cui le Autorità di sistema si presenteranno con i progetti legati ai dragaggi, ai ripascimenti e a alle bonifiche.

Le emergenze dei giorni scorsi,

sia a livello nazionale - costa livornese - che mondiale - uragano Irma in Florida - sono la dimostrazione che sicurezza e tecnologia legata alla difesa ambientale sono sempre più congiunte. "Basta scorrere i notiziari delle ultime settimane" - ha dichiarato la geologa Silvia Paparella, project manager di RemTech Expo - per valutare quanto sia indispensabile capire e conoscere i rischi, in modo da fronteggiarli per preservare l'ambiente ma anche la vita umana".

Alla cerimonia di apertura di oggi presenzieranno il ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti, il presidente della Regione Emilia/Romagna Stefano Bonaccini, i vertici di Ferrara Fiere e anche una delegazione dalla Cina che nell'ambito del grande progetto della "Via della Seta" affronterà con i colleghi italiani il tema dello scambio di conoscenze e tecnologie per la difesa del territorio.

Le tematiche in programma nei
(segue in ultima pagina)

Parte RemTech

tre giorni di lavori riguardano le bonifiche dei siti contaminati, la tutela delle coste, la riqualificazione delle aree, la gestione dei sedimenti, il rischio idrogeologico, la sostenibilità delle opere pubbliche e private, il rischio sismico. Novità assoluta i temi della rigenerazione urbana e della chimica Verde (ChemTech).

Porti: Autorità Sistema Trieste, diffondere cultura sicurezza

D'Agostino, no crescita se no attenzione a risorse umane

(ANSA) - TRIESTE, 19 SET - I lavoratori portuali e marittimi sono esposti a livelli di rischio rilevanti, determinati dalla natura e dagli ambienti di lavoro. Lo sviluppo e la diffusione della cultura della salute e sicurezza tra i lavoratori, vedono nella sinergia e integrazione dei soggetti istituzionali presenti sul territorio, uno dei momenti più importanti dell'attività di prevenzione. E' lo scopo del convegno 'Piani mirati di prevenzione e buone prassi - strumenti per il miglioramento della sicurezza nel lavoro portuale', al Magazzino 26 del Porto Vecchio, promosso, tra gli altri, da Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Inail Regione FVG e Trieste, Inail DiMEI-LA Roma e Asuits.

L'idea è sviluppare in una logica di rete, conoscenze, strumenti di supporto alla valutazione e gestione dei rischi, buone prassi e soluzioni tecnologiche innovative in cui salute e sicurezza sul lavoro sono integrate nella gestione dei processi lavorativi. L'attivazione di piani mirati di prevenzione è lo strumento di elezione per migliorare gli aspetti di salute e sicurezza e ridurre gli infortuni nelle aziende che operano in ambito portuale. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino, intervenuto anche in rappresentanza di Assoport, "tanti e importanti sono i passi avanti fatti dal porto di Trieste sul tema della sicurezza. La sicurezza parte da una buona organizzazione del lavoro. La ALPT - Agenzia del lavoro portuale, istituita un anno fa è per noi motivo di orgoglio e punto di forza, quanto i dati di traffico. Non c'è crescita senza attenzione per le risorse umane".

"Con questa iniziativa - gli ha fatto eco Mario Sommariva, Segretario generale Autorità Sistema Portuale - vogliamo supportare innanzitutto dal punto di vista operativo le aziende nella gestione della salute e sicurezza dei lavoratori, migliorando l'approccio al processo di valutazione e gestione dei rischi finalizzati a ridurre il numero degli incidenti e degli infortuni sul lavoro".

Altro obiettivo è ottimizzare l'organizzazione aziendale finalizzata alla prevenzione dei rischi, favorendo i rapporti con i rappresentanti dei lavoratori in tema di sicurezza, coinvolgendo un numero sempre più ampio d'impresa per avviare un confronto fra le diverse esperienze e individuare esempi di buone pratiche da condividere a livello nazionale.

Nella prima parte della giornata, i relatori hanno affrontato temi relativi ai piani mirati di prevenzione in ambito portuale e percezione del rischio da parte dei lavoratori, illustrando l'applicazione dei modelli organizzativi di gestione nelle imprese portuali, modelli per l'audit e strumenti di supporto per gli organi di vigilanza. E' seguita una descrizione delle Ordinanze emesse dall'Autorità di Sistema Portuale e delle attività svolte dal Comitato di igiene e sicurezza come strumenti di prevenzione in ambito portuale. A carico dell'Inail l'esposizione dei dati infortunistici e delle malattie professionali nei lavoratori nello scalo giuliano. Sono poi seguiti gli interventi del Comando Generale delle Capitanerie di Porto e dell'Ente Bilaterale Nazionale Porti. Nella seconda parte della giornata, sono stati trattati argomenti di carattere tecnico e buone prassi riferite alle esperienze territoriali nazionali. (ANSA).

D'Agostino-Sommariva: passi avanti negli ultimi due anni Gli strumenti per migliorare la sicurezza nel lavoro portuale

TRIESTE - "Piani mirati di prevenzione e buone prassi - Strumenti per il miglioramento della sicurezza nel lavoro portuale". Questo il titolo del convegno nazionale che si è svolto ieri al Magazzino 26 del Porto Vecchio di Trieste, e che vede tra gli enti promotori l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Inail Regione Fvg e Trieste, Inail Dimerla Roma e Anas.

I lavoratori portuali e marittimi sono esposti a livelli di rischio rilevanti, determinati dalla natura e dagli ambienti di lavoro. Lo sviluppo e la diffusione della cultura della salute e sicurezza tra i lavoratori, vedendo nella sinergia e integrazione dei soggetti istituzionali presenti sul territorio, uno dei momenti più importanti dell'attività di prevenzione (continua a pagina 2)



Sala gremita per il convegno sulla sicurezza in ambito portuale

Gli strumenti per migliorare

Scopo del convegno che ha visto il tutto esaurito nelle registrazioni già nel mese di Agosto, è infatti quello di sviluppare in una logica di rete, conoscenze, strumenti di supporto alla valutazione e gestione dei rischi, buone prassi e soluzioni tecnologiche innovative in cui la salute e la sicurezza sul lavoro sono integrate nella gestione dei processi lavorativi.

L'attivazione di piani mirati di prevenzione è lo strumento di elezione per migliorare gli aspetti di salute e sicurezza e ridurre gli infortuni nelle aziende che operano in ambito portuale.

Per il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Zeno D'Agostino, intervenuto durante l'apertura dei lavori anche in rappresentanza dei lavoratori, «tanti e importanti sono i passi avanti fatti dal porto di Trieste sul tema della sicurezza».

«Non dimentichiamo - ha continuato il numero uno dell'Autorità di Sistema portuale - che la sicurezza parte da una buona organizzazione del lavoro. L'Apt - Agenzia del lavoro portuale, istituita un anno fa è per noi motivo di orgoglio e punto di forza, quanto i dati di traffico. Non c'è crescita senza attenzione per le risorse umane».

«Con questa iniziativa - gli ha fatto eco Mario Sommariva, se-

gretario generale dell'AdSp - vogliamo supportare innanzitutto dal punto di vista operativo le aziende nella gestione della salute e sicurezza dei lavoratori, migliorando l'approccio al processo di valutazione e gestione dei rischi finalizzati a ridurre il numero degli incidenti e degli infortuni sul lavoro».

Altro obiettivo è di ottimizzare l'organizzazione aziendale finalizzata alla prevenzione dei rischi, favorendo i rapporti con i rappresentanti dei lavoratori in tema di sicurezza, coinvolgendo un numero sempre più ampio d'impresie per avviare un confronto fra le diverse esperienze e individuare esempi di buone pratiche da condividere a livello nazionale.

Nella prima parte della giornata, i relatori hanno affrontato temi relativi ai piani mirati di prevenzione in ambito portuale e percezione del rischio da parte dei lavoratori, illustrando l'applicazione del modello organizzativo di gestione nelle imprese portuali, modelli per l'audit e strumenti di supporto per gli organi di vigilanza. È seguita una descrizione delle Ordinanze e-

messe dall'Autorità di Sistema portuale e delle attività svolte dal Comitato di igiene e sicurezza quali strumenti di prevenzione in ambito portuale. A carico dell'Inail l'esposizione dei dati infortunistici e delle malattie professionali nei lavoratori nello scalo giuliano. Di

seguito gli interventi del Comando Generale delle Capitanerie di porto e dell'Ente Bilaterale Nazionale porti. Nella seconda parte della giornata, ampio spazio per argomenti di carattere tecnico e buone prassi riferite alle esperienze territoriali nazionali.

A margine del convegno la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, ha dichiarato che «per far sì che il Paese diventi più competitivo e attrattivo abbiamo bisogno di linee guida e indirizzi chiari, di snellire le pratiche amministrative e che tutti i porti agiscano allo stesso modo». Serracchiani ha inoltre evidenziato che «purtroppo oggi all'interno degli scali, non solo in merito al lavoro ma anche in altri settori, alcune questioni delicate e importanti per la loro attrattività, produttività e la crescita dell'Italia in generale sono lasciate alla buona volontà dei singoli».

Serracchiani ha infine sottolineato che l'appuntamento si svolge «in un momento delicato per la necessità di rivedere la legge 84/94, che è ormai datata, e quindi dopo la riforma dei porti ora tocca al tema del lavoro. È importante che questo convegno si sia svolto a Trieste che, per le proprie particolarità, è il luogo adatto a creare buone prassi nell'ambito del lavoro, a partire dall'agenzia unica realizzata proprio all'interno dello scalo giuliano, un esempio da esportare in tutti i porti italiani».

Prevenzione e buone prassi nel lavoro portuale - Convegno a Trieste

TRIESTE - Piani mirati di prevenzione e buone prassi - strumenti per il miglioramento della sicurezza nel lavoro portuale. Questo il titolo del convegno nazionale che si è svolto a Trieste - Porto Vecchio di Trieste al Magazzino 26, promosso da: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, INAIL Regione FVG e Trieste, INAIL Di-MEILA Roma e ASUITS.

I lavoratori portuali e marittimi sono esposti a livelli di rischio rilevanti, determinati dalla natura e dagli ambienti di lavoro. Lo sviluppo e la diffusione della cultura della salute e sicurezza tra i lavoratori, vedono nella sinergia e integrazione dei soggetti istituzionali presenti sul territorio, uno dei momenti più importanti dell'attività di prevenzione. Scopo del convegno che ha visto il tutto esaurito nelle registrazioni già nel mese di agosto, è infatti quello di sviluppare in una logica di rete, conoscenze, strumenti di supporto alla valutazione e gestione dei rischi, buone prassi e soluzioni tecnologiche innovative in cui la salute e la sicurezza sul lavoro sono integrate nella gestione dei processi lavorativi.

L'attivazione di piani mirati di prevenzione è lo strumento di elezione per migliorare gli aspetti di salute e sicurezza e ridurre gli infortuni nelle aziende che operano in ambito portuale.

Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino, intervenuto durante l'apertura dei lavori anche in rappresentanza di Assoporti, "tanti e importanti sono i passi avanti fatti dal porto di Trieste sul tema della sicurezza".

"Non dimentichiamo - ha continuato il numero uno dell'Authority giuliana - che la sicurezza parte da una buona organizzazione del lavoro. L'ALPT - Agenzia del lavoro portuale, istituita un anno fa è per noi motivo di orgoglio e punto di forza, quanto i dati di traffico. Non c'è crescita senza attenzione per le risorse umane".

"Con questa iniziativa - ha sottolineato Mario Sommariva, Segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale - vogliamo supportare innanzitutto dal punto di vista operativo le aziende nella gestione della salute e sicurezza dei lavoratori, migliorando l'approccio al processo di valutazione e gestione dei rischi finalizzati a ridurre il numero degli incidenti e degli infortuni sul lavoro".

Altro obiettivo è di ottimizzare l'organizzazione aziendale finalizzata alla prevenzione dei rischi, favorendo i rapporti con i rappresentanti dei lavoratori in tema di sicurezza, coinvolgendo un numero sempre più ampio d'impresе per avviare un confronto fra le diverse esperienze e individuare esempi di buone pratiche da condividere a livello nazionale.

Nella prima parte della giornata, i relatori hanno affrontato temi relativi ai piani mirati di prevenzione in ambito portuale e percezione del rischio da parte dei lavoratori, illustrando l'applicazione dei modelli organizzativi di gestione nelle imprese portuali, modelli per l'audit e strumenti di supporto per gli organi di vigilanza. E' seguita una descrizione delle Ordinanze emesse dall'Autorità di Sistema Portuale e delle attività svolte dal Comitato di igiene e sicurezza quali strumenti di prevenzione in ambito portuale. A carico dell'INAIL l'esposizione dei dati infortunistici e delle malattie professionali nei lavoratori nello scalo giuliano. Di seguito gli interventi del Comando Generale delle Capitanerie di Porto e dell'Ente Bilaterale Nazionale Porti. Nella seconda parte della giornata, ampio spazio per argomenti di carattere tecnico e buone prassi riferite alle esperienze territoriali nazionali.

Informare

Serracchiani (Regione FVG): è necessario che i porti abbiano comuni linee guida e meno burocrazia

D'Agostino (AdSP Adriatico Orientale): la sicurezza parte da una buona organizzazione del lavoro

«Per far sì che il Paese diventi più competitivo e attrattivo abbiamo bisogno di linee guida e indirizzi chiari, di snellire le pratiche amministrative e che tutti i porti agiscano allo stesso modo». Lo ha sottolineato la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, in occasione del "Convegno Nazionale Porti 2017", in svolgimento oggi a Trieste e incentrato in particolare su lavoro, portualità e sicurezza, che è stato organizzato dall'Azienda sanitaria universitaria integrata di Trieste (AsuiTs), dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, dall'Inail del Friuli Venezia Giulia e dal dipartimento di Medicina, epidemiologia, igiene del lavoro e ambientale dell'Inail di Roma.

«Purtroppo oggi all'interno degli scali, non solo in merito al lavoro ma anche in altri settori - ha osservato Serracchiani - alcune questioni delicate e importanti per la loro attrattività, produttività e la crescita dell'Italia in generale sono lasciate alla buona volontà dei singoli».

La presidente della Regione ha evidenziato che l'appuntamento odierno si svolge «in un momento delicato per la necessità di rivedere la legge 84/94, che - ha evidenziato - è ormai datata, e quindi dopo la riforma dei porti ora tocca al tema del lavoro. È importante - ha sottolineato Serracchiani - che questo convegno si svolga a Trieste che, per le proprie particolarità, è il luogo adatto a creare buone prassi nell'ambito del lavoro, a partire dall'agenzia unica realizzata proprio all'interno del porto di Trieste, la quale è un esempio da esportare in tutti i porti italiani».

Nel corso dell'incontro è stato rilevato che i lavoratori portuali e marittimi sono esposti a livelli di rischio rilevanti, determinati dalla natura e dagli ambienti di lavoro. Lo sviluppo e la diffusione della cultura della salute e sicurezza tra i lavoratori, vedono nella sinergia e integrazione dei soggetti istituzionali presenti sul territorio, uno dei momenti più importanti dell'attività di prevenzione. L'attivazione di piani mirati di prevenzione è lo strumento di elezione per migliorare gli aspetti di salute e sicurezza e ridurre gli infortuni nelle aziende che operano in ambito portuale.

«Non dimentichiamo - ha osservato il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, intervenuto anche in rappresentanza di Assoporti - che la sicurezza parte da una buona organizzazione del lavoro. L'ALPT - Agenzia del lavoro portuale, istituita un anno fa - ha aggiunto - è per noi motivo di orgoglio e punto di forza, quanto i dati di traffico. Non c'è crescita senza attenzione per le risorse umane».

Trieste si candida al ruolo di «officina» del futuro

trieste La logistica, la ricerca e innovazione, i percorsi tracciati da Industry 4.0: «Sono tutti aspetti con un forte radicamento nella nostra area, solidi tasselli dell' economia regionale», dice Sergio Razeto, presidente di Confindustria Venezia Giulia, nata dalla fusione di Trieste e Gorizia, uno dei primi esempi in Italia che ha di fatto anticipato la riforma Pesenti. Una realtà da 450 aziende rappresentate, 25mila addetti, che si candida - come recita il titolo dell' evento organizzato, ieri, a Trieste - a "Officina di futuro". A cominciare dai propri punti di forza: «Un porto che è stato capace di cogliere e vincere la sfida dell' incremento dei traffici, un sistema della ricerca e innovazione che ha pochi uguali in Italia ed in Europa, due università e una concentrazione di ricercatori fra le più importanti». E poi ci sono le imprese, dalla metalmeccanica all' agroalimentare fino alle tecnologie per la salute (con la più grande rete italiana di 30 associate nel settore smart health).

Dalle navi da crociera alle funi di acciaio più lunghe al mondo, Ranzeto elenca le eccellenze «che stanno riconsegnando a Trieste una centralità sbiadita negli anni».

Il territorio ha messo a segno colpi importanti: la designazione a Capitale europea della scienza 2020, l' interesse del programma cinese "One belt one road" e l' indicazione del porto, con quello di Genova, a terminale italiano della via della Seta. E ancora il decreto sull' utilizzo dei punti franchi, il progetto di riuso del Porto Vecchio che praticamente raddoppia il centro storico, la rinnovata progettualità di Gorizia che valorizza la sua specialità di città di ex confine e il dinamismo della zona industriale di Monfalcone: «Opportunità da cogliere recuperando uno spirito unitario», esorta il presidente, invocando il gioco di squadra e senza dimenticare gli errori e le occasioni mancate: «Per ottenere l' emanazione del decreto attuativo che disciplina la gestione dei punti franchi abbiamo atteso 23 anni. Ora si è introdotto un punto di chiarezza, ma ci attendiamo ulteriori iniziative che ci consentano di cogliere il massimo di questa potenzialità».

A cominciare dall' introduzione, per i punti franchi, di «un elemento di fiscalità che sostenga gli investimenti. Le nostre imprese - ricorda Razeto - operano in una zona che risente di un significativo "svantaggio competitivo" con l' Austria e la vicina Slovenia».

Per la Venezia Giulia resta aperto il problema delle bonifiche del sito inquinato, «che affligge una parte consistente della nostra zona industriale. È da troppi anni che numerose aziende devono confrontarsi

-segue

con questa situazione; corriamo il rischio di perdere pezzi di tessuto industriale». In questo quadro Razeto esprime «forte sostegno alla proposta avanzata da Confindustria di defiscalizzare, anche in percentuale significativa, gli investimenti per il recupero dei siti contaminati».

Inevitabili i riferimenti all'attualità di aziende simbolo della regione: «È ben nota - dice Razeto - la nostra opinione in merito alla sfida industriale che il cavalier Arvedi sta affrontando per il rilancio produttivo della ferriera di Servola.

Condividiamo ovviamente il pensiero che la salute non può essere barattata con il lavoro. È necessario, però, che qualsiasi futura decisione in merito agli aspetti di ricaduta ambientale dello stabilimento venga assunta a fronte di analisi e riscontri concreti ed oggettivi, senza fare nuovamente della Ferriera oggetto di contesa elettorale, cosa che è puntualmente accaduta negli ultimi 20 anni».

E poi c'è Fincantieri, con l'ad Giuseppe Bono seduto fra i relatori insieme alla presidente della Regione Debora Serracchiani, al presidente dell'Autorità Portuale Zeno D'Agostino, all'ad di Banca Ifis Giovanni Bossi e al presidente di Fit (Fondazione internazionale Trieste) Stefano Fantoni: «Per l'operazione Stx facciamo un caloroso tifo, perché l'operazione si chiuda positivamente entro le prossime settimane. Seguiamo con orgoglio questa partita, di portata strategica a livello europeo, che coinvolge anche il nostro territorio», sottolinea Razeto.

«Noi - sottolinea Bono - abbiamo fatto il nostro con un'azienda leader in Occidente. Ora la decisione spetta ai governi. Guardo con speranza e fiducia all'incontro del 27 settembre fra Gentiloni e Macron».

«Condividiamo la linea di Fincantieri nel voler costruire un grande campione europeo - è la posizione del presidente nazionale di Confindustria Vincenzo Boccia, chiamato a trarre le conclusioni dell'assemblea -. Ai francesi chiediamo coerenza nell'essere europei: sul medio e lungo termine l'accordo fa l'interesse dell'Italia, della Francia e dell'Europa: evitiamo di difendere interessi di singoli Paesi che possono sembrare tali nel breve termine». La sfida di Trieste è la sfida dell'Italia, rimarca Boccia, che richiama con forza il «fattore tempo», che si parli di inquinamento o di nuovi traffici. «A lungo - conclude Boccia - è mancata la sensibilità sul tempo necessario fra il dire le cose e il farle. E questo non è più possibile in un mondo che va veloce e in un Paese che vuole reagire».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Barbara Ganz

Porto Petroli chiede altri 10 anni di concessione «Ma il canone è troppo alto e sproporzionato»

LA Porto Petroli chiede altri 10 anni di concessione all' **Autorità portuale** e se Palazzo San Giorgio dovesse dare il via libera, gli insediamenti rimarranno in quell' area sino al 2030. La società prevede investimenti per quasi 15 milioni di euro per giustificare la richiesta di allungamento, ma di questi ne sono stati già realizzati 5, 2 milioni. Nel piano i costi maggiori sono sostenuti per il revamping del pontile Delta, ma gli interventi complessivi serviranno per «mantenere la capacità produttiva ai più elevati standard di sicurezza». Dieci anni ulteriori per la Porto Petroli consentiranno alla società di ammortizzare gli investimenti e far fronte alla crescita della domanda di petrolio «che ha ripreso ad aumentare» e che l' azienda prevede in crescita del 30% entro il 2040. Nella richiesta all' **Autorità portuale** la Porto Petroli si lamenta anche del canone di concessione: oggi la società paga 12 euro a metro quadro, mentre la media «applicata agli altri terminalisti del porto di Genova è pari a 7 euro». È «significativamente più elevato e sproporzionato» scrive la società che occupa - secondo dati del 2016- 62 persone e genera un indotto che coinvolge un altro centinaio di lavoratori.

Board, strada in salita per Orlandi

Troppi dubbi in Confindustria, "sondato" l'ex presidente di Federagenti Gallo

GENOVA. Cirillo Orlandi deve ancora mettere piede a Palazzo San Giorgio, ma intorno a lui si sta già organizzando la "resistenza".

L'ex presidente del porto della Spezia, già manager del terminal Vte, attivo in politica con il Partito Repubblicano e un curriculum portuale decisamente lungo, ha molti amici, vista anche l'età (71 anni), ma pure qualche nemico. Ad essere contraria alla nomina nel board del porto, è soprattutto Confindustria.

Forse il fattore anagrafico del quasi neo membro del comitato di gestione, gioca un ruolo decisivo: «Il nome non scalda i cuori» rivela una fonte «e non sembra proprio un'operazione di svecchiamento del porto». Però il curriculum di Orlandi è paragonabile a quello di Rino Canavese, l'altro "grande vecchio" del comitato di gestione: perché serve un nome che possa reggere il confronto con tanta esperienza. Così, come confermano diverse fonti, Confindustria e il presidente Giovanni Mondini cercano un'alternativa e la trovano in Filippo Gallo. Ex numero uno degli agenti marittimi, sarebbe figura di garanzia gradita anche alle associazioni. Tanto che le spedizionieri e a maggior ragione gli agenti

genovesi, hanno risposto positivamente alla chiamata. Gallo ha guidato anche Uasac, l'agenzia della compagnia araba che ha affrontato recentemente il matrimonio con Hapag-Lloyd e avrebbe così le carte in regola per diventare l'alternativa a Orlandi. Eppure anche questa ipotesi sembra caduta nel giro di qualche ora. I sondaggi per trovare "l'anti-Cirillo" si sono spostati poco più in là, in via Corsica, dove ci sono gli uffici del Rina. Pare che gli sherpa abbiano provato a capire la disponibilità degli alti dirigenti del Registro Navale.

È un'ipotesi che punta a portare nel board un nome di peso espressione di un colosso dello shipping. La strada è difficile, anche perché Orlandi, assicura la sponda politica che lo ha sostenuto, gode della stima del sindaco che lo ha scelto. Confindustria però chiede un cambio in corsa e se Bucci non dovesse accogliere la richiesta, con gli industriali potrebbe profilarsi uno scontro politico. Se invece il sindaco accontenterà gli industriali e farà contenta una parte degli operatori compresi alcuni terminalisti - che chiedono un nome diverso, pagherà un prezzo alto quando dovrà dire a Orlandi: «Scusi, ci siamo sbagliati».

Confindustria anche quando era sindaco Doria, aveva cercato di sponsorizzare un nome gradito per il board portuale: allora toccò a Mauro Vianello, l'uomo delle riparazioni navali, ma non andò bene. Gli industriali sperano nel secondo giro.

La Carmagnani in porto ma è scontro sulle aree

MASSIMILIANO SALVO

Il progetto c'è già, il denaro da investire pure. Mancano solo quei sessantamila metri quadri sotto la Lanterna: un'area nel cuore del porto che Enel ha in concessione sino al 2020, ma lascerà dalla fine del 2017 con la dismissione definitiva della centrale elettrica. Ieri è stato presentato il progetto di delocalizzazione dei depositi di Carmagnani e Superba, le due

aziende che da decenni stoccano prodotti chimici a Moltedo e ora puntano a trasferirsi nella zona del ponte ex Idroscalo e della calata Concenter. «L'istanza per la richiesta di concessione delle aree è stata presentata il 31 luglio», spiegano Emilio Carmagnani, direttore generale di Carmagnani, e Guido Ottolenghi, amministratore delegato del gruppo Pir che controlla Superba.

A PAGINA 14

'In porto o si chiude' Depositi chimici ecco soldi, progetto e l'attacco a Spinelli

Superba e Carmagnani pronti a delocalizzare nelle ex aree Enel
"Noi investiamo 40 milioni, i container usano fondi pubblici"

«**SPERGIÙ DALLA PRIMA PAGINA**
MASSIMILIANO SALVO

«**P**ROGRAMMIAMO di investire quaranta milioni di euro nei nuovi depositi, che legheranno le sorti delle nostre aziende a Genova per decenni». Un'operazione, tengono a precisare Carmagnani e Ottolenghi, «ben diversa da quelle che riguardano i terminal container, che vengono realizzati prevalentemente con i soldi pubblici mentre per la parte privata l'investimento riguarda solo attrezzature come le gru, che i concessionari possono portare via in qualsiasi momento».

Il riferimento riguarda il

terminalista Aldo Spinelli, re pitolo nella saga del trasferimento di Carmagnani e Superba da Moltedo, dove le due aziende «a rischio di incidente rilevante» sono posizionate nel cuore del quartiere. Dopo l'incidente del 1987 in cui nella Carmagnani persero la vita diverse persone - e Moltedo visse ore di terrore - tutte le istituzioni cittadine siglarono un protocollo di intenti nel 1988 con cui si impegnarono a delocalizzare in porto i depositi. Si sono succeduti studi e dibattiti su eventuali trasferimenti a Calata Olivi minerali, nel Porto Petroli, a Voltri, Cornigliano, Vado Ligure e nell'isola Petroli del progetto di Renzo Piano. Nonostante la disponibilità delle aziende a trasferirsi, nulla è accaduto, ma dalla fine del 2013 è in ballo una nuova possibilità. Di concerto con il Comune e l'Autorità portuale, Carmagnani e Superba hanno stu-

diato il trasferimento nelle aree attualmente di Enel con l'intenzione di spostarsi una volta per tutte: anche perché il piano regolatore attuale proibisce alle due aziende le manutenzioni straordinarie, e i depositi di Multedo stanno perdendo anno dopo anno efficienza economica. Le due aziende hanno presentato un'istanza di concessione per prodotti chimici dando la disponibilità a realizzare - con un altro investimento - un impianto per il bunkeraggio per il Gnl, un carburante che sta diventando sempre più importante per il trasporto via nave; un'istanza in subordine è stata presentata per Ponte San Giorgio. A sostenere il progetto di Carmagnani e Superba c'è l'azienda ligure di manovre ferroviarie FuoriMuro. «Il porto deve puntare anche sulle rinfuse liquide», dice il presidente di FuoriMuro Guido Porta. «Nel mondo l'83 per cento dei trasporti è dedicato alle rinfuse, solo il 18 per cento al container». Le polemiche contro il trasferimento di due aziende a rischio di incidente rilevante proprio sotto la Lanterna non mancano, ma Carmagnani e Superba le rigettano con decisione: la probabilità di eventi gravi è inferiore a una su un milione e per di più nella zona della Lanterna esistono già tre stabilimenti a rischio, e una è proprio la centrale dell'Enel. Lunedì ci sarà un primo incontro con l'Autorità di Sistema Portuale. «Se fallisse il lavoro fatto su Enel», dice ancora Guido Ottolenghi, «Superba deve prepararsi a un'ordinata chiusura nei prossimi anni». Diversa la situazione di Carmagnani, che ha invece un tipo business diverso e potrà tentare strade alternative.

IPUNTI

L'INCIDENTE

Dopo l'esplosione e l'incendio del 1988 si decise di delocalizzare dal centro abitato di Multedo i depositi chimici

IN PORTO

Spendendo 40 milioni, Superba e Carmagnani vogliono trasferirsi nella zona del ponte ex idroscalo e della calata Concenter

IL CONFLITTO

La loro richiesta all'Autorità di Sistema Portuale si scontra con la forte opposizione di terminalisti come Aldo Spinelli



Informazioni Marittime

Genova meglio di Gioia Tauro nel semestre

Con 1,28 milioni di teu movimentati nei primi sei mesi, il porto di Genova va leggermente meglio di Gioia Tauro. I risultati semestrali della prima metà dell'anno spingono lo scalo ligure verso una performance significativa, per la precisione Genova ha movimentato - comparando i dati dichiarati dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale e quelli del gruppo Contship Italia per Gioia Tauro - 27,611 teu in più. Gioia Tauro, in tutto, ha movimentato 1,25 milioni di teu.

Ricordiamo che Genova è un porto polifunzionale, incastonato in città ed è porta di approvvigionamento del Nord dell'Italia e dell'Europa, mentre Gioia Tauro è un porto di puro trasbordo che ridistribuisce i container verso altri scali italiani.

Container, nel semestre Genova ha superato Gioia Tauro

Genova - Il porto di Genova ha superato nel primo semestre del 2017 quello di Gioia Tauro per numero di container movimentati.

Genova - Il porto di Genova ha superato nel primo semestre del 2017 quello di Gioia Tauro per numero di container movimentati. I dati dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale mostrano che da gennaio a giugno di quest'anno sono stati movimentati sotto la Lanterna 1.283.564 teu. **Quelli forniti da Eurogate, il gruppo che controlla Contship Italia che a sua volta gestisce l'unico термина container di Gioia Tauro**, si fermano per lo stesso periodo dell'anno a 1.255.953.

Si tratta di un risultato doppiamente significativo, perché Gioia Tauro è un porto principalmente di transhipment e appartiene quindi a una categoria differente rispetto a quello di Genova, che è di destinazione finale e conta soltanto una volta, in entrata o in uscita, la maggior parte dei suoi contenitori.

Genova in rivolta. Toti, Bucci, Signorini: pellegrini ai piedi del napoletano Aponte

GENOVA - Metti che in una giornata ancora soleggiata di settembre il presidente della Regione Liguria, il "pontiere" Giovanni Toti, il neo sindaco, il manager americano Marco Bucci, il super assessore regionale leghista Edoardo Rixi, il presidente del porto Paolo Emilio Signorini, il terminalista ex presidente del Genoa e del Livorno Calcio, Aldo Spinelli, salgono sul bimotore supersonico a sei posti di proprietà del grande imprenditore Alessandro Garrone, assistito da un co-pilota. E metti che l'aereo, al comando del brillante imprenditore, decolli dall'aeroporto Cristoforo Colombo con questo significativo carico istituzionale e raggiunga, sempre con alla cloche Garrone, secondogenito del grande Riccardo, scomparso quattro anni fa, Ginevra. Poi tutti insieme appassionatamente si recano nel quartiere generale della MSC, una delle più grandi compagnie armatoriali del mondo, container e navi da crociera, le mani sull'80 per cento della portualità italiana, da Trieste a Genova, e conferiscano con Luigi Aponte, il capo, un napoletano-svizzero che è considerato, appunto, un "liner" di grandissima rilevanza in tutti i continenti. Neppure ai tempi di re Luigi XIII di Francia, quando i maggiori della Repubblica genovese con in testa

Ottaviano Fregoso andarono a sottomettersi ai francesi, accettando per Ottaviano il ruolo di governatore della Repubblica di Genova, si era vista una gita di sottomissione così massiccia. E va bene che Fregoso si era già creato il merito, nel secolo sedicesimo, di ampliare il porto di Genova, quasi un illustre e storico precedente per la gita ginevrina di Toti e compagnia volante, successore-governatore, cinque secoli dopo alla Corte di un grande del nostro tempo, appunto Aponte, re delle banchine, dei porti, delle rotte transoceaniche. Ma questa gita, che a qualcuno ha fatto venire in mente, per sola assonanza, uno dei popolari romanzi di Camilleri, quello intitolato "Gita a Tindari", con i vecchietti che partono in corriera per un viaggio polveroso, dove si fanno acquisti importanti di pentole durante il viaggio, ha scatenato a Genova un mezzo putiferio. Le istituzioni genovesi, volando gratis perché Garrone non gli avrà certo fatto pagare il kerosene, non andavano in cerca di pentole da comprare, ma cercavano la benevolenza di Aponte per due operazioni genovesi cruciali: la costruzione di una grande diga foranea che finalmente consenta a Genova di ospitare le supernavi da 400 metri, che i grandi armatori stanno costruendo e il trasferimento sotto la Lanterna del "cervello" di Msc, che ora è a Ginevra, ma che a Genova impiega già un migliaio di dipendenti, per i quali il superliners ha comprato e

-segue

riempito due torri intere di uffici, nel front line di San Benigno-Sampierdarena. Richieste legittime nella sostanza e nelle intenzioni dei nuovi amministratori di Genova, soprattutto del nuovo sindaco Marco Bucci, che si sta muovendo come un caterpillar e ha stra-annunciato come girerà il mondo per fare il marketing di Genova, per attirare imprenditori, aziende, investitori sul disseccato territorio. Ma è la forma della "gita" che ha suscitato molte reazioni, non tanto quelle di una politica prevalentemente silenziosa e sul lato sinistro dello schieramento in tutt'altre faccende affaccendata, ma degli altri operatori portuali e di una intelligenza economico-culturale non abituata ai blitz informali. Insomma un sindaco, un presidente di Regione, un presidente del porto, un superassessore ed uno dei più importanti operatori portuali, oggi tutti targati centro-destra, che salgono sull'aereo del più potente imprenditore genovese, nelle vesti di pilota e si trasferiscono insieme al soglio di Ginevra del grande liner, rompono uno schema istituzionale consolidato. Perché non lo hanno invitato a Genova e ricevuto con tutti gli onori, magari stendendogli ai piedi uno di quei red carpet di cui la Regione ha alluvionato la Liguria in estate? Sarebbe stato più onorevole! Così hanno protestato i più schizzinosi. Ma c'è anche chi, più maliziosamente, ha sottolineato la parzialità della missione che ha tagliato fuori la maggior parte degli operatori, terminalisti portuali genovesi, prefigurando una specie di monopolio per container che un accordo con Aponte lancerebbe. È giusto che una parte politica, per quanto governante, si giochi per tutti il futuro del porto, per esempio containerizzandolo quasi completamente, sotto il tacco di Aponte o meglio sotto le gru di Aponte, quando l'evoluzione dell'economia marittima dimostra che i porti massicciamente containerizzati fanno una brutta fine? Vedi Gioia Tauro, diventata un deserto. A Genova servono anche le merci varie, i traghetti, le rinfuse, le crociere. E poi Aponte aveva già vinto all'inizio del Duemila le gare per gestire i più importanti terminali genovesi. Fu un accordo tra lui e questi operatori a sospendere la sua possibilità di conquistare l'oro delle banchine genovesi, in cambio di che? Di futuri accordi, come questo della "gita a Tindari", pardon a Ginevra? E poi Aponte, asso pigliatutto, sta proprio ora concludendo l'acquisto del 49,1% della Ignazio Messina, storica e potente compagnia genovese, linea tra le più note al mondo, con sede a Genova e radici siculo-liguri. Vuole davvero mangiarsi tutto il porto, sfruttando la frenesia di rilancio genovese del centro destra, trionfante nella politica? A parte l'emittente privata Primo Canale, che ha lanciato la notizia e poi ha ospitato interventi a favore e contro, il resto del sistema mediatico, ha quasi taciuto la gita. Solo "Il Secolo XIX" ha pubblicato un servizio molto asettico a fondo pagina, veramente come se le istituzioni genovesi in blocco avessero fatto una gita al Santuario della Madonna Guardia o a Tindari. Al ritorno dal blitz ginevrino solo il presidente Toti, sempre molto esposto mediaticamente, ha spiegato le ragioni del viaggio, senza per altro annunciare risultati concreti. Gli altri passeggeri dell'ormai mitico volo Genova-Ginevra senza scalo, hanno taciuto. A partire dal presidente dell'Autorità Portuale di Sistema Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini, il più interessato di tutti. Ovviamente alla fine della gita a Tindari, il giallo fu brillantemente risolto da Montalbano, che superò anche qualche risvolto pornografico della vicenda, inventato dalla fervida fantasia di Camilleri. Cinque secoli fa Ottaviano Fregoso finì sottomesso alla Francia e dopo un viaggio in carrozza molto ma molto più lungo di quella in jet bimotore. Chissà che fine faranno i genovesi in trasferta supersonica in Svizzera? L'entourage di Bucci, tanto per sdrammatizzare il volo, ha fatto sapere che il sindaco, pur di fare gli interessi della città, si muoverà anche in risciò.

Il Tirreno



GENOVA

Concessione, Petroli verso il rinnovo

Porto Petroli di Genova, la società che gestisce il terminal petrolifero del capoluogo ligure, ha avanzato all'Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale un'istanza di rinnovo della concessione per almeno altri 10 anni a fronte di un grosso investimento.

Nuovo hub portuale a Ravenna impegno a Roma per fare presto

Fondali approfonditi, riprofilamento delle banchine, potenziamento ferroviario e nuove aree logistiche

RAVENNA - E' stato ufficialmente presentato il progetto "hub porto di Ravenna" che subito dopo è arrivato al ministero con l'impegno ad accelerare tutto l'iter. Il piano prevede fondali da 12,50 a 13,50, il riprofilamento delle banchine, nuove aree logistiche e il potenziamento delle ferrovie.

"Il potenziamento di una piattaforma fondamentale per l'economia e la logistica dell'Emilia-Romagna come il Porto di Ravenna - ha detto il presidente della Regione Stefano Bonaccini - rappresenta per noi un obiettivo strategico e quello di oggi è un passo avanti importante per centrarlo. Lo avevamo detto fin dal giorno del nostro insediamento: questa è una legislatura nella quale intendiamo impegnare ogni energia per contribuire a sbloccare o avviare gli interventi e le opere necessarie a dotare i nostri territori di quella rete infrastrutturale che consenta alla nostra regione di aumentare ancora di più la propria attrattività e competitività sul mercato nazionale, europeo e su quelli internazionali".

Raffaele Donini, assessore regionale ai Trasporti a sua volta ha detto che "Si tratta di un progetto che nasce grazie all'impegno delle

istituzioni, dell'Autorità portuale e anche dei privati. Il nuovo porto, più grande e capace, sarà una importante occasione di ulteriore sviluppo e occupazione per la città di Ravenna e non solo. L'intervento si inserisce nel più ampio progetto che riguarda le reti infrastrutturali regionali. Sono infatti collegati a questo progetto i lavori ferroviari, previsti dall'accordo da 21 milioni di euro con Rfi. **Autorità portuale** Comune di Ravenna, per migliorare l'accessibilità al porto".

Il progetto è molto lineare e semplice; sono operate tutte le scelte - è stato ribadito - che avessero la percentuale più alta di possibilità di successo. Il progetto iniziale è stato rimodulato, pur non diminuendone l'ambizione, per offrire la certezza al sistema delle imprese ravennati e ai tanti investitori che guardano con interesse al porto di Ravenna, che già nei prossimi anni si inizierà a scavare. Tutte le forze politiche di maggioranza e di opposizione e tutte le realtà economiche e sociali della città hanno operato per il clima positivo sul tema. La città si è unita, ha accantonato polemiche, particolarismi, interessi legittimi, fisiologici scontri politici, per raggiungere l'obiettivo. Questo è un progetto che appartiene all'in-

tera città.

Ora lo scadenziario proposto è prudenziale e contempla tutte le possibili condizioni. Da oggi, insieme al presidente dell'Autorità portuale Rossi - ha detto ancora Bonaccini - lavoreremo per far sì, non solo che il progetto venga approvato e si proceda con l'escavo, ma che parallelamente si cerchino tutte le soluzioni idonee ad accelerare i tempi.

La fase due vedrà la realizzazione delle banchine già predisposte per i 14,5 metri e l'ulteriore approfondimento del canale, fondamentale per garantire alcuni investimenti importanti come ad esempio quello del nuovo terminal container.

Per quanto riguarda il tema del collocamento dei sedimenti generati da questa seconda fase, è stata sollecitata **Autorità portuale** perché, nel tempo minore possibile, si lavori per rendere funzionante un impianto di trattamento più volte annunciato e che nel medio/lungo periodo rappresenta la soluzione strutturale al problema degli escavi. La realizzazione di un grande impianto, come ce ne sono in Europa, è necessaria per raggiungere profondità adeguate ad un porto competitivo e all'avanguardia".

MARINA DI CARRARA

Marmo, turbine crociere e un bivio: dragare o morire

Il pescaggio a 9 metri e mezzo taglia fuori i grandi traffici
Digerita l'alleanza con La Spezia, Grendi ha portato la ripresa



Il porto di Marina di Carrara: sullo sfondo lo scenario delle Apuane

di MASSIMO BRAGLIA

Il porto di Marina di Carrara ha un'urgenza assoluta: risolvere il nodo del dragaggio all'ingresso dello scalo. Attualmente, il pescaggio limitato a 9,5 metri taglia fuori in automatico tutta una serie di possibili navi-clienti. L'obiettivo è arrivare a 11,5 metri. E, in prospettiva, per crescere il porto carrarese necessita di altri spazi: in passato erano stati proposti progetti grandiosi di Piani regolatori, che prevedevano espansioni a levante fino ad arrivare perfino a interessare il territorio comunale di Massa con le aree a servizio di un presunto porto turistico da mille posti barca tra le foci del Carrione e del Lavello (quest'ultimo è il rio che segna il confine tra Carrara e Massa). L'alluvione del novembre 2014 e il riproporsi con drammatica urgenza del tema del rischio idrogeologico in un territorio fragile, ha reso carta straccia o quei vecchi progetti e convinto a ridurre l'area di espansione del bacino portuale fino alla sponda destra del Carrione. «Però - osserva Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale (che met-

di crescita, ovviamente nel segno della piena compatibilità ambientale. Sul porto di Carrara ci sono manifestazioni di interesse, anche per crociere, ma al momento, come sappiamo, più di tanto lo scalo carrarese non può ospitare. Almeno sul dragaggio più urgente siamo a buon punto, conto entro la prossima primavera di averlo completato, stiamo cercando la destinazione dei sedimenti». Il porto carrarese vive l'anomalia di essere inserito in un'autorità di Sistema toscoligure (o meglio, ligure-toscana, visti i rapporti di forza tra il porto di Spezia e quello di Carrara), ma a giudicare dai primi risultati, grazie anche a una buona congiuntura generale, il peggio sembra alle spalle. Il

minimo storico dei traffici degli ultimi trent'anni è stato toccato nel 2015, con meno di un milione 400mila tonnellate; la media era sempre stata sui tre milioni, poi un primo crollo nel 2008 e 2009, una ripresa di tre anni, e dal 2013 una nuova discesa, anche perché al calo progressivo del tradizionale traffico del lapideo legato alla presenza delle cave, non aveva fatto da contraltare una crescita su altri settori e in più aveva

già superata quota un milione e luglio e agosto sono stati mesi intensi. Il traguardo dei due

milioni di tonnellate forse non sarà raggiunto quest'anno ma appare abbordabile. Cifre ovviamente lontane dal record degli ultimi trent'anni del 2000 (3.383.000) ma il trend è positivo. Sono cifre da porto di dimensioni medio-piccole (Spezia nei primi sei mesi ha movimentato poco meno di 8 milioni di tonnellate), ma comunque importante. Carrara è il porto scelto da General Electric Nuovo Pignone per far par-

tire i suoi giganteschi moduli diretti nel mondo, è un porto che è vicino a grandi direttrici di traffico e da sempre cerca di ritagliarsi un suo spazio tra Livorno e Spezia. La redistribuzione delle Autorità portuali ha portato Carrara con Spezia, e da qui bisogna ripartire per dare risposte a una realtà determinante per l'economia apuana. Sviluppo e compatibilità ambientale però devono andare di pari passo.

te insieme La Spezia e Carrara) - abbiamo bisogno in tempi ragionevoli di partire con quel progetto, altrimenti pensare allo sviluppo è impossibile. In questi giorni ci rivedremo con l'amministrazione comunale di Carrara e la Regione Toscana, l'auspicio è che si possa arrivare ad un Piano regolatore

pesato moltissimo l'addio di Nicoddu. A metà 2016, l'arrivo di un altro operatore - Grendi - a fianco della tradizionale Porto Spa (compagnia storica dello scalo, di proprietà del re degli armatori Enrico Bogazzi ha dato un nuovo impulso. Il 2016 si è chiuso a quota un milione e 889mila tonnellate, nei primi sei mesi del 2017 è stata

ECONOMIA

IL NOSTRO VIAGGIO NEL FUTURO

Livorno, il nuovo porto Navi gigantesche e treni sulle banchine



■ ZUCHELLI NEL SUPPLEMENTO TOSCANA ECONOMIA

Le gru della Borsena Toscana, dove nascerà l'ampliamento del porto di Livorno

Toscana
Economia

IL NOSTRO VIAGGIO NEL FUTURO

Livorno 2030 la nuova Rotterdam del Mediterraneo

Navi gigantesche, magazzini di Amazon e lo scalo 2 a Piombino Ecco cosa accadrà se verranno realizzati i progetti in campo



Mauro Zucchelli, vicecaposervizio della cronaca di Livorno del Tirreno e giornalista esperto di portualità e logistica, ha immaginato di addormentarsi e di risvegliarsi il 20 settembre 2030. Cosa è diventato nel frattempo il porto di Livorno? L'Piombino davvero è riuscita a sfruttare la profondità dei fondali e a diventare un porto commerciale di tutto rispetto? La risposta che emerge dal "viaggio nel futuro" di Zucchelli è che se i pro-

getti oggi in campo venissero realizzati, e non restassero al livello di promesse o sogni, non ci sarebbe partita in Italia: Livorno, con l'Alleanza Piombino, potrebbe competere addirittura con i grandi porti del Nord Europa. E' un gioco, che vi invitiamo ad accettare, ma ci serve a capire le nostre potenzialità. Quelle di un'area unica per posizionamento geografico, aree retroportuali disponibili, collegamenti. Buona lettura.

di MAURO ZUCHELLI

Oggi è venerdì. Dalla punta della foca armata dello Scolmatore ancora non si intravede la prima nave da 20mila teu annunciata con tamburi e fanfare in arrivo da Ningbo. No, non è un refuso: né che sia venerdì né che ci siano 20mila teu da contare nella stiva e nemmeno che la nave sia partita dalla metropoli cinese dello Zhejiang. Colpa di chissà cosa, fatto sta che eccoci ruzzolati mani e piedi nel 2030: al Quirinale non c'è ancora qualcuno che si chiama Mohamed ma solo una donna che si chiama Silvia; e all'ultimo conclave solo dopo una dozzina di flop un cardinale filippino l'ha spuntata su un prelato africano nero come la pece.

Figurarsi che choc sarà mal sapere che i giganti asiatici sono andati alla riscossa: dopo il patatrà di Hanjin e un risiko di scalate e acquisizioni durato vent'anni buoni, adesso è fra l'ong Kong, Pechino e Shanghai che si decide dove vanno i marina (e le navi). A dirla tutta,

però, oggi che per buffa coincidenza del destino cade l'anniversario del giorno in cui Ferdinando Magellano salpò da Sanlúcar de Barrameda per avventurarsi a fare il giro del mappamondo, anche Livorno sembra finalmente prendere il largo.

Arriva dall'Estremo Oriente e già questo per Livorno non è un'abitudine: secoli su secoli sono passati, eppure l'istinto di Marco Polo di fare rotta verso est non l'abbiamo mai avuto. Che si tratti di galeoni, di bastimenti o di portacontainer di ultima generazione, la destinazione è stata sempre al di là dell'Atlantico e poco altrove. Arriva dall'ultimo Est possibile eppure non viene a portare carico quanto semmai a prenderlo. Non sto a raccontarvi cose che già saprete perché i giornali non parlano d'altro: si è ribaltato il flusso dei traffici industriali o, perlomeno, non ha più una sola direzione dall'Oriente manifattura del mondo all'Occidente mercato di consumo.

Dipende dal fatto che il boom economico cinese ha strutturato un ceto medio che non si ac-

contenta più della quantità garantita dalla propria manifattura ma cerca qualità: frigoriferi tedeschi, formaggi francesi, orologi svizzeri, vino e vestiti italiani.

La rotta è quella fra Ningbo e il Mediterraneo: che scandalo l'idea di creare una direttrice che lasciasse in disparte i porti del Nord Europa per tagliare dritto da Gibilterra verso il Texas e poi giù, verso il nuovo Canale di Nicaragua che sta soppiantando la leadership del Canale di Panama. Del resto, non esiste linea giramondo più geometricamente perfetta di questa: senza troppi sprechi di tempo, consente di risalire poi la costa est degli Usa, poi tagliare ancora a ovest verso le potenzialità di carico/scarico che offrono i porti cinesi e giapponesi. Magellano non poteva neanche sognarselo: gli mancava la possibilità di tagliare via Suez e soprattutto lo stretto cordone ombelicale che lega le Americhe.

Ningbo, ve lo ricordate che era il porto scelto a fine anni Novanta dall'Authority livornese per crearsi una finestra a est? Finì nel nulla, come gli amori nati al bar. Arriva da lì questo colosso dei mari che segnerà la storia del nostro scalo. Gli asiatici dominano le grandi rotte marittime e le autorità di Pechino hanno utilizzato gran parte del proprio surplus per conquistare via mercato l'egemonia che la geopolitica gli nega: hanno fatto shopping di porti in tutta l'Africa e buona parte dell'America Latina. Hanno gli occhi a mandorla i padroni degli oceani, però a portare qui una delle sue ammiraglie portacontainer è una multinazionale ginevrino-napoletona: la Msc. È da tempo che il porto di Livorno è finito nel radar di Msc nella duplice veste di grande compagnia di love boat e di gigante delle flotte portacontainer: prima, nel 2011 assaggiando (con qualche problema di troppo) la funzionalità dello scalo labronico come home-port delle proprie crociere; poi, nel 2014, acquistando il 30% del terminal Lorenzini; infine, nel 2017, in tandem con Onorato, conquistando la società di gestione del porto traghetto e crociere al momento della privatizzazione della Porto 2000.

C'è da sperare che tutto non si limiti a una comparsata come parecchi anni fa accadde per un palo di flash da vecchie comiche del sabato pomeriggio in bianco e nero. L'uno: nel 2006 si inaugura il binario che dal porto arriva fino all'interporto, con tanto di locomotore (e perfino di container firmati China Shipping) ad uso di fotografi, peccato che si le rotaie continuino a intersecare l'ex statale 555 ma solo all'inizio del decennio i convogli ferroviari merci abbiano smesso di essere Ufo.

L'altro: dopo più di un anno di tira e molla con il mito del ritorno della Yang Ming a tentare il test per l'ingresso di navi da 8 mila teu nel porto com'era prima (con la limitazione dei fondali a meno di 13 metri), nell'estate 2014 il test si fa davvero ma con la Maersk Kline e per una nave da 7 mila, l'ultima per lunghissimo tempo di questa stazza a entrare in porto a Livorno.

Non è più così da qualche tempo. La Darsena Europa finalmente è uscita dal recinto delle giaculatorie dell'"occorre-bisogna-necessita" con cui qualunque politico sa bene infarcire il menu. Il sindaco, un prof bocconiano paracadutato dal Nord, aveva provato a insistere perché l'inaugurazione coincidesse con il 420° compleanno della città (ma alla fine aveva dovuto rassegnarsi).

(segue nelle pagine successive)

Con le banchine da finire, non si poteva fare il taglio del nastro solo perché le elezioni erano alle porte. L'avevano già fatto tenti anni prima con l'acquario quasi-inaugurato prima che arrivassero i pesci, più che la beffa poté la sfiga...

La maxi-Darsena l'aveva inaugurata, due anni più tardi, il suo successore. Finora però non erano mai arrivate navi così grandi. Anche se si era capito subito che il porto di Livorno avrebbe cambiato passo: Genova era alle prese con la mancanza di spazio tanto della città che delle banchine e cinci-schiava sia con il Terzo Valico sia con la nuova autostrada urbana. L'aveva enunciato con chiarezza il ministro cinese del commercio al taglio del nastro: nella cordata degli investitori c'era la China Railway International, era la prima infrastruttura che un big di Pechino aveva realizzato in Europa. Avevano puntato su Livorno perché, agganciandosi a Firenze all'Alta velocità delle merci, si poteva raggiungere entrambi i grandi valichi alpini (Brennero a misura di ultra-container e il nuovo Latschberg-Gottardo in casa svizzera). Che balla, la "via della seta" con una ferrovia lunga un milione di chilometri in territori ad altissimo rischio di terrorismo: un po' di esplosivo, saltano 200 metri di binari e si blocca tutto...

Non aveva inventato nulla: l'Italia era il molo d'Europa allungato nel Mediterraneo e da Suez le merci risparmiavano 5-6 giorni di noli marittimi se passavano dal Bel Paese anziché via Gibilterra arrivare a Rotterdam o Amburgo. Finora l'aveva impedito il fatto che i container una volta sbarcati restavano un'eternità sulle banchine, ma ormai da 14 anni Livorno era riuscito a portare i binari fin sotto le gru e caricare direttamente i treni dalla nave o quasi. Avevano avuto la vista lunga tanti anni prima sia l'avvocato genovese **Giuliano Galanti** (che, non essendo livornese, al timone dell'Authority era riuscito pure a fare il Prg atteso da sessant'anni) sia il governatore Enrico Rossi (che aveva baccagliato anche a Bruxelles per avere soldi per quella direttissima ferroviaria).

Però non c'erano voluti cinque anni per fare la maxi-Darsena, ne erano serviti praticamente il doppio. Niente, se pensiamo che la Darsena Toscana progettata negli anni '70, all'inizio dell'era del container, è stata messa in funzione per gran parte nel giro di vent'anni ma non ne erano bastati 40 per completare il banchinamento della Sponda Est. I roppi, se ragioniamo con il metro del dossier di Ocean Shipping Consultants: il gigantismo delle flotte aveva ormai frenato, ma senza questa rivoluzione infrastrutturale il traffico contenitori a Livorno si sarebbe ridotto a meno di 150 mila teu. Roba da porticciolo: e in neanche vent'anni.

Nel frattempo l'avevamo sfangata: un po' rosci-chiando metri in larghezza al canale d'accesso (grazie al microtunnel che aveva spostato i tubi Eni), un po' giocando di squadra con Piombino.

Già, quant'era cambiata Piombino. Era un po' la Gioia Tauro della Toscana: in Calabria il più grosso terminal italiano di trasbordo (transshipment) era nato dal flop della programmazione che aveva previsto lì una centrale Enel inutile, a Piombino l'allora commissario Luciano Guerrieri ce l'aveva fatta a inventare quasi dal nulla un porto con fondali a meno di 20 metri che avrebbe accolto il relitto della Concordia, poi dirottato altrove. Che fare di un tal gioiello infrastrutturale in una città devastata dalla crisi della siderurgia ma senza avere alle spalle un territorio che generasse sufficienti volumi di carico? Era la domanda che tutti fingevano di non farsi: a Piombino (e a Livorno).

L'idea-chiave: mandare in soffitta la tentazione

di creare un polo marittimo "contro" Livorno. Tradotto: staccarsi dalla provincia di Livorno per conquistarsi spazi di autonomia concorrenziale sotto il gonfalone maremmano. Ma senza un territorio che genera carico sarebbe stato solo un bagno di sangue per entrambi: una guerra di ribassi alla disperata (e profitti regalati agli armatori).

Adesso, sotto un'unica **authority**, due città che si erano sempre guardate da lontano erano obbligate a fare squadra. Non solo negli uffici tecnici ma nelle strategie commerciali delle imprese: dev'esser per questo che negli ultimi anni è aumentato il numero delle ditte portuali con doppia sede. Da un lato, il porto livornese con la solita fame di spazi e, dall'altro, quello piombinese con grandi aree e grandi potenzialità infrastrutturali da saturare: o la competizione al ribasso o il gioco in tandem. Ad esempio, scoprendo che l'abbondanza di spazi può fare un gran comodo a giganti dell'impiantistica industriale che devono montare gli skid per poi spedirli nel mondo: General Electric ha fatto da apripista. Ma qualcosa del genere vale anche per le "autostrade del mare": soprattutto da quando la fine del caos in Libia ha reso meno esplosiva la situazione in Nord Africa e ora la costa sud del Mediterraneo non è più quella dei barconi bensì quella dei mercantili ro-ro. Finalmente l'ha capito anche Bruxelles che, schiava dei diktat dei porti nordeuropei, ora ammette ai finanziamenti anche le rotte dei camion via nave che fanno l'andirivieni fra Nord Africa e Sud Europa: ci sono voluti dieci anni, un europiemer di Valencia anziché tedesco o olandese, ed ecco che lo slogan "Aiutiamoli a casa loro", in voga tanti anni fa, si è trasformato da missione di soccorso in grande investimento di marketing continentale.

Su tutto questo resta l'incognita di una trasformazione epocale di cui stiamo vedendo le avvisaglie solo ora che siamo nel 2030. La prima si chiama Amazon: ha già rivoluzionato il commercio da più di dieci anni, ma finora puntava su pochi poli continentali mentre l'esplosione dei flussi di merce ha convinto l'azienda a scegliere una serie di magazzini portuali come poli di smistamento da servire con la propria flotta. Piombino è in corsa perché ha gli spazi e la vicinanza tanto a Roma che ai mercati del Nord Italia; Livorno ha dalla sua la possibilità di riusare la vecchia centrale Enel spenta e ridotta a archeologia industriale: non è un segreto che l'energivora Amazon punti su situazioni del genere per i propri ultra-server.

Il secondo tassello del puzzle riguarda l'occupazione: quanti container ci vogliono per fare un posto di lavoro? Le Google-Car sono ancora prototipi ma non in porto: le movimentazioni di piazzale sono da qualche anno guidate da robot e ciascun container ha una sorta di "targa" che lo fa sdoganare per via telematica prima dell'arrivo e prima della partenza per abbattere i tempi morti (ma anche i posti di lavoro).

La terza avvisaglia? Le stampanti 3D: è una tecnologia disponibilissima da anni, bisognava solo farla entrare nell'uso quotidiano. Rischia di essere la concretizzazione del teletrasporto di merce: per tutta una gamma di prodotti non esiste più la spedizione, viaggia solo il file e il diritto a scaricarla su una stampante 3D a migliaia di chilometri. Questo significherebbe ridurre i volumi di traffico?

La domanda resta senza risposta. Del resto, anche in un film ad alto tasso di visionarietà com'è "Blade runner" la capacità di intravedere il futuro è spesso un esercizio di stile. Eppure questo film del 1982 che immagina l'inimmaginabile non riesce a intuire che i telefonini ci avrebbero cambia-

to la vita: e Roy Batty quando chiama lo fa da una cabina telefonica. Di sicuro c'è solo che non avremo navi-astronavi: il mare resterà ancora la via più economica e più sicura per trasportare grande volumi di merci. E stare su quelle rotte diventare ragione di vita (e di lavoro).

IL GLOSSARIO

Dai ro-ro ai teu fino agli skid le parole del lessico portuale

FOCE ARMATA DELLO SCOLMATORE Intervento di potenziamento del canale, un'opera anti-alluvioni dell'Arno rispetto all'area pisana: prolungando la foce con due pennelli verso il mare aperto, si riduce l'insabbiamento della foce e, di riflesso, l'afflusso di sabbie all'interno del porto di Livorno tramite le porte vinciane sul Canale dei Navicelli.

TEU L'unità equivalente a venti piedi o Teu (acronimo di twenty-foot equivalent unit), è la misura standard di volume nel trasporto del container Iso (il più diffuso tra i contenitori), e corrisponde a circa 40 metri cubi totali. La maggior parte dei container hanno lunghezze standard rispettivamente di 20 e di 40 piedi: un container da 20 piedi (6,1 metri) corrisponde a 1 teu, un container da 40 piedi (12,2 metri) corrisponde a 2 teu.

PANAMAX È una classe dimensionale delle flotte, quelle in grado di passare dal vecchio Canale di Panama (lunghe fino a 294 metri e larghe fino a 32,3 con poco più di 12 metri di pescaggio). Ma ora il Canale è stato allargato.

HOME PORT Porto di partenza per le crociere. **SKID** È la "piattaforma" sulla quale si assemblano le componenti di un impianto, in questo caso in zona portuale per la preparazione in vista del trasporto via mare fino a destinazione.

RO-RO Roll-on/roll-off: è il termine inglese per indicare una nave-traghetto a prevalente uso merci. In pratica indica i traffici marittimi in cui si trasportano via mare camion e rimorchi con i loro carichi.

INDISCRETO

Le strade di Livorno erano ancora nel fango, venerdì mattina, e il comitato di gestione del porto

del Porto dell'Alto Tirreno (Livorno, Piombino e i porti dell'arcipelago toscano) in apertura di riunione ha osservato un minuto di silenzio. Poi si è proceduto a votare le delibere. Punto primo: la nomina di Massimo Provinciali a segretario generale, dibattuta da mesi e approvata con il voto contrario del sindaco Nigutis. Un argomento che ha messo in ombra gli altri punti all'ordine del giorno e in particolare un numero: 230.000.

230.000 sono gli euro, lordi, della stipendio del presidente dell'Authority Stefano Corsini, votato venerdì mattina. Cifra che tiene conto «che il sistema portuale del Mar Tirreno Setentrionale è al primo posto della classifica nazionale per volumi di traffico», all'incirca la stessa dei suoi predecessori.

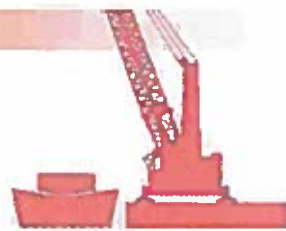
Altri presidenti di Authority in carica. Cifra un tantino sotto il tetto di stipendio dei manager pubblici (240.000 euro). E sopra gli stipendi di Angela Merkel (220.000 euro), Emmanuel Macron (200.000) e Vladimir Putin (145.000 euro). (c.m.)

IL PROGETTO PER IL PORTO DI PIOMBINO

L'identikit del nuovo porto di Piombino prevede

- Triplicare (quasi) le banchine con uno sviluppo lineare di 6 km complessivi
- Poco meno che quadruplicare gli spazi di piazzale (110 ettari)
- Fondali fino a 20 metri di profondità

È fondamentale la soluzione del doppio collegamento con l'entroterra: bisogna adeguare la ss 398 e la linea ferroviaria per evitare la strozzatura fra il porto e la direttrice stradale-ferroviaria tirrenica



-segue

KARLSRUHE

Ferrovia interrotta

■ Dovrebbe essere riaperta a l'inizio di ottobre la linea ferroviaria della valle del Reno che, non lontano da Karlsruhe, risulta interrotta per via di un cedimento dei binari a causa di un guaio tecnico nella

realizzazione di una galleria nel sottosuolo. Si tratta di uno stop che interessa l'asse Genova-Rotterdam e che ha causato fortissimi disagi a uno dei collegamenti strategici nel cuore del continente europeo, gli operatori finora hanno sopperito cercando di volta in volta itinerari alternativi.

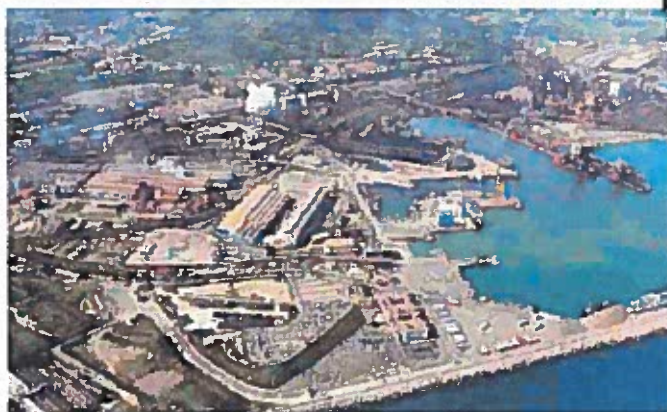


VENEZIA

S. Marco si può vietare

■ L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha depositato al ministero delle Infrastrutture un dossier contenente tutti gli studi e le simulazioni realizzate nel

corso degli ultimi mesi. Le analisi condotte, anche grazie all'uso del simulatore navale, dimostrano che il Canale Vittorio Emanuele è percorribile e può consentire alle navi da crociera di ovviare il passaggio davanti S. Marco raggiungendo il terminal di Marittima.



-segue

TRIESTE

Accordo col Giappone

■ ■ L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale e la prefettura di Shizuoka (Giappone) hanno siglato a Trieste un protocollo di collaborazione tra gli scali di Trieste e di Shimizu che è

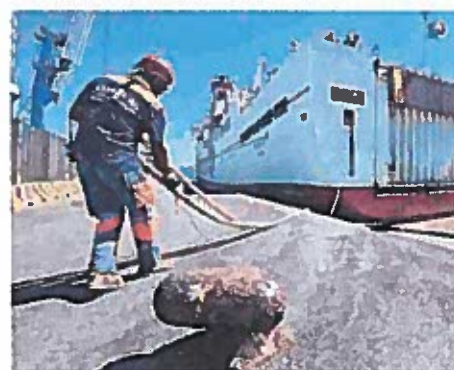
stato negoziato per quasi un anno e favorito dalla Regione Friuli Venezia Giulia. La firma fa seguito alla missione in Giappone dell'ottobre 2016 caratterizzata da una fitta serie di incontri su varie direttrici.



Piombino e quei fondali che fanno la differenza



La fiancata di una portacontainer gigante



MATERIE PRIME

Noli ai massimi

■ ■ Le materie prime trainano la ripresa dei noli marittimi. Il Baltic Dry Index per i carichi secchi, come il carbone e i cereali, è tornato ai massimi degli ultimi tre anni e ormai tallona quota 1400. Solo negli

ultimi due mesi il rialzo è stato del 50 per cento. Le navi dry più grandi (capesize) viaggiano attorno ai 20 dollari al giorno mentre quelle più piccole (panamax) hanno superato i 12 mila dollari al giorno. Tra i fattori scatenanti la ripresa della Cina.



MONFALCONE

Navi da crociera

■ Allo stabilimento fincantieri di Monfalcone c'è stato il taglio della prima lamiera della nuova nave per la società armatrice Princess Cruises, brand del Gruppo Carnival. L'unità

navale sarà la quarta della classe per Princess Cruises dopo «Royal», «Regal» e «Majestic», consegnate rispettivamente nel 2013, 2014 e 2017 dallo stesso cantiere. La nave è la prima della flotta destinata al mercato cinese.



REGIONE TOSCANA

Lo spot per la sicurezza

■ È partita la campagna per la sicurezza del lavoro nei porti varata dalla Regione Toscana. Il video ritrae operai che lavorano nel porto di Livorno. La voce fuori campo ricorda: «Lavorare intorno a una nave

vuol dire organizzazione, coordinamento, rigore. Ognuno ha un incarico preciso, ognuno è attento agli altri. Come in un'orchestra, in una perfetta sincronia di impegno e concentrazione. Rispettare le regole e lavorare in sicurezza vuol dire condividere, agire responsabilmente insieme».



IL PROGETTO PER IL PORTO DI LIVORNO

L'espansione a mare del porto di Livorno prevede:

- Piazzali in grado di garantire una capacità di movimentazione di 1,6 milioni di teu con una superficie operativa di 62 ettari, una banchina di 1200 metri lineari con fondali a 20 metri di profondità
- Partenza dei lavori nel 2018 e ultimazione nel 2022
- Collegamento diretto con la rete ferroviaria nazionale con la possibilità di far partire treni portacontainer fin dalla stazione a ridosso delle banchine
- Lo scavalco ferroviario consentirà un più agevole collegamento con l'interporto (250 ettari) che di fatto si trasforma in buona parte in area retroportuale

IL MINISTRO DELRIO

«Con il nuovo bando la Darsena Europa si farà davvero»

REALI A PAG. 7



INTERVISTA AL MINISTRO

La partita è Nazionale se il sistema portuale indossa una sola maglia

Delrio: la Darsena Europa col nuovo bando si farà davvero
Perbino complementare a Livorno, Marina di Carrara e La Spezia

di ILENIA REALI

Si con il nuovo progetto a Livorno la Darsena Europa si farà. Lasciare tutto com'era invece metteva ad ulissimo rischio la realizzazione del progetto. Per Marina di Carrara e La Spezia non c'è alcuna alternativa, le banchine si sfiorano e non possono che essere un unico scalo. Il Piombino? Lì qui chi ci gioca, con Livorno il futuro della portualità toscana che avrà un ruolo sostanziale nel Paese. È il pensiero del ministro dei trasporti e delle infrastrutture, Graziano Delrio, che ha arrestato di rispondere alle domande del Tirreno.

Nel rapporto con il governo italiano le autorità cinesi hanno manifestato un interesse strategico per il nostro Paese. Ma è sembrato che l'attenzione fosse principalmente su Genova.

«Il Governo cinese vuole due grandi mercati di sbocco per le proprie produzioni: il centro Europa e il sud est europeo. Noi dobbiamo far trovare i mezzi portuali più alla sfida. Il sbocco portuale ligure e tirreno sono due possibili gate di accesso a tali mercati per le grandi port container da 18, 20 e 22 mila Teus individuati dal governo cinese, e tra l'altro Cosco ha deciso, un anno fa, di entrare nella realizzazione e gestione del terminal di Va-
do Ligure. Ma credo che Livorno, con la Darsena Europa e il collegamento ferroviario diretto tra Darsena Toscana e la rete ferroviaria, possa rappresentare per conto proprio caricature e shipping line cinesi un ulteriore scalo di grande interesse strategico. Escluso tra l'altro il porto labronico concorrente con entrambi i Corridoi Ten».

Ormai sono alcuni mesi che è decollata la "riforma della riforme" della portualità che porta il suo nome. Quali sono i problemi che ha incontrato nella sua applicazione?



«Quando si ricostruisce un Sistema come quello del Mare ci sono sempre difficoltà. Abbiamo agito sulla pianificazione infrastrutturale avocando al centro le grandi scelte strategiche, abbiamo riformato la governance delle porti».

«Abbiamo semplificato la normativa su escavi e dragaggi, abbiamo introdotto robuste cose di tecnologia nella filiera dei controlli a partire dal pre-clearing e dal fascicolo elettronico, stiamo modernizzando la logistica con la sperimentazione del "fast corridor", abbiamo previsto uno Spettolo Unico per tutti i 33 controlli amministrativi sulle merci in transito, ora abbiamo messo mano anche alla riforma del lavoro portuale con il "Correttivo" al decreto 168. Soprattutto abbiamo provato a sposare "cura dell'acqua" e "cura del ferro" con i tanti provvedimenti adottati per il trasporto ferroviario merci e l'intermodalità: dal ferroviario alla scorta passaggio per gli incentivi al rinnovo dei carri e alla rimodulazione del Contratto di Programma R8 sull'ultimo miglio ferroviario. Sono consapevole che c'è ancora tanto da fare e che l'implementazione concreta di tutti questi provvedimenti rappresenta la vera sfida dei prossimi mesi. Ma sono anche soddisfatto del lavoro fatto e degli effetti che esso sta iniziando a produrre».

Su Livorno è previsto il maxi-progetto della Darsena Europa, che vede coinvolto l'intero porto. La Regione Toscana è coinvolta anche il governo centrale. La riscrittura del progetto è un escamotage per buttare la palla in campo d'angolo?

«Riscrivere il progetto significa realizzare davvero la Darsena Europa. Per noi è un investimento strategico, il più ingente investimento infrastrutturale ad oggi previsto, con risorse pubbliche nazionali, nel porto di Livorno. Sappiamo che il vecchio progetto, ed il vecchio bando, sono stati più volte prerogati per mancanza di concrete offerte dal mercato. Dopo quasi due anni, era chiaro che qualcosa non andava in quel modello infrastrutturale, finanziario, ed è previsto del traffico. Se avessimo lasciato tutto come lo abbiamo trovato, certamente avremmo buttato la palla in campo d'angolo come lei dice. Invece abbiamo cercato di farci con il governo e Rosol e con il coordinamento del presidente dell'Autorità Corsica, proprio perché crediamo nelle chances di Livorno, di metterci mano. Anzi, ogni occasione per rinforzare la Regione e l'Asip per il centro».

Piombino è un porto "giovane" in una città in cerca di riconversione. È in buona parte pronto il lay out delle nuove banchine con fondali a meno 20 metri.

«Piombino è un importante porto passeggeri ed ha una naturale specializzazione turistico-ricettiva, può essere anche un porto industriale di prima grandezza non solo a supporto dell'industria siderurgica ma anche in attività legate alle finanze, alle ceneri, alla ed allo ship recycling. Può integrare di più, con Livorno, su diversi settori merceologici. Io vedo tutte le condizioni affinché l'intero sistema portuale della costa tirrena possa giocare nei prossimi anni una partita assai importante per il territorio e per l'intera portualità nazionale».

Marina di Carrara è stata aggregata a La Spezia. Non è una scelta che rischia di ingarbugliare gli interventi?

«Marina di Carrara e La Spezia non possono che essere, dal punto di vista logistico, un unico scalo. Le banchine quasi affiancate, entrambi gli scali dialogano con il nord del Paese attraverso le connessioni ferroviarie e suole che già oggi condividono. Sono porti complementari. Il primo con il mare e il project cargo a drame la rotta, il secondo con i container e le ceneri come elementi distinti. Devono trovare nuove forme di collaborazione, come sta già avvenendo proprio su quest'ultimo traffico».

Il collegamento ferroviario nazionale rende anche la Toscana appetibile per i cinesi



Graziano Delrio, ministro ai trasporti. Sopra: il porto passeggeri di Livorno visto dalla Fortezza

Porto, l'Authority cambia sito e indirizzo web



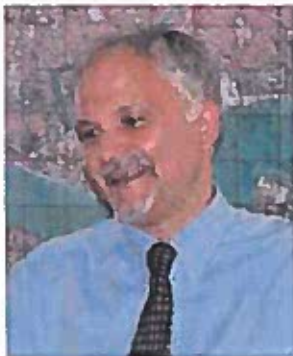
È attivo all'indirizzo www.portiautirreno.it il sito della nuova **Authority** nata dall'aggregazione dei porti di Livorno e di Piombino. Da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, si sottolinea che il nuovo sito «segue interamente le linee guida di design pubblicate dall'Agenzia per l'Italia digitale per la pubblica amministrazione, ed è tutto nuovo: dinamico, multimediale e accessibile da smartphone e tablet. «Faciliterà l'utente negli aspetti quotidiani di interazione con i porti dell'Alto Tirreno», dice il presidente Stefano Corsini (nella foto) segnalando che i vecchi siti saranno richiamabili alla sezione porti. Il sito sarà «non solo la vetrina delle attività dell'ente ma anche un contenitore di servizi per i cittadini e le imprese, così da rendere informata e partecipata la vita delle comunità portuali».

DOPO IL COMITATO A LIVORNO CHE HA NOMINATO PROVINCIALI ALLA SEGRETERIA

Armistizio sulla "gestione"?

Corsini ringrazia il sindaco Nogarin per il contributo collaborativo sui temi del porto

LIVORNO - Il comitato di gestione **Clanor** del Tirreno settentrionale ha dunque accettato, con tre voti favorevoli e quello contrario del sindaco di Livorno, la nomina del dottor Massimo Provinciali a segretario generale dell'AdSP. Hanno votato a favore, raccontano i presenti, ovviamente il presidente Corsini che ha fatto la proposta, ma anche il rappresentante della Regione Toscana Vanni Bonadio e quello del Comune di Piombino Maurizio Poli, sia pure con diverse motivazioni. Bonadio si è espresso a



Stefano Corsini

A.F.
(segue in ultima pagina)

Armistizio sulla "gestione"?

favore della proposta Corsini pur rilevando "con amarezza che non è stato raggiunto un accordo per una rappresentanza del territorio". Poli è stato generico. Ma secondo le indiscrezioni filtrate da Piombino, ha votato sì perché tra Corsini e il sindaco Giuliani sarebbe stato concordato di nominare Claudio Capuano come direttore del porto - previsto dalla Riforma - con capitoli di bilancio separati e dedicati e un ufficio territoriale con le autonomie previste anch'esse dalla riforma. Rimane aperta la "destinazione" di Luciano Guerrieri, già presidente eccellente del porto piombinese.

già commissario dello stesso, già esperto di dragaggi e bonifiche a livello nazionale per Assoporti, già riconosciuto ottimo organizzatore del comparto traghetti e crociere tra Piombino e l'Elba. Voci ricorrenti lo danno per candidato alla Porto

2000 quando sarà completato il farraginoso controllo dei documenti del gruppo vincitore della gara di privatizzazione.

Tornando al comitato di gestione dell'AdSP, Corsini ha risolto il nodo gordiano del segretario generale: ma deve adesso affrontare quello altrettanto complesso della riorganizzazione dell'organico del

"sistema", dove ci sono poco meno di una dozzina di dirigenti dei due porti cui assegnare (o no) deleghe specifiche, comprese quelle che il segretario generale Provinciali aveva tenuto per sé in attesa della riforma. Sono in vista anche ritocchi allo stesso comitato di gestione, perché sei "correttivi" alla Riforma Delrio andranno verso il testo varato dal consiglio dei ministri (vedi in questo stesso numero) il comandante del porto rientrerà con pieni poteri, e il sindaco Nogarin

dovrebbe uscire, salvo non ci siano ulteriori "correttivi" da parte del parlamento.

Corsini da parte sua ha dichiarato di voler procedere velocemente alla soluzione di alcuni dei problemi urgenti sul tappeto, a cominciare dal blocco della gara dei bacini di carenaggio. Sul comitato della settimana scorsa, ha apprezzato - ci ha detto - "l'atteggiamento responsabile e collaborativo del sindaco Nogarin che pur tenendo fede al suo nient su Provinciali ha comunque fornito utili contributi che fanno sperare in una collaborazione fattiva sui temi del porto". Parlare di pace forse è eccessivo, ma chissà che non si possa contare su un armistizio nel nome di una vera "governance" condivisa?



Nella foto: (da sx) Poli, Bonadio (nascosto), Corsini, Gargiulo, Nogarin e Pini (collegio conti).

Crociere, sarà un 2018 in crescita: 750mila passeggeri hanno già prenotato. Dati. Port Authority nuovo sito web

Il presidente di Porto di Livorno 2000, Massimo Provinciali, fa il punto sulla situazione del traffico crocieristico di Livorno alla vigilia dell'Italian Cruise Day: i dati a consuntivo 2016 e le previsioni per 2017 e 2018

mercoledì 20 settembre 2017 07:37

Alla vigilia dell'Italian Cruise Day, l'appuntamento annuale promosso da Risposte e Turismo che riunisce tutti gli operatori del settore e che fornisce un quadro dettagliato sull'industria crocieristica in Italia (in agenda a Palermo il prossimo 6 ottobre) con



la presentazione dei dati a consuntivo 2016 e le previsioni per 2017 e 2018, il presidente di Porto di Livorno 2000, Massimo Provinciali, fa il punto sulla situazione del traffico crocieristico di Livorno e sulle prospettive future ([clicca qui - La Port Authority lancia il nuovo sito web](#)).

Nel 2016 a Livorno abbiamo ospitato 403 scali di navi da crociera con

807.935 passeggeri in totale (incluso **9274** di imbarco e sbarco "turn around" parziale). La percentuale di aumento rispetto al 2015 è stata del 9,71% (scali) + e del 15,8% (passeggeri) in forte contro tendenza rispetto ai porti del Mediterraneo e anche dei Porti italiani in generale. Basti pensare che a fronte della crescita di Livorno, nel 2016 rispetto al 2015 si sono registrati questi dati per i passeggeri totali (fonte MedCruise): **Civitavecchia** (+3%), **La Spezia** (-24%), **Napoli** (+ 2,9%), **Venezia** (+ 1,5%). Quindi la crescita di Livorno si attestava considerevolmente sopra la media degli altri porti italiani.

Il **2017** è previsto chiudersi con un totale di **342 scali** per oltre **700.000** passeggeri ma si tratta di una flessione non imputabile ai servizi resi dal porto, bensì ad un ridotto impiego nel Mediterraneo da parte dei maggiori gruppi crocieristici, principalmente causato dalla instabilità politica dell'area e dalla maggior attrattiva rappresentata dai mercati del Far East. E comunque il raffronto su base biennale **2015-2017** mostra una complessiva tenuta di Livorno rispetto alle perdite a due cifre di altri Porti, nonostante le mutate condizioni generali di traffico.

Le prospettive per il 2018 sono migliori: già prenotati **354 scali** e **750.000** passeggeri. Ci sono diversi segnali positivi come si è riscontrato nei vari incontri avuti con gli armatori in occasione della missione di Amburgo delle settimane scorse per il rientro di alcune navi e di linee che in passato hanno lasciato Livorno.

Scendendo in dettaglio ci sono tutt'ora scali settimanali della nuova **AidaPerla** (partiti a giugno 2017 per un totale di 29 scali per il 2017, 9 per il 2018 che prevede anche 27 scali della gemella **AidaPrima**), 17 scali di **MSC Armonia** (che effettua lo sbarco e imbarco parziale dei passeggeri a Livorno), numerosi sono gli scali di **Royal Caribbean** ed in particolare di **Celebrity Cruises** e del Gruppo **Prestige** (NCL, Oceania, Regent) che hanno continuato a supportare il nostro porto nel passato come faranno in futuro. Anche nel settore "Lusso" il nostro porto, che offre per queste navi la possibilità di ormeggiare nell'antico Porto Mediceo, è privilegiato con scali regolari di **Silversea Cruises**, **Seabourn**, **Azamara**, **Viking Cruises** e tante altre linee indipendenti che ci onorano con la loro presenza regolare. I risultati in prevista crescita per il 2018, con la conferma degli scali da parte dei maggiori gruppi armatoriali, sono anche il frutto di una intensa attività di marketing in partenariato con la Regione Toscana e la loro agenzia per il turismo Toscana Promozione, che ha promosso il turismo nelle città d'arte della Toscana con una particolare attenzione ai territori della Costa Toscana. Il progetto "**Costa Toscana Cruise**" definisce ed offre alle Compagnie quattro itinerari complementari (Livorno; Bolgheri e la Strada del Vino, la Costa degli Etruschi, l'Isola d'Elba). A tal proposito è stato

-segue

presentato al **Seatrade Global di Miami** (Gran Galà Toscana Show del 2015) il cortometraggio **"Le Avventure di Alice in Toscana"** e nel 2017 al **Seatrade** di Fort Lauderdale i primi due capitoli sulla città di Livorno e Bolgheri della nostra campagna di marketing **"Why Livorno"** accolta dal Maestro Andrea Bocelli (che ne ha dedicato una intervista speciale). Le scorse settimane ad Amburgo, in occasione del **Seatrade Cruise Europe**, abbiamo presentato il teaser degli ultimi capitoli del progetto che riguardano la Costa degli Etruschi e Isola d'Elba che lanceremo al **Seatrade Cruise Global 2018**.

La Port Authority lancia il nuovo sito web

Online il nuovo sito web dell'Autorità di Sistema Portuale. Il sito, accessibile anche da smartphone e tablet, è già attivo all'indirizzo www.portaltotirreno.it

martedì 19 settembre 2017 16:30

Online il nuovo sito web dell'Autorità di Sistema Portuale. Dinamico, accessibile: in una parola, **smart**. La Port Authority innova la comunicazione su Internet. Segue interamente le linee guida di design pubblicate dall'AgiD, l'Agenzia per l'Italia digitale per la pubblica amministrazione, ed è completamente nuovo:



-segue

dinamico, multimediale e accessibile da smartphone e tablet. Si affaccia così per la prima volta su internet il sito dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mar Tirreno Settentrionale**. Il sito è già attivo all'indirizzo www.portialtotirreno.it.

“Si tratta di un nuovo indispensabile strumento che faciliterà l'utente negli aspetti quotidiani di interazione con i porti dell'Alto Tirreno – ha dichiarato **Corsini** – abbiamo voluto uscire subito anche se c'è ancora molto da fare. Per il momento, in attesa di trasferire e omogeneizzare i contenuti, verranno ancora richiamati attraverso la sezione “**Porti**” i vecchi siti delle ex Autorità Portuali di Livorno e di Piombino e dei porti dell'Elba. Nel frattempo, lavoreremo perché il sito possa essere non solo la vetrina delle attività dell'Ente, ma anche un contenitore di servizi per i cittadini e le imprese, in modo da rendere sempre più informata e partecipata la vita delle comunità portuali”.

La Port Authority innova la comunicazione web

Qui Livorno • Notizie da Città di Livorno

On Line il nuovo sito web dell'Autorità di Sistema Portuale. Dinamico, accessibile: in una parola, smart. La Port Authority innova la comunicazione su Internet. Segue interamente le linee guida di design pubblicate dall'AgID, l'Agenzia per l'Italia digitale per la pubblica amministrazione, ed è completamente nuovo: dinamico, multimediale e accessibile da smartphone e tablet. Si affaccia per la prima volta su internet il sito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. "Si tratta di un nuovo indispensabile strumento che faciliterà l'utente negli aspetti quo...

Traffico crocieristico: le prospettive del porto di Livorno

Livorno, 19 settembre. Alla vigilia dell'Italian Cruise Day, l'appuntamento annuale promosso da Risposte e Turismo che riunisce tutti gli operatori del settore e che fornisce un quadro dettagliato sull'industria crocieristica in Italia, in agenda a Palermo il prossimo 5 ottobre, con la presentazione dei dati a consuntivo 2016 e le previsioni per 2017 e 2018. Il Presidente di Porto di Livorno 2000, Massimo Provinciali, ha fatto il punto sulla situazione del traffico crocieristico di Livorno e sulle prospettive future. Nel 2016 a Livorno abbiamo ospitato 403 scali di navi da crociera con 807.935 passeggeri in totale (inclusendo 9274 di imbarco e sbarco "turn around" parziale). La percentuale di aumento rispetto al 2015 è stata del 9,71 per cento per gli scali e del 15,8 per i passeggeri in forte controtendenza rispetto a porti del Mediterraneo e anche dei Porti italiani in generale. "Basti pensare - sostiene Provinciali - che a fronte della crescita di Livorno, nel 2016 rispetto al 2015 si sono registrati questi dati per i passeggeri totali (fonte MedCruise): Civitavecchia (+3%), La Spezia (-24%), Napoli (+2,9%), Venezia (+1,5%). Quindi la crescita di Livorno si attestava considerevolmente sopra la media degli altri porti italiani". "Il 2017 è previsto concludersi - prosegue - con un totale di 342 scali per oltre 700.000 passeggeri ma si tratta di una flessione non imputabile ai servizi resi dal porto, bensì ad un ridotto impiego nel Mediterraneo da parte dei maggiori gruppi crocieristici, principalmente causato dalla instabilità politica dell'area e dalla maggior attrattiva rappresentata dai mercati del Far East. E comunque il raffronto su base biennale 2015-2017 mostra una complessiva tenuta di Livorno rispetto alle perdite a due cifre di altri Porti, nonostante le mutate condizioni generali di traffico. Le prospettive per il 2018 sono migliori: abbiamo già prenotato 354 scali e 750.000 passeggeri. Ci sono diversi segnali positivi come si è riscontrato nei vari incontri avuti con gli armatori in occasione della missione di Amburgo delle settimane scorse, per il rientro di alcune navi e di linee che in passato hanno lasciato Livorno". Scendendo in dettaglio ci sono gli scali settimanali della nuova AidaPerla (partiti a Giugno 2017 per un totale di 29 scali per il 2017, 9 per il 2018 che prevede anche 27 scali della gemella AidaPrima), 17 scali di MSC Armonia, che effettua lo sbarco e imbarco parziale dei passeggeri a Livorno. Numerosi sono gli scali di Royal Caribbean ed in particolare di Celebrity Cruises e del Gruppo Prestige (NCL, Oceania, Regent), che hanno continuato a supportare il nostro porto nel passato come faranno in futuro. Anche nel settore "Lusso" il nostro porto, che offre per queste navi la possibilità di ormeggiare nell'antico Porto Mediceo è privilegiato con scali regolari di Silversea Cruises, Seabourn, Azamara, Viking Cruises e tante altre linee indipendenti che fanno onore alla Porto 2000 con la loro presenza regolare. I risultati in prevista crescita per il 2018, con la conferma degli scali da parte dei maggiori gruppi armatori sono anche il frutto di una intensa attività di marketing in partenariato con la Regione Toscana e la loro agenzia per il turismo Toscana Promozione, che ha promosso il turismo nelle città d'arte della Toscana, con una particolare attenzione ai territori della Costa Toscana. Il progetto "Costa Toscana Cruise" definisce ed offre alle Compagnie quattro itinerari complementari (Livorno, Bolgheri e la Strada del Vino, la Costa degli Etruschi, l'Isola d'Elba). "A tal proposito - conclude Provinciali - abbiamo presentato al Seatrade Global di Miami (Gran Galà Toscana Show del 2015) il cortometraggio "Le Avventure di Alice in Toscana", e nel 2017 al Seatrade di Fort Lauderdale i primi due Capitoli sulla Città di Livorno e Bolgheri della nostra campagna di marketing "Why Livorno" accolta dal Maestro Andrea Bocelli che ne ha dedicato una intervista speciale. Le scorse settimane ad Amburgo, in occasione del Seatrade Cruise Europe, abbiamo presentato il teaser degli ultimi capitoli del progetto che riguardano la Costa degli Etruschi e Isola d'Elba che lanceremo al Seatrade Cruise Global 2018".

Bari e Brindisi offerta unica per le crociere

BRINDISI - La banchina Terminal Crociere del porto di Bari ha ospitato la "Le Lyrial", la nave più giovane della compagnia Du Ponant, con i suoi 142 metri di lunghezza su 18 metri di larghezza, incarna il concetto di "Yacht Cruises", proprio della compagnia. Dopo aver proceduto
(segue a pagina 10)

Bari e Brindisi offerta unica

alle operazioni di sbarco di 160 passeggeri, la nave è ripartita con a bordo i soli 139 membri dell'equipaggio e 40 passeggeri alla volta di Brindisi, dove ha attraccato presso la banchina Carbonifera del porto interno. Per tutta la giornata di sosta, i crocieristi sbarcati a Bari a bordo di pullman hanno visitato le bellezze architettoniche e le bontà enogastronomiche del territorio: da Alberobello alla Valle d'Itria, Fasano, Ostuni e Cisternino. Diversi itinerari che hanno compreso anche Brindisi, dove i turisti hanno avuto la possibilità di visitare il territorio e vivere la città, anche di notte. La partenza della Le Lyrial, infatti, è avvenuta dopo due giorni. "Per la prima volta i porti dell'ADSP vengono utilizzati come un unico grande scalo - ha commentato il presidente, professor Ugo Patroni Griffi - una vera e propria svolta, rispetto ai vecchi sistemi di localismi e di sterili guerre di campanile. Con questa nuova vision strategica di unità e sinergia, peraltro prevista dalla Legge di Riforma dei Porti - ha concluso Patroni Griffi - siamo in grado di affrontare nuove e interessanti sfide, con significative positive ricadute economiche per tutto il territorio."

Porto Brindisi ha ricevuto rappresentanti diplomatici

BRINDISI - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha ricevuto negli uffici di Brindisi, l'ambasciatore di Bulgaria, Marin Raykov, e il console onorario di Bari, Anna Maria Patrizia Gadaleta.

Al centro del cordiale incontro il tema del Corridoio paneuropeo VIII, progettato per favorire il trasporto di persone e merci nell'Europa centrale e orientale, collegando i porti di Bari e di Brindisi con l'Albania, la Macedonia e la Bulgaria. Dal porto albanese di Durazzo, il corridoio si dirige verso Tirana, Skopje, Sofia, fino ai porti bulgari di Burgas e Varna sul Mar Nero.

«Le possibilità di sviluppo, in
(continua a pagina 2)

Porto Brindisi ha ricevuto

termini di logistica integrata, provenienti dalla realizzazione del Corridoio VIII sono innumerevoli - ha commentato il presidente Patroni Griffi - l'Alta velocità Napoli - Bari, il collegamento di Costa Morena alla Rete ferroviaria italiana e le opere d'infrastrutturazione che stanno interessando i Balcani sono, appunto, finalizzati a questo scopo. Al termine del Corridoio, infatti, si trova Burgas, città bulgara il cui porto, anche grazie

alla costituzione di una Zes, è ormai diventato una delle principali porte europee per il traffico dalla Cina».

«Il mio obiettivo - ha concluso il presidente - è far sì che Brindisi possa essere inserita nella Via della Seta, il percorso strategico avviato dalla Cina che, partendo dallo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica, mira a favorire i flussi di investimenti internazionali e gli sbocchi commerciali per le produzioni cinesi. Di questo parlerò nel corso di un tavolo di concertazione convocato dalla Regione Puglia per giovedì 21 Set-

tembre, avente ad oggetto proprio l'istituzione delle Zes pugliesi».

Il Console onorario Gadaleta ha invece ricordato che «le interconnessioni tra il sistema Puglia e la Bulgaria sono una realtà oggi, ma è necessario continuare ad operare affinché sia possibile interconnettere tutta l'area est dell'Europa con l'Occidente europeo con modalità sostenibili, economiche e sicure. Non è possibile ipotizzare un pieno sviluppo europeo senza tali infrastrutture».

Infine, l'ambasciatore Raykov ha sottolineato che «grazie alla Zes, Burgas, che in passato era una piccola città oggi è diventata una

realtà importante, una porta dell'Europa verso l'Oriente con significative ripercussioni nell'indotto dell'industria, del commercio e dell'economia dell'intero territorio».

La visita si è quindi conclusa a bordo di un rimorchiatore dell'impresa Fratelli Barretti che ha permesso ai diplomatici, accompagnati dal presidente e dal segretario generale dell'Ente portuale di vedere il porto di Brindisi, i numerosi cantieri avviati e le opere di infrastrutturazione già completate. L'ambasciatore tornerà in visita per proseguire il proficuo percorso intrapreso con l'AdSp.

Brindisi Libera

CONFERENZA ALL' AUTORITA' PORTUALE DI BRINDISI – “NUOVI ORIZZONTI SULLA PORTUALITA' DI SISTEMA”

Commenti disabilitati su CONFERENZA ALL' AUTORITA' PORTUALE DI BRINDISI – “NUOVI ORIZZONTI SULLA PORTUALITA' DI SISTEMA”



Nel pomeriggio di ieri si è tenuta presso l'Autorità Portuale di Brindisi una conferenza sull'attuale tema della portualità: “Nuovi orizzonti sulla Portualità di Sistema” organizzata dal Corpo Piloti del Porto di Brindisi, in occasione dell'incontro che la Fedepiloti (Federazione Italiana dei Piloti dei Porti) ha tenuto in città.



Alla conferenza, che si è svolta dinanzi ad una platea di numerosi partecipanti, sono intervenuti prestigiosi rappresentanti del panorama nazionale marittimo: il Presidente AdSP del Mare Adriatico Meridionale Prof. Ugo Patroni Griffi, il Presidente AdSP del Mar Ionio, Prof. Sergio Prete, il Dott. Nicola Zizzi, incaricato di rappresentare il Commissario Prefetizio del Comune di Brindisi Santi Giuffré, il Direttore Marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica Contrammiraglio Giuseppe Meli ed il Presidente Fedepiloti Comandante Danilo Fabricatore.

Nel corso dell'incontro sono state affrontate diverse tematiche relativamente alla riforma della Portualità di sistema, tutte orientate allo sviluppo delle realtà portuali pugliesi grazie alla sinergia di azioni delle diverse Autorità, Enti ed operatori di settore, nel rispetto delle necessarie misure di sicurezza che la realtà odierna impone. Gli interventi hanno avuto il plauso di tutti i partecipanti per gli alti contenuti forniti

Porto di Brindisi: Patroni Griffi incontra l'ambasciatore di Bulgaria



BRINDISI – Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, professor Ugo Patroni Griffi, ha ricevuto ieri pomeriggio negli uffici di Brindisi, l'Ambasciatore di Bulgaria, Mr Marin Raycov, e il Console Onorario di Bari, dottoressa Anna Maria Patrizia Gadaleta.

Al centro del cordiale incontro il tema del corridoio paneuropeo VIII, progettato per favorire il trasporto di persone e merci nell'Europa centrale e orientale; collegando i porti di Bari e di Brindisi con l'Albania, la Macedonia e la Bulgaria. Dal porto albanese di Durazzo, il corridoio si dirige verso Tirana, Skopje, Sofia, fino ai porti di Burgas, Varna sul Mar Nero.

“Le possibilità di sviluppo, in termini di logistica integrata, provenienti dalla realizzazione del corridoio VIII sono innumerevoli- commenta il presidente dell'AdS Patroni Griffi- l'Alta Velocità Napoli – Bari, il collegamento di Costa Morena alla Rete ferroviaria italiana e le opere d'infrastrutturazione che stanno interessando i Balcani sono, appunto, finalizzati a questo scopo. Al termine del corridoio, infatti, si trova Burgas, città bulgara il cui porto, anche grazie alla costituzione di una ZES, è oramai diventato una delle principali porte europee per il traffico dalla Cina.” “Il mio obiettivo, conclude il presidente, è far sì che Brindisi possa essere inserita nella Via della Seta, il percorso strategico avviato dalla Cina che, partendo dallo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica, mira a favorire i flussi di investimenti internazionali e gli sbocchi commerciali per le produzioni cinesi. Di questo parlerò nel corso di un tavolo di concertazione convocato dalla Regione Puglia per giovedì 21 settembre, avente ad oggetto proprio l'istituzione delle ZES pugliesi.” “Le interconnessioni tra il sistema Puglia e la Bulgaria sono una realtà oggi – ha aggiunto il Console onorario Gadaleta – ma è necessario continuare ad operare affinché sia possibile interconnettere tutta l'area est dell'Europa con l'Occidente europeo con modalità sostenibili, economiche e sicure. Non è possibile ipotizzare un pieno sviluppo europeo senza tali infrastrutture” .

“Grazie alla ZES- ha sottolineato l'Ambasciatore Raycov- Burgas, che in passato era una piccola città oggi è diventata una realtà importante, una porta dell'Europa verso l'Oriente con significative ripercussioni nell'indotto dell'industria, del commercio e dell'economia dell'intero territorio.”

A bordo di un rimorchiatore dell'impresa Fratelli Barretta, i diplomatici, accompagnati dal presidente e dal segretario generale dell'Ente portuale hanno potuto vedere il porto di Brindisi, i numerosi cantieri avviati e le opere di infrastrutturazione già completate. L'Ambasciatore tornerà in visita per proseguire il proficuo percorso intrapreso con l'AdSP.

Brindisi Oggi

L'ambasciatore della Bulgaria visita il porto di Brindisi, Patroni Griffi: "Progettiamo la Zes"



BRINDISI- L'Ambasciatore di Bulgaria, Mr Marin Raycov, e il Console Onorario di Bari, Anna Maria Patrizia Gadaleta, ospiti del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, professor Ugo Patroni Griffi.

Al centro dell'incontro il tema del corridoio paneuropeo VIII, progettato per favorire il trasporto di persone e merci nell'Europa centrale e orientale; collegando i porti di Bari e di Brindisi con l'Albania, la Macedonia e la Bulgaria. Dal porto albanese di Durazzo, il corridoio si dirige verso Tirana, Skopje, Sofia, fino ai porti di Burgas, Varna sul Mar Nero.

"Le possibilità di sviluppo, in termini di logistica integrata, provenienti dalla realizzazione del corridoio VIII sono innumerevoli- commenta il presidente dell'AdS Patroni Griffi- l'Alta Velocità Napoli – Bari, il collegamento di Costa Morena alla Rete ferroviaria italiana e le opere d'infrastrutturazione che stanno interessando i Balcani sono, appunto, finalizzati a questo scopo. Al termine del corridoio, infatti, si trova Burgas, città bulgara il cui porto, anche grazie alla costituzione di una ZES, è oramai diventato una delle principali porte europee per il traffico dalla Cina." "Il mio obiettivo, conclude il presidente, è far sì che Brindisi possa essere inserita nella Via della Seta, il percorso strategico avviato dalla Cina che, partendo dallo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica, mira a favorire i flussi di investimenti internazionali e gli sbocchi commerciali per le produzioni cinesi. Di questo parlerò nel corso di un tavolo di concertazione convocato dalla Regione Puglia per giovedì 21 settembre, avente ad oggetto proprio l'istituzione delle ZES pugliesi."

"Le interconnessioni tra il sistema Puglia e la Bulgaria sono una realtà oggi – ha aggiunto il Console onorario Gadaleta – ma è necessario continuare ad operare affinché sia possibile interconnettere tutta l'area est dell'Europa con l'Occidente europeo con modalità sostenibili, economiche e sicure. Non è possibile ipotizzare un pieno sviluppo europeo senza tali infrastrutture"

"Grazie alla ZES- ha sottolineato l'Ambasciatore Raycov- Burgas, che in passato era una piccola città oggi è diventata una realtà importante, una porta dell'Europa verso l'Oriente con significative ripercussioni nell'indotto dell'industria, del commercio e dell'economia dell'intero territorio."

A bordo di un rimorchiatore dell'impresa Fratelli Barretta, i diplomatici, accompagnati dal presidente e dal segretario generale dell'Ente portuale hanno potuto vedere il porto di Brindisi, i numerosi cantieri avviati e le opere di infrastrutturazione già completate.

L'Ambasciatore tornerà in visita per proseguire il proficuo percorso intrapreso con l'AdSP

Le due partite che Brindisi non può perdere: Zes e Corridoio VIII

Le due partite che Brindisi non può perdere: Zes e Corridoio VIII

Qualcosa si muove per il Corridoio VIII, una delle grandi vie di traffico commerciale progettate dall'Unione europea, che vede come terminal occidentali i porti di Bari e Brindisi

BRINDISI – Qualcosa si muove per il Corridoio VIII, una delle grandi vie di traffico commerciale progettate dall'Unione europea, che vede come terminal occidentali i porti di Bari e Brindisi. E' questa una delle prospettive più importanti per lo scalo marittimo brindisino, che allo stato attuale ha già maggiori spazi in banchina di quello di Bari, ed in progetto ulteriori acquisizioni di aree di movimentazione e stoccaggio sia nel circuito doganale che retroportuali.

La visita dell'ambasciatore bulgaro a Brindisi

Essendo tappa intermedia del Corridoio VIII il porto di Durazzo, Brindisi dovrà però cambiare radicalmente strategie di collegamento con l'Albania, dotandosi delle infrastrutture oggi assenti, o molto carenti, su cui basare un rilancio delle linee con la stessa Durazzo, oggi appannaggio di Bari. Ragionamenti fatti più volte dagli agenti marittimi brindisini, già alle prese con difficoltà per gestire il traffico con Valona. Questioni che dovrà risolvere la nuova Autorità di sistema portuale.

E ieri il presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha ricevuto nel pomeriggio negli uffici di Brindisi, l'ambasciatore di Bulgaria, Marin Raycov, accompagnato dal console onorario di Bari, d Anna Maria Patrizia Gadaleta. Tema della visita, il Corridoio paneuropeo VIII. Il Corridoio VIII rappresenta uno dei dieci "corridoi paneuropei" che ha lo scopo di collegare le regioni adriatico-ioniche con l'area balcanica e dei Paesi del Mar Nero.

Autorità Portuale di Messina a rischio declassamento. Picciolo si rivolge a Micari: "La salvaguardia del Porto sia al centro del programma di Governo"

La mancata istituzione di una Zes mette rischio il sistema portuale della città, Picciolo scrive alla Regione e chiede al candidato Micari di inserire la salvaguardia dell' Autorità Portuale di Messina e Milazzo come punto qualificante del programma di governo

" Considerato che la mancata istituzione di una Zes nel territorio di Messina e Milazzo e la mancata contestuale autonomia dell' autorità portuale di Messina potrebbe produrre la nefasta conseguenze di un declassamento del sistema portuale alla luce della classificazione dei porti preannunciata nel decreto correttivo alla legge 84/94, attualmente in fase di approvazione/discussione presso le commissioni parlamentari ed in sede di Conferenza Unificata - ha ricordato il capogruppo di Sicilia Futura all' Ars Beppe Picciolo - abbiamo posto al Governo regionale un' interrogazione urgente con risposta scritta per conoscere la volontà d' interagire con il Governo nazionale e con il Ministero delle Infrastrutture e trasporti affinché possano immediatamente avanzare richiesta di modifica della predetta legge n. 91/2017 proprio al punto che prevede le limitazioni per la istituzione di una ulteriore Zes nel territorio messinese collegata ai porti di Messina-Milazzo ". Il deputato messinese ha quindi ulteriormente allargato la richiesta per sapere se non si "intenda formulare esplicita richiesta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al fine di garantire che il sistema portuale di Messina-Milazzo-Tremestieri , venga pienamente confermato nella classificazione dei porti di rilevanza internazionale e nazionale nella nuova articolazione dei porti individuata nel decreto correttivo in corso di approvazione e che attende di essere discusso in Conferenza Unificata. L' approvazione del predetto decreto correttivo nella sua attuale bozza circolante - ha sottolineato Picciolo - rappresenterebbe l' ulteriore e definitivo motivo di destrutturazione del sistema portuale messinese che attende ancora adesso, fiducioso, risposte positive dal Governo nazionale per il mantenimento, numeri di produttività e

statistiche alla mano, della propria autonomia portuale rispetto alle previste Authority di Gioia Tauro, Catania e Palermo ". Depositata l' interrogazione, l' esponente di Sicilia Futura ha quindi anticipato che "n ell' incontro in programma la prossima settimana con il candidato presidente della Regione della coalizione di centrosinistra, professore Fabrizio Micari , l' argomento salvaguardia e mantenimento dell' Autorità Portuale di Messina verrà proposto come elemento qualificante ed imprescindibile del programma del prossimo governo siciliano" .

Messina e Milazzo escluse dalla Zes, Picciolo non ci sta

Il deputato regionale Beppe Picciolo interviene in merito alla mancata inclusione del territorio messinese all'interno della zona economica speciale. Lo fa con una interrogazione urgente con risposta scritta indirizzata Al Presidente della Regione Siciliana, all'Assessore alle Infrastrutture e Trasporti. "Considerato che la mancata istituzione di una Zes nel territorio di Messina e Milazzo e la mancata contestuale autonomia dell' **autorità portuale** di Messina potrebbe produrre le nefaste conseguenze di un declassamento del sistema **portuale** alla luce della classificazione dei porti preannunciata nel decreto correttivo alla legge 84/94, attualmente in fase di approvazione/discussione presso le commissioni parlamentari ed in sede di Conferenza Unificata - ha ricordato il capogruppo di Sicilia Futura all'Ars - abbiamo posto al Governo regionale un'interrogazione urgente con risposta scritta per conoscere la volontà d'interagire con il Governo nazionale e con il Ministero delle Infrastrutture e trasporti affinché possano immediatamente avanzare richiesta di modifica della predetta legge n. 91/2017 proprio al punto che prevede le limitazioni per la istituzione di una ulteriore Zes nel territorio messinese collegata ai porti di Messina-Milazzo". Il deputato messinese ha quindi ulteriormente allargato la richiesta per sapere se non si "intenda formulare esplicita richiesta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al fine di garantire che il sistema **portuale** di Messina-Milazzo-Tremestieri, venga pienamente confermato nella classificazione dei porti di rilevanza internazionale e nazionale nella nuova articolazione dei porti individuata nel decreto correttivo in corso di approvazione e che attende di essere discusso in Conferenza Unificata. L'approvazione del predetto decreto correttivo nella sua attuale bozza circolante - ha sottolineato Picciolo - rappresenterebbe l'ulteriore e definitivo motivo di destrutturazione del sistema **portuale** messinese che attende ancora adesso, fiducioso, risposte positive dal Governo nazionale per il mantenimento, numeri di produttività e statistiche alla mano, della propria autonomia **portuale** rispetto alle previste Authority di Gioia Tauro, Catania e **Palermo**". Depositata l'interrogazione, l'esponente di Sicilia Futura ha quindi anticipato che nell'incontro in programma la prossima settimana con il candidato presidente della Regione della coalizione di centrosinistra, professore Fabrizio Micari, l'argomento salvaguardia e mantenimento dell'Autorità Portuale di Messina verrà proposto come elemento qualificante ed imprescindibile del programma del prossimo governo siciliano".

L' ex presidente di Rfi Lo Bosco condannato a 4 anni e due mesi

Palermo Il Gup del tribunale di Palermo, Wilma Mazzara, ha condannato a 4 anni e 2 mesi l' ex presidente di Rfi, Dario Lo Bosco, con l' accusa di induzione indebita a dare o promettere utilità. Stessa pena per Salvatore Marranca, dirigente della Forestale come Giuseppe Quattrocchi, che ha avuto quattro anni e sei mesi.

Lo Bosco - ex presidente dell' Autorità portuale di Messina - avrebbe ricevuto 58 mila euro per spingere Rfi ad acquistare un sensore per il monitoraggio dell' usura delle carrozze ferroviarie affittate a terzi. L' inchiesta dei pm Claudio Camilleri e Enrico Bologna era nata dalle dichiarazioni dell' imprenditore agrigentino Massimo Campione, che aveva deciso di parlare dopo avere subito una perquisizione e il sequestro di una sorta di libro mastro delle tangenti. L' uomo aveva ammesso di avere pagato manager, dirigenti di pubbliche amministrazioni ma anche semplici impiegati che potevano sbloccare affari che gli stavano a cuore.

L' ex manager, che si dimise pochi giorni dopo gli arresti (ottobre 2015) sia da Rete ferroviaria che dall' Ast, azienda siciliana trasporti, di cui era pure presidente, è accusato di avere indotto Campione a dargli 58 mila 650 euro.

Quattrocchi e Marranca avrebbero invece ricevuto complessivamente circa 250 mila euro per evitare intoppi nei lavori di ammodernamento della rete di radiocomunicazioni della Forestale, che Campione si era aggiudicato, vincendo un appalto di 26 milioni, bandito dal Corpo forestale. (agi)

Un' esercitazione svoltasi in mare ha simulato soccorso a passeggeri Boeing

Un' esercitazione in mare al largo della costa di Catania ha simulato la richiesta di soccorso di un Boeing 737-800 mentre vola su Catania ed esegue un atterraggio in mare davanti alla costa etnea. L' esercitazione si è svolta ieri, e ha impegnato i partecipanti nell' attività di recupero dei naufraghi e il loro trasferimento nel porto di Catania con tutta la messa in moto della macchina organizzativa da attivare in questi casi d' emergenza. E' stato questo lo scenario dell' esercitazione internazionale «Squalo 2017», che si è svolta al largo della costa di Catania nell' ambito del Sar Mediterraneo Occidentale (SarMedOcc).

All' attività, coordinata dalla sala operativa della Guardia Costiera, hanno partecipato personale, mezzi navali e aerei delle forze armate e di polizia che operano in mare e tutti gli enti deputati al soccorso inseriti nel piano locale di emergenza marittima (ha partecipato anche un aeromobile dell' aviazione militare francese). All' esercitazione, inserita tra gli obiettivi strategici per l' anno 2017 del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, hanno preso parte, nella qualità di osservatori, rappresentanti di Turchia, Slovenia, Albania, Spagna e dell' Agenzia Europea Frontex.

AUGUSTA LA SFIDA DELLA ZONA ECONOMICA

OOO Una richiesta di incontro urgente all'assessore regionale alle Attività produttive e al sindaco di Catania nonché l'istituzione di un tavolo tecnico permanente auspicati per decidere le azioni progettuali da inserire nella futura Zes, la Zona economica speciale che consentirà vantaggi fiscali per le aziende. E' questo l'esito dell'incontro che si è svolto ieri nel salone "Rocco Chinnici" del Comune di Augusta, promosso dal sindaco Cettina Di Pietro per studiare e dare il via libera al provvedimento del ministro della Coesione territoriale. Il primo nodo da sciogliere è la questione legata alla perimetrazione dell'area. Una decisione che dovrà essere presa nella futura legislatura dell'Ars. Alla riunione hanno partecipato gli amministratori dell'area Nord siracusana la stessa autorità di sistema portuale, Confindustria e i sindacati. (*CESA*)

Palermo, anteprima di Italian Cruise 2017

Oltre duecentocinquanta i partecipanti attesi per un confronto sulle tematiche più rilevanti del settore che sta soffrendo una generale riduzione

PALERMO - Forte impegno della Sicilia occidentale per la settima edizione dell'Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo - con il supporto di CLIA Europe che si terrà a Palermo il 6 ottobre prossimo. L'ha confermato il presidente dell'AdSP Pasqualino Monti nel corso della presentazione stampa a Villa insieme a Francesco di Cesare, presidente Risposte Turismo. L'appuntamento si conferma il (segue in ultima pagina)

Palermo, anteprima

punto di riferimento per il comparto crocieristico del nostro paese con oltre 250 partecipanti attesi da tutta Italia per un'intensa giornata di studio, confronto e dibattito sulle ultime tendenze, le dinamiche, i processi produttivi, gli attori e le prospettive del settore in Italia.

Il forum vedrà anche quest'anno la presentazione dell'Italian Cruise Watch 2017, il rapporto di ricerca di riferimento sul settore crocieristico in Italia curato da Risposte Turismo, contenente i dati più aggiornati e rilevanti e le previsioni per il futuro del comparto.

Rispetto ai dati a consuntivo registrati nel 2016, le proiezioni aggiornate relative alla chiusura del 2017, presentate in anteprima in occasione della conferenza stampa di Palermo, confermano la contrazione prevista sin dall'inizio dell'anno, evidenziando una riduzione ancor più marcata sia per quanto riguarda il numero di crocieristi movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) dai porti italiani (-7,8%, per un totale di 10,2 milioni) che per le toccate nave (-11,3%, per un totale di poco superiore a 4.400), a chiusura di un biennio che sembrava poter avviare un nuovo ciclo positivo per la crocieristica nazionale. Tali dati sono il frutto delle stime fornite a Risposte Turismo da oltre 40 porti crocieristici italiani che hanno concentrato nel 2016 il 99,6% del totale nazionale dei crocieristi movimentati e il 96,6% degli accosti.

Analizzando nel dettaglio i numeri dei singoli porti, secondo le stime di Risposte Turismo nel 2017 Civitavecchia si confermerà saldamente al primo posto con 2,2

milioni di passeggeri movimentati (-5,4% sul 2016) e 741 toccate nave (-11%), seguita da Venezia con 1,4 milioni di passeggeri movimentati (-11,4%) e 473 toccate nave (-10,6%) e Napoli con 950 mila passeggeri movimentati (-27,3%) e 350 toccate nave (-29%).

Tra i risultati ottenuti dai vari scali si segnala, in un contesto ampiamente caratterizzato dalla presenza di segni meno, l'ottima performance di Cagliari, atteso a fine anno per la prima volta nella top ten dei porti crocieristici nazionali in virtù di 445 mila passeggeri movimentati (+72,3%) e 170 toccate nave (+57,4%).

A livello regionale le proiezioni elaborate da Risposte Turismo per il 2017 vedono la Liguria confermarsi per il quarto anno consecutivo regione leader in Italia per numero di passeggeri movimentati nei propri porti, leadership detenuta in virtù di 2,3 milioni di passeggeri movimentati (-5,8% sul 2016) e ben tre porti tra i primi dieci d'Italia: alle sue spalle si posizionano il Lazio (2,2 milioni di passeggeri, -5,4%) e il Veneto (1,4 milioni di passeggeri, -11,4%).

La classifica previsionale delle toccate nave, vale a dire il numero di volte in cui le navi fanno scalo nei porti, vedrà il Lazio (stimati 766 approdi nei porti di Civitavecchia, Ponza e Gaeta) e la Liguria (764 approdi negli scali di Genova, Savona, La Spezia, Portofino, Sanremo, Santa Margherita Ligure, Porto Venere, Lerici e Rapallo) contendersi la leadership.

Al terzo posto per numero di accosti la Campania (634 toccate in 7 porti) seguita dalla Sicilia (606 toccate nei porti di Palermo, Messina, Catania, Trapani, Giardini Naxos, Lipari, Milazzo, Siracusa, Porto Empedocle, Licata e Pozzallo), regione che conta il maggior numero di porti crocieristici (11) seguita dalla Liguria (9).

“Le stime di chiusura dell'anno - ha commentato Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo - non possono che indurre i decision maker del comparto ad interrogarsi su come riconquistare i volumi di traffico persi. Una strada non semplice, che certamente dovrà contemplare da un lato un recupero di appeal internazionale quanto a destinazioni, itinerari e scali, così da convincere le compagnie ad orientare le scelte di deployment a beneficio del nostro paese, e

dall'altro uno sforzo in più per conquistare la domanda italiana che, verosimilmente, imbarcandosi in un porto nazionale, sceglierebbe crociere che scalano in due se non tre realtà del Paese incidendo considerevolmente sul totale dei movimenti passeggeri.

Eccellentemente i porti, all'indomani della riforma sulla governance, dovranno impegnarsi non poco per adeguare la propria offerta ai servizi ed agli standard richiesti ormai con continuità dalle compagnie come, ad esempio, la profondità dei fondali e i possibili rifornimenti di LNG, due questioni sempre più inderogabili”.

Nell'ambito di Italian Cruise Day 2017 si terranno inoltre le consegne del Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro), dedicato alla migliore tesi di laurea sulla produzione e/o il turismo crocieristico, e del Premio di Laurea Assoporti (valore: 500 euro), conferito all'autore della miglior tesi sulla portualità crocieristica.

La giornata terminerà con la nuova edizione di Carriere@ICD, l'unico career day in Italia dedicato al settore crocieristico che darà la possibilità a 50 giovani desiderosi di intraprendere un percorso professionale in questo comparto di ascoltare presentazioni aziendali e svolgere una serie di incontri e di colloqui one to one con alcune delle più importanti aziende del comparto, tra cui compagnie di

crociera, aziende portuali, agenzie marittime, tour operator e network di agenzie di viaggio.

Confermata la partecipazione a Carriere@ICD di Ant Bellettieri & Co., Cagliari Cruise Port e Catania Cruise Terminal, EY4U, CIMA Viaggi, Costa Crociere, Destefano Speciale & Co., MDT Servizi Turistici, Meli Maritime, MSC Crociere, Isla Ship, Navigare Travel, Naviservice, Royal Caribbean International e Sailing Race Service.

Carriere@ICD si inserisce all'interno di Spazio Giovani, l'insieme delle iniziative e delle attività che Risposte Turismo, nell'ambito di Italian Cruise Day, dedica a giovani e studenti e di cui fanno parte anche i citati Premio di Laurea ICD e Premio di Laurea Assoporti.

“Ospitare a Palermo un appuntamento consolidato come l'Italian Cruise Day” - ha dichiarato Pasqualino Monti - è per me un onore e un

modo per avviare simbolicamente il mio lavoro di presidente della nuova Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale che ingloba, oltre a Palermo e Termini Imerese, anche Trapani e Porto Empedocle, in un unico grande sistema di gestione”. “Il forum - ha proseguito Monti - è anche l'occasione per evidenziare, assieme a tutto il cluster marittimo, gli aspetti e le potenzialità più rilevanti dello scenario attuale e delle prospettive del settore crocieristico italiano, prendendo coscienza della opportunità che esso riveste. Inoltre sono felice di accogliere i partecipanti in una città come Palermo, che ha sorpreso anche me, e che gli ospiti potranno visitare scoprendo quanta bellezza contiene”.

Traffico crociere Palermo conferma l'ottava posizione

PALERMO - La Sicilia, nonostante il calo dei dati (che riflette quello italiano), è la quarta regione per flusso di crocieristi movimentati nel 2017.

Palermo si conferma all'ottavo posto (450 mila, - 11,8%) mentre Messina all'undicesimo posto (392 mila passeggeri movimentati).

(continua a pagina 2)

Traffico crociere

mentati, + 6,7%), secondo i dati di Risposte turismo. Al risultato complessivo atteso per la Sicilia a fine anno contribuiscono anche altri scali crocieristici tra cui Catania

(16° porto nazionale, 65 mila crocieristi movimentati), Trapani (42 mila), Giardini Naxos (31 mila) Lipari (22 mila), Milazzo, Siracusa e Porto Empedocle.

Per quanto riguarda il numero di toccate nave, la Sicilia si posiziona al quarto posto nazionale in virtù di 606 approdi (- 25,6%), alle spalle del Lazio (766, - 12%), Li-

guria (764, - 3%) e Campania (634, - 21%).

«La Sicilia - afferma Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo - con quattro porti tra i primi venti ed oltre dieci scali pronti ad accogliere navi da crociera, rappresenta un territorio dalle elevatissime potenzialità di crescita.

Sebbene il calo di quest'anno ri-

guardi tutta l'Italia e non solo la Sicilia, alla regione su cui insistono più Autorità di Sistema portuale è però richiesto un impegno di programmazione condivisa e un delicato lavoro di interpretazione strategica del proprio ruolo all'interno della geografia crocieristica considerata la fortunata, ma al contempo delicata, posizione nel Mediterraneo».

Confetra apprezza la gratuità del «Pcs»

ROMA - La Giunta della Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, riunita a Milano il 14 Settembre scorso, ha apprezzato la conferma da parte del ministero delle Infrastrutture e Trasporti della gratuità, non derogabile, dei servizi dei Port Community System, salvo quando siano realizzati nuovi servizi "di mercato".

Preso atto che tale gratuità, secondo Confetra, è come d'intesa con il Gestore della piattaforma logistica nazionale, potrà essere perseguita anche remunerando i costi di manutenzione e gestione

(continua in ultima pagina)

Confetra apprezza

dei "Pcs" attraverso una delle tasse, imposte e contributi addiziona-

li che già gravano sul sistema portuale e logistico, applicate spesso in deroga ai disposti del comma 8 art 5 legge 84/94 e successive modificazioni ed integrazioni.

Infine la Giunta di Confetra ha preso atto dell'avvio da parte della

Associazione dei porti italiani, attraverso Assoport Servizi, dello

studio per dotare tutti gli scali nazionali di uno standard comune di Port Community System, alle condizioni più volte dichiarate dal Gestore.

Informare

Confetra, il Ministero conferma la gratuità dei servizi del Port Community System

Avviato lo studio per dotare tutti i porti italiani di uno standard comune di PCS

La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) ha reso noto di aver avuto conferma da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti della gratuità, non derogabile, dei servizi del Port Community System (PCS), salvo quando siano realizzati nuovi servizi "di mercato".

Secondo Confetra, questa gratuità potrà essere perseguita anche remunerando i costi di manutenzione e gestione del PCS attraverso una delle tasse, imposte e contributi addizionali che già gravano sul sistema portuale e logistico, applicate spesso in deroga ai disposti del c.8 art. 5 legge 84/94 e seguenti integrazioni e/o modifiche.

Confetra ha inoltre preso atto dell'avvio da parte della Associazione dei Porti Italiani (Asseporti), attraverso Asseporti Servizi, dello studio per dotare tutti i porti italiani di uno standard comune di Port Community System alle condizioni più volte dichiarate dal gestore.

Notizie Radiocor - Economia

Trasporti: Confetra, bene conferma gratuita' servizi Port Community System

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 19 set - La **Confetra** apprezza la conferma da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti della gratuita', non derogabile, dei servizi dei Port Community System, salvo quando siano realizzati nuovi servizi 'di mercato'. La Giunta della **Confetra**, Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ha, tra l'altro, preso atto che tale gratuita', e come d'intesa con il Gestore della Piattaforma logistica nazionale, potrà essere perseguita anche remunerando i costi di manutenzione e gestione dei PCS attraverso una delle tasse, imposte e contributi addizionali che già gravano sul sistema portuale e logistico, applicate spesso in deroga alla normativa di riferimento (c.8 art. 5 legge 84/94 e s.m.i.). Infine, la Giunta di **Confetra** ha preso atto dell'avvio da parte della Associazione dei Porti Italiani, attraverso Assoporti Servizi, dello studio per dotare tutti i porti italiani di uno standard comune di Port Community System, alle condizioni più volte dichiarate dal Gestore. com-amm (RADIOCOR) 19-09-17 11:37:53 (0205)INF 5 NNNN.