

INDICE



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 14/6/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

Primo Piano:

- **Riforma dei Porti** (Il Sole 24 Ore, Gazzetta del Sud, Quotidiano di Sicilia)

Dai Porti:

La Spezia:

"...**Risposte Turismo: il 30 settembre sbarca alla Spezia Carriere@icd...**"
(Il Nautilus)

Genova:

"...**Logistica e porti, Gavio a caccia di un partner...**" (Il Secolo XIX)

"...**Strage del porto, l'ultimo choc marinaio si prende a pugni in aula...**"
(Il Secolo XIX)

Livorno:

"...**Business-crociere:9 milioni su Livorno ma serve un piano..**"
(Il Tirreno, Informatore Navale)

"...**Firenze corre ai ripari Più attenzione al turismo sulla costa...**" (LA
Nazione LI)

Ancona:

"...**Ancona progetto CARICA, Rafforzamento connettività tra Regioni
dell'Area Adriatico-Ionica...**"(Ferpress)

Civitavecchia:

"...**Comitato portuale: ok ai due milioni per il Pincio...**" (Civonline)

"...**Porto: weekend di intensi traffici...**"(Civonline)

Taranto:

"...**Taranto, le aziende in gara sul terminal pronte al rilancio...**"
(Il Sole 24 Ore, Mezzogiorno Economia)

"...**Mobilità alla TcT nuovo accordo...**"

(La Gazzetta del Mezzogiorno, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Messina:

"...**Le nuove banchine portuali al traguardo entro fine anno...**"
(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...**Migranti: terzo sbarco in Sicilia , sono oltre 1300...**" (Ragura news)

Altre notizie dai porti Italiani e Stranieri

Logistica. Nel passato distribuiti 1,94 miliardi non correlati alle reali capacità di traffici degli scali

Un fondo per finanziare i porti

Il governo punta a erogare i finanziamenti solo ai piani di sistema

Il fondo per le infrastrutture (all' interno del nuovo codice degli appalti) avrà una sezione dedicata specificamente ai porti, dal quale saranno tratte le risorse statali per le nuove Autorità di sistema portuale (Adsp), da indirizzare alle opere pubbliche negli scali italiani. Il Governo intende così circoscrivere a un unico strumento dedicato i fondi da versare ai porti nazionali, operando una programmazione definita a livello centrale. Un sistema che, secondo i tecnici del ministero, permetterà di ovviare alla stortura che, negli ultimi anni, ha portato lo Stato a versare 1,94 miliardi in conto capitale agli scali italiani, distribuendoli in modo poco ponderato e senza correlarli alle reali capacità di traffico dei porti che li richiedevano.

A mettere in evidenza che quei trasferimenti pubblici sono stati «erogati "a pioggia"», secondo logiche «che poco hanno a che fare con un disegno strategico di lungo termine», è uno studio compilato da Francesco Parola, docente di economia e gestione delle imprese marittime e portuali e delle imprese di trasporto, presso l' università di Genova. I dati definitivi si riferiscono al periodo 2007-2013

ma il sistema è poi proseguito anche negli anni successivi che portano al periodo attuale.

Nel periodo considerato, emerge dallo studio, i porti italiani hanno ricevuto una media di trasferimenti pari a «0,59 euro/tonnellata». Peraltro, tra 2007 e 2013, «ben 12 porti sono stati finanziati secondo un rapporto euro/tonnellate superiore alla media nazionale».

E fra questi non figura ad esempio Genova, il principale scalo gate d' Italia. Inoltre tra i porti che hanno beneficiato di una più cospicua distribuzione di risorse solo quattro mostrano una crescita di traffici tra 2007 e 2013: Civitavecchia, Salerno, Gioia Tauro e Olbia. Insomma questi fondi, utilizzati per dragaggi, manutenzioni e così via, sono stati spesso frutto di «baratti elettorali», anziché di un piano ben definito, nota Parola.

Una situazione che conoscono bene anche i membri della struttura tecnica di missione del ministero dei Trasporti, che stanno lavorando proprio per ovviare al fatto che, negli anni (complice l' eliminazione del ministero della marina mercantile), le risorse per i porti sono arrivate da differenti dicasteri, dalla presidenza del Consiglio, da fondi Ue (nel Sud) ma mai in conseguenza di un disegno definito della portualità italiana.

Ora l' obiettivo del Governo è di ridurre i centri di finanziamento (grazie al fondo), e distribuire le risorse

- segue

dopo che i progetti dei vari porti sono stati approvati dalla struttura tecnica di missione del Mit con la condivisione del tavolo di coordinamento nazionale dei porti, del quale fanno parte le Adsp. Tavolo che sarà costituito non appena la riforma sulla governance portuale avrà l'approvazione finale del Consiglio dei ministri (che arriverà dopo i pareri delle commissioni, attesi entro il 15 luglio). Ma il meccanismo è già partito: oggi la struttura tecnica del Mit inizia a esaminare il progetto di piattaforma offshore di Venezia.

Anche secondo il presidente di Assoport, Pasqualino Monti, «da quando gli scali italiani non sono stati più finanziati con leggi di settore è partito un meccanismo per far approvare stanziamenti da vari ministeri in maniera sconnessa e molte risorse andate negli anni ai porti hanno avuto scarsi ritorni in termini di aumenti di merci. Ma la nuova legge, che centralizza l'erogazione di risorse e dà un indirizzo strategico in capo al ministero, va nella giusta direzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAOUL DE FORCADE

IN BREVE

Il plafond Il fondo per le infrastrutture contenuto nel nuovo codice degli appalti avrà una sezione dedicata ai porti. Da esso saranno tratte le risorse statali per le nuove Autorità di sistema **portuale** (Adsp).

Confusione Negli anni (complice l'eliminazione del ministero della marina mercantile), le risorse per i porti sono arrivate da differenti dicasteri, dalla presidenza del Consiglio, da fondi Ue (nel Sud) ma mai in conseguenza di un disegno definito della **portualità** italiana.

Il tavolo Il tavolo di coordinamento dei porti sarà costituito non appena la riforma sulla governance **portuale** avrà l'approvazione finale del Consiglio dei ministri.

Diario messinese

Gioia Tauro Messina e Milazzo : quante nubi all'orizzonte

Dubbi e inquietudini aumentano. Le notizie che arrivano da Gioia Tauro non fanno altro che ricoprire di nubi l'orizzonte già nero in riferimento a quella controversa riforma della portualità e della logistica italiana concepita dal Governo nazionale con lo sguardo strabico, volto a difendere e rafforzare i porti del Centro-Nord.

Il 21 giugno il porto di Gioia Tauro si fermerà per 24 ore. I sindacati hanno proclamato lo sciopero - astensione totale di tutto il personale - dopo che la società alla quale è stata affidata la gestione delle banchine dello scalo calabrese ("Medcenter Container Terminal") ha comunicato 442 esuberi e ha evidenziato che le casse aziendali sono ormai a secco.

Una situazione che le organizzazioni sindacali calabresi definiscono tragica, oltre che paradossale: il porto in prospettiva più importante del Mediterraneo è quasi alla "canna del gas".

E allora si può ben capire il perché crescano dubbi e inquietudini. Con tutte le difficoltà legate alla perdurante crisi internazionale, il porto di Messina riesce, comunque, a barcamenarsi e l'Authority, presieduta ancora per pochi giorni da Antonino De Simone,

presenta ogni anno un bilancio positivo. Come è stato evidenziato più volte, l'Autorità portuale di Messina-Milazzo (grazie soprattutto a Milazzo, va specificato) è l'unico ente in grado di poter spendere "pronto cassa" soldi propri.

Il timore è che il nostro sistema portuale venga fagocitato da quello di Gioia Tauro, con conseguenze ampiamente prevedibili, anche se c'è chi continua a negarle e a dire che tutto va bene. Ci vogliono atti normativi, dobbiamo avere la certezza assoluta che Messina-Milazzo continueranno ad essere pienamente autonomi sul piano finanziario e responsabili, per intero, delle scelte riguardanti i propri territori.

Inevitabile l'accorpamento con **Palermo**, così come previsto dalla riorganizzazione del Governo nazionale

Per il porto un futuro già segnato

Nessuna autonomia, al contrario di ciò che si auguravano gli operatori locali

TRAPANI - Sembra avvicinarsi sempre di più la parola fine sul porto di Trapani, dopo che neanche la Regione si è opposta al decreto emanato dal Consiglio dei ministri che ha sancito l'accorpamento di Trapani con **Palermo**. Una doppia delusione, anche perché il governo siciliano aveva in un primo momento annunciato la volontà di ricorrere per "incostituzionalità" ri spetto agli accorpamenti previsti nell' Isola. Non essendoci stata però alcuna contestazione, ora il decreto attenderà i canonici due mesi di pubblicazione e poi diventerà esecutivo.

Ciò significa che il capoluogo trapanese non avrà autonomia, lasciando molto delusi coloro i quali speravano in un' **Autorità portuale** autonoma dopo lo stop arrivato nel 2007. La procedura di soppressione dell' **Autorità** trapanese era stata avviata nell' agosto di quell' anno, dopo una verifica dei tonnellaggi transitati annualmente dal porto di Trapani, nell' arco del triennio 2004-2006 preso in esame dal Dipartimento della Navigazione e del Trasporto marittimo e aereo. Successivamente vi fu una rilevazione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il primo studio che esaminò scrupolosamente il volume del traffico merci registrato negli anni che vanno dal 2007 al 2009, affrontando anche gli aspetti economici, giuridici e politici legati al porto di Trapani e alla sua autorità **portuale**.

Dall' analisi dei dati sul traffico merci nel triennio venne fuori come il porto, seppure moderatamente, fosse in crescita ma questo non servì ad evitare la soppressione. Da un paio di anni si era ricominciato a parlare di possibile ritorno all' istituzione di un' **Autorità**, ma nella primavera del 2015 vi furono le prime negative avvisaglie sotto questo aspetto: il Piano strategico nazionale della **portualità** e della logistica (Psnpl), approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri, non aveva previsto alcun ritorno dell' **Autorità portuale** a Trapani. Si era allora ipotizzato che il porto trapanese potesse comunque avere una sua autonomia attraverso l' inserimento in una "seconda fascia" di interesse nazionale, con la nomina di un direttore. Soluzione anche questa che ormai si è allontanata definitivamente.

Parziale carenza di risorse da parte della Regione per cofinanziare la realizzazione dell'infrastruttura

Porto di Tremestieri: è arrivato l'ennesimo intoppo burocratico

Snodo cruciale per risolvere il problema del transito dei tir all'interno del capoluogo

MESSINA - Quando sembra che finalmente si sia arrivati al traguardo, c'è qualcosa che rimette tutto in discussione. La burocrazia e gli appalti per le grandi opere continuano a vivere un rapporto tormentato e stavolta al centro di dubbi, rilievi e quindi nuovi stop c'è il porto di Tremestieri, infrastruttura di grande portata non solo per il territorio messinese, schiavo da decenni del passaggio dei tir, ma per l'intero sistema dei trasporti regionale.

Malgrado ciò sulla procedura emergono nuove incomprensioni con gli uffici di Palermo che chiamati in causa prendono le distanze da alcune responsabilità che vengono imputate.

"Nessun ritardo- scrive in una nota Fulvio Bellomo, dirigente regionale alle infrastrutture- ma l'impossibilità a decretare il cofinanziamento dell'opera per parziale carenza di risorse.

Carenza evidenziata anche dall'Autorità Portuale di Messina che nei giorni scorsi ha scritto al Ministero delle Infrastrutture chiedendo un'implementazione del finanziamento per circa 6,5 milioni di euro".

L'Autorità portuale però, che per l'infrastruttura della zona sud metterà 15 mln di euro, si è sempre detta disponibile a coprire, in extremis, anche la somma mancante.

Il dirigente del dipartimento Infrastrutture interviene anche sul problema procedurale di chi deve approvare il nuovo progetto visto che il primo era stato esitato dal Sindaco pro tempore nel 2011 nella qualità di commissario per l'emergenza traffico, regime commissariale non più in vigore.

"Abbiamo chiamato ad esprimersi la Commissione Regionale Lavori Pubblici" ha dichiarato ancora il dirigente generale che ci tiene a precisare di non avere mai convenuto con nessuno che il nuovo progetto potesse essere approvato con i poteri della superata gestione commissariale, tant'è che il Sindaco di Messina ad agosto aveva richiesto di potere avere nuovamente i poteri commissariali. "Confortati dal parere della Commissione- prosegua riusciremo in tempi brevissimi ad indicare il soggetto competente alla sua approvazione.

- segue

La Regione aspetta inoltre di sapere da Comune ed **Autorità Portuale** chi dovrà fungere da stazione appaltante atteso che è cessata la figura del commissario per l'emergenza traffico".

Anche su questo punto però sembrava che si fosse giunti alla determinazione che sarebbe stata l'**Autorità** portuale ad assumere il ruolo di stazione appaltante dopo precisa richiesta del Comune che il Ministero delle Infrastrutture avrebbe accolto, avviando un passaggio che snellirebbe le procedure in mancanza dei poteri speciali.

La firma del contratto per l'appalto Integrato con la Coedemar, che si sperava potesse arrivare già ai primi di giugno, può quindi attendere. L'assessore ai Lavori pubblici Sergio De Cola, in un recente incontro con il governatore Rosario Crocetta, ha evidenziato la concreta possibilità che vengano persi i finanziamenti qualora le opere non dovessero essere avviate in tempi brevissimi.

Il presidente della Regione ha annunciato la convocazione entro pochi giorni di un tavolo tecnico alla presenza di tutti i soggetti coinvolti per esaminare e risolvere le ultime problematiche, confermando la sua intenzione di procedere con la massima celerità per costruire la nuova struttura.

Intanto il deputato regionale del Pdr Sicilia futura, Beppe Picciolo, definisce tutta la vicenda "una commedia dell'assurdo che rischia di far perdere i fondi recuperati (i primi 7 milioni si perderebbero già a dicembre) per raggiungere la faticosa cifra dei 72 milioni necessari per realizzare l'approdo. Non permetteremo a nessuno di continuare a giocare e scenderemo anche in piazza se non verrà trovato un rimedio per superare quelli che non possono essere annoverati o ridotti a meri cavilli. Scoveremo gli eventuali responsabili a livello comunale, regionale e/o ministeriale ma la cosa essenziale adesso è trovare una soluzione rapida e soddisfacente per non perdere un'altra occasione di rilancio per la nostra città".

Il Nautilus

RISPOSTE TURISMO: il 30 settembre sbarca alla Spezia CARRIERE@ICD



LA SPEZIA – Candidature aperte fino a mercoledì 15 luglio. 50 i posti disponibili per partecipare all'iniziativa in programma nell'ambito della 6° edizione di Italian Cruise Day.

Fa tappa alla Spezia (Auditorium del Porto) venerdì 30 settembre CARRIERE@ICD, l'unico career day in Italia dedicato al comparto crocieristico in programma all'interno dell'Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento per l'industria crocieristica italiana ideato e organizzato da Risposte Turismo quest'anno in partnership con Autorità Portuale della Spezia e Discover La Spezia.

Giunto quest'anno alla 6° edizione, dopo il successo delle precedenti tenutesi a Venezia nel 2011, poi Genova (2012), Livorno (2013), Napoli (2014) e lo scorso anno a Civitavecchia (2015), con oltre 500 candidature ricevute ogni anno da tutta Italia, CARRIERE@ICD è l'evento di riferimento per tutti i giovani desiderosi di conoscere meglio questo settore e le possibilità di intraprendere una carriera al suo interno.

50 i posti disponibili riservati a candidati in possesso di uno dei due seguenti requisiti: essere iscritto a università/master italiani e non avere più di 27 anni di età. Verranno selezionati dalla segreteria organizzativa tra tutte le candidature inviate entro mercoledì 15 luglio attraverso il form disponibile nella sezione Spazio Giovani del sito di Italian Cruise Day.

I ragazzi selezionati (sulla base di criteri che comprendono la formazione, il titolo di studio, la conoscenza delle lingue straniere ed eventuali esperienze professionali maturate nel settore) avranno l'opportunità di ascoltare presentazioni aziendali e svolgere una serie di incontri e di colloqui one to one con i referenti di alcune delle più importanti aziende del comparto crocieristico nazionale.

Un settore in cui operano non solo compagnie di crociera e aziende portuali ma anche agenzie marittime, tour operator e network, agenzie di viaggi ed altre realtà. Oltre a Risposte Turismo ed i partner dell'edizione 2016, Autorità Portuale e Discover La Spezia, i giovani potranno incontrare, tra gli altri, i rappresentanti di Intercruises, MSC Crociere, Stazioni Marittime di Genova, Costa Crociere, Dreamlines, Royal Caribbean International, Ant Bellettieri & Co, Aloschi Bros., Porto di Livorno 2000, Pesto Sea Group.

Il career day 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.

Tra di esse rientrano il Premio di Laurea ICD, riconoscimento del valore di 1.000 euro assegnato da Risposte Turismo all'autore della migliore tesi di laurea dedicata alla produzione e al turismo crocieristico e il Premio di Laurea Assoporti, del valore di 500 euro, conferito dall'Associazione dei Porti Italiani all'autore della migliore tesi di laurea sulla portualità crocieristica.

LO SCORPORA ENTRO L'AUTUNNO, MA I PRIMI SONDAGGI PER IL SOCIO SONO GIÀ INIZIATI

Logistica e porti, Gavio a caccia di un partner

Il gruppo riorganizza la divisione e cerca un alleato per i terminal: «Ma non è un disimpegno»

IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Un partner almeno, perchè è il mercato che lo chiede. Intanto però si parte da una riorganizzazione per semplificare la divisione, renderla più snella, valutarla sia economicamente sia per il peso sul mercato. E scorporarla dal resto delle attività.

Il gruppo Gavio sta ripensando la parte logistica. Prima la ristrutturerà a cominciare dalla vasta ragnatela di partecipazioni che si intersecano tra loro. Molti dei terminal intermodali sono infatti partecipati dalle società che gestiscono le autostrade. Entro

l'autunno e comunque dopo l'estate, il quadro sarà più chiaro e più snello: la divisione logistica del gruppo che comprende i terminal portuali (Il San Giorgio a Genova è il principale), i diversi retroporti e le piastre logistiche in giro per l'Italia (anche a Vado) soprattutto nel Nord Ovest, saranno sottoposti a revisione. E i contatti per trovare il

partner sono già cominciati. Nelle scorse settimane sarebbero iniziati i sondaggi per capire se sul mercato c'è interesse. Dal gruppo smentiscono un disimpegno in toto sul fronte logistico, voci che si sono rincorse nelle ultime ore. La ricerca di un partner industriale sta diventando invece una priorità. E persino una necessità: il mercato va verso un

consolidamento anche degli operatori a terra, sul modello della grande rivoluzione che sta scuotendo gli equilibri del trasporto container tra alleanze, fusioni e nascita di nuove

compagnie di dimensioni colossali. Sulle banchine e nei retroporti, cominciano i primi movimenti. In Italia, anche Conship, uno dei primi terminalisti nel paese che opera

a Spezia, Gioia Tauro e Cagliari, starebbe cercando alleati.

Il gruppo Gavio cerca da tempo qualcuno da imbarcare nell'avventura del terminal grandi masse a Civitavecchia dove Gavio è impegnato con un investimento pesante (cinquecento milioni in totale, duecento a carico del concessionario) e dove dovrebbe

sorgere un terminal contenitori. L'altra spina nel fianco "logistico" di Gavio è la piastra sorta a Taranto. Senza traffico nel porto, quell'investimento finirà in negativo. Il gruppo poi è uscito anche a Trieste dal Terminal Frutta. Indizi di una revisione globale che ora starebbe accelerando. Il gruppo potrebbe così dedicarsi ai business redditizi con più tranquillità, dopo aver

messo in sicurezza la parte logistica. Le autostrade in Brasile, quelle in Italia, le costruzioni e l'autotrasporto, l'attività che ha ancora un peso rilevante.

compongono l'estesa galassia di Gavio. Il gruppo non avrebbe bisogno di fare cassa, ma vorrebbe puntellare quell'area delle proprie operazioni. Rimane l'incognita sull'eventuale partner: perchè alcuni dei pezzi dell'area logistica sono appetibili, altri meno. Ad esempio, il terminal San Giorgio all'interno del porto di Sampierdarena, non avrebbe problemi a trovare un nuovo operatore che affianchi o addirittura rilevi la banchina. E a Genova è già partito il rischio.

www.themeditelgraph.it

© BY NC ND AL CUM DIRT RISERVATI



La banchina del Terminal San Giorgio a Genova

PANBIANCHI

TESTIMONE IN UN'UDIENZA DEL PROCESSO SUL DISASTRO DELLA TORRE PILOTI

Strage del porto, l'ultimo choc marinaio si prende a pugni in aula

In cura da anni: «La mia vita rovinata da allora, non ce la faccio più»

MATTEO INDICE

LUIGI FERRAIOLI sta parlando sottovoce e il suo tono a un certo punto comincia a crescere; poi si alza in piedi, inizia quasi a saltare, grida, si colpisce più volte con pugni alla testa; «Io non vivo da quella notte, lo capite? lo faccio di tutto per provare a riprendermi, ma da allora è impossibile. Ve ne rendete conto, voi che mi fate domande?». Ancora pugni contro se stesso, finché l'intervento della moglie, degli avvocati arrivati anche da altre aule e infine la presenza dei carabinieri, lo placano.

Luigi Ferraioli era un nostromo, nella sua vita precedente. E lo era il 7 maggio 2013 a bordo della Jolly Nero, portacontainer della compagnia Messina che abbatté la Torre piloti al Molo Giano uccidendo nove persone. Ferraioli non è mai stato indagato e men che meno imputato, per quella strage; ma siccome è uno dei testimoni più importanti, uno di coloro che assisterono alla manovra dal mercantile stesso, la sua deposizione in aula era fra le più attese. In precedenza era stata la moglie, Raffaella Borriello - pure lei era imbarcata sulla

Jolly tre anni fa - a riferire quel poco che aveva visto, e a spiegare che il marito da tempo è in cura da uno psicologo. Ecco perché, nonostante l'insistenza di alcune parti civili, il giudice Silvia Carpanini ha preferito interrompere l'audizione di Ferraioli.

In precedenza erano intervenuti altri due testimoni, che ai tempi erano responsabile della ristorazione e cameriere su un traghetto attraccato a poca distanza dal Molo Giano. «Dopo il crollo della Torre piloti abbiamo sentito persone che chiedevano aiuto. Una era alla scaletta e una in acqua, tra le macerie. Ci siamo precipitati per soccorrerli, siamo riusciti a tirare in salvo il primo, poi una barca ha salvato l'altro». «Quella sera - hanno proseguito - eravamo intenti alla pesca e non abbiamo notato l'intera manovra della Jolly Nero. Abbiamo iniziato a farci caso quando lo scafo era a circa 30 metri dalla torre. A un certo punto abbiamo visto che ha preso l'abbrivio ed è finita contro l'edificio, mentre il rimorchiatore di poppa è riuscito a spostarsi e a sfuggire al crollo». «Un attimo prima del disastro - ha quindi aggiunto il cameriere - ho notato

la sagoma di due persone che si sono accostate ai vetri. Poi l'impatto, il fumo, i gas e la richiesta d'aiuto. Ci siamo precipitati e abbiamo chiamato il 113. Abbiamo salvato la persona che, ferita, era vicino alla scaletta...».

I principali imputati, accusati di omicidio colposo plurimo, sono l'allora comandante della nave Roberto Paoloni, il primo ufficiale Lorenzo Repetto, il direttore di macchina Franco Giammoro, il pilota del porto Antonio Anfossi e il comandante d'armamento Giampaolo Olmetti (quest'ultimo è l'unico che non era presente a bordo, ed è finito a processo poiché sottovalutò una serie d'impasse alla Jolly identiche a quelle che causarono il massacro).

Va inoltre ricordato che ieri l'apertura del dibattimento è stata preceduta da un minuto di silenzio, chiesto dal legale Silvio Romanelli (che assiste una delle parti civili) per ricordare la morte di Paola Rebecchi, avvocato penalista romano e membro nazionale dell'Unione camere penali, vittima nei giorni scorsi di un incidente stradale e molto nota fra i colleghi genovesi.

indice@ilsecolo19.it

© BY NC ND AL CUM DIRITTI RISERVATI

Business-crociere: 9 milioni su Livorno ma serve un piano

Studio di Porto 2000: il 25% dei passeggeri resta in città
ma è necessaria una cabina di regia per accogliere i turisti

di Enrico Paradisi
LIVORNO

Una "cabina di regia" che metta insieme istituzioni e portatori di interesse privati del territorio per migliorare e sviluppare l'accoglienza di Livorno (intesa anche come porta d'accesso della Toscana) a croceristi e turisti in arrivo nella nostra regione. È la proposta di Anna Landini (Consiglierecenti Livorno) avanzata ieri al convegno in Fortezza Vecchia sulla crocieristica "livornese" organizzato da Regione e Porto 2000.

Quello che impedisce a Livorno di sviluppare una vocazione turistica per Enrico Conti, dell'Irpei, è infatti la mancanza di una cultura diffusa del turismo, inteso come motore economico, ma anche la mancanza di una collaborazione istituzionale tra soggetti pubblici e privati, il che si sostanzia in un'offerta turistica non adeguata alla domanda potenziale di un settore che risulta in crescita per i prossimi anni. Livorno deve fare sistema per poter sfruttare il vantaggio potenziale che ha con la Toscana alle spalle che rappresenta un brand di forte richiamo mondiale.

Si stanno ancora raccogliendo i dati, ma nello studio che l'Istituto presenterà a fine anno, oltre alla necessità di fare squadra tra istituzioni sommate a una forte integrazione tra si-

stema portuale, aeroportuale e tour operator, si parla di riqualificare zone come La Venezia e il waterfront. Da questa logica non si discosta il ragionamento dell'assessore regionale al Turismo Stefano Ciuffo: «Dobbiamo cogliere appieno le opportunità che non cogliamo, e i servizi che diamo: fare meglio e farlo insieme - ha spiegato - La nostra porta d'accesso al mare non può essere così poco valorizzata». Per Ciuffo bisogna smettere di guardare al passato, e concentrarsi sul futuro perché «se non cominciamo ad assumerci ognuno la propria responsabilità e a costruire una progettualità condivisa, Livorno non sarà mai competitiva. Sul fronte del turismo dobbiamo lavorare assieme, e la Regione farà la propria parte».

Croceristi, ed equipaggi delle navi, come risorsa, ma soprattutto una sinergia tra porto e città che deve essere più stringente e che lo stesso sindaco Filippo Nogarin nel suo intervento ha ribadito come funzionale al superamento della crisi industriale di Livorno. «Si deve guardare a nuove forme di economia che Livorno fino a oggi non ha saputo cogliere, e il turismo può essere una di queste», ha detto il sindaco, perché può essere un volano di sviluppo di molti settori e sistemi correlati. «Penso all'enogastronomia e ai vini che abbiamo, tra i più im-

portanti nel mondo a Livorno non abbiamo una visione complessiva e dobbiamo migliorarla così come sviluppare legami con il territorio più forti».

Tanto più che, come ha sottolineato Alberto Perugina, direttore di Toscana Promozione Turistica, i dati su crociere e turismo nella nostra regione sono in crescita costante. Una stima del 2015 parla di un incremento turistico del 2,3%, con 13 milioni di arrivi e un +3% di presenze, e un 2016 in cui si registra una crescita della "motivazione turistica", cultura ed enogastronomia, in un mercato di riferimento internazionale che vede primeggiare i turisti tedeschi, con un trend positivo anche da Canada e Stati Uniti (se crescono i nordamericani ci sono ricadute maggiori per la loro capacità di spesa elevata) ma crescono anche cinesi, indiani e nord europei. La mission di fondo è sviluppare il polo crocieristico livornese su questi mercati, come "gateway" della Toscana attraverso strategie di marketing con sviluppo prodotti turistici che valorizzano il territorio e con l'aggregazione di soggetti locali attraverso alleanze strategiche.

Giovanni Spadoni, direttore tecnico Porto 2000, conferma la crescita nel 2016, con 778mila croceristi, che ad oggi, nella previsione 2017, salgono a 870 mila su 386 scali, e tenderanno ad ol-

trepassare i 900 mila. Dall'analisi dei flussi dei passeggeri effettuata da Porto 2000, su 800mila passeggeri risulta che il 14% rimane a bordo, mentre il 25% resta a Livorno, lasciando in città per spese varie una cifra che si aggira attorno ai 5,26 milioni. Da qui emerge la necessità per gli esercizi commerciali livornesi di fornire servizi sempre più efficienti.

Come ha ricordato il presidente Massimo Provinciali, che spesso nei weekend fa da cicerone ad amici e parenti in giro per la città riscuotendo giudizi estremamente lusinghieri sia sulla bellezza dei luoghi che sulla bontà della cucina (quindi, si chiede, «perché non fare qualcosa di simile su base professionale?»), pure gli equipaggi rappresentano una risorsa importante: su una nave da 5 mila passeggeri sono almeno 1500. Secondo i dati, infatti, sempre nel 2015 su 277mila marittimi transitati quasi 139 mila sono sbarcati a terra e di questi l'88% ha effettuato spese varie tra ristorazione, telefonia e abbigliamento per circa 3,7 milioni.

Sostituito di un "pacchetto Livorno" è anche Sergio Costalli, presidente della Camera di Commercio: «Livorno si vende sulle navi e nei pacchetti che si vendono all'imbarco dei passeggeri - ha detto - Per questo serve che la città sia resa vivibile e appetibile per tutti: la promozione comincia dal tappare le buche e sistemare i lampioni, il resto lo devono fare i privati».

Quest'anno in 800mila passeranno dalle nostre banchine, in 200mila si fermeranno da noi

Ogni crocierista che resta spende 26 euro
Costalli: «La città si renda appetibile»

- segue



CROCIERISTI IN TRANSITO SULLE NOSTRE BANCHE NEL 2016: 800.000
RESTA A LIVORNO IL 25% DEI PASSEGGERI OLTRE AGLI EQUIPAGGI
CROCIERISTI CHE SI FERMERANNO IN CITTÀ: 200.000
PERSONALE D'EQUIPAGGIO CHE SCENDERÀ IN CITTÀ: 135.000
SPESE A PASSEGGERO IN CITTÀ: 76,29 EURO
SPESE PER MEMBRO D'EQUIPAGGIO IN CITTÀ: 27,86 EURO
SPESE TOTALI PASSEGGERI ATTESE NEL 2016: 5,26 MILIONI
SPESE TOTALI EQUIPAGGI ATTESI NEL 2016: 3,76 MILIONI
TOTALE RICADUTA ECONOMICA SULLA CITTÀ: 9,02 MILIONI

GLI ALTRI:
SCEGLONO ESCURSIONI UFFICIALI IN TOSCANA IN 152.000 (44%)
SCEGLONO ESCURSIONI INDIPENDENTI CON BUS, TAXI E MCC IN 128.000 (16%)
RESTANO A BORDO IN 112.000 (14%)

Ma una fetta decisiva arriva dagli equipaggi

Nel 2016 è previsto che su un totale di 800 mila crocieristi, un buon 25% si fermi in città spendendo qualcosa come 5,26 milioni di euro.

Allo stesso modo, non possono essere trascurati i membri degli equipaggi e il contributo rilevante che danno all'economia della città: come evidenziato

in uno studio dedicato al tema, nel 2015 sono transitati a Livorno 277 mila marittimi (753 persone a nave).

Tra spese di trasporto, vitto, alloggio, e visite mediche, l'anno scorso gli armatori hanno speso per i propri equipaggi 169 mila euro. Con riferimento alle spese dirette sostenute dagli equipaggi, considerando che solo il 50% (circa 139 mila persone) è sceso a terra durante le soste in

porta, l'88% della metà del totale ha dichiarato di aver effettuato a Livorno spese per servizi di ristorazione, telefonia, trasporto e vestiti (la stima - fornita da Spadoni - è di una spesa approssimativa complessiva di circa 3,76 milioni di euro, che va ad aggiungersi a quei 5,26 milioni di euro spesi dai crocieristi).



Informatore Navale

Sulla rotta del milione di crocieristi: Livorno riscopre anche una vocazione turistica



Lo scalo è il terzo porto italiano per i crocieristi in transito e da dicembre anche home port. Ma per l'Irpet (e non solo) manca ancora oggi un'offerta turistica adeguata. Crociere e turismo: esperti e istituzioni in conclave a Livorno.

Livorno, 13 giugno 2016 - Lavorare a testa bassa e mettere presto a bilancio risultati tali da risollevarne un indice di rendimento turistico che per il momento vede ancora uno scarto tra le performance promesse, potenziali, e quelle concretamente realizzate. Nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, Autorità Portuale, Comune, Porto di Livorno 2000 e Regione Toscana parlano lo stesso linguaggio, l'obiettivo condiviso è fare della città dei Quattro Mori una meta turistica appetibile.

Le questioni, e le eventuali soluzioni, sono state messe sul tavolo durante il workshop organizzato dall'Autorità Portuale e dedicato al tema delle crociere. A elencare i problemi, ed ostacoli, che oggi impediscono a Livorno di rilanciare e sviluppare una vera e propria vocazione turistica è stato Enrico Conti, dell'Irpet: in città – ha affermato – manca una cultura diffusa del turismo come motore economico; manca, persino, una cultura della collaborazione istituzionale tra soggetti pubblici e privati; manca in sostanza un'offerta turistica di territorio adeguata alla domanda potenziale.

Nello studio che l'Istituto Regionale per la Programmazione Economica della Toscana presenterà a fine anno, verrà tracciata una cornice delle riforme possibili in tema di rilancio del turismo, ma, certamente i problemi evidenziati ed emersi durante i diversi focus group coordinati dall'APL nella fase preparatoria del documento appaiono, almeno per il momento, grossi come macigni.

La domanda, allora, è: che fare?

Partiamo dai numeri

Prima di tutto bisogna partire da quel che a Livorno c'è di buono e i quasi 800 mila crocieristi previsti nel 2016 (e gli 870 mila che potrebbero essere raggiunti nel 2017) sono un dato che non può essere trascurato: «Lo scalo labronico – ha detto il direttore commerciale della Porto di Livorno 2000, Giovanni Spadoni – è il terzo porto italiano, dopo Napoli e Venezia,

- segue

per passeggeri in transito», non solo, «siamo anche un porto di imbarco e sbarco grazie soprattutto a Msc Armonia, che scalerà Livorno a partire da giugno, e alla Costa Diadema, che lascerà a dicembre la Spezia per partire dalle nostre banchine». Insomma, se è vero che siamo passati dai 70mila passeggeri dell'anno boom, quello del milione di crocieristi, agli appena 5mila del 2015, nel 2016 e –soprattutto nel 2017 – torneranno a essere 50 mila i crocieristi che sceglieranno lo scalo labronico come porto base.

E poi va detto che Livorno è una destinazione molto richiesta: come ha rilevato lo stesso Spadoni presentando un'indagine promossa dalla Porto 2000, nel 2016 è previsto che su un totale di 800 mila crocieristi, un buon 25% si fermi in città spendendo qualcosa come 5,26 milioni di euro.

Allo stesso modo, non possono essere trascurati i membri degli equipaggi e il contributo rilevante che danno all'economia della città: come evidenziato dall'Autorità Portuale in uno studio dedicato al tema, nel 2015 sono transitati a Livorno 277 mila marittimi (753 persone a nave). Tra spese di trasporto, vitto, alloggio, e visite mediche, l'anno scorso gli armatori hanno speso per i propri equipaggi 169 mila euro. Con riferimento alle spese dirette sostenute dagli equipaggi, considerando che solo il 50% (circa 139 mila persone) è sceso a terra durante le soste in porto, l'88% della metà del totale ha dichiarato di aver effettuato a Livorno spese per servizi di ristorazione, telefonia, trasporto e vestiti (la stima – fornita da Spadoni – è di una spesa approssimativa complessiva di circa 3,76 milioni di euro, che va ad aggiungersi a quei 5,26 milioni di euro spesi dai crocieristi).

Sono numeri importanti, nonostante tutto, e la città dei Quattro Mori ha molto da offrire, a cominciare dal patrimonio storico e artistico (le due Fortezze, il museo Fattori, la passeggiata a mare, la terrazza Mascagni e il quatriere della Venezia) e dalle peculiarità della tradizione gastronomica..

Il turismo esperienziale, il brand Livorno e le infrastrutture

Ci sono, insomma, tutte le premesse per sviluppare quel che, suggestivamente, l'assessore comunale al turismo, Nicola Perullo, ha qualificato a più riprese col termine di "turismo esperienziale". Il fatto è che il potenziale di attrattive turistiche in città potrebbe costituire un vero e proprio volano di sviluppo: «Bisogna creare un'offerta che consenta al turista di scegliere se ascoltare qualcosa del Mascagni o andare a vedere Modigliani, il turismo nella nostra città può diventare una nuova forma di economia in grado di sviluppare le potenzialità del territorio», ha detto convintamente il sindaco di Livorno, Filippo Nogarini.

D'altronde le stime del 2015 presentate dal direttore di Toscana Promozione Turistica, Alberto Peruzzini, parlano chiaro: l'anno scorso c'è stato un incremento del 2,3% degli arrivi in Toscana, con 12,8 milioni di turisti e il 2016 conferma per la Regione ulteriori trend di crescita. Questo è lo scenario e proporre la Città dei Quattro Mori come porta della Toscana è per Peruzzini una priorità: «L'obiettivo – ha detto – è mettere a sistema questi dati e fare in modo che a una crescita del turismo nella Regione corrisponda un aumento dei crocieristi a Livorno, con la garanzia di una ricaduta economica sul territorio della provincia».

- segue

Più facile a dirsi che a farsi. Certo, l'Agenzia della Regione ci crede, e sta elaborando strategie di marketing che rafforzino il consolidamento della presenza toscana sui mercati del settore crocieristico: creare un brand attrattivo e una comunicazione dedicata con strumenti innovativi, questa è una delle chiavi di volta per essere visibili sul piano internazionale.

E anche la disponibilità di infrastrutture adeguate non è un fattore secondario per attrarre il crocierismo. Lo sa bene il responsabile del Piano Regolatore Portuale per l'API, Claudio Vanni, per il quale l'ampliamento degli accosti dedicati alle cruise boat presso il Terminal Alto Fondale è un'operazione di previsione urbanistica di fondamentale importanza. Ma le infrastrutture non sono tutto e se le questioni tecniche relative al miglioramento delle aree di interfaccia tra porto e città sono al momento allo studio degli uffici competenti del Comune e dell'Authority, è anche vero che una politica di promozione della città deve puntare su altro.

Le proposte della tavola rotonda

Chi, durante la tavola rotonda che è seguita agli interventi introduttivi, ha provato a delineare delle proposte di azione, è stata Anna Landini, di Confesercenti Livorno: la numero uno dell'associazione imprenditoriale ha per esempio chiesto che venga presto formata una cabina di regia "capace di dare le gambe ad una visione condivisa dello sviluppo turistico della nostra città"; suggestiva anche la proposta di creare un "Pacchetto Livorno" a bordo delle navi attraverso l'individuazione di un soggetto unico abilitato che faccia da cerniera tra i segmenti di imprese cittadine che possono offrire servizi ai turisti.

E mentre per il consigliere di Asamar, Stefano Salvestrini, è fondamentale il recupero per Livorno della funzione di home port («Hanno un valore maggiore rispetto alle crociere di transito», ha detto), per il presidente della Camera di Commercio, Sergio Costalli, è altrettanto importante che i soggetti pubblici facciano la loro parte, creando sinergie e sviluppando progetti condivisi.

A tirare le fila del dibattito è stato l'assessore regionale al turismo, Stefano Ciuoffo: «Va cambiato l'approccio – ha detto Ciuoffo –, abbiamo ancora oggi una visione che guarda al passato, se non molliamo gli ormeggi e non la smettiamo di guardarci in cagnesco, se non cominciamo ad assumerci ognuno la propria responsabilità e a costruire una progettualità condivisa, Livorno non sarà mai competitiva sul fronte del turismo».

Ciuoffo è stato chiaro: «È possibile che una città come Livorno, che ha storia tradizioni, qualità urbana, non coltivi la propria autostima e non la sappia rappresentare? La comunità livornese è chiamata a recuperare uno scatto di orgoglio: dobbiamo lavorare assieme, la Regione farà la propria parte».



FIRENZE CORRE AI RIPARI *Più attenzione al turismo sulla costa*

Il futuro del porto e le «regine del mare»

- LIVORNO - TUTTO QUELLO che avremmo voluto sapere sulle crociere e fino ad oggi non ci era stato detto. Se questo era l'obiettivo del talk show di ieri in Fortezza Vecchia, bisogna ammettere che parecchie risposte sui numeri sono state date ma altrettante sono rimaste inevase. Vedi alla parola: gara di privatizzazione della Porto 2000 e continui rinvii. Il tema l'hanno evitato tutti: segno che c'è qualche altro problema, o semplicemente perché non era, in chiave stretta, all'ordine del giorno? Il tema era, in effetti, «La crocieristica nel porto labronico: il quadro attuale e le prospettive future per il porto, la città e la Toscana». Con una presenza non consueta di esponenti della Regione: dall'assessore regionale al turismo Stefano Ciuoffo (nella foto a sinistra con il sindaco Nogarin) al direttore di Toscana Promozione Alberto Peruzzini. Da Firenze si vuole

dimostrare un forte "assist" allo sviluppo delle crociere a Livorno, dopo essersi fatti scappare navi e transfert da La Spezia? Oppure la Regione sta cercando di ri-orientare la propria politica economica verso la costa, dopo anni di disinteresse: quindi non solo futuro remoto, come la Piattaforma Europa, ma anche presente come il dibattito pubblico sul rapporto tra porto e progetti che riguardano il territorio. Ci sarà tempo di chiarirsi le idee.

IERI, dopo il saluto del sindaco Filippo Nogarin e quello del segretario generale [redacted] e presidente della Porto 2000 Massimo Provinciali, ha aperto i lavori Gabriele Gargiulo, o promozione [redacted]. Poi sono seguiti Alberto Peruzzini (Toscana promozione) Claudio Vanni (pianificazione [redacted] il porto crociere del futuro) Giovanni Spadoni (Porto 2000, i flussi turistici

e le prospettive) Barbara Bonciani e Patrizia Innocenti [redacted]

[redacted] l'impatto economico delle crociere per quanto riguarda gli equipaggi delle navi) Enrico Conti (Irpet, crocierismo e motore economico, prime indicazioni del "Focus Group" voluto dalla Regione). Interventi di largo respiro, sul valore sia economico che sociale delle crociere. Molto déjà vu, ma con l'importante appello al territorio e con l'affermazione confortata dalle cifre del valore economico del comparto per l'economia. La successiva tavola rotonda ha visto partecipare Livia Stivala (Aeroporti Toscani: ha preso il posto di Gina Gianni) Nicola Perullo (assessore) Sergio Costalli (presidente Camera di Commercio) Anna Landini (Confesercenti) Stefano Salvestrini (Asamar) e Francesca Marcucci (Confcommercio). Livorno è la 6ª città in Italia come destinazione delle crociere ma può fare molto di più.

A.F.

IL DIBATTITO

Il confronto si conclude stasera sotto la guida di Sophie Guillain

Ancona progetto CARICA, rafforzamento connettività tra Regioni dell'area Adriatico-Ionica

(FERPRESS) – Ancona, 13 GIU – Tre giorni di incontri tra i nove partner di progetto per discutere di potenziamento delle autostrade del mare e di rafforzamento della connettività tra le regioni dell'area Adriatico-Ionica. Ecco i temi proposti dal meeting di partenariato nell'ambito del progetto CARICA- Capitalization of Adriatic-Ionian Reliable Intermodal Connections to support the EU-SAIR Action plan, approvato a maggio 2016 nell'ambito del programma IPA ADRIATICO CBC, Targeted Call su EUSAIR.

Oggi, i partner provenienti da Italia, Grecia, Croazia, Montenegro e Bosnia-Herzegovina si ritroveranno ad Ancona per il meeting di partenariato presieduto dal capofila Rete Autostrade del Mediterraneo di Roma, al quale parteciperanno Autorità Portuale di Ancona, Interporto Marche Spa, Fondazione ITL – Istituto Trasporti e Logistica, Regione Veneto, Autorità Portuale di Ploce (Croazia), Porto di Bar (Montenegro), Facoltà di Traffici e Comunicazioni dell'Università di Sarajevo (Bosnia-Herzegovina), Autorità Portuale di Corfù (Grecia).

Nella mattinata di domani, i rappresentanti del partenariato internazionale parteciperanno alla sessione plenaria della XVI edizione del Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio, mentre nel pomeriggio è previsto il tavolo tecnico sui trasporti dal titolo "Migliorare il coordinamento tra i nodi di connessione della Macroregione Adriatico Ionica", al quale parteciperà anche dell'On. Antonio Cancian, presidente di RAM. Mercoledì 15 giugno il meeting si concluderà con un confronto con enti locali, istituzioni e gestori di infrastrutture del territorio sul contributo che le attività del progetto CARICA possono dare alla attuazione della strategia macro-regionale, in particolare nell'ambito del Pilastro 2 "Connettere la regione".

Il progetto CARICA prende avvio dai risultati ottenuti da altre tre progetti sempre del programma IPA ADRIATICO CBC, incentrati sui temi dell'interconnessione delle reti e dei nodi intermodali, dell'integrazione del trasporto marittimo a corto raggio, della promozione di investimenti infrastrutturali a vantaggio del trasporto intermodale. Secondo le direttive comunitarie contenute nel Libro Bianco dei Trasporti del 2011, entro il 2030 il 30 per cento delle merci dovrà viaggiare in modalità diverse dalla gomma e, entro il 2050 il 50 per cento. Obiettivi impegnativi per raggiungere i quali iniziative come quelle previste dal progetto CARICA possono offrire un valido e concreto contributo.

Comitato portuale: ok ai due milioni per il Pincio

Approvata la variazione di bilancio che sblocca il finanziamento fermo da mesi. Per il Sindaco si tratta dell'annualità 2015, a cui dovrà far seguito entro novembre quella del 2016. Cozzolino: "Contento che finalmente si sia arrivati alla quadratura di questa vicenda"



CIVITAVECCHIA - È passato un anno dalla firma dell'accordo tra Comune ed Autorità Portuale: un protocollo di intesa sostenuto dai due enti che, di fatto, andava ad indicare nuovi rapporti di collaborazione tra Palazzo del Pincio e Molo Vespucci. Ma soltanto questa mattina è arrivato l'ok definitivo del comitato portuale allo stanziamento dei due milioni di euro che l'Authority si è impegnata a versare nella casse del Comune per dieci anni. L'iter burocratico ha subito un forte rallentamento, tanto che per il 2015 Molo Vespucci non ha inserito alcuno stanziamento nel suo bilancio.

"Sono contento di constatare che finalmente siamo arrivati alla quadratura di questa vicenda - ha commentato il sindaco Antonio Cozzolino - questo spero segni l'avvio di una svolta nell'attuazione degli accordi tra i nostri enti che in questi due anni hanno spaziato dalla cultura (mostra sui reperti di Cencelle) al turismo (piano di sviluppo turistico) alla logistica per i passeggeri (largo della Pace). La variazione coprirà anche l'affidamento per l'installazione della cartellonistica per le indicazioni ai turisti in area periportuale che, come da accordi, è stata acquistata dal Comune e deve essere installata a cura dell'Autorità Portuale, avvalendosi della cooperativa degli ex lavoratori Italcementi come da impegno assunto alla fine dell'estate del 2014. Nel corso del comitato portuale è stato posto anche il problema delle lavoratrici ex crociata blu e del presidio di primo soccorso interno al porto che sembra stia andando avanti con il passaggio alla sanità marittima di locali ex Ferrovie dello Stato".

Nella relazione al Rendiconto 2015 illustrata nei giorni scorsi dall'assessore al Bilancio Florinda Tuoro, si è entrati nel dettaglio di questi 2 milioni: 1,5 milioni sarà finalizzato a miglioramento dei servizi pubblici. La restante parte del contributo, ossia i 500 mila euro, va a finanziare la spesa per investimenti, con 400 mila euro finalizzati alla raccolta differenziata e 100 mila euro per la rotatoria di Porta Tarquinia e per il decoro urbano. Certo, al di là dell'approvazione in comitato portuale, rimangono alcune questioni da chiarire. La prima: se i fondi sono vincolati, come disposto dal Ministero, per potenziamento di servizi inerenti i traffici portuali, difficilmente potranno andare a coprire i costi per l'avvio della raccolta differenziata porta a porta.

E soprattutto dovrà essere rimodulata l'erogazione del finanziamento. In questo caso, infatti, la variazione di bilancio per l'Authority riguarda il 2016, e non il 2015, con il Pincio che ha invece già accertato l'entrata di quei due milioni per lo scorso anno. Ma il Sindaco è certo: «Si tratta del contributo per il 2015 - ha spiegato - ho già fatto presente che entro la data prevista dall'accordo (*novembre ndr*) andrà fatta la variazione necessaria per coprire il 2016, ovviamente a fronte degli adempimenti del Comune che arriveranno per tempo».

Porto: weekend di intensi traffici



CIVITAVECCHIA - Dieci navi da crociera e 20.346 passeggeri, a cui si aggiungono i 10.960 delle Autostrade del Mare e i 3.653 veicoli al seguito, tra imbarchi e sbarchi. Sono numeri importanti quelli che hanno caratterizzato il weekend appena trascorso in porto e che hanno indotto preventivamente la Capitaneria di Porto a mettere in campo un rafforzamento del dispositivo di sicurezza normalmente operante.

Il bilancio tracciato, in termini di sicurezza nello scalo, è stato positivo. «Un flusso continuo di persone e mezzi che si è svolto serenamente - hanno commentato - sotto l'occhio vigile degli uomini della Guardia Costiera che, coordinando anche gli altri servizi portuali messi in campo per fronteggiare il notevole afflusso, ed in sinergia con le altre amministrazioni pubbliche operanti in porto, ha confermato la capacità dello scalo di gestire giornate di intenso traffico, come le altre che si attendono per la stagione estiva».

Concessioni. Crescono le aree da gestire

Taranto, le aziende in gara sul terminal pronte al rilancio

Taranto L' **Autorità portuale** di Taranto è in trattativa con i due gruppi che si sono candidati ad acquisire la concessione della banchina del molo polisetoriale dove operava Evergreen. Infrastruttura da mesi libera e con zero traffico dopo la liquidazione della società Taranto container terminal da parte degli azionisti. Il confronto, tecnicamente definito «dialogo competitivo», si concluderà a fine mese e rispetto all' avvio evidenzia la volontà degli investitori di andare oltre la proposta iniziale. Sia Italcave che il consorzio Ulisse (di cui fanno parte Saga Italia, braccio operativo del gruppo Bolloré, e operatori di Taranto: **Ionian shipping consortium**, Tecnomec engineering e Taranto iniziative produttive) appaiono infatti orientati a rilanciare.

«La discussione è partita dalla possibilità di utilizzare 5-600 metri di banchina e circa 150mila metri quadrati di area **portuale** - spiega Rinaldo Melucci, presidente di **Ionian shipping consortium** - ma ora stiamo vedendo se andare oltre e raddoppiare l' offerta».

«La proposta iniziale prevede infatti che si trasferisca a Taranto del traffico container che oggi scala altri porti ma questo - aggiunge

Melucci - comporterebbe una ricaduta occupazionale limitata: tra le 30 e le 40 unità. È poi allo studio un altro progetto che prevede logistica industriale con la spedizione di componenti di impianti. In questo caso c' è un impatto occupazionale maggiore che riguarda anche l' indotto, ma è un investimento collocato in una prospettiva di due anni. Un' accelerazione potrebbe esserci - aggiunge Melucci - ma dipende da confronti in corso al Mise, dal rilancio di tutta l' area del porto utilizzando lo strumento della zona franca e dalla prosecuzione degli investimenti». Entro luglio, intanto, saranno agibili i primi 600 metri di molo polisetoriale sui 1.200 interessati all' ammodernamento (la banchina, con un sistema di pali in mare, viene avanzata di 10 metri). E sabato prossimo l' Authority avvierà i cantieri del Centro polivalente, destinato ad essere stazione marittima.

La trattativa con i soggetti interessati a subentrare a Tct si intreccia con la ricollocazione dei 500 lavoratori del terminal container sino all' 11 settembre in cassa integrazione. Anche se si rischiano licenziamenti, investitori e sindacati sanno bene che al momento non c' è la possibilità di riassorbire tutto il personale. E allora, dicono le confederazioni provinciali, sin da ora è necessario «porre le basi per la stipula di un nuovo accordo che prolunghi i trattamenti salariali in essere per un periodo congruo

e, comunque, sino alla piena ripresa delle attività, che devono poter vedere ricollocati gradualmente tutti i lavoratori oggi sospesi dai processi produttivi». Per i sindacati, «tale impostazione consentirebbe di superare le problematiche connesse al ripristino del rapporto di lavoro pur a fronte della discontinuità della parte datoriale». Sulla questione è atteso a breve un vertice a Palazzo Chigi .

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

DOMENICO PALMIOTTI

Lo sviluppo

Taranto, lo scalo «riapre» al turismo

Nel 2017 collegato con la Grecia. Torna il traghetto per la Sicilia

Taranto è bella e ancor più lo sarà. Di ciò si accorgeranno i croceristi che dal 2017 arriveranno nella città ionica a bordo della «Thomson spirit», una nave in grado di ospitare 1400 passeggeri e che farà rotta tra Messina e Igoumenitsa. Lo scalo, dunque, si aprirà anche al traffico turistico, mentre è in fieri il progetto di ripristinare il servizio traghetti tra Taranto e la Sicilia, dismesso nel 2002. Insomma c'è un gran movimento nella città dei due mari e dunque è di conforto ascoltare il ministro alle Infrastrutture confermare un aumento di traffici marittimi pari al 30%. Graziano Delrio ne ha parlato recentemente nel corso del question time al Senato, ricordando anche che per dieci anni i fondi disponibili per il porto ionico sono rimasti a dor-



Chi è Sergio Prete presidente dell'autorità portuale di Taranto

miare in un cassetto. Tocca quindi a Sergio Prete mettere in bell'ordine un po' di cifre e il presidente dell'Autorità portuale parte dal primo dato: 30,8% è la crescita dei traffici registrata ad aprile rispetto allo stesso mese del 2015. Un risultato ottenuto grazie soprattutto al trasporto di materie rinfuse solide e liquide (42%). Ma la crescita interessa tutto il primo quadrimestre (17,8%) e positive sono anche le previsioni per l'intero 2016: se nel primo quadrimestre la movimentazione ha su-

perato gli 8 milioni di tonnellate, è possibile che a fine anno si registri una cifra vicino ai 30 milioni (ancora lontana dal picco dei 50 milioni di tonnellate del 2008), cioè alla vigilia del grande freddo della crisi.

Prete procede con la «lettura» del secondo numero fornito da Delrio: tra il 2001 e il 2011 sono stati realizzati interventi o completati progetti per 34 milioni di euro; ma dal 2012 ad oggi il valore dei lavori realizzati, canalizzati e appaltati si è aggirato sui 420 mi-

I trasporti via mare sono aumentati del 30 per cento nei primi mesi del 2016

lioni. Dirimente il tema dei dragaggi, della pulizia dei fondali, di cui è in fase di verifica il progetto esecutivo revisionato della Asakli (50 milioni circa).

E l'Ilva? La crisi dell'acciaieria e la contestuale fuga di Evergreen dal porto di Taranto hanno inciso sul drammatico ridimensionamento dei traffici, ma anche in questo caso si avverte un vento nuovo. Come anticipato da Michelangelo Scorrillo sul Corriere il magrate francese Vincent Bolloré sarebbe interessato all'Ilva servizi marittimi. Ma l'imprenditore bretone potrebbe essere interessato al settore energetico e dell'agroalimentare. Forse Taranto, dopo 60 anni, ha qualche carta in più per il proprio futuro: è bella, magnifico il suo Mart, affascinante il suo castello aragonese e se si interviene con piglio stanimingo (come l'invidiato porto di Rotterdam) nel restauro del borgo antico il volto della città potrebbe mutare drasticamente.

ROSANNA LAMPUGNANI
CONTRASTO

PORTO I SINDACATI CONFEDERALI IN PRESSING SUL GOVERNO

Mobilità alla Tct nuovo accordo?

● Le organizzazioni sindacali confederali Cgil-Cisl-Uil e le federazioni di categoria Filt Cgil, Fli Cisl e Ultrasporti si sono riunite per valutare lo stato di attuazione dell'accordo raggiunto l'11 settembre scorso presso il Ministero per lo Sviluppo Economico con la Taranto Container Terminal. Recentemente è stata avviata la procedura di mobilità nei riguardi della totalità dei dipendenti, destinata a concludersi, a distanza di un anno, con la risoluzione del rapporto di lavoro.

«È stato ben evidenziato come, pur a fronte di un ingente investimento di risorse finanziarie pubbliche, ad oggi, non si sono dispiegati - si legge in una nota - tutti i fattori produttivi posti a base degli accordi che si sono susseguiti ininterrottamente dal 2012, che si prefiggevano di rilanciare l'intero sistema portuale jonico». I sindacati «hanno valutato come lo stato di avanzamento dei lavori di infrastrutturazione e dell'iter amministrativo di aggiudicazione in concessione delle aree portuali, allo stato, sarebbe tale da garantire un limitato assorbimento di lavoratori nel termine di vigenza delle misure di sostegno al reddito (cassa integrazione straordinaria per cessazione in scadenza il prossimo 12 settembre). È emersa, dunque, la necessità di porre le basi per la stipula di un nuovo accordo che, senza soluzione di continuità, prolunghi i trattamenti salariali in essere per un periodo congruo e, comunque, sino alla piena ripresa delle attività che devono poter vedere ricollocati, gradualmente, tutti i lavoratori attualmente sospesi dai processi produttivi. Tale impostazione, se adottata, consentirebbe di superare pienamente le problematiche connesse al ripristino del rapporto di lavoro pur a fronte della discontinuità della parte datoriale».

Particolare attenzione, poi, è stata riservata ai profondi mutamenti che interesseranno l'area del Porto di Taranto, «da intendersi riferita non unicamente alle banchine, ma anche a quella retro portuale, che proporranno diverse modalità produttive ormai proiettate alla lavorazione delle merci da commercializzare, prima del trasferimento delle stesse. Questo determinerà una radicale riorganizzazione del lavoro e delle professionalità necessarie a realizzarle. In tale ottica, è stato evidenziato, come necessari l'avvio di percorsi di riqualificazione del personale che, pur prevista nel precedente accordo del 2015, non ha trovato, purtroppo fino ad oggi, concreta attuazione. In ulteriore sintesi, la piena ripresa dei traffici deve poter fondare su maestranze opportunamente qualificate, recuperate dal bacino di crisi determinatosi a seguito del disimpegno della TCT dal Porto di Taranto. Il lavoro di analisi si è reso necessario anche nella previsione dell'incontro, da tenersi a breve, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con l'intento di programmare il rilancio dello scalo jonico».



PORTO Alarino tra i sindacati

SINDACATI

«Nuovo accordo per gli ex Tct»

● Le organizzazioni sindacali confederali Cgil, Cisl, Uil e le federazioni di categoria Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti, si sono riunite ieri per valutare lo stato di attuazione dell'accordo raggiunto l'11 settembre scorso presso il Mise con la Tct.

«È stato ben evidenziato come, pur a fronte di un ingente investimento di risorse finanziarie pubbliche, ad oggi, non si sono dispiegati tutti i fattori produttivi posti a base degli accordi che si sono susseguiti ininterrottamente dal 2012, che si prefiggevano di rilanciare l'intero sistema portuale jonico. Abbiamo valutato come lo stato di avanzamento dei lavori di infrastrutturazione e dell'iter amministrativo di aggiudicazione in concessione delle aree portuali, allo stato, sarebbe tale da garantire un limitato assorbimento di lavoratori nel termine di validità delle misure di sostegno al reddito (Cigs per cessazione in scadenza il prossimo 12 settembre). E' emersa, dun-

que, la necessità di porre le basi per la stipulazione di un nuovo accordo che, senza soluzione di continuità, prolunghi i trattamenti salariali in essere per un periodo congruo e, comunque, sino alla piena ripresa delle attività che devono poter vedere ricollocati, gradualmente, tutti i lavoratori attualmente sospesi dai processi produttivi. Tale impostazione, se adottata, consentirebbe di superare pienamente le problematiche connesse al ripristino del rapporto di lavoro pur a fronte della discontinuità della parte datoriale». Particolare attenzione è stata riservata ai profondi mutamenti che interesseranno l'area del Porto di Taranto, da intendersi riferita non unicamente alle banchine, ma anche a quella retro portuale. «Il lavoro di analisi si è reso necessario anche nella previsione dell'incontro, da tenersi a breve, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con l'intento di programmare il rilancio dello scalo jonico».

Infrastrutture marittime

Le nuove banchine portuali al traguardo entro fine anno

Lavori al 70%, ora si punta a completare le opere di riempimento del fondale antistante la via Bixio

Nuove banchine del porto: lavori al 70 per cento. E adesso si punta a completare le opere di riempimento dello specchio d' acqua antistante la via Nino Bixio per consentire la realizzazione del tratto di strada necessaria all' accesso dei mezzi pesanti della via Tonnara dove è ubicata la seconda stazione marittima. Un ingresso riservato evitando il transito nelle vie cittadine. I lavori, attesi da anni dagli operatori portuali dovrebbero - in questi casi il condizionale è quantomai obbligatorio-essere completati entro fine anno e a quel punto consentiranno la creazione di nuovi accosti con un pescaggio maggiore di quello attuale e permetteranno l' ormeggio delle navi traghetto che così, potranno essere raggiunte direttamente dalla Acqueviola.

La "nuova" banchina una volta completata, creerà anche altri accosti di poppa o di prora per le navi traghetto e per qualche nave da carico, qualora l' unico molo destinato al traffico commerciale fosse occupato. In più tutto il fondale dello specchio d' acqua dalla testata del molo XX Luglio, lato nord fino al molo di sotto flutto, lato sud, sarà livellato e permetterà di far accostare navi con un pescaggio massimo di 9 metri.

Gli operatori sperano comunque che i termini di consegna - già di per sé parecchio dilatati - trovino conferma per evitare di trasformare in una vera e propria telenovela quella che doveva essere l' opera chiave di rilancio del porto di Milazzo. L' **Autorità portuale** da parte sua ritiene che si sia fatto il massimo viste le complicazioni procedurali derivanti dal fatto che le aree di Milazzo ricadono in zona Sin, sog getta a particolari prescrizioni di tipo ambientale che certamente hanno finito col rallentare l' esecuzione dei lavori.

«L' **Autorità portuale** - spiega l' ing. Giuseppe Mobilia, responsabile del procedimento - ha chiesto ed ottenuto un decreto ministeriale, nel 2009, finalizzato all' avvio dei lavori di dragaggio in aree Sin; tale decreto conteneva peraltro la prescrizione che tutti i lavori si sarebbero svolti con il monitoraggio e la vigilanza di Ispra ed Arpa Sicilia.

È stato quindi avviato un complesso iter per la stipula della convenzione e l' esecuzione di un approfondito piano di caratterizzazioni chimico -fisiche, anche con il coinvolgimento dell' Università. Successivamente, per ottemperare alle osservazioni previste dal decreto e di ottimizzare le risorse economiche in relazione ai notevoli ed aggravati costi di conferimento a discarica dei fanghi di dragaggio, è stata predisposta una perizia di variante che ha determinato un iter complicato».3(g.p.

)

Migranti: terzo sbarco in Sicilia, sono oltre 1300

PALERMO, 13 GIU Terzo sbarco in Sicilia nel giro di poche ore. Sta attraccando in questo momento al porto di Palermo la nave "Rio Segura" della Guardia Civil spagnola con 322 migranti, tra i quali 69 donne e 71 minori. Le persone a bordo, soccorse negli ultimi giorni nel Mediterraneo, provengono da Sudan, Eritrea, Etiopia, Egitto Somalia ed Yemen. Ad attendere i migranti la task force coordinata dalla prefettura di Palermo. ??? In mattinata era approdata nel porto di Catania la nave Dattilo della Guardia Costiera con 652 profughi a bordo mentre il mercantile Topaz del Moas ne aveva sbarcato altri 373, tra i quali 58 donne e 36 minori, nel porto commerciale di Augusta (Siracusa). ??? E' invece ancora in navigazione verso Porto Empedocle (Agrigento), dove potrebbe giungere domattina a causa delle avverse condizioni meteo, la nave Dignity di Medici senza frontiere con 256 migranti e anche un cadavere recuperato durante le operazioni di soccorso nel Canale di Sicilia. (ANSA). ???

Mare: candidato Pd Ravenna: no a porto offshore Venezia

(V.'Mare: Zaia, no alla guerra fra porti nel...' delle 18.02)

(ANSA) - RAVENNA, 13 GIU - Michele De Pascale, candidato a sindaco di Ravenna per il centro-sinistra, dice no al progetto di terminal offshore a Venezia, additato come "opera faraonica inutile che provocherebbe una rottura di carico e un aumento di costi enorme per le attività".

La nota di De Pascale arriva a commento della visita elettorale di Luca Zaia, presidente della Regione Veneto, a sostegno della candidatura a sindaco di Ravenna di Massimiliano Alberghini, per il centrodestra. "Curioso - commenta il candidato del Pd - che Alberghini e i leghisti nostrani non abbiano chiesto delucidazioni riguardo a un progetto che costerebbe diversi miliardi di euro di denaro pubblico. È assurdo che Alberghini supporti questo progetto che sottrae risorse a interventi urgenti e importanti come quello dell'escavo di Ravenna. Da Ravenna a Trieste, per arrivare fino a Capodistria e Fiume non abbiamo bisogno di una piattaforma offshore dove far fermare le navi grandi, per poi scaricare le merci e farle arrivare negli altri porti". (ANSA).

Informazioni Marittime

Pireo, ok degli azionisti per cessione a Cosco



Arriva anche l'ok degli azionisti del porto del Pireo per il completamento del **passaggio di proprietà** dello scalo greco al colosso cinese Cosco, che dovrebbe acquisire il 67% delle azioni ad un prezzo di 415,7 milioni di dollari. La parola ora passa al parlamento e alle agenzie antitrust per l'approvazione definitiva della vendita.

La cessione di quella quota insieme con quella detenuta dal pubblico al porto di Salonicco, erano le condizioni necessarie per sbloccare la tranche da 10,3 miliardi di aiuti previsti dall'Unione Europea ad Atene.

Ferpress

**Albania: firmato accordo di concessione per il porto di Shengjin.
Investimento da 7 milioni di dollari**

(FERPRESS) – Roma, 13 GIU – Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture di Tirana ha firmato con la Compagnia “ Adriatico”, l’accordo di concessione per il porto di Shengjin. Il valore complessivo dell’operazione è di 7 milioni di dollari (6.2 milioni di euro circa).

Secondo Albanian Daily News, il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Edmond Haxhinasto, ha sottolineato l’importanza della crescita del turismo e delle opportunità di lavoro per la costruzione del porto. La costruzione del porto è stata realizzata con le più moderne tecnologie di ancoraggio delle navi da crociera; lo scalo dovrebbe essere operativo entro un anno.