Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 4/10/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Indagine Eurostat** (Il Sole 24 ore)
- **Riforma e Nomine** (Il Secolo XIX)

Dai porti

Trieste:

"...Patto con il Porto usato da Honda e Yamaha..." (Il Piccolo)

"...Porti: Trieste, definito protocollo per intesa con Shimizu..."

(Ansa, The MediTelegraph, L'Avvisatore Marittimo)

"...Autorità Portuale Trieste: operativa l'agenzia per il lavoro portuale del porto di Trieste...." (Ferpress)

Venezia:

"...Un Tunnel ferroviario per collegare il porto offshore..."

(La Nuova di Venezia e Mestre)

Genova:

"...Genova-Savona: «Inaccettabile ritardare le decisioni» (Il Secolo XIX)

"..."Intermodal and Shipping Transport", terzo Forum a Genova..."

(The MediTelegraph)

"...Convegno sull'evoluzione delle cruise ships..." (Il Secolo XIX)

"...Crisi, la giunta apre il confronto con sindacati e Confindustria..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Container, consorzio fra imprese per La Spezia..." (L'Avvisatore Marittimo, L'Informatore Navale, Ferpress, The MediTelegraph)

Livorno:

"...A Nomisma l'incarico di vendere la ex contrale Enel di Livorno..."

(La Repubblica)

"...Porte Vinciane: è scontro Livorno-Pisa..." (Livorno 24)

"...Porto, turismo e strade per il rilancio della costa ..." (Il Tirreno)

"...Tutti in coda per salire a bordo della Vespucci..." (Corriere Fiorentino)

Brindisi:

"...Il testimone: «Porto di Brindisi, premi impressionanti»..." (The MediTelegraph)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 4/10/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Palermo:

"...Anello ferroviario, cantiere senza pace. Un nuovo scontro tra ente porto e Italferr ..." (Il Giornale di Sicilia)

"...Allarme smog al porto ogni nave inquina com 14mila automobili..." (La Repubblica)

"...Bastianelli: «Promozione congiunta tra Enit e settore crocieristico»..." (Agenzia Viaggi)

"...Palermo, nel 2016 mezzo milione di crocieristi..." (Giornale di Sicilia)

Messina:

"...Confindustria chiede di congelare il riassetto dell'Autorità Portuale..." (Giornale di Sicilia)

"...Confindustria rincara la dose: mobilitiamoci ora..." (La Gazzetta del Sud)

"...Niente scherzi, caro Ministro Delrio..." (La Gazzetta del Sud)

"...Recinzione del porto Lavori entro dicembre..." (La Gazzetta del Sud)

Il Sole 24 Ore

Logistica. Indagine Eurostat: il Paese è al terzo posto per merci movimentate ma gli scali sono frammentati

Porti italiani fuori dalla top ten Ue

Conforti: necessari gli accorpamenti, come avviene anche tra le compagnie

L' Italia è al terzo posto in Ue per tonnellaggio di merci movimentate e vanta una percentuale di commerci marittimi con Paesi non Ue maggiore della media europea. Tuttavia nessuno dei suoi porti appare nella top 10 degli scali d' Europa. A testimoniarlo sono i dati di Eurostat, che fotografano la situazione dello shipping nell' Unione.

A penalizzare il ruolo dei moli nel Paese, secondo Assiterminal, l' associazione dei terminalisti italiani, è la frammentazione dei porti lungo la penisola, ma anche quella degli operatori logistici. Una situazione alla quale dovrebbe porre, in parte, rimedio la riforma sulla governance degli scali appena varata dal Governo, che riduce a 15 Autorità di sistema portuale (Adsp) le attuali 24 port Authority.

Analizzando i dati Eurostat usciti in occasione della Giornata marittima mondiale, nonché quelli divulgati in primavera, appare evidente che l' Italia, come sistema Paese, risulta al terzo posto in Europa (anno di riferimento 2014) per merci movimentate, con 443,1 milioni di tonnellate. Al primo posto c' è l' Olanda, con 570,5 milioni e l' Uk, con 503 milioni. Segue la Spagna con 427,7 milioni.

«A questo si aggiunge - spiega Marco Conforti, presidente di Assiterminal - il fatto che, come rileva Eurostat, nella tabella dei commerci via mare con Paesi non Ue, la percentuale dell' Italia è del 60,7%, superiore alla media totale Europea, che è del 50,5%».

L' Italia si situa, dunque, al sesto posto di questa classifica, dietro a Portogallo (81%), Cipro (80%), Grecia (77%), Spagna (74%) e Malta (67%).

Tuttavia, come si è accennato, nessuno dei porti italiani appare nella top 10 degli scali Ue quanto a tonnellaggio per singolo scalo. Anzi, nella classifica sui primi 25 porti, si trovano solo tre italiani: Trieste, all' 11° posto, ma soprattutto per le rinfuse liquide; Genova al 13° e Taranto ultimo (25°).

Insomma, gli scali italiani appaiono indietro anche a scali marginali d' Europa, come ed esempio Londra.

Al primo posto di questo elenco figurano, invece, Rotterdam, in Olanda, con 422 milioni di tonnellate di merci movimentate, al secondo Anversa in Belgio (180 milioni) e al terzo Amburgo in Germania (126 milioni). A seguire Amsterdam, sempre in Olanda (97 milioni), Algeciras, in Spagna (76 milioni) e Marsiglia, in Francia (74 milioni). E la posizione italiana peggiorerebbe ancora se in classifica venissero

inseriti anche porti non Ue ma considerati di fatto europei, come quelli della Turchia.
«Che l' Italia sia terza per tonnellaggio complessivo di merci movimentate - afferma Conforti - è positivo. Come lo è l' andamento del nostro traffico nei Paesi extra Ue. Riguardo alla posizione degli scali tricolori nella top 10 e nella top 25 dei porti Ue, questa è dovuta al fatto che il tonnellaggio movimentato sul nostro territorio è frammentato in tanti piccoli porti. Ma sono frammentati anche i carichi e gli operatori. È necessario accorpare, e la riforma adottata dal Governo va in questa direzione; così come stanno andando verso le grandi concentrazioni anche le compagnie di navigazione».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAOUL DE FORCADE

Il Secolo XIX

Nomine nei porti, ore decisive

Situazioni complicate a Napoli e La Spezia. Per Civitavecchia spunta Cozzoli

GENOVA. Da oggi ogni giorno è buono. Forse non ci sarà l' infornata da sei nomi come il ministero aveva programmato, ma questa settimana dovrebbe arrivare almeno una tornata più leggera e alcuni tasselli, anche in scali importanti, potranno andare finalmente a posto.

In Liguria i giochi sono fatti per Genova. Signorini è confermato, aspetta solo l' intesa tra Toti e Delrio. Il segretario generale rimane in trattativa, aspettando che il Pd faccia un nome: caduto Sommariva, toccherebbe a Provinciali, ma è tutto ancora da definire. La nomina Signorini però, facile sulla carta, non dovrebbe essere ufficializzata questa settimana. Così come su Spezia ci sono almeno due difficoltà. La prima è che Santini non dovrebbe essere confermato nel ruolo di segretario generale anche se Toti vorrebbe restasse al suo posto. La seconda è sul presidente: la moratoria chiesta dalla Regione sarà respinta dal ministero e il nome sul taccuino è quello di Gianluca Agostinelli, manager di Autamarocchi. Ma il dossier è classificato come "molto difficile". A Livorno, scalo che potrebbe rientrare nel prossimo giro di nomine, i giochi sono sempre tra Guerrieri, Rossi (avvocato genovese) e Becce. Anche se non è esclusa qualche sorpresa magari da Palazzo Chigi. A Civitavecchia oltre a Francesco Maria di Majo, avvocato locale spinto da Tidei, nelle ultime ore arriva il nome di Vito Coz zoli, già capo di gabinetto del Mise con il ministro Guidi. A Napoli la nomina di Messineo a presidente potrebbe essere saltata, dopo i siluri lanciati anche dalle categorie (Fedarlinea - leggi Aponte - l' ha definito inadeguato), ma il presidente di Carrara potrebbe essere ripescato come segretario generale. Annunziata, attuale numero uno di Salerno, sarà ripescato, ma ancora ignota è la destinazione. A Gioia Tauro i giochi sarebbero fatti per Russo e la nomina potrebbe arrivare in questa tornata. A Bari invece la lotta sul nome di Ugo Patroni Griffi è feroce: ieri una locale associazione di consumatori ha chiesto a Delrio di scegliere una figura diversa.

Una guerra locale che al Mit è vista con diffidenza. A Venezia l' eredità di Paolo Costa è pesante e il governatore Zaia non ha poi così grande interesse sul porto. Sembrava cosa fatta per Cancian, ma tutto si sta complicando. L' attuale presidente di Ram -Autostrade del Mare, sarebbe stato in quota Ncd. Ed è proprio il partito di Alfano a spingere su alcuni nomi. Almeno tre porti potrebbero essere destinati a tecnici vicini a Ncd o almeno la richiesta sarebbe questa. In questi giorni ci saranno ancora incontri e telefonate, ma il Mit vuole figure tecniche. Icurriculainviati tra agosto e settembre servono anche a depotenziare eventuali conflitti con i governatori. «Questa fase è delicata - confida una fonte parlamentare - anche perchè bisogna trovare l' intesa con le Regioni. Senza quella, si rischia di andare molto lunghi». E Delrio ha fretta: aveva promesso i presidenti entro il 21 settembre.

Sistema Portuale: Cascetta al convegno SIDT, semplificazione e competitività obiettivi della riforma

(FERPRESS) – Roma, 3 OTT – "Sappiamo tutti cosa vuol dire la *blu economy* italiana e giusto pochi giorni fa è stata definitivamente approvata la riforma organica della portualità e della logistica, che mette ordine ad un settore regolamentato da una legge del 1994, due anni dopo il crollo del muro di Berlino quando ancora c'erano i telefoni a gettoni". E' Ennio Cascetta, coordinatore della Struttura tecnica di Missione del Mit a fare il punto sulla competitività del sistema portuale italiano del corso del XXII Convegno della Società Italiana Docenti dei Trasporti organizzato oggi a Roma ed aperto dal presidente della Società, il professor Antonio Musso.

"Cosa stiamo facendo sulla portualità italiana in questi pochi mesi, si chiede Cascetta? In primo luogo abbiamo impostato il lavoro con una visione programmatoria: il contrario della logica della shopping list che stava dentro la vecchia Legge Obiettivo. E siamo partiti da una constatazione che tutti ben conosciamo: l'Italia era al 56° posto per qualità delle infrastrutture portuali. I porti del Mediterraneo crescevano molto più rapidamente della media dei porti italiani. Per non parlare della situazione europea, dove la sola Rotterdam fa più traffico dei 156 porti italiani messi assieme".

Poi si è guardata la situazione della *Governance*: 24 Autorità portuali con 338 membri dei comitati portuali che generano ben 113 provvedimenti amministrativi e con 23 soggetti pubblici responsabili dei controlli in porto. Ed ognuno programma, progetta e gestisce per se.

"L'immobilismo era impressionante – incalza Cascetta – perché con lo stesso tempo in cui in un Comitato portuale si discuteva di una decisione da prendere nasceva dal niente un porto come Port Said. Ogni porto ha il suo piano regolatore. Due porti a distanza di 48,5 km l'uno dall'altro potevano deliberare teoricamente due terminal container da 1 milione di teus".

Al MIT, quando è cominciata l'attività della Struttura Tecnica, non c'era neppure una cartografia dei porti. Alcuni progetti portuali erano all'interno della Legge Obiettivo, altri no. "Era una situazione incredibile dove persino i raccordi ferroviari non facevano parte dei piani di Fs, erano cosa diversa ed a parte, e non ci si deve stupire se un paese come il nostro che esporta (e molto), lo fa partendo daiporti, dove ci si arriva solo via gomma".

Ora, con l'approvazione del Piano dei Porti e della Logistica, e l'accorpamento delle Autorità portuali si cambia marcia. E ci si concentrerà su alcuni punti precisi: l'over-capacity che si è cretata per i container: per riempire questa capacità il paese dovrebbe crescere a livello della Cina.

Si deve – dice poi Cascetta – ripensare ad alcuni porti rispetto al traffico Crociere, che sono un elemento importantissimo. +20 per cento nell'ultimo anno con l'Italia primo paese al mondo nel settore, e non dimenticare il traffico RO-RO deve essere guardato con grande attenzione, così come i servizi di rinfuse.

"Lo scenario è estremamente dinamico e contendibile e la semplificazione del processo legislativo e decisionale piò essere il volano per un forte rilancio della competitività".

politica

Authority, Confindustria alla deputazione: "Insistete con il ministro per la proroga a Messina"

Ancora il ministro Delrio non si è pronunciato sulle numerose richieste di proroga per l' autonomia amministrativa di Authority giunte sul suo tavolo. Tra queste anche quella presentata (per la verità con alcuni strafalcioni, compresa la richiesta per Trapani che non è AP da diversi anni) dal presidente Crocetta per l' autonomia di Messina e Catania, rispettivamente accorpate con la riforma a Gioia Tauro ed Augusta.Il termine scadeva il 15 settembre, alcune indiscrezioni lasciano ritenere che il ministro non concederà la proroga a tutti, anche perché equivarrebbe a vanificare il senso stesso della riforma, ma in ogni caso non si è espresso su nessuna istanza. Confindustria Messina intanto lancia l' allarme e fa un appello alle istituzioni."Le recenti notizie che riguardano gli esuberi della mano d' opera per le attività del porto di Gioia Tauro e che costringono il Governo a creare l' Agenzia del Lavoro Portuale che comunque nasce fra difficoltà e polemiche , evidenziano la debolezza strutturale del progetto di quel porto- si legge in una nota- In più, la ventilata possibilità che il Ministro Del Rio non conceda la proroga di 36 mesi richiesta dal Presidente Crocetta e fino a qualche giorno fa data per certa, riaccendono le preoccupazioni riguardo al futuro del territorio e della portualità messinese".Confindustria Messina, in un documento approvato all' unanimità dai suoi organi direttivi un paio di mesi fa, sottolineava come, a fronte dello stato di crisi conclamata del porto di Gioia Tauro ed alla assoluta ininfluenza degli altri porti calabresi inseriti nell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto, i volumi di traffico e le ricadute economiche ed occupazionali del sistema portuale messinese, espresse dai porti di Messina, Tremestieri, Milazzo e Giammoro, meritassero una proroga, necessaria a mettere a sistema le loro potenzialità."Gli effetti moltiplicatori di politiche votate all' efficienza avrebbero portato beneficio certamente all' area messinese ma, a regime, anche a tutto il sistema portuale previsto dal decreto ministeriale. Da qui la nostra sollecitazione al Presidente Crocetta a presentare la richiesta di proroga prevista nel decreto ministeriale. Questa richiesta inoltrata poi - a nostro parere immotivatamente a favore di tutti i porti siciliani , con ciò indebolendo i motivi della stessa istanza -, pare che oggi non riscontri più lo stesso favore da parte del Ministero . Chiediamo pertanto al Presidente Crocetta, alla

nostra deputazione regionale e nazionale, al Sindaco ed al Consiglio comunale di Messina, di intervenire per evidenziare la necessità di ottenere la proroga".Confindustria rileva come le risorse attualmente nella disponibilità dell' AP di Messina possano servire per portare a compimento opere già programmate sia in ambito di riqualificazione urbana (la Falce, la cittadella fieristica, ecc.) che portuale (porto di Tremestieri, pontile di Giammoro, Piano Regolatore Portuale di Messina e di Milazzo, ecc.).Stesso appello per CapitaleMessina che sottolinea come il ministro nel week end si sia detto favorevole ad una proroga per l' Autorità portuale di Salerno. Va da sé che il governatore della Campania, nonché ex sindaco di Salerno, è quel De Luca c he per carattere e influenza sul Pd, non starebbe in silenzio in caso di mancata proroga.. Difficilmente Delrio ed il governo nazionale rischierebbero di trovarselo contro."Il governo non può usare due pesi e due misure e le performance dell' AP di Messina-Milazzo non sono inferiori a quelle di Salerno. Se non dovesse essere concessa la proroga stigmatizzeremmo il fatto che una scelta politica dalle gravi conseguenze sull' economia della nostra Città metropolitana si sia realizzata alle spalle dei cittadini, anche in virtù della accondiscendenza o della ininfluenza di larga parte della classe politica messinese. Quasi nessun esponente politico, infatti, si è mobilitato sinora per evitare questo grave danno per il nostro territorio. Ma c' è ancora tempo perché i parlamentari del nostro territorio facciano un' azione di lobbyng per la difesa degli interessi della nostra città, propugnando la concessione della proroga".Secondo CapitaleMessina i 36 mesi di proroga saranno indispensabili per lavorare sul fronte del traffico dei passeggerie su quello del traffico delle merci, ed inoltre perché si possa avere il tempo per definire i percorsi della riqualificazione della Cittadella fieristica e della "Zona Falcata".In realtà sembra che le perplessità di Delrio sulle concessioni delle proroghe in Sicilia siano più di una, certamente legate anche alle modalità d' istanza presentata da Crocetta ed al fatto che, qualora fossero accettale le richieste "in blocco",di fatto la riforma sarebbe vanificata. Confindustria e CapitaleMessina infine dimenticano che parte della deputazione alla quale hanno fatto appello si è detta favorevole all' accorpamento con Gioia Tauro.Rosaria Brancato.

ROSARIA BRANCATO

Il Cittadino di Messina

Appello alle Istituzioni

A.P. e crisi di Gioia Tauro, Confindustria e CapitaleMessina lanciano l' allarme:prorogare l' autonomia di Messina

A seguire la nota di Confindustria Messina sulla necessità di accordare per l' Autorità Portuale di Messina una congrua proroga dell' attuazione della riforma Delrio:Le più recenti notizie pubblicate da alcuni organi di stampa che riguardano gli esuberi della mano d' opera per le attività del porto di Gioia Tauro e che costringono il Governo a creare l' Agenzia del Lavoro Portuale che comunque nasce fra difficoltà e polemiche , evidenziano la debolezza strutturale del progetto di quel porto. In più, la ventilata possibilità che il Ministro Del Rio non conceda la proroga di 36 mesi richiesta dal Presidente della Regione Crocetta e fino a qualche giorno fa data per certa, riaccendono le preoccupazioni riguardo al futuro del territorio e della portualità messinese.Confindustria Messina, in un documento approvato all' unanimità dai suoi organi direttivi un paio di mesi fa, sottolineava come, a fronte dello stato di crisi conclamata del porto di Gioia Tauro ed alla assoluta ininfluenza degli altri porti calabresi inseriti nell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto, i volumi di traffico e le ricadute economiche ed occupazionali del sistema portuale messinese, espresse dai porti di Messina, Tremestieri, Milazzo e Giammoro, meritassero una proroga prima della adozione della riforma di cui all' atto di governo n. 303, necessaria a mettere a sistema le loro potenzialità. Gli effetti moltiplicatori di politiche votate all' efficienza avrebbero portato beneficio certamente all' area messinese ma, a regime, anche a tutto il sistema portuale previsto dal decreto ministeriale. Da qui la nostra sollecitazione al Presidente della Regione Rosario Crocetta a presentare la richiesta di proroga prevista nel decreto ministeriale, confortati, inoltre, da notizie non ufficiali, ma certamente attendibili, che davano il governo favorevole alla concessione della proroga. Questa richiesta inoltrata poi - a nostro parere immotivatamente a favore di tutti i porti siciliani, con ciò indebolendo i motivi della stessa istanza -, pare che oggi non riscontri più lo stesso favore da parte del Ministero. Chiediamo pertanto al Presidente Crocetta, alla nostra deputazione regionale e nazionale, al Sindaco ed al Consiglio comunale di Messina, di intervenire con la più grande energia per evidenziare la necessità di ottenere la proroga che consenta di

utilizzare in maniera proficua i fondi oggi nella disponibilità della Autorità Portuale di Messina. I fondi sono destinati a portare a compimento opere già programmate sia in ambito di riqualificazione urbana (la Falce, la cittadella fieristica, ecc.) che portuale (porto di Tremestieri, pontile di Giammoro, Piano Regolatore Portuale di Messina e di Milazzo, ecc.), secondo programmi già delineati e finanziati, che si tramuteranno in opportunità e vantaggi per la città e per la portualità messinese, con ricadute positive per l' occupazione, la produzione di valore e per l' efficienza e la competitività del nostro territorio. Sul tema registriamo la pubblicazione del seguente documento di CapitaleMessina a firma del portavoce Gianfranco Salmeri e del presidente Pino Falzea A proposito di Autorità Portuale. Sembrerebbe, da notizie non ufficiali riferite dalla stampa cittadina, che il Ministro Del Rio non intenda concedere la deroga di 36 mesi alla soppressione dell' Autorità Portuale di Messina prevista dal Decreto legislativo sulla "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali". Contemporaneamente lo stesso Ministro in occasione di un convegno in Campania, si è detto disponibile a concederla all' Authority di Salerno. Noi continuiamo ad essere ottimisti e non crediamo che il Governo possa usare "due pesi e due misure", anche perché le performances dell' Autorità di Messina-Milazzo non sono sicuramente inferiori a quelle di Salerno. Ma se ciò dovesse accadere, non potremmo non stigmatizzare il fatto che una scelta politica dalle gravi conseguenze sull' identità e sull' economia della nostra Città metropolitana si sia realizzata alle spalle dei cittadini, anche in virtù della accondiscendenza o della ininfluenza di larga parte della classe politica messinese. Quasi nessun esponente politico, infatti, si è mobilitato sinora per evitare questo grave danno per il nostro territorio. Solo silenzi, silenzi "complici", per citare le parole di Lucio D' Amico sulla Gazzetta del Sud. Così non è stato invece nelle altre realtà sede di Autorità portuali, nelle quali rappresentanti politici appartenenti a partiti, sia di maggioranza che di opposizione, senza distinzioni, si sono battuti con forza per la sopravvivenza della propria Autorità portuale. E per citare solo alcuni nomi: il Sindaco Vincenzo Napoli ed il senatore Filippi a Salerno, il senatore Silvio Lai a Porto Torres, tutto il Partito Democratico a Savona, hanno lottato per la difesa del proprio sistema portuale. Ma ancora c' è tempo, c' è tempo perché i parlamentari del nostro territorio, soprattutto quelli che hanno accesso alla stanza del Ministro, facciano almeno questa volta un' azione di lobbying per la difesa degli interessi della nostra città, propugnando la concessione della proroga all' Autorità Portuale di Messina, dimenticando prese di posizione ed interessi di parte. Trentasei mesi utili per lavorare sulla definizione del futuro dello scalo in termini di rilancio, tanto sul fronte del traffico dei passeggeri che su quello del traffico delle merci, ed inoltre perché si possa avere il tempo per definire i percorsi della riqualificazione della Cittadella fieristica e della "Zona Falcata". In caso contrario stiano certi che dovranno renderne conto ai cittadini messinesi, e CapitaleMessina non esiterà un istante a chiedere ai parlamentari locali le ragioni delle loro scelte od omissioni.

Patto con il porto usato da Honda e Yamaha

Tappa in Giappone per la delegazione regionale guidata da Bolzonello. Nasce l'alleanza tra l'Authority e lo scalo di Shimizu

di Silvio Maranzana

Il porto di Trieste trova alleati dall'altra parte del mondo, in Giappone e più precisamente in un'area dove sono presenti colossi del calibro di Honda, Toyota, Suzuki e Yamaha. L'auspicabile conseguenza per Trieste è quella di essere sempre di più uno snodo nevralgico dei traffici tra le "tigri asiatiche" e l'Europa e forse di attrarre anche investimenti dal Far East. È stato infatti definito in questi giorni un protocollo che verrà sottoscritto dall'Autorità di sistema portuale di Trieste appena costituita e in cui sta per entrare anche Monfalcone e dall'Authority giapponese di Shimizu e al quale aderiranno le rispettive istituzioni locali di riferimento e cioè la Regione Friuli Venezia Giulia e la Prefettura di Shizuoka.

È questo il risultato conseguito nel corso della missione in Giappone che si è conclusa ieri dal vicepresidente della Regione, Sergio Bolzonello. «Il progetto che farà parte dell'accordo - ha affermato Bolzonello - è quello di organizzare un evento congiunto al fine di illustrare, davanti ai rappresentanti del mondo economico, le opportunità offerte dai due scali per incrementare i traffici e creare nuove occasioni di sviluppo». Bolzonello, secondo quanto riferisce una nota della Regione, sottolineando le analogie morfologiche e strutturali che legano i porti di Trieste e Shimizu, ha posto l'accento sulla capacità produttiva dell'area della Prefettura di Shizuoka dove sono presenti appunto gli stabilimenti di marchi come Honda, Toyota, Suzuki e Yamaha. Oltre a ciò, il territorio di Shizuoka è noto per le coltivazioni di una tipologia di tè verde fra le più pregiate del Paese, il cui consumo viene associato alla longevità della popolazione locale.

Nel dettaglio, come illustrato a Bolzonello dal direttore esecutivo del Porto di Shimizu, Tetsuya Fujinami, lo scalo nipponico ha movimentato 429.651 teu nel 2015 (inferiori a quelli totalizzati da Trieste che ha superato di poco il muro dei 500mila), potendo contare su due terminal dai fondali rispettivamente di 12 metri e 15 metri, di cui uno attrezzato per le navi ro-ro. È stato evidenziato come un'altra analogia con Trieste sia rappresentata dalla crocieristica, vista l'importanza turistica della Prefettura di Shizuoka nel cui territorio di competenza si trova il monte Fuji. Sempre nell'area portuale sono presenti un importante deposito di gas liquido (Gnl) e alcuni silos destinati all'agroalimentare. Trieste dal canto suo, va rilevato, può contare sulla più affollata autostrada del Mediterraneo per traghetti ro-ro, quella che la congiunge alla Turchia e sul principale terminal petroli. Per quanto riguarda i container, sono due i servizi che settimanalmente congiungono il Molo Settimo al Far East. Logico che tra i due scali potrà esserci anche uno scambio di know-how compreso l'ambito informatico-tecnologico. Tra i recenti accordi stretti dal porto di Trieste spicca quello fatto per primo in Italia con lo scalo di Bandar Abbas in Iran.

Dopo il sopralluogo allo scalo di Shimizu, Bolzonello ha partecipato a una riunione tecnica con il vicegovernatore della Prefettura di Shizuoka con delega ai Trasporti, Kyoji Nanba, al termine della quale ha fatto seguito l'incontro con il governatore Heita Kawakatsu che ha ribadito la volontà condivisa di perseguire l'obiettivo comune di una concreta collaborazione in ambito portuale.

Sergio Bolzonello con Tetsuya Fujinami, direttore esecutivo Porto Shimizu, in visita allo scalo giapponese

Porti: Trieste, definito protocollo per intesa con Shimizu

Durante missione in Giappone vicepresidente FVG Bolzonello

(ANSA) - TRIESTE, 3 OTT - Un protocollo che verrà sottoscritto dall'Autorità portuale di Trieste e da quella di Shimizu, nella prefettura di Shizuoka (Giappone), con le rispettive istituzioni locali di riferimento, è stato approntato in una missione nel Sol Levante dal vicepresidente del Friuli Venezia Giulia, Sergio Bolzonello.

"Il progetto che farà parte dell'accordo - ha affermato Bolzonello - è quello di organizzare un evento congiunto al fine di illustrare, davanti ai rappresentanti del mondo economico, le opportunità offerte dai due scali per incrementare i traffici e creare nuove occasioni di sviluppo". Oltre alle analogie morfologiche e strutturali dei due porti, e la presenza a Shizuoka gli stabilimenti di marchi come Honda, Toyota, Suzuki e Yamaha, lo scalo nipponico ha movimentato 429.651 Teu nel 2015, potendo contare su due terminal dal fondale rispettivamente di 12 e 15 metri, di cui uno attrezzato per le navi Ro-Ro. Altra analogia con Trieste è la crocieristica, vista l'importanza turistica della Prefettura di Shizuoka nel cui territorio di competenza si trova il monte Fuji. Sempre nell'area portuale sono presenti un importante deposito di gas liquido (Gnl) e alcuni silos destinati all'agroalimentare.

Dopo il sopralluogo allo scalo di Shimizu, Bolzonello ha partecipato a una riunione tecnica con il vicegovernatore della Prefettura di Shizuoka con delega ai Trasporti, Kyoji Nanba, al termine della quale ha fatto seguito l'incontro con il governatore Heita Kawakatsu, che ha ribadito la volontà condivisa di perseguire l'obiettivo comune di una concreta collaborazione in ambito portuale. (ANSA).

Trieste, protocollo d'intesa con Shimizu

Trieste - L'obiettivo del progetto, approntato in una missione nel Sol Levante, è quello di creare nuovo opportunità di business tra i due scali coinvolti.

Trieste - **Un protocollo che verrà sottoscritto dall'Autorità portuale di Trieste e da quella di Shimizu, nella prefettura di Shizuoka (Giappone), con le rispettive istituzioni locali di riferimento, è stato approntato in una missione nel Sol Levante dal vicepresidente del Friuli Venezia Giulia, Sergio Bolzonello.** «Il progetto che farà parte dell'accordo - ha affermato Bolzonello - è quello di organizzare un evento congiunto al fine di illustrare, davanti ai rappresentanti del mondo economico, le opportunità offerte dai due scali per incrementare i traffici e creare nuove occasioni di sviluppo». Oltre alle analogie morfologiche e strutturali dei due porti, e la presenza a Shizuoka gli stabilimenti di marchi come Honda, Toyota, Suzuki e Yamaha, lo scalo nipponico ha movimentato 429.651 teu nel 2015, potendo contare su due terminal dal fondale rispettivamente di 12 e 15 metri, di cui uno attrezzato per le navi Ro-Ro.

Altra analogia con Trieste è la crocieristica, vista l'importanza turistica della Prefettura di Shizuoka nel cui territorio di competenza si trova il monte Fuji. **Sempre nell'area portuale sono presenti un importante deposito di gas liquido (Gnl) e alcuni silos destinati all'agroalimentare.**Dopo il sopralluogo allo scalo di Shimizu, Bolzonello ha partecipato a una riunione tecnica con il vicegovernatore della Prefettura di Shizuoka con delega ai Trasporti, Kyoji Nanba, al termine della quale ha fatto seguito l'incontro con il governatore Heita Kawakatsu, che ha ribadito la volontà condivisa di perseguire l'obiettivo comune di una concreta collaborazione in ambito portuale.

Trieste, protocollo d'intesa con Shimizu

2

Petrolio, la Cina "nasconde" le riserve

Trieste, protocollo d'intesa con Shimizu

L'obiettivo è quello di creare nuove opportunità di business tra i due scali

Corea, piano da 13 miliardi per i porti

L'Algeria scommette sulle energie rinnovabili

Il gruppo Enel completa il primo impianto eolico in Sud Africa

Un protocollo che verrà sottoscritto dall'Autorità portuale di Trieste e da quella di Shimizu, nella prefettura di Shizuoka (Giappone), con le rispettive istituzioni locali di riferimento, è stato approntato in una missione nel Sol Levante dal vicepresidente del Friuli Venezia Giulia, Sergio Bolzonello. «Il progetto che farà parte dell'accordo - ha affermato Bolzonello - è quello di organizzare un evento congiunto al fine di illustrare, davanti ai rappresentanti del mondo economico, le opportunità offerte dai due scali per incrementare i traffici e creare nuove occasioni di sviluppo». Oltre alle analogie morfologiche e strutturali dei due porti, e la presenza a Shizuoka gli stabilimenti di marchi come Honda, Toyota, Suzuki e Yamaha, lo scalo nipponico ha movimentato 429.651 teu nel 2015, potendo contare su due terminal dal fondale rispettivamente di 12 e 15 metri, di cui uno attrezzato per le navi Ro-Ro. Altra analogia con Trieste è la crocieristica, vista l'importanza turistica della Prefettura di Shizuoka nel cui territorio di competenza si trova il monte Fuji. Sempre nell'area portuale sono presenti un importante deposito di gas liquido (Gnl) e alcuni silos destinati all'agroalimentare. Dopo il sopralluogo allo scalo di Shimizu, Bolzonello ha partecipato a una riunione tecnica con il vicegovernatore della Prefettura di Shizuoka con delega ai Trasporti, Kyoji Nanba, al termine della quale ha fatto seguito l'incontro con il governatore Heita Kawakatsu, che ha ribadito la volontà condivisa di perseguire l'obiettivo comune di una concreta collaborazione in ambito portuale.

Autorità Portuale Trieste: operativa l'agenzia per il lavoro portuale del porto di Trieste (ALPT)

(FERPRESS) – Trieste, 3 OTT – "Cambia rotta la gestione del lavoro nel Porto di Trieste. Da oggi diventa operativa l'Agenzia per il lavoro portuale, a seguito della sottoscrizione degli accordi individuali per i 111 lavoratori interessati, provenienti dalla Deltauno e dalla Minerva Servizi". Lo annuncia in una nota l'Autorità Portuale.

"Si tratta – prosegue il comunicato – di uno strumento promosso dall'Autorità portuale di Trieste, per stabilizzare il mercato del lavoro al suo interno, migliorare la tutela dei lavoratori, risolvendo situazioni di precarietà (come quelle relative al fallimento della Cooperativa Primavera), e dotare lo scalo di una moderna struttura di gestione del lavoro temporaneo, con una piena collaborazione fra soggetti pubblici e privati".

"Ora si volta pagina – ha commentato il commissario dell'Authority, Zeno D'Agostino, guardando ad un futuro basato sulla professionalità, la produttività e la sicurezza del lavoro. Le risorse umane per noi sono importanti quanto le infrastrutture. È questa la nostra idea di sviluppo, e questo tipo di indicatori devono essere inseriti nella valutazione della performance dei porti, al pari delle statistiche. I numeri positivi dei traffici non bastano, se non c'è crescita dell'occupazione. Mentre in molti scali italiani ed europei, il lavoro sembra essere elemento di conflitto, qui è indice di unione".

Il clima di collaborazione è stato citato anche da Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità portuale di Trieste e presidente dell'Agenzia, che ha voluto ringraziare aziende, Organizzazioni sindacali e lavoratori per la collaborazione ricevuta, parlando di ALPT come "modello che può essere esportato e adattato anche negli altri scali italiani".

La Nuova di Venezia e Mestre

Un tunnel ferroviario per collegare il porto offshore

L' INTERVENTO di FERNANDO DE SIMONE

* I porti italiani, senza il potenziamento dei collegamenti ferroviari, non hanno futuro. Gli sviluppi dei porti di Trieste, Genova e La Spezia sono notevoli, e Venezia? Visti i costi e i problemi delle altre proposte, ritengo che la costruzione del tunnel ferroviario sottomarino, per il collegamento dal porto offshore a Marghera, è la soluzione più competitiva.

Mentre a Venezia si continua a discutere sullo scavo di nuovi pericolosissimi canali, per potenziare il porto commerciale, nel frattempo a Suffolk, in Gran Bretagna, attracca già una nave cinese lunga 400 metri, in grado di trasportare 19.000 Teu (containers da 20 piedi). La "Cscl Globe" è la prima, ma altre navi simili e più grandi (da 20.000 Teu), sono già in costruzione nei cantieri Hyundai Heavy Industries, in Corea del Sud. Esse attraccheranno nei maggiori porti del modo, a partire da Rotterdam.

E a Venezia? Tutte le previsioni sono rapidamente invecchiate. Molte analisi dovranno essere rifatte. Da noi l' incidenza del costo del lavoro per container è di 85 euro, ad Anversa di 58, ad Algeciras di 38. Come potrà il Porto di Venezia sperare di essere più competitivo, se aggiungerà la rottura di carico dal porto offshore alla terraferma? Il mio progetto prevede il trasporto dei passeggeri e delle merci dal terminal offshore a 8 miglia nautiche dalla costa, a Marghera, con un tunnel ferroviario sottomarino. Il materiale estratto durante lo scavo verrà utilizzato per il totale interramento del canale del Petroli, e quindi per il riequilibrio idraulico di tutta la laguna veneziana. Il costo complessivo di circa 1,5 miliardi di euro, inferiore a quello che occorrerebbe se si decidesse di trasportare i tre milioni di container all' anno a Marghera, utilizzando le nuove chiatte (cassette) autoportanti da 216 Teu da 20 piedi, e le navi semiaffondanti (devono ancora collaudare i prototipi).

Bisognerà tener conto poi del rischio di congestione del traffico navale in laguna (incremento di oltre 1.850 passaggi annui) e di quello del traffico automobilistico a Marghera (incremento di oltre 3.300 mezzi pesanti al giorno) e il notevole aumento dell' inquinamento atmosferico (acustico, acqua, aria).

Utilizzando il tunnel ferroviario, costruito in tre anni, si eviterà la paralisi del traffico lagunare e si darà la garanzia agli armatori che le loro merci saranno trasportate a Marghera, anche con il mare molto agitato. La mia proposta, fatta recentemente al sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, all' assessore regionale ai Lavori pubblici Elisa De Berti e al presidente di Confetra Nordest, Paolo Salvaro, potrà dare lavoro, compreso l' indotto, a circa 10.000 persone.

* Architetto, specializzato in costruzioni sotterranee, sottomarine, ingegneria sismica e trasporti.

I SINDACATI

Genova-Savona: «Inaccettabile ritardare le decisioni»

ALBERTO QUARATI

GENOVA. La lunga attesa sulle nomine dei presidenti delle nuove Autorità portuali di sistema previste dal governo, con il ministro dei Trasporti Graziano Delrio alla ricerca di nominativi di «comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale», ma su cui convergono molteplici interessi e appetiti, pesa ogni giorno di più sui porti.

La situazione è particolarmente critica a Genova, dove ai tempi lunghi del governo si aggiungono un anno di commissariamento e il pluriennale ritardo accumulato su tutte le questioni strategiche che riguardano il primo scalo italiano. Proprio per questo i rappresentanti dei lavoratori portuali sono contrari alla proroga richiesta dalla Regione Liguria sull'entrata in vigore dell'Autorità di sistema: «È necessario - spiega Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti Liguria - avere subito un'Autorità di sistema, che sieda al tavolo nazionale di coordinamento. Questo perché servono certezze per gli investimenti degli imprenditori, perché a cascata queste decisioni si riverberano sul futuro dei lavoratori. Inoltre, nell'ottica di un sistema portuale con Savona, serve al più presto un regolamento unico per i portuali articolo 17 dell'uno e dell'altro scalo, per evitare il dumping tra due porti vicini e destinati a diventare un unico sistema».

A Levante, ragiona Ettore Torzetti, segretario generale della Fit Cisl Liguria «servono decisioni sul Blue Print: con l'avvicinarsi delle elezioni amministrative dobbiamo capire se il progetto waterfront era uno solo specchietto per le allodole oppure no. Così come per Ente Bacini: abbiamo espresso contrarietà alla privatizzazione, ma è innegabile che servano decisioni, per dare una risposta a chi porta il lavoro in quelle aree. Infine c'è il nodo delle ferrovie: il Vte da solo movimenta un milione di teu l'anno, e ha ancora un unico binario di accesso. Serve un presidente che parli con gli altri interlocutori delle amministrazioni per uscire da questo stallo. Senza dimenticare la necessità di chiarire la situazione dei dipendenti delle Authority, cui ogni mese viene tolto del denaro dallo stipendio ingiustamente».

«Opere ferme? Il binario al Vte, Calata Bettolo, i riempimenti Ronco-Canepa - ricorda Enrico Ascheri, responsabile portualità della Filt Cgil genovese -. Non vogliamo criticare la gestione dell'ammiraglio Giovanni Pettorino, anzi. Ma il commissariamento impone decisioni solo su questioni contingenti. Serve un presidente perché il timore è che il governo, che su questa riforma ha puntato tutto, alla fine faccia fare ai porti la fine delle Province».

quarati@ilsecoloxix.it

"Intermodal and Shipping Transport", terzo Forum a Genova

Genova - Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma la terza edizione del Forum "Intermodal and Shipping Transport", in agenda il 21 novembre prossimo a Genova (Palazzo San Giorgio). La partecipazione all'evento, organizzato da The MediTelegraph e Il Secolo XIX, è gratuita previa registrazione obbligatoria.
Il Forum si svilupperà in due sessioni: la prima, alla quale saranno invitati i protagonisti del nuovo corso della portualità (presidenti delle Authority e rappresentati del governo), sarà riservata al funzionamento dei porti e alle novità in materia normativa e finanziaria. La seconda vedrà invece protagonisti gli operatori privati e avrà come focus il ruolo degli scali italiani nel panorama mondiale, con particolare attenzione a regolamenti internazionali e cybersecurity.
Alle precedenti edizioni del Forum hanno partecipato più di 700 addetti ai lavori. Nei prossimi giorni sarà disponibile l'agenda definitiva. Per informazioni è possibile rivolgersi a press@themeditelegraph.com , telefono 01053881.

PROPELLER CLUB

Convegno sull'evoluzione delle cruise ships

GENOVA. Il Propeller Club di Genova ha organizzato per venerdì 7 ottobre nella sede della Banca d'Italia un incontro dal titolo: "L'evoluzione delle navi da crociera nei profili tecnico-economici-operativi". Il dibattito inizierà alle 16 con Mario Venturi, direttore della sede di Genova della Banca D'Italia e continuerà poi con l'introduzione di Giorgia Boi, Presidente Propeller Club Port of Genoa, di Umberto Masucci, presidente The International Propeller Clubs. A seguire le relazioni di Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere, Michele Francioni, Ceo Rina Services e dell' ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità portuale, Andrea Migliardi, ufficio studi Banca D'Italia. Concluderà Enrico Maria Pujia, Dg del Mit per il trasporto marittimo.

Il Secolo XIX

PRIMA RIUNIONE A TURSI PER GLI STATI GENERALI

Crisi, la giunta apre il confronto con sindacati e Confindustria

Infrastrutture, porto e aziende in difficoltà i settori su cui agire

GLI STATI GENERALI di Genova si occuperanno di Erzelli e le infrastrutture che sono necessarie al progetto, il nodo delle riparazioni navali, la questione Ilva e Piaggio, il ribaltamento per Fincantieri e le infrastrutture portuali.

Dopo aver scelto la via della conferenza programmatica, il Comune di Genova procede a tappe forzate. Ieri pomeriggio a Palazzo Tursi si è svolto il primo confronto tra l'amministrazione del sindaco Marco Doria e le parti sociali del settore industriale, Cgil-Cisl e Uil da una parte e Confindustria dall'altra. Al tavolo con il sindaco Marco Doria c'erano il vice sindaco Stefano Bernini e l'assessore alle attività produttive Emanuele Piazza.

Marco Doria e Stefano Bernini

Incontro che è servito, soprattutto, ad inquadrare i temi che dovranno confluire nella conferenza strategica e quindi nella proposta di delibera che il Comune dovrà fare per affrontare la crisi del tessuto economico e produttivo genovese.

I tempi sono piuttosto stretti. E sebbene l'incontro di ieri sia stato definito «interlocutorio» dalle parti sociali, entro una settimana organizzazioni sindacali e Confindustria dovranno far pervenire al Comune la loro visione della situazione.

L'obiettivo del Comune è giungere in tempi più rapidi possibili a una serie di impegni condivisi da Comune, Regione e Governo sui temi individuati ieri dal tavolo di confronto. Peralto la giunta Doria ha anche deciso di istituire «un tavolo di consultazione permanente con le forze sociali». Il risultato degli stati generali della città sarà un "Patto per Genova" tra Comune, Regione Liguria e Governo che formalizzi gli impegni assunti per la ripresa industriale e a «individuare nuovi strumenti amministrativi da mettere a servizio dello sviluppo e del superamento della crisi».

Shipping & dintorni

Container, consorzio fra imprese per La Spezia

Un consorzio fra imprese per imprimere slancio al progetto di Santo Stefano Magra, come area indispensabile per garantire valore aggiunto al traffico di container nel porto della Spezia. Questo è uno dei principali progetti per il rilancio dello scalo marittimo che La Spezia Port Service, ovvero la community portuale spezzina, sta mettendo a punto per impedire che i primi segnali di stagnazione in atto, si trasformino in prodromi di una recessione e specialmente di distruzione di quel modello di coesione fra Autorità portuale, l'operatore concessionario del terminal e le professioni del porto che hanno determinato per oltre vent'anni il successo dello scalo.

Consorzi di imprese per "radicare" i container a La Spezia

Un consorzio fra imprese per imprimere slancio al progetto di Santo Stefano Magra come area indispensabile per garantire valore aggiunto al traffico di container nel porto di La Spezia.

La Spezia, 3 ottobre 2016 – Questo è uno dei principali progetti per il rilancio dello scalo marittimo che La Spezia Port Service, ovvero la community portuale spezzina, sta mettendo a punto per impedire che i primi segnali di stagnazione in atto, si trasformino in prodromi di una recessione e specialmente di distruzione di quel modello di coesione fra Autorità portuale, l'operatore concessionario del terminal e le professioni del porto che hanno determinato per oltre vent'anni il successo unico dello scalo del levante ligure.

"Il blocco del dragaggio dei fondali al Molo Fornelli, in conseguenza di una inchiesta giudiziaria, ma anche e specialmente i conflitti e le problematiche anche comunitarie connesse con i Corridoi doganali – afferma La Spezia Port Service – nonché le preoccupazioni per un cambiamento di mission del maggiore concessionario portuale (cambiamento in queste ore confermato direttamente in un comunicato stampa del gruppo Contship), hanno spinto gli operatori a compattarsi sulla necessità di varare una nuova idea di porto".

"Sono maturate due consapevolezze: da un lato, che il porto non possa essere un puro centro di transito di container, ma debba lasciare ricadute sul territorio; dall'altro, che il modello di porto mono-culturale, nella prospettiva dell'integrazione con Carrara va ripensato".

"E' quindi necessario oggi un approfondimento che miri a valorizzare le opportunità territoriali che la riforma ci offre e tutto ciò dovrà rappresentare il primo compito della nuova Autorità di sistema portuale".

La Spezia Port Service: consorzi di imprese per "radicare" i container a La Spezia

(FERPRESS) – La Spezia, 3 OTT – Un consorzio fra imprese per imprimere slancio al progetto di Santo Stefano Magra come area indispensabile per garantire valore aggiunto al traffico di container nel porto di La Spezia. Questo è – secondo quanto si apprende da una nota – uno dei principali progetti per il rilancio dello scalo marittimo che La Spezia Port Service, ovvero la community portuale spezzina, sta mettendo a punto per impedire che i primi segnali di stagnazione in atto, si trasformino in prodromi di una recessione e specialmente di distruzione di quel modello di coesione fra Autorità portuale, l'operatore concessionario del terminal e le professioni del porto che hanno determinato per oltre vent'anni il successo unico dello scalo del levante ligure.

"Il blocco del dragaggio dei fondali al Molo Fornelli, in conseguenza di una inchiesta giudiziaria, ma anche e specialmente i conflitti e le problematiche anche comunitarie connesse con i Corridoi doganali – afferma La Spezia Port Service – nonché le preoccupazioni per un cambiamento di mission del maggiore concessionario portuale (cambiamento in queste ore confermato direttamente in un comunicato stampa del gruppo Contship), hanno spinto gli operatori a compattarsi sulla necessità di varare una nuova idea di porto".

"Sono maturate due consapevolezze: da un lato, che il porto non possa essere un puro centro di transito di container, ma debba lasciare ricadute sul territorio; dall'altro, che il modello di porto mono-culturale, nella prospettiva dell'integrazione con Carrara va ripensato".

"E' quindi necessario oggi un approfondimento che miri a valorizzare le opportunità territoriali che la riforma ci offre e tutto ciò dovrà rappresentare il primo compito della nuova Autorità di sistema portuale".

Container, consorzio fra imprese per La Spezia

La Spezia - **La proposta arriva dalla Spezia Port Service che**sta mettendo a punto un progetto per evitare il calo dei traffici in porto.

La Spezia - **Un consorzio fra imprese per imprimere slancio al progetto di Santo Stefano Magra, come area indispensabile per garantire valore aggiunto al traffico di container nel porto della Spezia.** Questo è uno dei principali progetti per il rilancio dello scalo marittimo che **La Spezia Port Service,** ovvero la community portuale spezzina, sta mettendo a punto per impedire che i primi segnali di stagnazione in atto, si trasformino in prodromi di una recessione e specialmente di distruzione di quel modello di coesione fra Autorità portuale, l'operatore concessionario del terminal e le professioni del porto che hanno determinato per oltre vent'anni il successo dello scalo.

«Il blocco del dragaggio dei fondali al Molo Fornelli, in conseguenza di una inchiesta giudiziaria, ma anche e specialmente i conflitti e le problematiche anche comunitarie connesse con i Corridoi doganali - afferma La Spezia Port Service - nonché le preoccupazioni per un cambiamento di mission del maggiore concessionario portuale (cambiamento in queste ore confermato direttamente in un comunicato stampa del gruppo Contship), hanno spinto gli operatori a compattarsi sulla necessità di varare una nuova idea di porto». «Sono maturate due consapevolezze: da un lato, che il porto non possa essere un puro centro di transito di container, ma debba lasciare ricadute sul territorio; dall'altro, che il modello di porto mono-culturale, nella prospettiva dell'integrazione con Carrara va ripensato». «E' quindi necessario oggi un approfondimento che miri **a valorizzare le opportunità territoriali che la riforma ci offre** e tutto ciò dovrà rappresentare il primo compito della nuova Autorità di sistema portuale».

IL CASO IN CAMPO ANCHE PER QUELLA DI PIOMBINO

A Nomisma l'incarico di vendere la ex centrale Enel di Livorno

È UFFICIALMENTE in vendita la centrale termoelettrica Marzocco di Livorno, dismessa da Enel, tredici ettari di cui oltre la metà di impianto vero e proprio ed il resto uffici e area tecnica. A Nomisma, che si avvale della consulenza dello studio legale immobiliare Errelegal, Enel ha affidato il compito di pilotare l'operazione per la vendita di questa e di altre 20 ex centrali tra cui quella di Piombino.

Per quanto riguarda l'impianto nella città delle acciaierie, c'è già un percorso disegnato: la trattativa è aperta con una società austriaca — la quale a sua volta graviterebbe nell'orbita di Louis Vuitton — che vorrebbe realizzare nella centrale un outlet grandi firme. Il polo commerciale sarebbe affiancato da un centro dedicato alla formazione ambientale in collaborazione con Wwf che gestisce l'oasi naturalistica confinante. Il progetto ha la benedizione del sindaco di Piombino Massimo Giuliani, ma l'aspirante acquirente sarebbe in fase di riflessione: valuta se la zona garantisce flussi sufficienti a ripagare l'investimento.

Più complesso il quadro a Livorno, tanto che Enel ha deciso di coinvolgere Nomisma, che già promuove la merce: «La ex centrale termoelettrica — scrive Nomisma — è sita al centro del porto industriale. Grazie alla sua collocazione strategica è dotata di un'evidente potenzialità di valorizzazione per usi diversi dalla produzione di energia elettrica, in linea con le previsioni di razionalizzazione e modernizzazione del sistema portuale di Livorno».

LIVORNO
La ex centrale Enel è in una posizione strategica vicino al porto industriale: via al bando

Si parte con un bando online e richiesta di manifestazioni d'interesse. Poi autorità portuale, Comune e Enel si siederanno al tavolo con gli eventuali interessati per garantire il ritorno al territorio e ad un uso condiviso della struttura. Non si esclude lo spezzatino, ovvero lo smembramento e la vendita a pezzi. «Il riuso è limitato da punti di coincidenza con la banchina che assicura il movimento delle navi — dice il sindaco di Livorno Filippo Nogarin — per il resto di case a Livorno ne abbiamo abbastanza, semmai si può aprire una discussione su un centro commerciale, ma soprattutto interesserebbe inserire nell'area un centro ricerca».

Enel sembra aperta a questa soluzione — c'è già un centro elaborazione dati — consapevole che la centrale termoelettrica difficilmente potrà essere usata diversamente e che la valorizzazione immobiliare del centro direzionale potrebbe servire a rientrare di spese di bonifica e a recuperare qualcosa.

(ma.bo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porte Vinciane: è scontro Livorno-Pisa

4 OTTOBRE 2016 CRONACA PORTO

Siamo arrivati allo scontro ufficiale, non più solo nelle indiscrezioni ma negli atti. Ovvero, le "porte vinciane" del Calambrone sono diventate una bega che probabilmente finirà in uno scontro in tribunale tra il Comune di Pisa e dall'altra parte la Regione e l'Autorità portuale livornese.

Le "Porte" sono, come noto, l'unico accesso al mare del Canale dei Navicelli, dove si sono insediate da tempo aziende di costruzione e manutenzione di grandi yacht.
Il problema è che questo accesso avviene attraverso la darsena Toscana: e che con le "porte" aperte – come i pisani hanno sempre cercato di fare, per favorire il transito degli scafi e della loro componentistica – i fanghi dello Scolmatore dell'Arno si riversano nella darsena livornese, condizionandone i fondali. Dragati, questi ultimi, con una spesa superiore a 15 milioni di euro proprio di recente: e già in parte di nuovo compromessi dai fanghi subito dopo arrivati dallo Scolmatore.

Una diatriba vecchia, nella quale ciascuna delle parti sostiene le proprie ragioni. Che non si è risolta con il decreto della Regione Toscana di assumersi la gestione delle "Porte" per poi passarla all'Autorità portuale di Livorno. Il Comune di Pisa si è infatti arroccato a resistere, non ne vuol sapere di ottemperare al decreto di Firenze; da parte loro gli operatori dello yachting insediati nel canale minacciano "azioni clamorose" in difesa del proprio diritto al transito. La Regione è intervenuta nei giorni scorsi rivolgendosi alla propria avvocatura per costringere – anche in tribunale, se necessario – Pisa ad obbedire. E in parallelo anche l'Autorità portuale labronica ha inviato al Comune di Pisa una nota ufficiale con la quale preannuncia la richiesta di danni erariali – la Darsena che torna a riempirsi di fanghi – attraverso una causa giudiziaria. Da palazzo Rosciano arriva anche la conferma che le "porte" sono di fatto spalancate, ufficialmente perché sono di nuovo guaste nel meccanismo di chiusura. Alle sollecitazioni per una veloce riparazione, i pisani avrebbero risposto che non dispongono dei fondi necessari anche perché la legge regionale ha tolto loro la gestione. Insomma, un ginepraio di competenze che ha come risultato pratico la

mancata consegna delle "porte" alla Regione, il mancato passaggio dalla stessa Regione [redacted] per la gestione (e da palazzo Rosciano si è sottolineato che la riparazione potrebbe essere rapidamente fatta a spese [redacted] se avvenisse la consegna come da legge) e uno stallo disastroso per la Darsena Toscana, in quanto stanno tornando a depositarvisi i fanghi dello Scolmatore dell'Arno.

Alla base della crisi, o meglio come determinante per la sua esplosione, c'è un elemento incontrovertibile: la foce dello Scolmatore dell'Arno, che coincide con la foce del canale dei navicelli in mare, è da decenni insabbiata e non consente il transito nemmeno delle barchette. Se la foce fosse stata mantenuta aperta, il problema "porte vinciane" non si porrebbe: o meglio, si porrebbe solo nel senso che occorrerebbe modificare l'attuale ponte stradale sul Calabrone, rendendone la parte centrale mobile (alzabile o rotabile) per consentire il transito degli scafi più grandi. Se ne parla da decenni, ma della "foce armata" e dei relativi impegni per modificare il ponte solo di recente si è fatto qualcosa, in tempi però che andranno probabilmente a dopo il 2020. Nel frattempo, è rissa sempre più feroce, di cui non si riesce a vedere uno sbocco.

Porto, turismo e strade per il rilancio della costa

Dallo scalo livornese passano 200mila visitatori e vengono spesi 9 milioni Il presidente Tortelli: bisogna puntare all'integrazione territoriale e a diversificare

LIVORNO

Aumentare la dimensione media delle imprese ricettive, favorire l'aggregazione di impresa, superare i problemi infrastrutturali dei trasporti e la stagionalità nell'offerta turistica: queste sono alcune delle proposte scaturite dal convegno dedicato alla realtà attuale ed al domani della costa toscana, da Carrara sino a Grosseto. Promosso dal CRU-Consiglio Regionale Unipol Toscana, l'incontro è stato ospitato nell'auditorium del Lem dinanzi ad una platea di esponenti del mondo associativo, sindacale ed imprenditoriale.

Al dibattito, moderato dalla giornalista del Tirreno Ilaria Bonuccelli, hanno partecipato l'assessora al commercio Paola Baldari, il responsabile di CRU-Unipol Alcardo Benuzzi, il direttore del Centro Studi Turistici, Alessandro Tortelli, il presidente CRU-Unipol Toscana, Massimo Biagioni, il presidente della Commissione Costa in Consiglio Regionale, Antonio Mazzeo, il presidente della Commissione Attività Economiche in Regione Toscana ed il presidente del Gruppo Unipol, Pierluigi Stefanini: «E' essenziale partire dalla forze vive, reali, di questo territorio e ragionare con loro sulle prospettive. Cerchiamo di stimolare un confronto ricordando che lo sviluppo ha bisogno di più componenti facendo in modo che l'attività economica, che è fondamentale, incontri i bisogni sociali e salvaguardi l'ambiente. Ed anzi si usi l'ambiente come veicolo e come valore per il traino dello sviluppo. Ciò va affrontato in un'ottica non di breve periodo, come le infrastrutture dei trasporti e dei porti».

Un momento del convegno che si è svolto ieri nell'auditorium del Lem (Marzi/Pentafoto)

E parlando di traffico portuale l'indagine colloca il porto di Livorno al sesto posto in campo nazionale per movimento passeggeri con una previsione per il 2016 di -2,7% (equivalente a circa 23.000 passeggeri), mentre lo scalo di Portoferraio registra un balzo in avanti del 53,2%.

Nel 2016 su ottocentomila passeggeri complessivi il 14% resta a bordo, il 44% si dedica ad escursioni ufficiali in Toscana, il 16% compie escursioni "fai da te" ed il 25% visita Livorno (ovvero duecentomila visitatori). Inoltre dei quasi 38 milioni di Euro spesi da passeggeri ed equipaggi il 24% vengono spesi a Livorno.

A ciò vanno aggiunti i quasi due milioni di passeggeri dei traghetti transitati dal porto di Livorno (altri 167000 sono passati dal porto di Piombino). Come sempre non mancano luci e ombre: «Il quadro è abbastanza desolante sul fronte occupazione - spiega Alessandro Tortelli - però fa anche un po' riflettere che la costa toscana rappresenta un quarto del valore aggiunto a livello regionale laddove le imprese attive evidenziano un forte predominio del settore servizi-marketing. In termini di proposte si pensi a quanti passeggeri transitano dai porti, dagli aeroporti e dai sistemi autostradali della costa con la necessità di integrazione di questi hub mediante i trasporti locali. Bisogna perciò puntare all' integrazione territoriale ed a diversificare. Non va poi chiusa la stagione turistica nei tre mesi classici, ma si deve pensare ad un periodo più ampio».

Roberto Riu

Livorno L'assalto di cittadini e turisti al

Tutti in coda per salire a bordo della Vespucci

LIVORNO Da qualche giorno la nave scuola Amerigo Vespucci ha fatto tappa a Livorno, ma le lunghe code per visitarla non accennano a diminuire. Tanti i livornesi e non solo livornesi che vogliono salire a bordo per ammirare la Vespucci (visitabile lunedì, mercoledì e giovedì dalle 14.30 alle 18.30; venerdì, sabato e domenica dalle 10.30 alle 12.30 e dalle 15.30 alle 18). Le code che si formano sono dovute anche ai minuziosi controlli di sicurezza che vengono effettuati prima di far salire a bordo le persone. Il livello di allerta per il porto di Livorno, al pari di altre infrastrutture italiane, rimane infatti 2 su una scala di 3.

S.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il testimone: «Porto di Brindisi, premi impressionanti»

Brindisi - Ma il consulente del Pm ha escluso che ci siano stati rilievi mossi dal Ministero dei Trasporti, a cui il bilancio dell'Ente brindisino è stato regolarmente trasmesso.

Brindisi - «Quando presi visione del rendiconto, rimasi impressionato nel leggere la voce relativa ai premi, perché si trattava di 700mila euro. Chiesi di avere copia degli atti, ma mi fu negato. Vero è che feci un esposto alla Procura regionale della Corte dei Conti». **Lo ha detto Michelangelo Greco, componente del Comitato portuale di Brindisi in rappresentanza dei lavoratori delle imprese portuali** nel processo in cui sono imputati per peculato e truffa l'ex segretario generale **Nicola Del Nobile** e l'ex dirigente **Vittoria Ligorio**.
Ascoltato anche il consulente del pm, il quale ha escluso che ci siano stati rilievi mossi dal Ministero dei Trasporti, a cui il bilancio dell'Ente brindisino è stato regolarmente trasmesso, stando alle norme di legge. Né rilievi sono stati mossi dai componenti del Collegio dei revisori. La notizia completa sul sito Brindisi Report .

“Autorità portuale, premi per 700mila euro: per me somma impressionante”

· La testimonianza di Michelangelo Greco, componente del Comitato, nel processo in cui sono imputati per peculato e truffa l'ex segretario generale Nicola Del Nobile e l'ex dirigente Vittoria Ligorio. Ascoltato anche il consulente del pm: "Problematicità a Brindisi, ma dal Ministero nessun rilievo"

BRINDISI – Per il consulente del pubblico ministero, le premialità riconosciute in seno all'Autorità portuale di Brindisi sono materia problematica anche per via delle disposizioni di legge, per il l'autore dell'esposto alla Procura regionale della Corte dei Conti sono “impressionanti”. I due differenti punti di vista sono stati consegnati questa mattina al Tribunale di Brindisi, al cui giudizio sono stati rinviati l'ex segretario generale Nicola Del Nobile, e la ex dirigente dei servizi amministrativi, Vittoria Ligorio, con le accuse di peculato e truffa aggravati in relazione alle somme percepite a titolo di premialità per 450mila euro.
La versione di natura tecnica è stata portata dal consulente del pubblico ministero, il dottor Barletta, interrogato prima dallo stesso rappresentante della pubblica accusa, Milto Stefano De Nozza, poi dal difensore degli imputati, Gianvito Lillo, con il supporto di Bina Valentina, in qualità di esperta in contrattazione. Domane precise quelle del pm, altrettanto precise quelle del difensore, trattandosi di questioni tecniche che vanno lette avendo in mano le disposizioni di legge e il rendiconto 2012 dell'Autorità portuale, nel quale erano comprese le voci di quelle premialità diventate oggetto del processo.
Premi che sono stati riconosciuti non solo ai due ex dirigenti dell'Ente, ma a 40 persone, tra funzionari e dipendenti, stando a quanto emerge da un elenco che la difesa ha prodotto in occasione della scorsa udienza, chiedendo l'acquisizione al fascicolo del dibattimento. Cosa che il presidente del Collegio giudicante ha disposto. E anche oggi, quell'elenco, noto come “allegato numero 16” è stato più volte richiamato dal penalista.
Il consulente ha escluso che ci siano stati rilievi mossi dal Ministero dei Trasporti, a cui il bilancio dell'Ente brindisino è stato regolarmente trasmesso, stando alle norme di legge. Né rilievi sono stati mossi dai componenti del Collegio dei revisori. E' stata esclusa, inoltre, qualsiasi forma di incompatibilità per Ligorio che per un certo periodo di tempo ha ricoperto anche il ruolo di rappresentante sindacale.
A fare qualche domanda e a chiedere spiegazioni, fu Michelangelo Greco, componente del Comitato, ora come allora in rappresentanza dei lavoratori dipendenti delle imprese portuali: “Quando presi visione del rendiconto, rimasi impressionato nel leggere la voce relativa ai premi perché si trattava di 700mila euro”, ha detto il testimone. “Chiesi di avere copia degli atti, ma mi fu negato. Vero è che feci un esposto alla Procura regionale della Corte dei Conti”.
Non ci fu ricorso al Tar di Lecce, ha tenuto a precisare l'avvocato Lillo, il bilancio venne approvato dal Comitato, né arrivarono altri rilievi. Quanto, poi, all'esposto alla magistratura contabile, non ci sono state comunicazioni sull'esito. Il processo riprenderà il prossimo anno, con l'ascolto di altri quattro testimoni citati dal pubblico ministero, tra i quali l'ex presidente dell'Authority, Giuseppe Giurgola.
Per la cronaca, in Comitato portuale fu condotta una battaglia a più riprese per contestare soprattutto le procedure di adozione delle premialità, che pur reintrando interamente nel bilancio, la cui approvazione è di competenza dell'organismo, non furono portate all'esame preliminare dello stesso comitato quando divennero oggetto di decisione nella contrattazione aziendale.

Il Giornale di Sicilia

Anello ferroviario, cantiere senza pace Un nuovo scontro tra ente porto e Italferr

Cannatella: 27 mila euro per dare un' altra area demaniale

Ma dalla sua posizione Cannatella non si schioda. «È la legge che lo prevede spiega -. I casi in cui bisogna fornire lo spazio in forma gratuita sono altri, non certamente i lavori di una impresa privata».

Giancarlo Macaluso OOO Per l' anello ferroviario non c' è pace. Protestano i cittadini che risiedono nelle vicinanze delle aree di cantiere per i lavori che giudicano a passo di lumaca, tappezzando via Amari di manifesti con cui accusano il sindaco e l' amministrazione. E, come se non bastasse, ora si innesta un nuovo braccio di ferro fra l' Autorità portuale e Italferr che dell' opera è il committente per conto di Rfi.

La questione è semplice. La Tecnis, l' impresa catanese commissariata che sta eseguendo i lavori, vuole la consegna di una nuova fetta di zona portuale per la seconda fase dell' intervento di oltre 4 mila metri quadrati. Il presidente dell' Ente porto, Vincenzo Cannatella, ha scritto chiaro e tondo che la concessione delle aree demaniali marittime come zona di cantiere sono soggette al pagamento di un «canone di locazione». Quantificato in questo caso in 27 mila euro annui come indennità, più una cauzione di 60 mila euro. Anzi, in una lettera Cannatella informa che «la consegna delle aree non potrà avvenire prima del pagamento dei canoni demaniali dovuti per l' occupazione di aree nella prima fase dei lavori». E totalizza un conto di 48 mila 439 euro. Anche la Tecnis è invitata a sborsare 10 mila euro più una cauzione di 25 mila perché a essa dovranno essere concessi circa 1.200 metri quadrati di territorio dove impiantare il cantiere vero e proprio.

Italferr e Rfi hanno coinvolto il Comune nella gestione di questa richiesta: in quanto beneficiaria dell' opera e dunque titolare dei finanziamenti, l' amministrazione deve autorizzare ogni spesa supplementare e non prevista dell' appalto. Così, è stata interpellata l' avvocatura comunale. La quale ha fornito un parere a suo modo vincolante: no - hanno scritto in sintesi i legali di Palazzo delle Aquile - quelle concessioni non sono dovute perché il codice della navigazione prevede la gratuità dell' occupazione «quando si tratti di lavori di un' ammini strazione pubblica per realizzare un' opera di pubblica utilità».

Ma dalla sua posizione Cannatella non si schioda. «È la legge che lo prevede - spiega -. I casi in cui

bisogna fornire lo spazio in forma gratuita sono altri, non certamente i lavori di una impresa privata. Questo è un obbligo cui noi non possiamo derogare perché la Corte dei Conti potrebbe far pagare a noi amministratori dell' ente il mancato incasso».
E tanto per completare il quadro, qualche giorno fa sempre dall' Autorità portuale è partita un' altra lettera con la quale in ogni caso si subordina il rilascio di nuove aree alla riconsegna di quelle precedenti. «Il porto è un luogo dove si svolgono attività commerciali - conclude Cannatella -. Non possiamo pregiudicare l' operatività del sistema perché l' impresa deve tenere tutti i cantieri aperti. Prima ne concluda uno e poi noi potremmo attivarsi per la fase due».
Italferr, però non ci sta. Insiste.
Vuole che si prosegua con la consegna. E tramite l' ingegnere Donato Ludovici, capo dell' area operativa centro -sud, scrive a tutti gli attori di questo film infi nito che «l' area sarebbe dovuta essere nella disponibilità dell' appaltatore già a inizio 2016 e questa inadempienza sta già generando una pesante criticità nel prosieguo dei lavori».
La risposta non si fa attendere.
Cannatella respinge ogni forma di responsabilità «in merito a eventuali ritardi sull' esecuzione dell' appalto conseguente al mancato adempimento del Comune degli impegni assunti ai fini del rilascio della concessione». E anzi invita il Comune al pagamento minacciando azioni legali per il recupero delle somme.

Allarme smog al porto ogni nave inquina come 14mila automobili

I risultati shock delle analisi commissionate dall' Agenzia delle dogane Superati più volte i limiti di Pm10 e benzene. La protesta dei sindacati

La città

Allarme smog al porto ogni nave inquina come 14mila automobili

I risultati shock delle analisi commissionate dall'Agenzia delle dogane Superati più volte i limiti di Pm10 e benzene. La protesta dei sindacati

Ztl, permessi flop: solo quattromila richieste

SALVO PALAZZOLO Lo spettacolo mozzafiato che si apre davanti al molo Santa Lucia non inganni. Il molo più frequentato del porto è anche il più inquinato. Le navi che attraccano devono tenere i motori accesi per far funzionare tutti i servizi a bordo, il porto di Palermo non ha banchine elettrificate. Non va meglio al molo Vittorio Veneto. Le rilevazioni commissionate dall' Agenzia delle dogane a una ditta specializzata tracciano un quadro allarmante: polveri Pm10 e benzene hanno livelli preoccupanti, è il risultato di una settimana di controlli fatti al porto nel dicembre scorso.

«Le concentrazioni di polveri Pm10 hanno superato il valore limite quattro volte», scrivono gli esperti della "Ecocontrol sud", una società di Priolo Gargallo specializzata in analisi chimiche e controlli ambientali. La relazione risale a marzo, nei giorni scorsi è stata consegnata dall' Agenzia delle dogane ai sindacati, che avevano sollecitato i controlli.

Le analisi ricordano che le polveri Pm10 hanno anche una "soglia di valutazione superiore": «È stata superata 13 volte», in una settimana. Per legge, questa soglia non dovrebbe essere superata più di 35 volte all' anno. I dati preoccupanti sono anche altri. «Durante il periodo di monitoraggio - prosegue la relazione - le concentrazioni di benzene hanno superato la soglia di valutazione superiore sei volte». I sindacati chiedono la convocazione urgente di un tavolo tecnico in prefettura. «Bisognerebbe anche predisporre delle nuove verifiche - dice Bartolo Vultaggio, segretario aziendale Cisl dell' Agenzia delle dogane - La situazione è di certo peggiorata negli ultimi mesi». E non solo a causa delle tante navi da crociera che adesso arrivano a Palermo. I cantieri e il traffico in tilt hanno trasformato via Crispi in una camera a gas per i residenti, costretti a non aprire le finestre.

La Cisl spiega: «Ogni nave da crociera produce 1.300 chili di ossido di azoto ogni otto ore. Si aggiunga che il carburante utilizzato dalle navi è estremamente più inquinante di quello delle auto. Ad esempio, il contenuto di zolfo è da 100 a 1.500 volte superiore al diesel per auto, a seconda che la nave sia all' ormeggio o in movimento». Ecco un altro esempio chiarissimo che delinea la gravità del problema: «Per ogni nave ferma in porto è come se ci fossero circa 14mila auto in colonna per dieci ore».

Un allarme per troppo tempo sottovalutato. Il sindacato tiene a precisare: «La Cisl è schierata per lo sviluppo del porto di Palermo, che oggi rappresenta senz' altro la prima industria della città», dice Franco Vazzano, coordinatore regionale delle agenzie fiscali. «Anche il traffico crocieristico va salvaguardato ». Per i sindacati, la soluzione «sta in un piano industriale, che contemperi le esigenze di riduzione dell' impatto ambientale ». Primo obiettivo, ripensare le banchine in modo da consentire alle navi di rifornirsi dell' energia elettrica necessaria per i servizi di bordo.
«Vanno anche riorganizzati in modo efficace tutti gli spazi - prosegue la Cisl - con la previsione di un' area cosiddetta sterile, per le navi da e per i paesi extra-Schengen, un modo per garantire la sicurezza del porto ». Lavori che non potranno essere realizzati facilmente, e soprattutto in tempi brevi. L' ostacolo più grosso sono proprio le banchine elettrificate, non tutte le navi sono attrezzate, dunque gli armatori dovrebbero farsi carico di corposi lavori di ammodernamento delle flotte.
©RIPRODUZIONE RISERVATA Sui moli mancano gli impianti di alimentazione elettrica e le imbarcazioni tengono i motori accesi SOS SMOG A destra il porto di Palermo, sopra una coppia di turisti mentre entra nella zona degli imbarchi, accanto un rilevatore delle polveri sottili.

Bastianelli: «Promozione congiunta tra Enit e settore crocieristico»

Se son rose fioriranno. Dal palco dell' Italian Cruise Day 2017 di La Spezia , dove è stata annunciata l' edizione del prossimo anno a Palermo , arriva la mano tesa dell' Enit all' intero settore del crociere. «Da parte nostra abbiamo voglia di promuovere l' Italia attraverso le crociere, ma dobbiamo lavorare insieme con tutta l' industria», ha detto Gianni Bastianelli , sottolineando la necessita di politiche comuni a livello europeo anche nel cruise. «Chi viene da lontano, vede Francia, Italia e Spagna come a qualcosa di unico, perchè non pensare a iniziative che ne promuovano il territorio proprio attraverso la crociere». Uno spazio ideale, sottolinea Bastianelli, durante il quale far conoscere l' immagine di un Paese. «E le crociere sono anche lo strumento ideale per aumentare la quota di repeaters che tornano volentieri in vacanza nel nostro Paese. Magari non ancora a fare una crociera, ma a scoprire meglio quello che hanno solo intravisto la prima volta». Altro problema, la separazione ancora troppo netta tra promozione e commercializzazione. «Dobbiamo rendere facile per un turista scegliere l' Italia, nelle crociere e non». E sulla necessità di una politica comune ha insistito anche Eduardo Santander , executive director di European Travel Commission , per cui «il vecchio continente sta perdendo competitività a livello turistico proprio perchè non sappiamo lavorare insieme». A confermalo arriva poi la previsione di Wto , per cui nel 2025 il Mediterraneo non sarà più la regione più visitata al mondo, rimpiazzata dal sud est asiatico . Il motivo? Politica dei visti e accessibilità, resa difficile da collegamenti e infrastrutture. Ma non è tutto, perchè si tratta anche di un problema di prodotto. «Adesso non abbiamo qualcosa che può essere venduto al turista del futuro: asiatico, iperdigitalizzato, giovane e interessato alle esperienze», ha proseguito Santander. E le crociere potrebbero essere uno di questi prodotti. «Del resto le vacanze di un americano sono di 10 giorni, e solo una crociera può permettere di vedere tanto in cosi poco tempo».

Giornale di Sicilia

Crociere

Palermo, nel 2016 mezzo milione di crocieristi

OOO Italian Cruise Day: tiene bene il settore crociere nel 2016. La Sicilia rimane saldamente al quinto posto per traffico passeggeri con 1,1 milioni (+1,7%), dopo Liguria, Lazio, Campania e Veneto; e al terzo per toccate nave (789), dopo Lazio e Campania. Il porto di Palermo, toccato da un circuito crocieristico si appresta a chiudere il 2016 con oltre mezzo milione di crocieristi. Lo scalo palermitano mantiene l' ottavo posto nella classifica italiana.

LA RIFORMA. Gli imprenditori temono che il governo nazionale non confermi i 36 mesi di tempo chiesti dal presidente della Regione per rilanciare la struttura

Confindustria chiede di congelare il riassetto dell' Autorità portuale

CRONACA MESSINA

Il centro neurolesi parte in salita Primi disagi all'ospedale Piemonte

TAGLI AL TRIBUNALE GIUDICI IN ALLARME

Confindustria chiede di congelare il riassetto dell'Autorità portuale

O OO L' Autorità portuale potrebbe non ricevere più la proroga per restare in città. Lancia l' allarme Confindustria sulla ventilata possibilità che il ministro Del Rio non conceda la proroga di 36 mesi richiesta dal Presidente della Regione Crocetta e fino a qualche giorno fa data per certa, riaccendono le preoccupazioni riguardo al futuro del territorio e della portualità messinese.

Confindustria Messina, in un documento approvato all' unanimità dai suoi organi direttivi un paio di mesi fa, sottolineava come, a fronte dello stato di crisi conclamata del porto di Gioia Tauro ed alla assoluta ininfluenza degli altri porti calabresi inseriti nell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto, i volumi di traffico e le ricadute economiche ed occupazionali del sistema portuale messinese, espresse dai porti di Messina, Tremestieri, Milazzo e Giammoro, meritassero una proroga prima della adozione della riforma di cui all' atto di governo n. 303, necessaria a mettere a sistema le loro potenzialità.

"Gli effetti moltiplicatori avrebbero portato beneficio certamente all' area messinese ma, a regime, anche a tutto il sistema portuale previsto dal decreto ministeriale.

Da qui la nostra sollecitazione al Presidente della Regione Rosario Crocetta a presentare la richiesta di proroga prevista nel decreto ministeriale, confortati, dente Crocetta, alla nostra deputazione regionale e nazionale, al Sindaco ed al Consiglio comunale di Messina - continua l' organizzazione degli imprenditori - di intervenire con la più grande energia per evidenziare la necessità di ottenere la proroga che consenta di utilizzare in maniera proficua i fondi oggi nella disponibilità della Autorità Portuale di Messina".

I fondi sono destinati a portare a compimento opere già programmate sia in ambito di riqualificazione urbana (la Falce, la cittadella fieristica) che portuale (porto di Tremestieri, pontile di Giammoro, Piano Regolatore Portuale di Messina e di Milazzo), secondo programmi già delineati e finanziati, che si tramuteranno in opportunità e vantaggi per la città e per la portualità messinese, con ricadute positive per l' occupazione, la produzione di valore e per l' efficienza e la competitività del nostro territorio.

(*ACAF*)

Confindustria rincara la dose: mobilitiamoci ora

Cronaca di Messina

Niente scherzi, caro ministro Delrio

Confindustria rincara la dose: mobilitiamoci ora

Confindustria Messina rilancia l' allarme. «Le più recenti notizie che riguardano gli esuberi della manodopera per le attività del porto di Gioia Tauro e che costringono il Governo a creare l' Agenzia del lavoro portuale che comunque nasce fra difficoltà e polemiche, evidenziano la debolezza strutturale del progetto di quel porto. In più, la ventilata possibilità che il ministro Del Rio non conceda la proroga di 36 mesi richiesta dal presidente della Regione Crocetta e fino a qualche giorno fa data per certa, riaccendono le preoccupazioni riguardo al futuro del territorio e della portualità messinese».

L' Associazione degli industriali aveva già sottolineato nelle scorse settimane come, «a fronte dello stato di crisi conclamata del porto di Gioia Tauro e alla assoluta ininfluenza degli altri porti calabresi inseriti nell' Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto, i volumi di traffico e le ricadute economiche ed occupazionali del sistema portuale messinese, espresse dai porti di Messina, Tremestieri, Milazzo e Giammoro, meritassero una proroga prima della adozione della riforma di cui all' atto di governo n. 303, necessaria a mettere a sistema le loro potenzialità.

Gli effetti moltiplicatori di politiche votate all' efficienza avrebbero portato beneficio certamente all' area messinese ma, a regime, anche a tutto il sistema portuale previsto dal decreto ministeriale». Da qui la sollecitazione al presidente Crocetta a presentare la richiesta di proroga. «Questa richiesta - insiste Confindustria -,inoltrata poi, a nostro parere immotivatamente a favore di tutti i porti siciliani, con ciò indebolendo i motivi della stessa istanza, pare che oggi non riscontri più lo stesso favore da parte del Ministero. Chiediamo pertanto a Crocetta, alladeputazione, al sindaco e al consiglio comunale di intervenire con la più grande energia per evidenziare la necessità di ottenere la proroga che consenta di utilizzare in maniera proficua i fondi oggi nella disponibilità della Autorità di Messina».3(l.d.
)

Si susseguono le voci su un possibile rifiuto del ministro dei Trasporti alla richiesta di proroga per l' Autorità portuale

Niente scherzi, caro ministro Delrio

L' allarme lanciato da CapitaleMessina: «La nostra deputazione non stia più in silenzio»

Cronaca di Messina

Niente scherzi, caro ministro Delrio

L'allarme lanciato da CapitaleMessina: «La nostra deputazione non stia più in silenzio»

Confindustria rincara la dose: mobilitiamoci ora

Lucio D' Amico I "pare" e i "sembra" si sprecano.

Filtrano da Roma indiscrezioni non confermate, secondo le quali il ministro dei Trasporti Graziano Delrio sarebbe intenzionato a respingere la richiesta di proroga per 36 mesi dell' Autorità portuale di Messina - Milazzo.

Fossero vere le voci, sarebbe un gravissimo attacco del Governo nazionale all' autonomia gestionale e operativa dei nostri porti, in un momento oltretutto tra i più delicati e importanti dal punto di vista strategico, dal momento che in itinere vi sono, assieme al Piano regolatore del porto, progetti e appalti di grandissima rilevanza per la città (vedi Zona falcata, via Don Blasco, Tremestieri e cittadella fieristica). Un attacco che andrebbe respinto subito, con tutte le forze che questa città ha a sua disposizione. Anche perché il danno potrebbe nascondere una beffa atroce, visto che le stesse voci darebbero per certa, invece, la proroga per l' Autorità portuale di Salerno. Sarebbe il trionfo del governatore della Campania De Luca e il fallimento più totale del presidente siciliano Crocetta e della nostra classe politica.

Meglio stare in campana, dunque, e far sentire la pressione nei confronti del ministro e del Governo che non può annunciare da un lato la realizzazione del Ponte e dall' altro penalizza re, nei fatti, questo territorio.

«Se così fosse - è la presa di posizione del movimento Capitale Messina -, sarebbe indispensabile un intervento dei deputati del nostro territorio a tutela degli interessi della nostra città. In caso contrario dovranno renderne conto ai cittadini messinesi».

«Noi continuiamo ad essere ottimisti - affermano il presidente Pino Falzea e il portavoce Gianfranco Salmeri - e non crediamo che il Governo possa usare "due pesi e due misure", anche perché le performances dell' Autorità di Messina -Milazzo non sono sicuramente inferiori a quelle di Salerno. Ma se ciò dovesse accadere, non potremmo non stigmatizzare il fatto che una scelta politica dalle gravi conseguenze sull' identità e sull' economia della nostra Città metropolitana si sia realizzata alle spalle dei cittadini, anche in virtù della accondiscendenza o della ininfluenza di larga parte della classe politica messinese.

Quasi nessun esponente politico, infatti, si è mobilitato sinora per evitare questo grave danno per il nostro territorio. Solo silenzi, silenzi "complici", per citare le parole della Gazzetta del Sud. Così non è stato invece nelle altre realtà sede di Autorità portuali. Ma ancora c' è tempo perché i parlamentari del nostro territorio facciano un' azione di lobbying per la difesa degli interessi della nostra città. Trentasei mesi utili per lavorare sulla definizione del futuro dello scalo in termini di rilancio, tanto sul fronte del traffico dei passeggeri che su quello del traffico delle merci, ed inoltre perché si possa avere il tempo per definire i percorsi della riqualificazione della cittadella fieristica e della Zona falcata».3.

La Gazzetta del Sud

Milazzo

Recinzione del porto Lavori entro dicembre

Ottenuti i pareri, la conferma arriva dall' Authority

Indietro non si torna. L' Autorità portuale effettuerà la recinzione del porto e i lavori cominceranno prima di fine anno. Il progetto ha infatti ottenuto i pareri previsti da parte degli enti competenti ed è stato approvato in Comitato portuale nell' aprile 2015 alla presenza del rappresentante del Comune di Milazzo. La recinzione alta verrà realizzata solo a perimetro della parte commerciale del porto (dalla rotatoria di Largo dei Mille sino a Largo Buccari) ed è costituita da un muretto di circa 50 cm, sormontato da ringhiera in ferro lavorato di 1,35 m di altezza.
L' attuale recinzione esistente, alta 90 cm, verrà ricollocata nella zona da largo dei Mille sino al varco di ingresso del Molo Marullo (zona storica del porto). «Ancora una volta la politica non è riuscita a difendere gli interessi dei propri cittadini - tuona il consigliere comunale Alessio Andaloro che nei mesi scorsi si era battuto per evitare tale intervento. Si è deciso di dare un altro colpo di grazia al nostro porto rendendolo off-limits con muri e cancelli e creando così una divisione tra la città, il centro storico e i milazzesi i quali da sempre hanno vissuto a contatto con il mare.
Vorrà dire che ci troveremo di fronte ad una barriera simile a quella molto in uso in questi periodi per non consentire il passaggio degli emigrati a passare il confine. Nel 2007, durante la sindacatura Italiano, l' allora dirigente dei lavori pubblici, arch. Famà si oppose a questo progetto e venne realizzata solo l' attuale non invasiva ringhiera. Cosa è cambiato negli anni successivi? La sicurezza del porto - prosegue il consigliere - si può assicurare mettendo in funzione il costoso impianto milionario di video sorveglianza da anni installato e mi risulta non essere funzionante non con muri che distruggeranno l' armonia paesaggistica di un porto turistico che sorge a ridosso del centro storico, creando un tutt' uno di bellezza con i palazzi storici e monumentali».1(r.m.
)