

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
24 OTTOBRE 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Propeller Club Trieste..."(Ferpress)

Genova:

"...Lavoro in banchina, Authority pronta..."

(Il Secolo XIX, Ansa, The MediTelegraph)

"...Liguria, i Porti spingono la voglia di autonomia..."(La Repubblica GE)

"...Genova e Livorno? Complementari..."(Informatore Navale)

"...Porto e shipping nel libro..."_(Il Secolo XIX)

"...Attese insostenibili, code, blocchi sciopero..."

(Il Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Potrebbe essere Guerrieri il prossimo Presidente della Porto Livorno 2000..."(Il Messaggero Marittimo)

"...Nogarini con Corsini..."(Il Messaggero Marittimo, Informare)

"...Livorno vento a 100 Km/h..."(Corriere Marittimo)

Salerno:

"...Stop lavori a Salerno..."(Il Messaggero Marittimo)

Bari:

"...Sistema portuale i progetti..."(La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Traffici merci e passeggeri..."(La Gazzetta del Mezzogiorno)

Gioia Tauro:

"...Confindustria a Gioia..."(Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...Il Porto di Cagliari si apre..."(Ansa)

"...Forte vento in porto..."(The MediTelegraph)

Messina:

"...Ivan Tripodi sulla Zeus..."(Tempo Stretto)

"...Nessuno de4cida al posto nostro..."(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Monti: <<Ora il recupero di Sant'Erasmus..."(Giornale di Sicilia)

Focus:

- **Crociere, porti italiani carenti**
(Il Sole 24 Ore)

Propeller Club Trieste: porto vecchio, finanziamenti e nuovi investimenti. Conviviale il 26/10

(FERPRESS) – Trieste, 23 OTT – Del Porto Vecchio di Trieste tra presente e futuro si parlerà Giovedì 26 Ottobre a Trieste, in occasione dell'incontro organizzato dal Propeller Club di Trieste.

Relatori dell'incontro il Senatore Francesco Russo, il Sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, Mauro Giacca (direttore dell'ICGEB), Aurelio Latella (amministratore delegato di Seleco Spa), Sandra Primiceri (Autorità di Sistema Portuale – Porto di Trieste) e Mario Sommariva (Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale – Porto di Trieste).

Tornata di recente agli onori delle cronache con notizie importanti e concrete, la vicenda del recupero del Porto Vecchio a Trieste sembra puntare su due diverse direttrici: sfruttamento commerciale ed industriale delle banchine (e del Punto Franco) e interventi pubblici per ricerca e cultura con un occhio al turismo. La gran parte dell'area, però, è ancora in attesa di capire quali saranno le linee guida che verranno fornite ai potenziali investitori. L'incontro di giovedì tratterà entrambi gli aspetti di questa importante fase di crescita, cercando risposte a due delle domande che restano di grande attualità: per i prossimi anni si profilano una serie di interventi spot o si ipotizza la cessione dell'area ad un unico soggetto? Quali potrebbero essere altre attività "industriali" utili allo sviluppo?

Lavoro in banchina, Authority pronta a rinnovare l' autorizzazione alla Culmv

GENOVA. «Daremo alla Compagnia Unica l' autorizzazione per lavorare in porto per i prossimi due anni».

L' annuncio arriva da parte del presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, che ieri ha avuto un incontro con i sindacati a Palazzo San Giorgio.

La proroga sarà di due anni a fronte degli otto già concessi e in scadenza a fine mese, per un totale di dieci anni. La firma dovrebbe essere messa nero su bianco il 31 ottobre, giorno in cui è stata convocata in Authority prima la commissione consulti va e successivamente il comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale. A fronte dell' intesa raggiunta, i vertici dei camalli hanno annullato il presidio programmato per questa mattina davanti Palazzo San Giorgio.

Porti: a Genova verso proroga di 2 anni per lavoro 'camalli'

Signorini 'Firma il 31 con condizioni'. Protesta sospesa

(ANSA) - GENOVA, 23 OTT - La proroga di 24 mesi che consentirà alla Culmv di continuare a lavorare nel porto di Genova dovrebbe essere firmata il 31 ottobre dall'Autorità di sistema portuale. Senza il rinnovo dell'autorizzazione (articolo 17 della legge 84/94) in scadenza a fine mese, i camalli a partire dal primo novembre non potrebbero più operare, per questo Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti avevano già organizzato un presidio per domani davanti a Palazzo San Giorgio, per chiedere il rinnovo entro la fine del mese. "Abbiamo ricevuto rassicurazioni sulla proroga - scrivono oggi i sindacati - per cui il presidio è annullato". Ma il rinnovo conterrà alcune condizioni, ancora da definire nel dettaglio. "A luglio quando abbiamo regolarizzato gli 82 soci speciali della Compagnia Unica, avevamo detto che quando avremmo fatto la proroga per due anni l'avremmo condizionata ad alcune valutazioni in ordine al modello gestionale, alla sicurezza, alla produttività e alle tariffe e anche alla sostenibilità economica della Compagnia - spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini -. Quindi nella proroga dettaglieremo alcune di queste condizioni che stiamo affinando". (ANSA).

Porto di Genova, Authority pronta a rinnovare l'autorizzazione alla Culmv

Genova - La firma il 31 ottobre. Grazie a questo provvedimento i camalli potranno continuare a lavorare in porto.

Genova - **L'Authority di Genova-Savona è pronta a rinnovare l'autorizzazione alla Culmv, in scadenza a fine mese.** La proroga sarà di due anni a fronte degli otto già concessi, per un totale di dieci anni complessivi. Grazie a questo provvedimento i camalli potranno continuare a lavorare in porto. La firma sul rinnovo, secondo quanto appreso dal *Secolo XIX/The MediTelegraph* da fonti sindacali, dovrebbe essere messa nero su bianco il 31 ottobre, giorno nel quale è stata convocata prima la commissione consultiva e successivamente il comitato portuale di Genova-Savona. **La Compagnia Unica ha revocato il presidio di protesta programmato per domani davanti Palazzo San Giorgio.**

Liguria, i porti spingono la voglia di autonomia

VOGLIA di autonomia anche in Liguria, dopo l'esito delle consultazioni referendarie in Lombardia e Veneto. I sostenitori del progetto fanno soprattutto leva sul "valore" dei porti liguri che raccolgono sotto forma di Iva e di accise per le mer-

ci sdoganate in importazione circa sei miliardi di euro l'anno, la metà di tutti quanti gli scali italiani messi insieme. Oggi di quei soldi in Liguria arrivano solo briciole, poche decine di milioni di euro. E mentre anche la Lega in Liguria festeggia, il presidente della Regione Giovanni Toti in un'in-

tervista a *Repubblica* va oltre il referendum e apre una "terza via": «Un gruppo di lavoro che elabori una proposta da presentare al governo e da avviare al voto». Intanto, Toti è sicuro, il prossimo governo, di centrodestra, varerà la riforma della Costituzione.

ALLE PAGINE 11 E 11



Il caso Dopo le consultazioni referendarie in Lombardia e Veneto, cresce anche qui il desiderio di una maggiore autonomia finanziaria e fiscale, partendo dai moli che raccolgono una "miniera" suddivisa fra Iva e accise

Voglia di autonomia i porti liguri per Roma "valgono" sei miliardi

MASSIMO MINELLA

A volte ritornano. Eh sì, ritornano quelle parole che si sentono pronunciare da decenni lungo le banchine del porto di Genova. Il referendum in Lombardia e Veneto accendono un tema, quello dell'autonomia finanziaria dei porti, che a Palazzo San Giorgio circola a fasi alterne fin dai tempi di Rinaldo Magnani presidente del Cap. Inizio anni Novanta, per intenderci, quando l'ultimo doge del Cap, già annusando da po-

litico sapiente la fine vicina dei consorzi e l'avvio della sciagurata stagione delle autorità portuali, ipotizzava una continuità autonomista in chiave fiscale. D'altra parte, che cos'era il vecchio Consorzio se non una sorta di "Stato nello Stato", con poteri di autonomia finanziaria attraverso i contributi dei territori lombardi e piemontesi serviti dal porto di Genova? Storia sorpassata. Le autorità portuali, che hanno vissuto per più di vent'anni, all'autonomia hanno sempre ambito senza mai portare a casa lo straccio di un risultato. Do-

po Magnani ci hanno provato un po' tutti, dal commissario Fabio Capocaccia ai tre presidenti dell'Authority, Giuliano Gallani, Giovanni Novi e Luigi Merlo. Ognuno con la sua ricetta, concettualmente condivisibile, ma mai resa concreta. Poi la parentesi dell'ammiraglio Giovanni Pettorino, che ha traghettato il porto fino alla sua nuova veste di autorità di sistema, e l'inizio di una nuova pagina firmata dal presidente Paolo Signorini. Che, con grande pragmatismo, di autonomia finanziaria e fiscale non ha mai parlato. Vuoi vedere

che adesso ci riesca proprio lui? A spingere nella direzione autonomista è infatti il referendum in Lombardia e Veneto che ha fatto risorgere il desiderio di trattenere sul territorio quanto qui arriva via mare sotto forma di Iva e di accise. Non proprio briciole, se si considera che tutta la merce in importazione che viene sdoganata nei tre porti liguri di Genova, Savona e La Spezia, vale sei miliardi di euro appunto come Iva e accise. Le briciole, semmai, sono quelle che da Roma tornano a Genova, poche decine di milioni di euro. Si può inverti-

re questa rotta? Sì, dicono i sostenitori del referendum in salsa ligure. Ma non è detto che il risultato possa arrivare. E non perché già tanti altri ci hanno provato, quanto perché l'iter di "restituzione" è complesso. Intanto, non è nemmeno corretto dire che Genova raccoglie e "gira" a Roma. Perché l'operazione di sdoganamento per cui scatta l'imposizione viene compiuta direttamente dall'Agenzia delle Dogane ed è quindi subito nelle disponibilità dell'Erario. A livello nazionale, il dato dei porti è di 12-13 miliardi, quindi la Liguria, da sola, vale almeno la metà dell'Italia. Se, come avviene nei grandi porti del Nord Europa, anche le autorità liguri potessero ottenere solo pochi punti percentuali di quella quota, allora potrebbero finanziarsi le grandi opere come la diga, costo un miliardo. Ma per farlo dovrebbe cambiare la natura delle **pubbliche** **sp** oggi enti pubblici. E nemmeno la loro trasformazione in spa pubbliche risolverebbe il problema, visto che la legge Madia ha appena uniformato le spa pubbliche agli enti. Si dovrebbe puntare su spa private, ma sarebbe una rivoluzione troppo grande per la portualità italiana.

Una soluzione potrebbe però partire a breve. La legge di riforma del ministro Delrio prevede la nascita di un fondo che alimenta gli investimenti nei porti. Un fondo che potrebbe essere attivato presso la Cassa Depositi e Prestiti pronto a intervenire per sostenere quelle opere presentate dalle autorità e vagliate dalla struttura di missione del ministero.

CONFESSIONE BRUNELLI

I NUMERI

1

196
Secondo i dati del 2015, il gettito da Iva in Italia ha sfiorato i duecento miliardi di euro, per la precisione 196, dato in aumento rispetto al confronto con i dodici mesi precedenti

2

12
I porti raccolgono sotto forma di Iva e di accise relativamente alle merci in importazione una cifra che oscilla annualmente fra i 12 e i 13 miliardi di euro

3

6
I tre porti liguri "valgono" come Iva e accise una cifra che oscilla fra i 5 e i 6 miliardi di euro l'anno. Genova e Savona poco al di sopra dei 4, La Spezia fra 1,5 e 2 miliardi di euro

-segue

GLISCALI



LA SPEZIA

Oggi riunito a Marina di Carrara nell'autorità di sistema del Mar Ligure Orientale, l'ente guidato dalla presidente Carla Roncallo "vale" dal punto di vista di quanto raccolto sotto forma di Iva e di accise per la merce in esportazione fra il miliardo e mezzo e i due miliardi di euro l'anno



SAVONA

Il porto di Savona, o meglio i porti di Savona e Vado Ligure, un tempo controllati da un'unica autorità portuale con la riforma sono stati accorpati a Genova. È quindi nata la prima autorità d'Italia o, come dice il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, "il porto d'Italia"



GENOVA

Per volumi e offerta merceologica suddivisa fra merci e passeggeri (ma anche attività di riparazione, nautica e di servizi) Genova è lo scalo più importante del Mediterraneo, come confermano anche i dati di quanto "raccolto" dall'Agenzia delle Dogane per la merce in importazione: Genova-Savona 4-5 miliardi



PALAZZO SAN GIORGIO

La sede dell'autorità portuale di sistema del Mar Ligure Occidentale che riunisce i porti di Genova e Savona. Il porto della Spezia, invece, dopo la riforma è stato accorpato a quello di Marina di Carrara nell'autorità portuale di sistema del Mar Ligure Orientale. I tre scali della Liguria raccolgono fra i cinque e i sei miliardi di euro sotto forma di Iva e accise. Soldi direttamente trattenuti dall'Agenzia delle Dogane. Sul territorio oggi tocca una piccolissima parte

Genova e Livorno? Complementari. Il Governo crede nello sviluppo dello scalo labronico

Livorno, 23 ottobre 2017 – Dal canale Youtube dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l’intervista al numero uno di Assiterminal e amministratore delegato di TDT, Luca Becce, „Livorno e Genova? Sono complementari e su questa complementarità occorre lavorare. La Darsena Europa? Se il progetto è stato salvato e finanziato dal Governo è perché si va ad investire su un porto sul quale si sono già curate le interconnessioni. Partono da qui le riflessioni che il presidente di Assiterminal e amministratore delegato di Tdt, Luca Becce, ha consegnato all’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale in una lunga intervista pubblicata sul canale youtube dell’Authority (vai su: <https://www.youtube.com/watch?v=usWLJ-cEKdw>)

“Livorno è favorita rispetto a Genova con riferimento alle connessioni che vanno dal mercato di riferimento, ovvero la Toscana, sino alle direttrici di collegamento con le macro-aree dell’Italia e dell’Europa nord orientale. Genova, invece, è favorita nelle connessioni con l’area nord-occidentale, e lo sarà ancora di più in futuro non appena verranno completate opere infrastrutturali importanti come il Terzo Valico”, ha esordito Becce.

Per l’amministratore delegato del TDT, lo scalo labronico e il porto della Lanterna sono, insomma, “due porti che non si fanno concorrenza tra di loro, essendo deputati a servire aree differenti. Su questa complementarità sarebbe utile lavorare”.

Il numero uno dei terminalisti italiani, che crede fortemente negli effetti positivi della riforma della 84/94, si è soffermato a lungo sulle potenzialità del porto della Città dei Quattro Mori: “Il Piano Nazionale della Logistica e della Portualità ha detto chiaramente una cosa: il problema principale dei porti italiani non è la mancanza dell’offerta infrastrutturale: non ci sono poche banchine, quello che manca sono le connessioni. Il gap che abbiamo con i porti del Nord Europa è principalmente dovuto a questo: siamo ancora deficitari nella capacità di inoltro della merce a destinazione”.

E la Piattaforma Europa? “Per Livorno è un progetto fondamentale, perché si va a realizzare un’area sostitutiva rispetto a quella oggi dedicata ai contenitori”. La posta in gioco è alta: “Livorno – ha dichiarato Becce – che è da sempre il porto del continente americano, non ha connessioni con il Far East. Occorre quindi accelerare in modo radicale lo spostamento a mare della piattaforma contenitori, come peraltro sta facendo il presidente Corsini”.

Becce è convinto di una cosa: “Se il progetto è stato salvato dal Governo è perché Livorno ha già lavorato da tempo, e prima di altri, sulle interconnessioni e sulla capacità di inoltro della merce verso i mercati di destinazione. Noi oggi abbiamo l’unico porto in Italia ad avere la connessione diretta della ferrovia con la rete nazionale”.

Non a caso. “I volumi di merce del Terminal Darsena Toscana inoltrati via ferrovia sono cresciuti in modo esponenziale in questi mesi, arrivando a rappresentare oggi il 20% del totale della merce complessivamente movimentata. Genova non arriva al 10%”.

Becce è pronto a scommettere: “la Piattaforma Europa non sarà una semplice cattedrale nel deserto, ma grazie ad essa Livorno potrà non soltanto rafforzare i nostri servizi regolari da e per l’America, ma tornare a sviluppare una capacità commerciale di relazione con il Far East”.

Il Secolo XIX

Porto e shipping nel libro scritto da Giovanni Novi

GENOVA. Sarà presentato al pubblico questa sera alle 18 il libro "Shipping & Trading: i racconti di un broker", scritto dall' ex presidente dell' Autorità portuale di Genova Giovanni Novi. Oltre all' autore saranno presenti, a Palazzo della Meridiana, Antonio Benvenuti (console Culmv), Giuseppe Pericu (ex sindaco di Genova), Nicolò Reggio (presidente Yacht Club) e l' armatore Ezio Alci de Rosina. Moderatore Franco Manzitti. I proventi della vendita saranno devoluti in beneficenza.

Il 2 e 3 Novembre fermo dei servizi di trasporto su gomma

Attese insostenibili, code, blocchi sciopero autotrasporto a Genova

GENOVA - Cna-Fita, Confartigianato Trasporti, Fai-Confrastorpi e Trasportunito, rappresentando la forte tensione che vive la categoria, hanno deciso di dichiarare il fermo dei servizi di trasporto su gomma nel porto di Genova nei giorni 2 e 3 Novembre.

Le associazioni di categoria hanno annunciato tale decisione per denunciare la situazione che si è venuta a creare nello scalo ligure con tempi di attesa al carico insostenibili, lunghe code nei pre-gate terminalistici, blocchi d'arca estemporanei, fermi camion tassativi per "cambi turno"; si tratta dei limiti operativi che, in molte aree opera-

(continua a pagina 2)



Mezzi in coda al varco San Benigno di Genova

Attese insostenibili

ive del porto di Genova e nei terminal di cornice, stanno causando alle imprese di autotrasporto l'impossibilità di programmare viaggi e consegne, gravissime perdite di produttività e la diffusione irresponsabile di irregolarità sui tempi di guida e di riposo e della sicurezza stradale.

Gli autotrasportatori dicono basta. Così non è possibile lavorare, l'esasperazione è troppo forte e la sensazione di non avere alcuna forma di attenzione da parte della comunità portuale è inaccettabile.

«Nonostante il nostro impegno continuo e responsabile nel chiedere risposte alle Istituzioni ed anche direttamente ai responsabili dei terminal che stanno generando le maggiori criticità - dicono i rappresentanti associativi - non abbiamo ottenuto risposte concrete e soluzioni, anzi con l'aumento dei traffici la situazione sta peggiorando sempre di più».

«I problemi non si risolvono da soli e l'impegno ad eliminare le attese, i blocchi ed il congestionamento di camion deve essere condiviso responsabilmente da tutti gli operatori della port community, perché l'attività degli autotrasportatori è fondamentale per lo sviluppo dei traffici e dell'economia del nostro porto e non è più ammissibile che le nostre aziende siano costrette ad operare in questo modo, nel più importante scalo italiano, cresciuto e affermato in virtù della sua efficienza operativa».

Potrebbe essere Guerrieri il prossimo presidente della Porto Livorno2000

di Renato Roffi

LIVORNO - Fra pochi giorni sarà trascorso un semestre sano sano da quel 6 Aprile che per la Porto di Livorno 2000 segnò la svolta della così detta privatizzazione e da diverso tempo ci si domanda quali siano le ragioni che tralungono la nuova proprietà dall'entrare nel pieno delle sue prerogative con il passaggio all'aggiudicazione definitiva della società che tutt'ora marcia in regime di aggiudicazione provvisoria ex art. 16 del disciplinare di gara.

Le condizioni per la conclusione del lungo iter sembrerebbero

(continua a pagina 2)



Luciano Guerrieri

Potrebbe essere Guerrieri

esserci ormai tutte, dalla remissione delle deleghe da parte del presidente - segretario generale AdSp, dottor Massimo Provinciali al perfezionamento della documentazione necessaria per la formalizzazione dell'aggiudicazione definitiva che, trascorsi i rituali trentacinque giorni, dovrebbe dar luogo al consiglio di amministrazione in cui i membri scelti dalla nuova proprietà subentreranno a quelli che hanno guidato la Porto 2000 in questi ultimi anni.

Quasi nessuno ormai si chiede più chi sarà l'ultimo epigono di presidenti come Enrico Fernandez Africano (*vir probus*), Bruno Lenzi, [Roberto](#) e Massimo Provinciali mentre praticamente unanime è il pronostico che attribuisce la presumibilmente prossima presidenza della società, ora targata prevalentemente Moby, al già sindaco di Piombino e già presidente e poi commissario [Molto Amaro](#) portuale della stessa città, le cui relazioni - naturalmente istituzionali - con la famiglia aggiudicataria vantano lustri di storia portuale piombinese.

Comunque la si guardi, almeno nella fase presente, la scelta, ancora formalmente da compiere, e indiscutibilmente appropriata, se non addirittura opportuna. Luciano Guerrieri è di certo l'uomo giusto, da persona esperta e capace egli saprà bene dove mettere le mani. Parafrasando rispettosamente un noto brano evangelico (che, però, parla di pecore e di buon pastore) potremmo dire che Guerrieri, buon presidente, conosce i suoi polli e i suoi polli conoscono lui.

Nogarin: con Corsini un dialogo costruttivo

LIVORNO - Prove di dialogo tra Autorità di Sistema portuale e Comune. Nel giorno dell'incontro di monitoraggio del dibattito pubblico, organizzato nella sala Canaviglia della Fortezza Vecchia per fare il punto sull'avanzamento dei progetti di sviluppo del porto e del waterfront, il presidente Corsini e il primo cittadino, Filippo Nogarin, si sono scambiati messaggi concilianti.

«C'è un dialogo costruttivo con Corsini - ha detto Nogarin - che mi sento di mettere al centro di un recupero del rapporto tra Comune di Livorno e AdSp. Spero sia l'inizio di un nuovo percorso: queste istituzioni devono integrarsi».

Una mano tesa, quella del sindaco, e un invito alla collaborazione che il numero uno dell'AdSp, Livorno-Piombino ha accolto di buon grado: «Rin-
(continua a pagina 2)

Nogarin: con Corsini

grazio Filippo per le belle parole: sono un pragmatico e guardo alla sostanza: c'è una grande volontà di collaborazione con l'amministrazione cittadina, nonostante alcune differenze di vedute».

I due si sono poi soffermati a parlare della piattaforma Europa. Dopo aver criticato la precedente impostazione del progetto originario, il primo cittadino ha chiesto di andare avanti con il nuovo progetto, quello recentemente rivisitato dall'AdSp di concerto con la Regione e con il supporto del Ministero delle Infrastrutture, e di realizzare tutte e quattro le fasi di articolazione del Prp (la quarta, per intenderci, prevede la realizzazione di una nuova Darsena Petroli, mentre le precedenti tre si incentrano sulla realizzazione di un terminal contenitori e di un terminal ro-ro e sulle relative opere foranee).

«Voglio rassicurare il sindaco e la cittadinanza - ha precisato Corsini - andremo avanti senza indugio. Dopo sessant'anni abbiamo approvato, non senza difficoltà, il Piano regolatore portuale, ora dobbiamo lavorare per redigere il Piano regolatore di Sistema portuale, nel quale potremmo trovare spazio proposte di rivisitazione del Prp attualmente vigente».

Sulla darsena Europa il presidente è stato altrettanto chiaro: «La rivisitazione della piattaforma Europa è legata all'opportunità di sviluppare un progetto più rispondente dal

punto di vista ambientale e finanziario alle necessità ed esigenze di ammodernamento del porto di Livorno. Questa soluzione è già stata ben accolta, perlomeno a giudicare dai riscontri che ho avuto in questi mesi».

Corsini ha poi offerto rassicurazioni sull'impatto ambientale dell'opera: «I dati sulla qualità dei fondali sono buoni e sono già ora in grado di dire che la deperimetrazione del Sin potrà essere realizzata in tempi ragionevolmente brevi attraverso una procedura che vedrà l'AsSp come proponente e il ministero dell'Ambiente come gestore di una Conferenza di servizi che dovrà permetterci di arrivare al risultato».

Il risultato da raggiungere, secondo il presidente dell'Authority, è uno solo, realizzare la darsena Europa prima del 2023.

Sempre durante il dibattito pubblico, il dirigente tecnico dell'AdSp, Enrico Pribaz, ha fornito un aggiornamento sulla nuova procedura relativa alla piattaforma Europa che è coerente con il Prp vigente. «Il 6 Ottobre - ha dichiarato Pribaz - L'AdSp ha pubblicato il bando per la progettazione delle opere foranee e dei dragaggi. Questo progetto, che sarà soggetto a valutazione di impatto ambientale, sarà sottoposto a gara attraverso una procedura di appalto integrato nei settori speciali e aggiudicato con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Il 9 Novembre scadranno i termini per la presentazione delle domande di partecipazione. Apriremo le domande pervenute nei giorni immediatamente successivi».

«Contestualmente - ha aggiunto Pribaz - l'AdSp sta predisponendo un altro bando di caratterizzazione, geognostica, geofisica dei fondali marini dove sorgeranno le nuove opere. Dovremmo così riuscire ad avere un quadro conoscitivo della situazione ambientale. Siamo nell'ordine di un bando del valore di uno, due milioni di euro».

Passando alla realizzazione del terminal vero e proprio, il dirigente ha ammesso che il nuovo codice aggiunge potenzialità nella scelta della procedura. «Col nuovo codice abbiamo fatto un passo in avanti - ha detto - il terminal contenitori può essere realizzato attraverso la concessione dei lavori, attraverso il classico appalto o attraverso l'iniziativa privata, ovvero con un soggetto che presenta un progetto di fattibilità che spetta all'amministrazione competente valutare».

Il dirigente area programmazione dell'AdSp, Claudio Vanni, ha invece parlato del progetto di realizzazione della stazione marittima: «su questo progetto siamo ancora in una fase interlocutoria, gli obiettivi sono molteplici: assieme al comune abbiamo predisposto un piano particolareggiato che si propone di realizzare una nuova stazione marittima, una migliore integrazione tra città e porto, l'ampliamento di spazi di fruizione pubblica, la valorizzazione beni storici (Fortezza Vecchia), e un

sistema di accessibilità connesso con la strada di grande comunicazione».

Infine, è stato affrontato anche il tema dell'ambiente. Le istituzioni stanno lavorando all'attivazione di un osservatorio ambientale e sociale sulle nuove opere. Intanto, è stato da poco attivato un tavolo di coordinamento tra i Comuni di Livorno e

Pisa, la Regione Toscana e l'Autorità di Sistema portuale per immaginare la futura viabilità di cintura dell'area portuale.

Porto di Livorno, timidi segnali di disgelo tra l'amministrazione portuale e quella comunale

Incontro tra Nogarin e Corsini che parlano di dialogo costruttivo e di volontà di collaborazione

«A Livorno ci sono alcuni (timidi) segnali di disgelo tra l'amministrazione portuale e quella comunale. Negli ultimi anni gli uomini di vertice dei due enti non hanno lesinato reciproche critiche, con il sindaco cinquestelle Filippo Nogarin a denunciare apertamente la gestione del porto condotta dal pidissino Giuliano Gallanti e quest'ultimo, alla testa dell'allora Autorità Portuale, a lamentare il mancato sostegno del primo cittadino allo sviluppo dell'economia portuale così importante per Livorno.

Scambi di accuse che si sono interrotti quando a metà dello scorso la riforma della normativa sulla governance dei porti italiani ha soppresso le Autorità Portuali ed ha istituito le nuove Autorità di Sistema Portuale. Ma dalla cenere il fuoco ha ripreso a divampare quando Stefano Corsini, nominato lo scorso marzo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l'ente che è subentrato all'Autorità Portuale di Livorno, ha respinto la designazione di Nogarin quale rappresentante del Comune in seno al Comitato di gestione dell'AdSP, l'organo dell'ente chiamato ad esercitare funzioni di rilievo tra cui l'adozione del piano regolatore del sistema portuale nonché l'approvazione del piano operativo triennale e di altri documenti programmatici e amministrativi essenziali per la vita del porto.

Venerdì scorso, in occasione dell'incontro annuale di monitoraggio del dibattito pubblico organizzato nella Sala Canaviglia della Fortezza Vecchia per fare il punto sull'avanzamento dei progetti di sviluppo del porto e del waterfront, la distanza tra Nogarin e Corsini sembrava essersi accorciata. «C'è - ha dichiarato il sindaco - un dialogo costruttivo con Corsini che mi sento di mettere al centro di un recupero del rapporto tra Comune di Livorno e AdSP. Spero - ha aggiunto - sia l'inizio di un nuovo percorso: queste istituzioni devono integrarsi». «Ringrazio Filippo - ha replicato Corsini - per le belle parole: sono un pragmatico e guardo alla sostanza: c'è - ha rilevato - una grande volontà di collaborazione con l'amministrazione cittadina, nonostante alcune differenze di vedute».

Sindaco e presidente dell'AdSP si sono poi soffermati sul tema della Piattaforma Europa. Dopo aver criticato la precedente impostazione del progetto originario, il primo cittadino ha chiesto di andare avanti con il nuovo progetto, quello recentemente rivisitato dall'AdSP di concerto con la Regione e con il supporto del Ministero delle Infrastrutture, e di realizzare tutte e quattro le fasi di articolazione del Piano Regolatore Portuale, con l'ultima che prevede la realizzazione di una nuova Darsena Petroli e le prime tre che si incentrano sulla realizzazione di un terminal contenitori e di un terminal ro-ro e sulle relative opere foranee.

«Voglio rassicurare il sindaco e la cittadinanza», ha chiarito Corsini. «Andremo avanti senza indugio. Dopo sessant'anni - ha ricordato - abbiamo approvato, non senza difficoltà, il Piano Regolatore Portuale; ora dobbiamo lavorare per redigere il Piano Regolatore di Sistema Portuale, nel quale potrebbero trovare spazio proposte di rivisitazione del PRP attualmente vigente».

-segue

Circa la rivisitazione del progetto della Piattaforma Europa, Corsini ha precisato che «è legata all'opportunità di sviluppare un progetto più rispondente dal punto di vista ambientale e finanziario alle necessità ed esigenze di ammodernamento del porto di Livorno. Questa soluzione - ha rilevato - è già stata ben accolta, perlomeno a giudicare dai riscontri che ho avuto in questi mesi».

Inoltre Corsini ha offerto rassicurazioni sull'impatto ambientale dell'opera: «i dati sulla qualità dei fondali - ha affermato - sono buoni e sono già ora in grado di dire che la deperimetrazione del SIN potrà essere realizzata in tempi ragionevolmente brevi attraverso una procedura che vedrà l'AdSP come proponente e il Ministero dell'Ambiente come gestore di una Conferenza di Servizi che dovrà permetterci di arrivare al risultato», che - ha specificato - è quello di realizzare la Darsena Europa prima del 2023.

Livorno vento a 100 km/h, uomo cade in mare -Salvato dalla Guardia costiera

23 Oct, 2017

La forte libecciate, 55 nodi (oltre 100 Km orari), con mare in burrasca ha sorpreso una barca a vela a circa 5 miglia dalla costa di San Vincenzo. Un uomo dell'equipaggio caduto in mare viene tratto in salvo dalla Guardia costiera

LIVORNO– La Guardia costiera di Livorno ha coordinato ieri pomeriggio, con il concorso del personale di Portoferraio e Piombino, un complesso intervento a favore di una barca a vela di 14 metri in difficoltà, dalla quale, a largo di San Vincenzo, a causa delle cattive condizioni meteorologiche, era caduto un uomo in mare.

Tutti della provincia di Siena i 5 uomini d'equipaggio del natante, tra i 53 e i 68 anni che nel primo pomeriggio erano partiti proprio dal porto di San Vincenzo in direzione Gibilterra per partecipare ad una regata. L'aumento della forza del vento, arrivato a toccare in quella zona punte di 55 nodi (oltre 100 Km orari), con mare in burrasca, ha sorpreso l'unità a circa 5 miglia dalla costa. Le condizioni meteomarine hanno determinato la decisione del comandante, un cinquantenne di Castelnuovo Berardenga, di invertire la rotta e fare rientro in porto.

Durante le manovre, effettuate con vele issate, come risulta dalle testimonianze rese successivamente dell'equipaggio ai militari della Guardia costiera di San Vincenzo, un'onda particolarmente grossa ha sbalzato fuori dall'imbarcazione lo stesso conduttore che in quel momento non era agganciato alla lifeline in dotazione alla barca a vela. Sul posto, a seguito del "mayday" lanciato via radio sul canale 16, captato dagli operatori della sala operativa della Guardia costiera labronica, è stata immediatamente inviata una motovedetta classe 800 "ognitempo" della Guardia costiera di Portoferraio, nonché dirottata una nave passeggeri ed uno yacht privato.

È stato inoltre allertato un elicottero della Guardia costiera di Sarzana. Durante l'arrivo dei mezzi, ammainate le vele dell'imbarcazione, l'equipaggio è riuscito autonomamente ad individuare e trarre in salvo l'uomo caduto in mare. La motovedetta, una volta giunta in zona, ha comunque fornito assistenza all'unità e alle persone, offrendo una cornice di sicurezza in un contesto particolarmente difficoltoso per le manovre di rientro in porto.

All'arrivo a San Vincenzo, i militari dell'Ufficio locale marittimo hanno provveduto ad accertarsi delle buone condizioni di salute degli uomini dell'equipaggio, nessuno dei quali ha avuto necessità dell'intervento dei sanitari.

Stop lavori a Salerno preoccupano operatori

SALERNO - Il presidente di Assotutela, Agostino Gallozzi, denuncia la «grande preoccupazione» degli operatori del porto di Salerno «per la situazione che si è venuta a determinare con il blocco delle opere all'interno ed all'esterno dello scalo. I lavori previsti segnano il passo: dragaggi, imboccatura, manutenzioni, gallerie di collegamento con le arterie autostradali. Occorre constatare che in questi primi dieci mesi del 2017 non si è riusciti ad entrare nella fase operativa, nonostante l'impegno profuso dalle istituzioni competenti».

Secondo il presidente di Assotutela, l'associazione fondata nel (continua a pagina 2)

Stop lavori a Salerno

1982 per la tutela e lo sviluppo del porto di Salerno. «Né pare opportuno fare valutazioni comparative con quanto accaduto in altri scali. Il metro di giudizio per quanto ci riguarda è uno soltanto: il mantenimento dei livelli di competitività del porto di Salerno. Il nostro è un vero e proprio grido di allarme perché corriamo il rischio di indebolire la portata dei risultati importantissimi - occupazionali, produttivi ed imprenditoriali - raggiunti con il sacrificio di tutte le componenti che agiscono nel porto: lavoratori ed imprese in primo luogo. Siamo ad un passaggio strategico: è necessario accelerare soprattutto sul versante dei dragaggi per evitare di perdere quota sia nel settore commerciale che in quello crocieristico. Sono in corso contatti con i vertici istituzionali regionali e gli organismi delegati alla gestione dello scalo di Salerno».

«L'auspicio - conclude Agostino Gallozzi - è che si riesca a smuovere il pantano burocratico / amministrativo nel quale siamo precipitati e dal quale - evidentemente - dobbiamo uscire con un'azione forte e decisa da parte di tutta la filiera istituzionale, in maniera coesa come è sempre accaduto nei momenti di difficoltà del porto di Salerno».

Bari. Si va «dalla mancanza di accosti dedicati per le navi portacontainer» alla «insufficienza delle aree demaniali»

Brindisi. Opere che sfiorano i 60 milioni di euro, tra cui anche il «completamento delle infrastrutture di Security»

Sistema portuale i progetti

Criticità e possibili soluzioni per lo sviluppo del territorio

AUTOSTRADE DEL MARE

L'AUTORITÀ AL LAVORO

Ci sono delle debolezze. E anche delle possibili soluzioni. Perché il sistema portuale pugliese è una risorsa incredibile per lo sviluppo del territorio. L'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, è al lavoro in questa direzione. Una tappa importante di questo percorso è rappresentata dal piano operativo triennale (2017-2019) che domani sarà discusso per l'approvazione dal Comitato di gestione. Quasi 200 pagine in cui, numeri e statistiche sul traffico di merci e passeggeri a parte (ne riferiamo in in questa pagina), l'Autorità presieduta da Ugo Patroni Griffi analizza le criticità del sistema, illustrando come intende affrontarle.

Prendiamo il porto di Bari. Qui i problemi sono di natura prettamente strutturale. Si va «dalla mancanza di accosti dedicati per le navi portacontainer», alla «insufficienza delle aree demaniali per temporanea custodia dei container». Come intervenire? «Nel medio/lungo termine si dovrebbero realizzare ulteriori banchine per aumentare le possibilità di accosto delle navi commerciali». Tra gli obiettivi anche «realizzare nuovi ormeggi dedicati nella Darsena di Levante» e «valutare una rivisitazione del piano degli accosti». Ma occorre intervenire anche su fondali che «non superano gli 11,5/12 metri», di qui la ne-

cessità di «operare la pulizia delle aree al piede delle banchine della Darsena di Levante destinate al traffico commerciale con spostamento del sedimento in altra area non utilizzata dello specchio acqueo».

Quanto al porto di Brindisi, il piano punta, tra l'altro, a proseguire nella programmazione già in atto «soprattutto con riferimento al banchinamento e realizzazione della retrostante cassa di colmata nel porto esterno al fine di consentire l'avvio della campagna di escavi come da previsione di Piano regolatore portuale vigente». Un'opera che sfiora i 60 milioni di euro. Tra i progetti anche il «completamento delle infrastrutture di Security».

Su Manfredonia si punterà, tra l'altro, a eliminare i vincoli al transito dei mezzi e all'utilizzo delle gru di banchina; a verificare la permanenza delle condizioni per conservare i nastri trasportatori che corrono lungo il pontile; a realizzare una pesa pubblica all'interno dell'area portuale.

Anche sul porto di Barkletta l'Autorità punta alle infrastrutture «L'intervento di dragaggio manutenzione dei fondali non può ritenersi né sufficiente ad assicurare adeguate possibilità di sviluppo dei traffici portuali a lunga scadenza né tanto meno risolutivo dei problemi di interramento del porto». Per la sua crescita, dun-

que «si rende necessario realizzare il prolungamento dei moli fionari delimitanti l'imboccatura del porto per la riduzione dell'apporto verso l'interno del materiale solido trasportato dalle correnti costiere».

Quanto al porto di Monopoli, a parte la «significativa presenza di una flotta di pescherecci» che «mantiene una sua vitalità e importanza economica e culturale

per la città anche per la presenza di una marineria molto preparata e attiva», si intende puntare anche sul traffico passeggeri tuttora basato. «Si presterà la massima attenzione ad ogni iniziativa finalizzata a sostenere questa tipologia di traffico». Tra gli obiettivi, «realizzare una struttura che garantisca la massima accoglienza al passeggero, mettendo a disposizione anche servizi adeguati» (p. 1)

SVILUPPO DEI PORTI
La sede dell'Autorità di sistema che si appresta ad approvare il piano operativo triennale 2017-2019



Traffico merci e passeggeri dati col segno più

«L'utilizzo dei porti maggiori di Bari e Brindisi è sostanzialmente simile all'anno precedente anche se in leggero calo mentre per i porti più piccoli si evidenzia un sostanziale aumento del numero degli approdi effettuati che va dal 97,5 % del porto di Monopoli al +12,2% del porto di Barletta sino al +8,3% del porto di Manfredonia, a testimoniare la tendenza positiva della ripresa economica del territorio». È quanto viene riportato nel paragrafo dedicato all'analisi dei traffici all'interno del piano operativo triennale con riferimento all'ultimo periodo di rilevazione (gennaio/agosto 2017).

Quanto alle merci, rispetto allo stesso periodo, «il porto di Bari evidenzia una movimentazione di circa 4 milioni di tonnellate con un calo di circa il -2% dovuto in gran parte alla diminuzione della movimentazione di cereali nelle rinfuse solide. Molto positivo invece è l'andamento della movimentazione del general cargo che si attesta al +8,3%».

Positivo il dato su Brindisi con «un aumento del +2,9% per circa 7 milioni di tonnellate». In aumento in particolare il trasporto dei cereali con il +103%. Tendenzialmente positivi anche i dati su Barletta (600mila tonnellate movimentate complessivamente, pari a un +0,7%), mentre Monopoli «evidenzia la performance miglior del periodo», aumentato del 46%. A Manfredonia si registra, invece, un decremento.

Decisamente positivi, invece, i dati relativi al trasporto passeggeri per quanto riguarda i porti di Bari, Brindisi e Monopoli. Il porto di Bari segna un 10% in più per numero di passeggeri dei traghetti, segnando la percentuale maggiore verso l'Albania e, a seguire, verso Grecia, Croazia e Montenegro.

Il piano, redatto nelle scorse settimane con tutti gli attori istituzionali, gli operatori economici del porto, i sindacati, sarà presentato domani al Comitato di gestione per l'approvazione. *(g.l.)*

Confindustria a Gioia: la Zes è decisiva ma urgono infrastrutture

Gioia Tauro Si è svolta nello stabilimento Dedalus l'assemblea pubblica di insediamento di Confindustria RC dal titolo "Porto di Gioia Tauro, sviluppo e legalità per la Città metropolitana".

«Lo scenario economico e occupazionale nel Reggino è drammatico» ha detto il presidente Nucera in apertura, «ma non vogliamo piangerci addosso, semmai intendiamo entrare nel merito dei problemi e delle inadempienze che caratterizzano la classe dirigente specie sul fronte della capacità di spesa delle ingenti risorse disponibili e di una burocrazia lenta e impreparata. Il problema qui non è solo criminalità, ma anche quella rete di complicità e connivenze che mette a rischio un intero territorio. Vogliamo lanciare una proposta sul versante della logistica che riguarda l'ipotesi di collegamento fra area tirrenica e ionica, Rosarno-Gioiosa, mediante rete ferroviaria. Crediamo sia fondamentale mettere in comunicazione l'area industriale, che non è solo Gioia Tauro, con un polo turistico d'eccellenza. Il trasporto aereo è un altro tema centrale. Ora serve una fase di impegno con il coinvolgimento degli enti, Città metropolitana e Camera di Commercio».

La legalità è senza dubbio questione prioritaria, secondo Tarantino, ma «occorre anche superare certi stereotipi che danno un'immagine distorta del territorio. Su Gioia Tauro si gioca una partita importante, occorre andare oltre il transhipment e puntare su una governance forte e autorevole».

«L'istituzione di zone economiche speciali (Zes) renderebbe le nostre aziende inevitabilmente più competitive - ha detto Furfaro - ma occorre arrivare a questo decisivo step con consapevolezza e competenza».

Affinché una Zes possa funzionare sono necessarie un'adeguata organizzazione e qualificate professionalità cui affidare l'azione di programmazione e gestione amministrativa».

La semplificazione burocratica è uno scoglio ancora da superare, ha evidenziato Sabatini, «non a caso le regioni italiane sono in fondo alle classifiche per qualità di servizi amministrativi. Si tratta di un dato cruciale per valutare competitività e attrattività territorio».

«Gioia Tauro è straordinariamente importante non solo per la Calabria ma per l'intero Mezzogiorno - ha

-segue

sottolineato Mazzuca - ma in questa fase è molto importante superare i campanilismi e agire in rete attraverso il recupero di una coscienza comune».

Anche la scuola intende partecipare alle dinamiche di crescita e sviluppo, ha assicurato la prof.ssa Russo, «perché è quello il luogo in cui si forma la futura classe dirigente».

«La Zes - ha spiegato Gattuso - è importante ma è solo un tassello di un mosaico più ampio. Occorre capire da subito su quale settore produttivo è opportuno utilizzare tale strumento».

«Alla Regione - ha rimarcato Perrone - chiediamo quale sia il piano strategico per la Zes e come si intende fa ricadere i suoi benefici sull' intera area metropolitana. E in merito alla governance dell' autorità portuale ci aspettiamo risposte chiare nella direzione di una guida stabile».

L' economia reggina mostra timidi segnali di ripresa, ha detto Tramontana, «in particolare gli asset più strategici come agroalimentare e turismo.

Settori sui quali abbiamo avviato una serie di iniziative per aprire alle imprese locali nuove opportunità di crescita e investimento».

«Al territorio reggino serve un cambio di passo - ha detto in chiusura l' assessore Russo - e con il piano dei trasporti, che ha ottenuto l' ok dalla Commissione europea, abbiamo inserito Gioia Tauro in una specifica azione. Ci sono segnali incoraggianti e non sono casuali gli interessi di grandi gruppi come Fca e Volkswagen. E su come orientare al meglio la governance della Zes occorre il contributo di tutti, imprese, università e parti sociali».(r.rc)

Il porto di Cagliari si apre alla città con Invitas

Vetrina di sapori e eccellenze sarde dal 28 ottobre a 1 novembre

(di Maria Grazia Marilotti) (ANSA) - CAGLIARI, 23 OTT - Si affaccia sul mare Invitas per aprire ancora una volta una vetrina sulla Sardegna dei sapori, cultura e tradizioni, fine artigianato. Forte delle 150 mila presenze dello scorso anno, ritorna al porto di Cagliari dal 28 ottobre all'1 novembre, per la terza volta, la manifestazione organizzata da Alessia Littarru e Ivan Scarpa. Una non stop con gli stand e le cucine aperte dalle 20 alle 23, con tre giorni festivi e tre navi da crociera attese nello scalo del capoluogo. Cinque intense giornate tutte da vivere con l'area del porto animata da 150 espositori, postazioni food, sfilate, maschere di Sinnai e Sestu, musica, launeddas, balli ma anche poesia, letteratura, incursioni nel medioevo e Rinascimento e "Aregordus de miniera de Buggerru", racconti, memorie, flashback per rievocare attraverso il suono della sirena e la voce dei figli dei minatori, le storie delle cernitrici e dei minatori di Buggerru. Un ricco programma tra cultura e gastronomia in un trionfo di prodotti tipici, miele, olio, pane, olive, salumi, formaggi, vino, tutto a Km zero, cucina da passeggio a base di ricette tipiche e anche ricercate da abbinare con calici di vino e boccali di birra. Ricette antiche e portate d'autore da gustare su una veranda con vista sul mare. La manifestazione è stata presentata a Cagliari nei locali dell'ex Stazione marittima da Alessia Littarru, Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema dei porti dell'Isola, Valeria Mangiarotti, responsabile marketing, e Marzia Cilloccu, assessora comunale alle Attività produttive. "Lo spirito è racchiuso nel titolo della manifestazione, aprire e tenere in vita tradizioni, storia, cultura, eccellenze enogastronomiche e artigianali della Sardegna", ha spiegato Alessia Littarru. Taglio del nastro tra sfilate di maschere e costumi e un caloroso benvenuto con "Su Cumbidu". Invitas ha uno spazio anche per la piccola gastronomia con cucina a vista dove poter gustare raviolini fritti, seadas, panadine, sapori di un'antica tradizione e saperi che si perdono nel tempo. Poi ancora microbirrifici artigianali sardi, artigianato artistico e creativo, stand di istituzioni, associazioni, pro loco ed enti di promozione turistica. I laboratori dei cestini, ma anche di malloreddus e fregula, saranno l'occasione per seguire le fasi della preparazione delle ricette. Invitas apre al Molo Sanità con otto postazioni food e con gli chef che proporranno la loro portata d'autore. (ANSA).

Forte vento in porto, "Aida Blu" salta lo scalo a Cagliari

Genova - A Porto Torres, invece, non si sono registrati particolari disagi, mentre in via precauzionale il traghetto "Mega Express" in arrivo da Porto Vecchio è stato fatto attraccare a Golfo Aranci (Olbia).

Genova - **Il forte vento di maestrale che da ieri sta soffiando sulla Sardegna ha creato diversi disagi nelle ultime ore, soprattutto nei trasporti.** La nave da crociera Aida Blu, dell'Aida Cruise, che questa mattina doveva entrare in porto a Cagliari, a causa delle forti raffiche di maestrale ha saltato lo scalo cagliaritano, proseguendo la sua navigazione per lo scalo successivo. A Porto Torres, invece, non si sono registrati particolari disagi in mattinata, mentre ieri sera in via precauzionale il traghetto Mega Express in arrivo da Porto Vecchio è stato fatto attraccare a Golfo Aranci (Olbia).

Secondo i dati forniti dall'ufficio meteo dell'Aeronautica militare di Decimomannu, ieri sera sulle Bocche di Bonifacio soffiava un maestrale che ha raggiunto i 90 km orari. **Oggi la situazione sta lentamente migliorando con vento teso fino a 70 chilometri orari nella prima parte della giornata sulle coste occidentali e il Campidano.** Nel pomeriggio l'intensità del vento calerà in tutta l'isola. Anche il moto ondoso andrà lentamente attenuandosi. Da domani tempo stabile e soleggiato, con venti deboli.

Ivan Tripodi sulla Zes: "Messina tagliata fuori da ogni progetto di sviluppo futuro"

"In merito al dibattito, spesso astratto, riguardante la fantomatica creazione o, quantomeno, il concreto coinvolgimento in una Zes dell' area di Messina, dobbiamo registrare che, al di là delle chiacchiere e delle inutili promesse pre-elettorali di queste settimane, i fatti concreti ci dicono che Messina è stata gravemente cancellata da ogni idea o progetto di concreto sviluppo futuro". Lo afferma Ivan Tripodi, segretario generale della Uil Messina. "A darci conforto in questa drammatica analisi vi sono le limpide, quanto non condivisibili, parole del ministro Claudio De Vincenti, il quale ha definitivamente e pubblicamente chiuso la questione. Infatti, sabato scorso, nel corso di una conferenza tenuta presso l' Unical di Cosenza, il ministro per la Coesione Territoriale, in merito alle tante richieste e sollecitazioni che, anche in Calabria, puntavano alla creazione di più Zes ha testualmente dichiarato: " Sulle Zes la legge è chiara. Al centro di ciascuna zona ci deve essere un porto di rilievo europeo che in Calabria è quello di Gioia Tauro, che è una Zes. Questo non esclude che al porto di Gioia Tauro possano collegarsi altre strutture interportuali che consentano di migliorare la logistica in Calabria, risultato che ha interesse per tutta la regione. Ma la Zes in Calabria è una sola ed è centrata su Gioia Tauro ".Pertanto, nei fatti, al netto dei vuoti proclami, traslando sul territorio messinese il ragionamento fatto dal ministro De Vincenti, è del tutto evidente che, preso atto delle chiare previsioni legislative, Messina, con il suo porto, non potrà essere destinataria del riconoscimento della Zes, né, come paventato da qualcuno, aggregata ad altri siti. Insomma, il ministro De Vincenti ha certificato l' esclusione di Messina dalla Zes che, dopo l' Autorità Portuale, rappresenta una nuova tegola sul nostro martoriato e comatoso territorio".

PIANO STRATEGICO Il sindaco Accorinti e l' assessore Signorino diffidano Conferenza e Comitato

Nessuno decida al posto nostro

Le Regioni non possono ignorare Città metropolitane-Comuni capoluogo

Lucio D' Amico Ora si dirà che Accorinti va a braccetto con Forza Italia.

L' amministrazione comunale, con una nota firmata dal sindaco e dall' assessore allo Sviluppo economico Guido Signorino, dice di «condividere il severo giudizio espresso da alcune forze politiche circa i lavori del Comitato tecnico della Conferenza interregionale per l' Area dello Stretto». Quel giudizio che era stato espresso 24 ore prima dall' esponente di Forza Italia in consiglio comunale, Giuseppe Santalco.

«A differenza da quanto argomentato, tuttavia, - chiariscono immediatamente Accorinti e Signorino - il problema non è politico o di presunta sudditanza rispetto alla sponda calabrese, ma istituzionale e di coerenza con obiettivi di legge.

Il Comitato tecnico, che dovrebbe elaborare analisi e valutazioni per la programmazione dell' Area dello Stretto, trova origine nella normativa regionale siciliana sulle Città metropolitane, che ne ha espressamente previsto la definizione.

La sua istituzione ha senso nell' ottica, ripetutamente affermata e concretamente attivata dall' Amministrazione, della conurbazione metropolitana, che ha

ovviamente due principali (se non unici legittimi) attori: le Città metropolitane e i Comuni capoluogo di Messina e Reggio Calabria. È fuori luogo, è politicamente impensabile ed è, sotto il profilo istituzionale, un errore grave, il solo ipotizzare che questo organismo sussista senza coinvolgere da protagonisti le Città metropolitane e i Comuni capoluogo. Cosa direbbero i presidenti delle Assemblee regionali siciliana e calabrese se a definire un percorso di integrazione tra le due Regioni fosse una strana "Conferenza", supportata da un fantomatico "Comitato" di nomina ministeriale, senza ruolo o partecipazione delle Regioni stesse? È evidente l' inciampo istituzionale in cui incorrono Conferenza e Comitato».

E a chi rivendica la natura "tecnica" del Comitato, la giunta Accorinti risponde: «Sfugge un piccolo particolare e cioè che il Comitato è di nomina politica e che tale nomina ha avuto luogo entro un percorso istituzionalmente monco, mutilato. Il problema non è tanto chi componga il Comitato, ma principalmente chi ha indicato e nominato il Comitato, ossia: con quale mandato e a beneficio di chi

-segue

opera il Comitato. È un fatto di cultura istituzionale e costituzionale. La riforma del Titolo V della Costituzione ha introdotto il principio di sussidiarietà come ispirativo dell'attribuzione dei poteri alle autonomie locali, e l'istituzione delle Città metropolitane ha introdotto principi inediti di autogoverno delle comunità locali; questi non possono essere contraddetti da un'attuazione bizzarra della prevista "Conferenza", dove l'aggettivo "interregionale" deve essere inteso in senso territoriale (ossia: che riguarda più di una regione) e non istituzionale (ossia: che possa essere gestito da organi regionali).

Intanto - ribadiscono Accorinti e Signorino -, ricordiamo che le Città metropolitane e i Comuni capoluogo sono all'opera per la costruzione dell'Area metropolitana dello Stretto, con azioni concrete e condivisione di progetti. Ricordiamo che le Città metropolitane e i Comuni capoluogo hanno ispirato il "C7" che, dopo essersi riunito a Messina per condividere le linee-guida per la definizione della strategia di sviluppo del Mezzogiorno, torneranno a incontrarsi sul tema fondamentale dei trasporti e della relativa infrastrutturazione. Ricordiamo che, a valere sui fondi dell'Agenda urbana, Messina e Reggio Calabria hanno cofinanziato progetti investendo 26 milioni (13 a città) per il rinnovo della mobilità tra le due sponde. Perché l'Area metropolitana si costruisce coi fatti e con gli investimenti. Commissioni o Comitati che pretendano di agire senza il vaglio e l'indirizzo delle Città metropolitane e dei Comuni capoluogo sono destinati a produrre documenti di indirizzo sganciati da conducenti percorsi istituzionali».

Altro tema caldo è quello relativo all'Autorità portuale e alla Zona economica speciale. A intervenire è il segretario generale della Uil Ivan Tripodi: «Assistiamo al dibattito, spesso astratto, riguardante la fantomatica creazione o, quantomeno, il concreto coinvolgimento in una Zes dell'area di Messina, ma dobbiamo registrare che, al di là delle chiacchiere e delle inutili promesse pre-elettorali di queste settimane, i fatti concreti ci dicono che Messina è stata gravemente cancellata da ogni idea o progetto di concreto sviluppo futuro». E Tripodi cita il ministro De Vincenti che a Messina ha "aperto" alla possibilità di estendere la Zes fino a comprendere lo Stretto, mentre a Cosenza ha testualmente dichiarato: «Sulle Zes la legge è chiara. Al centro di ciascuna zona ci deve essere un porto di rilievo europeo che in Calabria è quello di Gioia Tauro. Questo non esclude che al porto di Gioia Tauro possano collegarsi altre strutture interportuali che consentano di migliorare la logistica in Calabria, risultato che ha interesse per tutta la regione. Ma la Zes in Calabria è una sola ed è centrata su Gioia Tauro». L'ennesimo smacco, conclude la Uil, per Messina e il suo territorio.

Monti: «Ora il recupero di Sant' Erasmo e dell' Acquisanta»

Il primo impatto che il crocierista assorbe, arrivando a Palermo: il porto, la banchina, i primi servizi e via via, la città. Secondo Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale - che adesso racchiude i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle - l' immagine parte da qui, e su questo bisogna lavorare per accrescere il valore aggiunto che gli scali possono dare all' industria crocieristica.

«Fra qualche anno tutto cambierà - spiega Monti - I waterfront sono scenari perfetti dai quali penetrare nella teatralità delle città, una grande occasione di rigenerazione sociale. Credo che si debba rinnovare, con coraggio, il rapporto tra porto e città. Non più semplici scali marittimi, ma una vera porta sul mondo e sul mercato: un' operazione che non può prescindere da modifiche funzionali e strutturali, e dal mettere ordine alle attività che si svolgono tra moli e banchine».

OOO Insomma, un biglietto da visita importante per chi arriva.

«Il porto è l' infrastruttura che più direttamente si avvale della felice posizione geografica dell' isola; sono naturali soluzioni di accesso a un entroterra ricco di elementi di attrattiva per

turisti di qualsiasi provenienza. Il crocierista deve diventare il primo promoter del territorio, il primo protagonista della diffusione della conoscenza delle bellezze culturali, paesaggistiche ed enogastronomiche. E il porto non può essere da meno: ecco perché i nostri scali devono diventare più belli attraverso azioni di riqualificazione e restyling che, con priorità, vogliamo portare avanti. I porti del lato ovest hanno potenzialità straordinarie di sviluppo nel settore delle crociere come in quello delle autostrade del mare, della cantieristica, della marina yachting e, più in generale, della Blue economy».

OOO Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Storie differenti.

«Ma complementari. Il modello Sicilia occidentale è sintetizzato da tanti progetti - grandi e piccoli - da portare avanti, insieme, disegnando una mappa industriale dei quattro scali per una proposta unica, partendo da una razionalizzazione degli spazi portuali. A Palermo il porto non è più un posto di frontiera, di passaggio e deve essere sempre più uno spazio di sosta, funzionale alla città stessa. Il nuovo Piano regolatore portuale, in fase di approvazione, ha il duplice obiettivo di rafforzarne la capacità

-segue

infrastrutturale, e di riconsiderare i rapporti con la città».

OOO Ma il waterfront non è solo il porto.

«Vogliamo recuperare i porticcioli di Sant' Erasmo, dell' Arenella e dell' Acquasanta, dando continuità, sia verso ovest che verso est, alla Cala, prima a "riemergere" da illegalità e degrado, e al quel "mare verde" rappresentato dal Foro Italico, incursione nel contemporaneo di una città che ha sempre vissuto di un passato remoto illustre.

I primi progetti da mandare avanti riguardano proprio Sant' Erasmo, con una riqualificazione in stile Cala: interventi a bassissimo impatto, strutture leggere e temporanee, senza espellere i pescatori ma integrandoli alla nuova vita. Analogo lavoro va fatto all' Arenella e all' Acquasanta, ricostruendo il rapporto, oggi sconnesso, con le borgate che ospitano i porticcioli.

L' idea generale è quella di aprire il porto, cerniera tra mare e città, rendendolo il più "poroso" possibile. Le aree già "liberate" - la Cala e il Foro Italico - sono molto frequentate da cittadini e turisti: adesso tocca al resto». (*sIT*)

IL FUTURO DEL PORTO

BATTAGLIA LEGALE
E ORA SI APRE LA BATTAGLIA
LEGALE, GLI AVVOCATI
AFFILANO LE ARMI GIURIDICHE

Avvisatore marittimo Servizio a rischio 'Siluro' delle Capitanerie

E' bufera sull'ordinanza: tariffe disattese

LE PRIME avvisaglie si erano avute da Taranto. Poi è toccata a tutti gli Avvisatori marittimi dei porti italiani. Con una ordinanza varata dal direttore marittimo contrammiraglio Tarzia su nota del comando generale delle Capitanerie, con effetto immediato il servizio degli Avvisatori è stato reso per le navi in ingresso e uscita dai porti solo facoltativo. Significa che le tariffe, concordata con le associazioni degli agenti marittimi dei porti, possono anche essere disattese dagli armatori che non considerano utile il servizio. Una rivoluzione dopo quasi cinquant'anni di servizio, che colpisce profondamente anche la 'torre azzurra' nell'avamposto livornese. L'ordinanza - sottolineano Massimo Moniga e i suoi della torre - non aiuta certo il servizio più che encomiabile svolto negli anni, e tra l'altro regolamentato nel passato anche dallo stesso ministero delle infrastrutture e trasporti. Sulla 'torre' d'acciaio dell'avamposto negli anni si è investito molto per

L'OPERATIVITA'

La funzione della Torre azzurra è quella di controllare, registrare e riferire sui movimenti nello scalo

stare al passo con i tempi: o addirittura per precederli, creando una intera catena di rilevatori meteo sulle isole dell'arcipelago, proprio per favorire la navigazione.

DEL SERVIZIO dell'Avvisatore Marittimo, riconosciuto a livello internazionale come 'Stazione costiera' e inserito in un network per la raccolta dei dati sui movimenti dei porti, si avvalgono le stesse Capitanerie oltre che i piloti, la polizia marittima, la Guardia di Finanza e naturalmente le agenzie marittime, gli spedizionieri e l'intera logistica portuale. Che il 'siluro' all'Avvisatore di Livorno - e a tutti gli Avvisatori dei porti italiani - stia creando proteste è evidente anche dal fatto che si stanno interessando alcuni parlamentari sia di maggioranza che di minoranza per presentare un'interrogazione al governo. Del resto ci sono alcuni aspetti che anche sul piano giuridico vengono contestati.

UNA MEMORIA degli studi legali Enrico Longhi di Livorno e Federico de Meo di Firenze esprime un motivato parere giuridico sull'obbligatorietà del servizio dell'Avvisatore di Livorno. E ci si rifà anche a una circolare dell'allora comandante generale del corpo delle Capitanerie ammiraglio Raimondo Pollastrini che imponeva l'obbligo di una postazione addebita a registrare e riferire il movimento del porto. Si citano le prese di posizione dell'ammiraglio Pettorino della Liguria e l'allora direttore marittimo della Toscana De Marco. Sul tema si è anche chiesto un intervento delle categorie interessate, dall'Asamar alla Spedimar.

A.F.



INCARICO
All'avvisatore marittimo del porto di Livorno lavorano persone di comprovata esperienza tecnica maturata in tanti anni

Pozzallo, fermo il piano di sviluppo del porto

Il sindaco Ammatuna: «I ritardi non sono legati ai fondi europei, mancano i soldi per redigere il progetto esecutivo»

Il comune di Pozzallo da dieci anni non riesce ad ottenere i fondi necessari per l'ultimo step. «Nel 2006, quando conclusi il mandato di sindaco - spiega Ammatuna -, ho lasciato il progetto bisognoso solo della parte esecutiva».

Pinella Drago OOO Un porto frenato nella sua crescita commerciale e turistica.

L'allarme arriva dal parlamentare nazionale Nino Minardo e segue l'evento legato all'apertura, nei giorni scorsi, della banchina 3 del Porto grande di Siracusa che permette l'approdo delle navi da crociera nel capoluogo.

«Una buona notizia, quella che arriva da Siracusa, ma che lascia l'amaro in bocca perché conferma l'assoluto disinteresse nei confronti della provincia di Ragusa e nel caso specifico del porto di Pozzallo - afferma Minardo - perché una infrastruttura tra le più importanti della Sicilia collocata in una posizione strategica nel Mediterraneo, fondamentale per i collegamenti con il nord Africa nonché con l'isola di Malta viene abbandonata a se stessa senza alcuna programmazione per il suo sviluppo? Eppure non mancano le proposte giunte all'attenzione dei governi nazionale e regionale, la maggior parte a mia firma, per dotare di autonomia e

per avere progetti concreti di crescita per il nostro porto fra cui la proposta di legge per l'istituzione di una **autorità portuale** specializzata e l'inserimento del porto di Pozzallo nell'**autorità** di sistema della Sicilia orientale con Catania ed Augusta».

L'approdo pozzallese attende da anni interventi migliorativi.

Pur essendo una delle più importanti strutture **portuali** dell'isola, sconta ritardi e disattenzioni. Nato come porto commerciale è stato progettato per ospitare il commercio di più di 500 mila tonnellate di merce all'anno. Negli ultimi anni questi numeri sono triplicati grazie a una crescita esponenziale degli scambi con l'isola di Malta ma anche per l'essere nel bacino del Mediterraneo uno dei porti di transito.

«Il problema del porto di Pozzallo non è quello dei finanziamenti, nel caso specifico quelli della Comunità Europea - spiega il sindaco della cittadina marinara Roberto Ammatuna - in questi anni il problema non è stato infatti la mancanza di un finanziamento bensì quello di non esserci un progetto

-segue

esecutivo. Per redigerlo ci vogliono i soldi ed abbiamo già iniziato un' interlocuzione alla Regione con l' assessore Bosco e con i funzionari che ci hanno garantito il finanziamento della redazione del progetto esecutivo . Per fare ciò occorre la somma di 650 mila euro che andrà destinata agli studi di completamento del progetto».

Il comune di Pozzallo è fermo a questo «intoppo» da dieci anni senza riuscire ad ottenere i fondi necessari per il completamento del progetto esecutivo. «Nel 2006, quando conclusi il mandato di sindaco - spiega Ammatuna -, ho lasciato il progetto bisognoso solo della parte esecutiva.

Ora abbiamo organizzato un gruppo di lavoro e siamo ripartiti per completarlo ed ottenere l' esecutività. Alla Regione abbiamo già chiesto la somma necessaria per gli studi dell' area marina del porto. In questi anni si è perso tempo perché il Comune non è stato capace di approntare il progetto appaltabile. Non dobbiamo dimenticare che per il sistema portuale regionale i fondi ci sono, fino a qualche anno fa c' erano 180 milioni di euro, mancano però i progetti esecutivi. Documenti fondamentali per ottenere i finanziamenti».

Al via il progetto «Sauro 100» Intanto al porto di Pozzallo dal 27 al 31 ottobre prossimi farà sosta il progetto Sauro100, nato da un' idea dell' ammiraglio Romano Sauro, nipote dell' eroe nazionale Nazario Sauro e che vedrà l' ammiraglio toccare, in due anni da Sanremo a Trieste, più di 100 porti in Italia e 20 all' estero. Il viaggio, iniziato il 4 ottobre 2016, vuole essere una testimonianza, nelle varie tappe, dei sentimenti di giustizia, di libertà e di solidarietà menzionati dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella in occasione della ricorrenza dei 100 anni dalla morte di Nazario Sauro, giustiziato a Pola dagli austriaci il 10 agosto 1916. (*PID*)

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Anversa è aumentato del +4,5%

Aumento dei container, dei rotabili e delle rinfuse liquide. Calo delle rinfuse secche e delle merci varie sfuse

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Anversa è aumentato del 4,5% essendo stato pari a 55,8 milioni di tonnellate rispetto a 53,3 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre del 2016. Nel segmento delle merci varie sono risultati in aumento il traffico di merci containerizzate che è ammontato a 30,6 milioni di tonnellate (+6,0%), che sono state totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a oltre 2,6 milioni di teu (+5,8%), e quello di rotabili che si è attestato a quasi 1,2 milioni di tonnellate (+13,1%), mentre è diminuito del -2,4% il traffico di merci sfuse che è sceso a 2,4 milioni di tonnellate. La movimentazione di automobili nuove di fabbrica è stata di 268mila veicoli (-2,1%) In calo anche le rinfuse solide che sono risultate pari a meno di 3,1 milioni di tonnellate (-3,9%), mentre le rinfuse liquide sono cresciute del +4,1% a 18,4 milioni di tonnellate.

Nei primi nove mesi del 2017 il traffico è stato complessivamente di 167,1 milioni di tonnellate, con una progressione del +3,3% rispetto a 161,7 milioni di tonnellate nel corrispondente periodo dello scorso anno. Il traffico containerizzato è stato pari a 91,9 milioni di tonnellate (+3,7%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 7,8 milioni di teu (+3,2%, con un rialzo del +4,6% dei container pieni ed una flessione del -4,4% di quelli vuoti). Particolarmente sensibile è risultata la crescita del traffico containerizzato con il Nord America (+9,5%) e con l'Estremo Oriente (+9,3%), mentre il traffico con l'Europa, che è il principale partner commerciale del porto belga, è diminuito del -4,5%. I rotabili sono ammontati a più di 3,7 milioni di tonnellate (+10,7%) e le merci varie sfuse a 7,8 milioni di tonnellate (+7,7%). La movimentazione di auto nuove è aumentata del +3,4% a 920mila unità. Il volume globale delle rinfuse solide è rimasto pressoché stabile essendo risultato di 9,2 milioni di tonnellate (-0,8%), tra cui 2,8 milioni di tonnellate di fertilizzanti (+7,4%), 1,8 milioni di tonnellate di minerali (+23,2%) e 396mila tonnellate di carbone (-55,6%). Il traffico delle rinfuse liquide è aumentato del +2,4% a 54,5 milioni di tonnellate, di cui 4,4 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (+28,0%), 10,6 milioni di tonnellate di prodotti chimici (+2,0%) e 30,8 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati, un volume analogo a quello dello scorso anno frutto di un incremento del +12,8% delle importazioni e di una contrazione del -12,8% delle esportazioni.

«Anche nell'ultimo trimestre - ha sottolineato l'amministratore delegato dell'Autorità Portuale di Anversa, Jacques Vandermeiren - siamo riusciti a mantenere lo stesso elevato ritmo di crescita dei precedenti nove mesi. In realtà negli ultimi anni questa tendenza è in atto stabilmente. Da molto tempo Anversa sta registrando ottimi risultati in un mercato caratterizzato da volatilità e fluttuazioni. Se in una tale situazione si riesce non solo a mantenere, ma anche ad aumentare la propria quota di mercato, ciò - ha evidenziato Vandermeiren - dà fiducia per il futuro».

CROCIERE

Le grandi navi bacchettano l'Italia

Raoul de Forcade - pagina 21

Infrastrutture. Clia Italia e le società armatoriali lanciano l'allarme sullo stato di scali, banchine e servizi

Crociere, porti italiani carenti

Mancano i distributori di gas - Bacini non idonei alle grandi navi

Clia, l'associazione internazionale delle *cruise company*, e le grandi compagnie di crociere bacchettano l'Italia sulle infrastrutture portuali per le nuove grandi navi passeggeri. Nel mirino, in particolare, il ritardo nella creazione di stazioni di stoccaggio e distribuzione per il Gnl (gas naturale liquefatto) e la carenza, nella penisola, di bacini per i lavori di manutenzione delle unità di grosse dimensioni.

Roberto Martinoli, al vertice di Clia Italia, sottolinea che «in generale nel nostro Paese si riscontra una carenza infrastrutturale. In particolare, per quanto riguarda il Gnl non c'è niente». In effetti l'Italia ha diversi progetti in atto per il rifornimento di navi con propulsione a metano, i più avanzati dei quali sono quelli che riguardano la Sardegna, ma nessuno sembra ancora a uno stadio tale da convincere gli armatori delle crociere.

«Il Paese - prosegue Martinoli - non ha fatto investimenti in quel campo e i depositi di Gnl in Sarde-

gna servono a poco per le navi passeggeri. Va bene che siano lì solo se ci saranno bettoline (piccole navi per i rifornimenti, ndr) capaci di andare a Genova, Savona, Livorno o Napoli. Altrimenti le navi con propulsione a gas saranno dedicate alle rotte dove è possibile fare rifornimento. Ad esempio quelle su Barcellona (dove c'è un centro di distribuzione del Gnl, ndr)». Per quanto riguarda i bacini di carenaggio nei quali fare manutenzione alle grandi navi, in Italia, dice Martinoli, «c'è a disposizione praticamente solo quello di Palermo della Fincantieri. Insomma le infrastrutture sono carenti e non proporzionate al progresso delle navi».

Anche Neil Palomba, direttore generale di Costa, non lesina critiche. «Il settore crociere sta per entrare in una nuova fase di grande crescita. I nostri dati di prenotazione sono stati davvero molto positivi nel 2017, e anche il 2018 è incoraggiante. Non dobbiamo dimenticar-

re, però, che questa crescita avverrà in un contesto globale e di grande innovazione. Ci sono grandi opportunità e, di conseguenza, grande concorrenza. I porti italiani devono sapere cogliere queste sfide. Costa e il gruppo Carnival, sono stati i primi al mondo a credere nell'utilizzo del Gnl il combustibile fossile più "pulito", che darà benefici enormi per ciò che riguarda la sostenibilità delle crociere. Costa Smeralda, la prima nave Costa a Gnl, arriverà nell'ottobre 2019, mentre la seconda nel 2021. Ma al momento nessun porto italiano sembra essere attrezzato per sviluppare, nel breve periodo, le infrastrutture necessarie al rifornimento di Gnl. L'Italia è in ritardo rispetto ad altri Paesi del Mediterraneo e sta rischiando di perdere una grande occasione. Inoltre molte delle nuove navi in ordine avranno dimensioni superiori a quelle attualmente in servizio: quindi occorrono banchine, terminal, servizi e collegamenti adeguati e an-

che strutture adatte dove poter fare la manutenzione di queste navi. È necessario un cambio di passo o il rischio è che le compagnie debbano andare altrove».

Leonardo Massa, *country manager* Italia di Msc Crociere non è da meno: nel settore crocieristico, dice, «i porti e i cantieri giocheranno un ruolo chiave nello sviluppo dei prossimi anni; i consumatori chiedono navi sempre più ricche e piene di attività e i porti devono creare infrastrutture per permettere a queste navi di attraccare ma anche bacini adeguati per le manutenzioni periodiche. Per quanto riguarda il Gnl, è necessaria la creazione d'impianti di rifornimento per quelle navi che entreranno in servizio nei prossimi anni. Msc, nel suo piano industriale da 9 miliardi, ha previsto la costruzione di 4 nuove navi *world class*, a propulsione Gnl. Queste unità al momento non potrebbero attraccare a Genova così come in altri porti chiave per la crocieristica in Italia, a causa della mancanza del sistema di rifornimento a Lng».

I NUMERI CHIAVE

43 miliardi

Economia del mare

La blue economy in Italia vale 43 miliardi di euro, pari al 3,5% del Pil, e 835 mila posti di lavoro e la crocieristica rappresenta uno dei settori cruciali dell'economia blu

10,8 milioni

I crocieristi

Nel 2018 in Italia si conterà, secondo le stime di Risposte Turismo, 10,8 milioni di passeggeri movimentati, tra imbarchi, sbarchi e transit; ossia +6,4% rispetto alle stime di chiusura del 2017 (10,3 milioni) e circa 4.600 toccate nave (+4,1%). Civitavecchia sarà il primo porto italiano, con una crescita di circa il 12% sul 2017; seguiranno gli scali di Venezia e di Napoli