

INDICE



Primo Piano:

- **La Riforma dei Porti** (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)
- **Codice di Buone Pratiche** (Informatore Navale)

Dai Porti:

Trieste:

"...L'Arma dei Punti Franchi contro i concorrenti sleali..." (Il Piccolo)

Venezia:

"...convegno sulla zona Franca..." (Informatore Navale)

"...obbligo pesatura certificata dal 1 luglio per i container..." (Il Nautilus)

Genova:

"...un workshop sullo shipping..."

(The Medi Telegraph, L'avvisatore Marittimo)

"...Genova, hub delle crociere cinesi..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...le categorie chiedono il rispetto dei tempi: «i cantieri devono aprire»..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Gattardo, minaccia per i porti..." (MF, Il Giornale)

Livorno:

"...Provinciali prorogato fino a fine anno..." (Ferpress)

"...Convegno sulle crociere..."

(L'avvisatore Marittimo, Informatore Navale, Informazioni Marittime)

Ancona:

"...Il porto antico si accende di eventi per l'estate, al via "Ti Ci Porto"..." (Ancona Today)

Brindisi:

"...Marina Militare: esercitazione adrion'16"..." (Il Nautilus)

Messina:

"...Dal 1.Luglio stop agli aliscafi Messina-Villa..." (Gazzetta del Sud)

"...Conflitti di competenze sul progetto del porto di Tremestieri..."

(Tempo Stretto, Gazzetta del Sud)

Palermo:

"... Attesi a Palermo 590 migranti, 500 ad Augusta..." (La Sicilia Web)

Altre notizie dai porti Italiani e Stranieri

LA DENUNCIA DEL PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE ITALIANA DEI PORTUALI

«Basta abusare del “salva-compagnie”»

Grilli (Ancip): «La riforma? Intanto cominciamo a rispettare le leggi esistenti»

L'INTERVISTA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Da poche settimane Luca Grilli, presidente della compagnia portuale di Ravenna, è anche il numero uno dell'Ancip, l'associazione delle imprese e delle compagnie portuali italiane, cioè le braccia che scaricano e caricano la merce sulle banchine del Paese. Un mondo che sconta difficoltà un po' ovunque: non solo i problemi di bilancio e occupazionali di Culmv e Pietro Chiesa a Genova, ma anche quelli delle compagnie di Trieste o Napoli, e peggio ancora le situazioni grigie difficilmente denunciabili, i sub-appalti, i confini legislativi poco chiari che spesso si verificano nei porti minori. «Drammi sociali» li definisce Grilli, e per evitarli nelle linee guida del suo mandato ci sarà anche un lavoro per «il non-sovradimensionamento degli organici, che vanno invece tarati e misurati rispetto alle necessità del porto».

La riforma dei porti vi

aiuta in questo senso?

«Il disegno in discussione risponde solo in parte alle aspettative, perché gran parte della rappresentanza di alcune categorie è stata ac-

cantonata, e perché manca in parte una concretezza nell'applicare realmente in tutti i porti le stesse normative sulla sicurezza a terra e a bordo».

Quasi tutti i porti sono commissariati. Non sarebbe ora di avere i presidenti, anche per far partire le future Autorità di sistema portuale?

«È chiaramente banale dire che sarebbe necessario avere da subito presidenti autonomi e autorevoli, però è altrettanto ovvio che in assenza di una normativa precisa e di chiari rapporti fra gli enti preposti a sceglierli diventa difficile fare scelte che non diventino facilmente criticabili e contestabili».

L'Ancip è contraria sia all'abolizione del tetto del numero di imprese portuali nei porti, sia ad alcune ambiguità del decreto salva-compagnie. Cosa state facendo, in questo senso?

«Mentre è stato ribadito il valore sociale e economico dell'attività delle compagnie portuali, l'applicazione del 15 bis (il salva-compagnie: riduzione del 5% del personale a fronte di un contributo pari al 15% delle entrate annuali del porto, ndr) ha creato e sta creando notevole confusione in tutti quei porti dove proliferano di attività

improprie da parte di alcune imprese, e soprattutto ha

creato problemi di interpretazione e problemi economici, dove si è fatto ricorso a richieste di finanziamento per coprire deficit che non dovevano esserci».

Come andrebbe riformato il lavoro nei porti?

«Guardi, io credo che gli in-

teressi delle imprese e delle compagnie portuali siano convergenti nel richiedere la possibilità di avere e dare fornitura di lavoro che sia comprensiva di servizi di qualità a prezzi concorrenziali e di garanzia di professionalità, per poter far crescere il porto senza costi fissi. È difficile riassumere le nostre soluzioni in poche righe ma crediamo fermamente che un'oggettiva applicazione delle leggi, che mantenga comunque la pace sociale nei porti e garantisca il servizio, un dimensionamento studiato dell'organico del porto e un continuo investimento sulla formazione possano far sì che tutto si traduca in una continua crescita delle varie realtà portuali».

E sulla governance? Va bene così?

«Guardi, ci piacerebbe solo sottolineare che l'attenzione che la categoria sta applicando al discorso governance è elevatissima, ma ancor più attenzione verrà riversata quando si parlerà di lavoro portuale».

quarati@ilsecolo19.it

© BY NEND AL CUNJ DIBITERSA HVATI

- segue

GIUNGLA SOTTO LE GRU

*L'applicazione
del "15 bis" sta
creando notevole
confusione nei porti
dove proliferano
le attività improprie*

LA SOLUZIONE

*Bisogna applicare
bene le leggi
e dimensionare
gli organici*

LUCA GRILLI
presidente dell'Anpic



«Basta abusare del “salva-compagnie”» / INTERVISTA

Genova - La denuncia del presidente dell'associazione italiana dei portuali. Grilli (Ancip): «La riforma? Intanto cominciamo a rispettare le leggi esistenti».



Genova - Da poche settimane **Luca Grilli**, presidente della compagnia portuale di Ravenna, è anche il **numero uno dell'Ancip**, l'associazione delle imprese e delle compagnie portuali italiane, cioè le braccia che scaricano e caricano la merce sulle banchine del Paese. Un mondo che sconta difficoltà un po' ovunque: non solo i problemi di bilancio e occupazionali di Culmv e Pietro Chiesa a Genova, ma anche quelli delle compagnie di Trieste o Napoli, e peggio ancora le situazioni grigie difficilmente denunciabili, i sub-appalti, i confini legislativi poco chiari che spesso si verificano nei porti minori. «Drammi sociali» li definisce Grilli, e per evitarli nelle linee guida del suo mandato ci sarà anche un lavoro per «il non-sovradimensionamento degli organici, che vanno invece tarati e misurati rispetto alle necessità del porto».

La riforma dei porti vi aiuta in questo senso?

«Il disegno in discussione risponde solo in parte alle aspettative, perché gran parte della rappresentanza di alcune categorie è stata accantonata, e perché manca in parte una concretezza nell'applicare realmente in tutti i porti le stesse normative sulla sicurezza a terra e a bordo».

Quasi tutti i porti sono commissariati. Non sarebbe ora di avere i presidenti, anche per far partire le future Autorità di sistema portuale?

«È chiaramente banale dire che sarebbe necessario avere da subito presidenti autonomi e autorevoli, però è altrettanto ovvio che in assenza di una normativa precisa e di chiari rapporti fra gli enti preposti a sceglierli diventa difficile fare scelte che non diventino facilmente criticabili e contestabili».

- segue

L'Ancip è contraria sia all'abolizione del tetto del numero di imprese portuali nei porti, sia ad alcune ambiguità del decreto salva-compagnie. Cosa state facendo, in questo senso?

«Mentre è stato ribadito il valore sociale e economico dell'attività delle compagnie portuali, l'applicazione del 15 bis (il salva-compagnie: riduzione del 5% del personale a fronte di un contributo pari al 15% delle entrate annuali del porto, ndr) ha creato e sta creando notevole confusione in tutti quei porti dove proliferano di attività improprie da parte di alcune imprese, e soprattutto ha creato problemi di interpretazione e problemi economici, dove si è fatto ricorso a richieste di finanziamento per coprire deficit che non dovevano esserci».

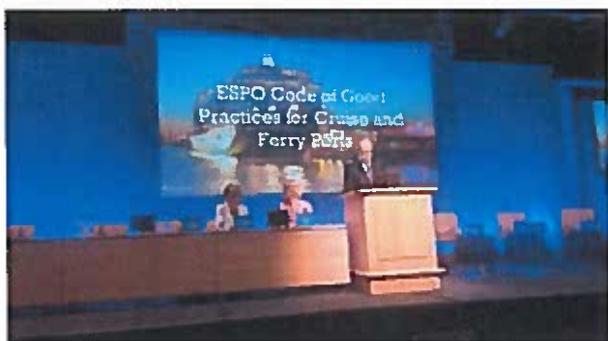
Come andrebbe riformato il lavoro nei porti?

«Guardi, io credo che gli interessi delle imprese e delle compagnie portuali siano convergenti nel richiedere la possibilità di avere e dare fornitura di lavoro che sia comprensiva di servizi di qualità a prezzi concorrenziali e di garanzia di professionalità, per poter far crescere il porto senza costi fissi. È difficile riassumere le nostre soluzioni in poche righe ma crediamo fermamente che un'oggettiva applicazione delle leggi, che mantenga comunque la pace sociale nei porti e garantisca il servizio, un dimensionamento studiato dell'organico del porto e un continuo investimento sulla formazione possano far sì che tutto si traduca in una continua crescita delle varie realtà portuali».

E sulla governance? Va bene così?

«Guardi, ci piacerebbe solo sottolineare che l'attenzione che la categoria sta applicando al discorso governance è elevatissima, ma ancor più attenzione verrà riversata quando si parlerà di lavoro portuale».

Un Codice di buone pratiche su crociere e traghetti: Così l'ESPO aiuta i porti passeggeri europei



Bruxelles, 9 giugno 2016 – Un codice di buone pratiche per i porti passeggeri. A presentarlo, due giorni fa, è stata l'Organizzazione dei Porti Europei, l'associazione che a Bruxelles ha contatti diretti con circa 500 porti del vecchio continente attraverso loro delegati nell'Assemblea Generale. Il codice, che è stato promosso e redatto con il contributo fattivo di Assoport, con l'ausilio di due Autorità Portuali italiane, quella di Livorno e quella di Napoli, uniche, tra le istituzioni italiane, a partecipare alla redazione dello studio, ha come obiettivo quello di affrontare al meglio le sfide che attendono i porti passeggeri europei per il prossimo futuro.

La relazione tra il porto e la città; le infrastrutture; la cooperazione tra i porti; le sinergie da attivare con le compagnie di navigazione e la sicurezza. Sono questi i cinque ambiti su cui l'Espo ha concentrato le proprie attenzioni.

Il code of good practices, un volume di 44 pagine consultabile on line sul sito di Espo (www.espo.be) e al link del sito di Assoport (<http://www.assoport.it/node/59051>), ha lo scopo di elaborare una serie di buone pratiche in modo da affrontare le sfide che i porti passeggeri europei si trovano davanti ogni giorno. Lo studio prende le mosse dalla consapevolezza che ogni anno più di 400 milioni di passeggeri viaggiano per mare usando i porti europei, andando a bordo delle love boat o di traghetti, per andare in vacanza o per raggiungere un'isola.

Per elaborarlo la Sea Port Organization si è avvalsa del Cruise and ferry network, nato nel 2014 dall'evoluzione del Comitato passeggeri di ESPO e all'interno del quale sono confluite le associazioni più rappresentative del settore: Cruise Baltic, Cruise Europe, Cruise Norway, Med Cruise e Cruise Britain. L'Autorità Portuale di Livorno, da tempo presente quale ausilio tecnico di Assoport all'interno del passenger committee della European Sea Port Organisation è ora un membro attivo del Cruise and ferry Network.

«Siamo soddisfatti del lavoro svolto sino ad oggi all'interno dell'Associazione, lavoro che per altro vede nel Code of good practises il suo frutto più evidente. L'Espo si è avvalsa della esperienza ormai decennale che la Port Authority labronica ha acquisito nel campo della cultura dell'accoglienza e dei servizi al turista e al crocierista per redigere buona parte del codice, e questo per noi è motivo di enorme soddisfazione. Ringrazio Assoport per l'opportunità, essendo la nostra Associazione nazionale lo snodo delle idee e delle iniziative in sede ESPO», ha detto la responsabile relazione esterne dell'APL, Francesca Morucci

L'arma dei Punti franchi contro i concorrenti sleali

Diramate le nuove disposizioni sui vantaggi presenti nelle aree a regime speciale
Il direttore delle Dogane: «Capodistria salta i controlli per velocizzare i traffici»

Il comportamento della Slovenia per quanto riguarda i controlli doganali nel porto di Capodistria non è al di sopra di ogni sospetto il che finisce per danneggiare Trieste. Pesanti le dichiarazioni rilasciate ieri dal direttore Interregionale delle Dogane Maurizio Montemagno a margine della conferenza stampa svoltasi all'Agenzia delle Dogane in cui sono state annunciate le nuove disposizioni e agevolazioni dei Punti franchi di Trieste. «La concorrenza della Slovenia alle volte può essere sleale - ha denunciato Montemagno - perché la rapidità delle operazioni dovrebbe essere sempre confugata con l'esigenza dei controlli. Chi è preposto a una certa funzione - ha spiegato - deve sempre controllare determinate spedizioni a rischio. Se non lo fa viene meno alla propria funzione. Compito dell'Unione europea è anche facilitare i commerci, ma logicamente senza saltare i controlli. In realtà, potremmo paragonare i 28 Paesi dell'Ue a 28 portieri, alcuni sono molto attenti per non far passar ciò che non deve, altri un po' disattenti, altri ancora preferiscono girarsi dall'altra parte. Nei singoli Stati vi sono legislazioni diverse e in quelli del Nord ad esempio vi è meno sensibilità nei confronti di certe tipologie di frodi. A Capodistria a causa della vicinanza con Trieste e dunque per motivi di concorrenza non sempre viene controllato tutto quello che dovrebbe essere controllato: non è uno scappio ciò che affermo - ha concluso Montemagno - ma un dato di fatto».

Trieste dunque rischia di restare indietro per questo motivo, ma non può nemmeno essere competitiva con la Slovenia dal punto di vista dei costi. I Punti franchi dunque di cui ora l'Agenzia delle Dogane e



Il Punto franco è cruciale per l'autostrada del mare Trieste-Turchia

hanno diffuso una nuova versione delle Disposizioni di servizio, con le loro agevolazioni in grado di attrarre investimenti e traffici anche in questo "derby", oltre che per quanto riguarda la concorrenza in generale, potranno essere la carta vincente. Tanto più adesso che l'area franca tolta dal Porto vecchio viene ricollocata in cinque nuovi settori: l'interporto di Ferneti, l'ex stazione di Prosecco, l'ex Aquila dove sorgerà il terminal ro-ro di Tesco, il Canale navigabile di Zaule e le Noghere, e potrà essere sfruttata non solo per scopi

strettamente portuali, ma anche logistici e, a certe condizioni, manifatturieri. Le agevolazioni triestine (ad esempio il fatto che la durata di permanenza delle merci in deposito non è soggetta ad alcuna limitazione) saranno recepite anche nel testo della nuova legge sul port. Lo ha sostenuto il commissario Zeno D'Agostino che ha anche annunciato che questo must tutto triestino sarà illustrato ai consulenti legali degli operatori logistici cinesi al Transport logistic di Shanghai, grande fiera mondiale della logistica che si apre

martedì prossimo e alla quale Trieste sarà presente. «Queste disposizioni - ha spiegato il commissario - colmano il vuoto prodotto dalla mancata emanazione dei cosiddetti decreti attuativi del regolamento dei Punti franchi e forniscono certezza giuridica agli operatori e agli investitori anche con specifici riferimenti a quell'Allegato ottavo del Trattato di pace che era una continua discussione da osteria che ora finalmente deve essere troncata».

In base al Protocollo d'intesa con [redacted] firmato già l'estate scorsa, le Dogane contribuiranno, snellendo le procedure a velocizzare i traffici anche con l'aiuto dell'informatica dal momento che il porto mette a disposizione la propria piattaforma tecnologica. Non svolgono infatti, come sottolineato dallo stesso direttore interregionale, solo l'aspetto repressivo. «Anche le amministrazioni doganali - ha specificato Montemagno - vengono messe in concorrenza perché possono contribuire a velocizzare o meno i traffici, in primis con i tempi di sdoganamento. Chi punta ad attrarre traffici sarà in grado di farlo anche sulla base dei tempi di sdoganamento e non soltanto grazie al bagaglio infrastrutturale. E anche prevista - ha aggiunto - a favore degli operatori una procedura di accreditamento che va sotto il nome di "Aen", acronimo inglese di "Operatore economico autorizzato": attraverso un'istanza all'Ufficio doganale una società è in grado di farsi dare un certificato che le fornisce una patente dal punto di vista della solvibilità e della sicurezza. In questo modo le viene abbattuta la percentuale notevole la serie di controlli doganali da subire. (Silvio Maranzana)

Informatore Navale

Porto di Venezia: convegno sulla Zona Franca



VENEZIA – Pensare al Nord Italia come luogo di innovazione e sviluppo per costruire la mobilità del futuro completando il sistema dei corridoi europei, sviluppare i porti come porte di accesso e sbocco delle merci per l'intero continente, aumentare le connessioni per accrescere l'attrattività dell'area e sviluppare un sistema specifico per le città metropolitane nonché servizi efficienti per la mobilità di persone e merci.

In questo scenario, quali chances per il Nord est, per Venezia Città Metropolitana? E che ruolo può giocare la zona franca del porto di Venezia? Per alcuni luoghi di declino possono le ZFU fungere da volano per un nuovo sviluppo? Di questo ed altro si discuterà il 13 giugno durante il convegno promosso da Unioncamere Veneto in collaborazione con Confindustria Venezia e Autorità Portuale di Venezia presso la città Metropolitana.

Il Nautilus

Porto di Venezia: obbligo di pesatura certificata dal 1 luglio per i container



VENEZIA – Entra in vigore a livello globale l’obbligo di fornire il peso certificato per i contenitori in export imbarcati a partire dal 1 luglio, ai sensi della Risoluzione IMO MSC.380(94).

L’IMO (International Maritime Organization), emendando la Convenzione SOLAS (Safety Of Life At Sea), ha stabilito che per ragioni di sicurezza della navigazione ogni container, in tutto il mondo, deve essere accompagnato da un peso certificato.

Chi compare come “shipper” nella polizza di carico deve indicare, sotto la propria responsabilità, il peso lordo certificato (in inglese VGM, “Verified Gross Mass”) dei contenitori imbarcati a partire dal 1 luglio 2016. In mancanza del peso certificato, il container non può essere imbarcato.

A Genova un workshop sullo shipping

Genova - L'iniziativa è in programma venerdì 17 giugno a partire dalle ore 9.30, presso al Sala Quadrivium di Piazza Santa Marta, nel capoluogo ligure.



Genova - **“L'economia del mare quale risorsa per lo sviluppo: innovazione strategica e rilancio”** è il titolo del workshop promosso dal Consiglio Nazionale in collaborazione con l'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Genova e con il patrocinio dell'Ordine degli Avvocati e dell'Ordine dei Consulenti del Lavoro di Genova. **L'iniziativa è in programma venerdì 17 giugno a partire dalle ore 9.30, presso al Sala Quadrivium di Piazza Santa Marta, nel capoluogo ligure.** Per tutta l'economia nazionale il settore armatoriale è un importante fattore strategico di rilancio. L'Italia è infatti tra i paesi leader dell'armamento mondiale, grazie a una flotta di 1.500 navi, seconda per numero di navi tra quelle dell'Unione Europea e quarta a livello mondiale. Dopo un periodo di forte crescita, in concomitanza con le riforme introdotte nel 1998 - quali il Registro Internazionale e la Tonnage Tax - oggi il settore si confronta con la crisi mondiale, che ha provocato il crollo dei noli e del valore delle navi.

Gli armatori hanno dunque dovuto affrontare cambiamenti drastici negli assetti patrimoniali, nella governance e nella strategia d'impresa, supportati dagli strumenti messi a disposizione dalla legislazione italiana per fronteggiare la crisi. **Ad aprire la mattinata** saranno Massimo Scotton (Presidente dell'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Genova), Alessandro Vaccaro (Presidente dell'Ordine degli Avvocati di Genova) e Luisella Dellepiane (Presidente dell'Ordine dei Consulenti del Lavoro di Genova), che introdurranno i saluti di Edoardo Rixi (Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria), di Emanuele Piazza (Assessore allo Sviluppo Economico del Comune di Genova) e di Liliana Speranza (Consigliere dell'Ordine dei Commercialisti di Napoli).

- segue

Si entrerà quindi nel vivo con le due tavole rotonde. Alla prima, dedicata allo scenario geopolitico, alle nuove strategie, alla governance e alle innovazioni normative per l'industria armatoriale, prenderanno parte esponenti di spicco dello shipping a livello internazionale: Carlo Cameli (Direttore Generale della Fratelli d'Amico), Gian Enzo Duci (Presidente degli Agenti Marittimi), Stefano Messina (Presidente del Gruppo Messina), Luigi Negri (Presidente Finsea), Alessandro Pitto (Presidente di Spediporto), Ugo Salerno (Presidente del RINA) e Luca Trabattoni (Consigliere dell'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Genova). La seconda parte della tavola rotonda, più tecnica e dedicata ad argomenti quali il risanamento dell'impresa armatoriale, il ruolo della finanza, il private equity e la quotazione in borsa, vedrà la partecipazione di Mariano Bruno (Deloitte), Aldo Campagnola (commercialista in Napoli), Francesco Fuselli (Amministratore Delegato di Banchemo e Costa), Gaudenzio Bonaldo Gregori (Pillarstone), Massimo Miani (Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili), Francesco Vettosi (Managing Director di Venice Shipping and Logistics). Moderatore delle tavole rotonde sarà Achille Coppola, Segretario del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili.

A Genova un workshop sullo shipping

“L'economia del mare quale risorsa per lo sviluppo, innovazione strategica e rilancio” è il titolo del workshop promosso dal Consiglio nazionale in collaborazione con l'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Genova e con il patrocinio dell'Ordine degli Avvocati e dell'Ordine dei Consulenti del Lavoro di Genova. L'iniziativa, nel capoluogo ligure, è in programma venerdì 17 giugno a partire dalle ore 9.30, presso al Sala Quadrivium di Piazza Santa Maria. Ad aprire la mattinata saranno Massimo Scotton (Presidente dell'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Genova), Alessandro Viccaro (Presidente dell'Ordine degli Avvocati di Genova) e Luisella Dellepiane (Presidente dell'Ordine dei Consulenti del Lavoro di Genova), che introdurranno i saluti di Edoardo Rivi (Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria), di Emanuele Piazza (Assessore allo Sviluppo Economico del Comune di Genova) e di Liliana Speranza (Consigliere dell'Ordine dei Commercialisti di Napoli). Si entrerà quindi nel vivo con le due tavole rotonde. La prima, dedicata allo scenario geopolitico, alle nuove strategie, alla governance e alle innovazioni normative per l'industria armatoriale e poi la seconda, più tecnica, dedicata ad argomenti quali il risanamento dell'impresa armatoriale, il ruolo della finanza, il private equity e la quotazione in borsa.

The Medi Telegraph

«Genova hub delle crociere cinesi»

Genova - Delegazione asiatica a Palazzo San Giorgio. Incontri con le compagnie Msc e Costa. Shanghai cerca un porto di riferimento in Europa. Interessi anche su Savona.



Genova - **La città di Shanghai studia il porto di Genova.** E nel frattempo **cerca uno scalo di riferimento in Europa, meglio se nell'area del Mediterraneo,** come base di riferimento per le navi da crociera che dallo scalo asiatico, secondo i programmi del governo cinese, dovranno nei prossimi anni partire alla volta del Vecchio Continente. Il progetto, messo in piedi da Pechino, è per il momento ancora in una fase iniziale, ma nella giornata di ieri, **una delegazione della municipalità di Shanghai, con a capo l'assessore regionale per il Turismo, Hang Chun Fan, ha incontrato a Palazzo San Giorgio il commissario del porto di Genova, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, e poco dopo i vertici di Stazioni Marittime.** Un semplice scambio di informazioni, e cortesie, almeno all'apparenza. Ma il governo cinese, secondo quanto riferito dai componenti della delegazione asiatica nella sede dell'Autorità portuale, avrebbe come obiettivo per i prossimi anni, quello di potenziare il comparto del turismo legato al mercato delle crociere, in un Paese, la Cina, che avrebbe da offrire decine di milioni di possibili passeggeri.

Nello specifico, **il porto di Shanghai, avrebbe come obiettivo, entro il 2020, di movimentare fino a 400 navi da crociera all'anno,** alcune delle quali, ha riferito l'assessore regionale per il Turismo, dovrebbero partire dalla Cina alla volta dell'Europa, mentre altre effettuerebbero la loro navigazione in acque prevalentemente asiatiche. L'assessore della città più popolosa al mondo - quasi 25 milioni di abitanti - ha incontrato, sempre nel capoluogo ligure, alcuni vertici delle compagnie **Msc e Costa Crociere,** per poi effettuare una visita completa del porto, e muoversi successivamente alla volta di **Savona,** per effettuare, anche qui, una ricognizione dello scalo.

- segue

Nel luglio del 2006, la nave "**Costa Allegra**" ha raggiunto il porto di Hong Kong, aprendo il mercato della Cina alle crociere di massa. Dieci anni più tardi, lo scorso maggio, "**Lirica**" è arrivata a Shanghai: il primo passo per una presenza sempre più significativa di Msc nel Paese asiatico. La nave, completamente rinnovata dopo il "**Programma Rinascimento**", ha un equipaggio composto in gran parte da nativi cinesi che offrono agli ospiti servizi in lingua mandarina.

DELEGAZIONE ASIATICA A PALAZZO SAN GIORGIO. INCONTRI CON LE COMPAGNIE MSC E COSTA

«Genova hub delle crociere cinesi»

Shanghai cerca un porto di riferimento in Europa. Interessi anche su Savona

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. La città di Shanghai studia il porto di Genova. E nel frattempo cerca uno scalo di riferimento in Europa, meglio se nell'area del Mediterraneo, come base di riferimento per le navi da crociera che dallo scalo asiatico, secondo i programmi del governo cinese, dovranno nei prossimi anni partire alla volta del Vecchio Continente.

Il progetto, messo in piedi da Pechino, è per il momento ancora in una fase iniziale, ma nella giornata di ieri, una delegazione della municipalità di Shanghai, con a capo l'assessore regionale per il Turismo, Hang Chun Fan, ha incontrato a Palazzo San Giorgio il commissario del porto

di Genova, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, e poco dopo i vertici di Stazioni Marittime. Un semplice scambio di in-

formazioni, e cortesie, almeno all'apparenza. Ma il governo cinese, secondo quanto riferito dai componenti della delegazione asiatica nella sede

avrebbe come obiettivo per i prossimi anni, quello di potenziare il comparto del turismo legato al mercato delle crociere, in un Paese, la Cina, che avrebbe da offrire decine di milioni di possibili passeggeri. Nello specifico, il porto di Shanghai, avrebbe come obiettivo, entro il 2020, di movimentare fino a 400 navi da crociera all'anno, alcune delle quali, ha riferito l'assessore regionale per il Turismo,

dovrebbero partire dalla Cina alla volta dell'Europa, mentre altre effettuerebbero la loro navigazione in acque prevalentemente asiatiche. L'assessore della città più popolosa al

mondo - quasi 25 milioni di abitanti - ha incontrato, sem-

pre nel capoluogo ligure, alcuni vertici delle compagnie Msc e Costa Crociere, per poi effettuare una visita comple-

ta del porto, e muoversi successivamente alla volta di Savona, per effettuare, anche qui, una ricognizione dello scalo.

Nel luglio del 2006, la nave "Costa Allegra" ha raggiunto il porto di Hong Kong, aprendo il mercato della Cina alle crociere di massa. Dieci anni più tardi, lo scorso maggio, "Lirica" è arrivata a Shanghai: il primo passo per una presenza sempre più significativa di Msc nel Paese asiatico. La nave, completamente rinnovata dopo il "Programma Rinascimento", ha un equipaggio composto in gran parte da nativi cinesi che offrono agli ospiti servizi in lingua mandarina.

www.themediterranean.it

© BY NC ND ALQUANTO RISERVATO



La nave "Msc Lirica" è stata posizionata in Cina

PANBIANCHI

Il Secolo XIX

Le categorie chiedono il rispetto dei tempi: «I cantieri devono aprire»

Genova e nella giunta camerale è la voce dei costruttori, lo spiega così: «Da qualche parte bisogna pur partire. Abbiamo visto cos' è accaduto con l' Alta velocità: le infrastrutture sono capaci di cambiare il volto a un Paese». Delle Piane si rivolge ai molti scettici e a maggiore ragione ai contrari alla Gronda, tra cui, anche in recenti dichiarazioni, figura il sindaco Marco Doria: «È profondamente sbagliato, per stabilire l' utilità di un' opera, fare riferimento a dati congiunturali. L' orizzonte temporale deve essere ampio».

Una stoccata alla politica, in primo luogo l' amministrazione Toti, la piazza il rappresentante di Federagenti, Giulio Schenone. «Con tutto il rispetto per l' importanza della riapertura del trenino di Casella, che ha visto esprimersi in toni trionfalistici la politica, occorrerebbe battersi per qualcosa di più importante. Un approccio alle questioni come quello mostra quanto sia distante la visione della politica rispetto a quella degli imprenditori».

Ancora: «Faccio due esempi pratici. Il porto di Voltri si è da poco dotato i gru capaci di movimentare navi da 18-20 mila teu, i turisti che arrivano a migliaia a Savona con Costa fanno ore di coda per venire a Genova. Non possiamo perdere l' opportunità di aumentare i traffici, né di perdere i visitatori». All' appello si uniscono anche Marco Novella, Confitarma- «il mondo dello shipping non vuole più aspettare» - e i commercianti. «Il trend positivo del turismo è un treno da non perdere», sottolinea il direttore di Confesercenti, Andrea Dameri.

LA COMUNITÀ PORTUALE DI LA SPEZIA: CON I TUNNEL ALPINI SOLO RISCHI PER L'ITALIA

Gottardo, minaccia per i porti

Preoccupano l'effetto aspirapolvere degli scali marittimi nordeuropei e un'eccessiva dipendenza dalla logistica straniera per l'industria nazionale. E nel 2025 arriva il Brennero

La recente cerimonia di completamento dei lavori per il tunnel del Gottardo ha fatto sorridere gli operatori logistici e i porti del Nord Europa, un po' meno invece gli scali marittimi italiani che temono l'invasione del proprio orticello (inteso come polo industriale e produttivo) della pianura Padana. Già negli anni passati diverse analisi di mercato avevano cercato di quantificare la fetta di mercato italiana sottratta dagli scali principalmente di Rotterdam e Anversa individuando un range di volumi variabile fra 500 mila e 1 milione di teu (unità di misura dei container) che lasciano l'Italia via treno diretto verso nord. Con l'apertura di nuovi valichi alpini attraverso il Gottardo e fra qualche anno il Brennero questo trend è destinato ad aumentare. Solo nel corso degli ultimi giorni si sono aggiunti due nuovi servizi di trasporto ferroviario merci fra il porto di Rotterdam e Brescia e tra Duisburg e lo scalo intermodale di Melzo, mentre in direzione contraria nessun nuovo treno dai porti liguri è stato attivato.

A suonare l'ennesima sveglia sono stati gli operatori portuali spezzini raggruppati nell'associazione La Spezia Port Service che ha lanciato un grido d'allarme sul temuto effetto aspirapolvere. «Queste gallerie transalpine rischiano di funzionare per il traffico delle merci solo in una direzione che è quella verso il Nord, collegando i grandi porti del Northern Range a un'area di influenza sempre più estesa che già oggi comprende gran parte della pianura Padana piemontese e lombarda», dice Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini. «È necessario dire la verità: il Gottardo oggi, il Brennero domani (e i nove anni che ci separano dalla sua entrata in servizio nel 2025 volano) potrebbero determinare una marcata dipendenza del sistema produttivo del Nord Italia da sistemi logistici e portuali a mille km di distanza. Già oggi dalla Svizzera, che tanto si è impegnata nella realizzazione del più importante asse ferroviario europeo, non arriva un grammo di merce da e per i porti liguri. In compenso si è

consolidato un flusso costante di treni che dagli interporti piemontesi e lombardi raggiungono il Mare del Nord con merci italiane». I colli di bottiglia per i porti liguri sono rappresentati dalle opere ferroviarie incomplete; in primis terzo valico ferroviario tra Genova e Milano e poi la nuova linea Pontremolese fra La Spezia e Parma.

Da qui la richiesta della comunità spezzina, rivolta alle principali associazioni del settore, di rompere gli indugi e compiere un esame approfondito sugli effetti positivi (sull'ambiente) e negativi (per i porti italiani) dei nuovi tunnel alpini. La Spezia Port Service aggiunge infatti: «Oggi gli operatori privati e le loro associazioni di rappresentanza devono affiancare con decisione il Governo nello sforzo in atto per l'attuazione rapida di un serio piano della logistica e dei porti. Ciò significa compiere subito le scelte di priorità strategica delle opere sulle quali concentrare risorse e investimenti; favorire con misure concrete quella concentrazione e razionalizzazione dei

flussi che nei maggiori paesi europei è stata attuata; prestare attenzione alle necessità e non attuare decisioni avulse da ciò che il mercato, specie quello dell'intercambio via mare, richiede».

L'Italia si è posta l'obiettivo di raggiungere il 30% del trasporto merci su ferro nel 2020 e sul versante italiano del Gottardo sono in corso, attraverso Rfi, interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sulle linee ferroviarie del corridoio europeo Reno-Alpi che congiunge idealmente il porto di Rotterdam con quello di Genova. Sulla carta tutti i lavori di allaccio al nuovo tunnel del Gottardo sia dalla parte italiana che da quella svizzera dovrebbero concludersi nel 2020 quando sarà garantita una capacità di traffico di 390 treni/giorno (contro i 290 di oggi), di cui 170 al valico di Chiasso, 90 al valico di Luino e 130 al valico di Domodossola. Attualmente sono in corso 16 cantieri di Rfi a fronte di risorse stanziare pari a 3,3 miliardi di euro per l'implementazione delle linee ferroviarie. C'è da augurarsi che sul versante italiano i tempi vengano rispettati. (riproduzione riservata)



Una locomotiva attraversa il Gottardo

TRAFFICI Intanto la Pontremolese resta al palo

Spedizionieri contro l'«aspirapolvere» alpino

La Spezia Port Service: «Le aziende non devono diventare dipendenti da poli logistici esteri»

Niccolò Re La Spezia Port Service, la community portuale degli operatori spezzini, fa sentire la sua voce contro «l'effetto aspirapolvere» che potrebbe concretizzarsi con l'entrata in servizio di gallerie come quella del Gottardo, del Ceneri, e del nuovo tracciato di Alptransit, che attraversa longitudinalmente la Svizzera, fornendo l'asse principale per il corridoio Genova -Rotterdam. Le grandi opere transalpine destinate a unire mercati logisticamente avanzati con un mercato fragile e indifeso come quello italiano non possono non essere tenute d'occhio con estrema attenzione, e un po' di preoccupazione, dal mondo portuale spezzino.

«Queste gallerie transalpine - afferma Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri di La Spezia e anche consigliere di Confetra e Fedespedi - rischiano di funzionare per il traffico delle merci solo in una direzione, che è quella verso il nord, collegando i grandi porti del Northern Range a un'area di influenza sempre più estesa che già oggi comprende gran parte della pianura Padana piemontese e lombarda. E' necessario, per una volta, dire la verità: il Gottardo oggi, il Brennero domani - voleranno i nove anni che lo separano dalla sua entrata in servizio nel 2025 -potrebbero determinare una marcata dipendenza del sistema produttivo del Nord Italia da sistemi logistici e portuali a mille km di distanza. Già oggi dalla Svizzera, che tanto si è impegnata nella realizzazione del più importante asse ferroviario europeo, non arriva un grammo di merce da e per i porti liguri. In compenso si è consolidato un flusso costante di treni che dagli interporti piemontesi e lombardi raggiungono il mare del Nord con merci italiane».

Seconeo Laghezza, «con il terzo valico Genova -Milano in ritardo e con la linea Pontremolese di fatto sparita dall'orizzonte temporale delle grandi opere, ma specialmente con un sistema logistico che denuncia un forte gap organizzativo rispetto ad esempio alla Germania, dove la logistica è asset strategico da oltre trent'anni, il Gottardo è destinato a drenare in Italia quantitativi crescenti di merce e di container».

Da qui la richiesta della community spezzina, rivolta alle principali associazioni del settore, di rompere

- segue

gli indugi e di compiere un esame approfondito sull' effetto dei tunnel alpini. Effetto straordinario dal punto di vista della tutela dell' ambiente, potenzialmente molto negativo non solo per il comparto della logistica italiana, ma anche per quelle aziende produttive che verrebbero private del loro diritto a disporre di logistica e di porti vicini alle aree di produzione (come il mercato mondiale dei container imporrebbe), diventando in modo ancora più accentuato dipendenti da sistemi logistici esteri.

«E' per questo che oggi gli operatori private e le loro associazioni di rappresentanza concludono da La Spezia Port Service - devono affiancare con decisione il governo nello sforzo in atto per l' attuazione rapida di un serio piano della logistica e dei porti. Ciò significa compiere subito le scelte di priorità strategica delle opere sulle quali concentrare risorse e investimenti; favorire con misure concrete quella concentrazione e razionalizzazione dei flussi che nei maggiori paesi europei è stata attuata; prestare attenzione alle necessità e non attuare decisioni avulse da ciò che il mercato, specie quello dell' interscambio via mare, richiede».

Porto di Livorno: Provinciali confermato segretario Authority. Gallanti, scelta avallata da MIT

(FERPRESS) – Livorno, 9 GIU- Massimo Provinciali è stato confermato, oggi, all'unanimità dal Comitato portuale, segretario generale dell'Autorità Portuale. Rimarrà in carica per sette mesi e mezzo, dal 17 giugno, data di scadenza del precedente incarico, al 31 dicembre, o anche prima, se nel frattempo dovesse essere approvata in Consiglio dei Ministri la nuova legge sui porti e nominato di conseguenza il nuovo presidente dell'Autorità portuale.

“La scelta – ha spiegato il commissario dell'Authority Giuliani Gallanti – in deroga a quanto previsto dalla legge 84/94, che non prevede per l'incarico del segretario generale l'istituto della proroga, è stata presa con l'avvallo degli uffici del Mit”.

“Colgo l'occasione per ringraziare il Comitato portuale – ha detto Provinciali – considero la conferma come uno stimolo

LIVORNO

Convegno sulle crociere

Quali sono le potenzialità di Livorno sul fronte del crocierismo, quali le prospettive di crescita? Come migliorare i servizi e il comfort del turista? Come aumentare in generale l'attrattiva della città? Per rispondere a queste e altre domande, congiuntamente alla Fonda di Livorno 2100 e all'agenzia della Regione Toscana Promozione Turistica, ha organizzato un convegno dedicato al tema. Se ne parlerà in un convegno il prossimo 13 giugno in Fortezza Vecchia.

Informatore Navale

Convegno in Fortezza Vecchia dedicato alle crociere e turismo il prossimo 13 giugno, in occasione dell'arrivo a Livorno della Carnival Vista



Tour operator ed esperti di settore in conclave per parlare dello scalo labronico

Livorno, 9 giugno 2016 – Quali sono le potenzialità di Livorno sul fronte del crocierismo, quali le prospettive di crescita? Come migliorare i servizi e il comfort del turista? Come aumentare in generale l'attrattiva della città? Per rispondere a queste e altre domande, l'Autorità Portuale, congiuntamente alla Porto di Livorno 2000 e all'agenzia della Regione, Toscana Promozione Turistica, ha organizzato un convegno dedicato al tema.

Il prossimo 13 giugno, dalle 9.00 alle 13, in Fortezza Vecchia, in occasione dell'arrivo a Livorno della Carnival Vista – una città galleggiante in grado di trasportare quasi 5mila crocieristi – tour operator provenienti da tutto il mondo, operatori portuali e esperti del settore, si riuniranno nella Sala Ferretti del Complesso Mediceo per parlare delle potenzialità e delle criticità dello scalo labronico con riferimento alle crociere e al turismo.

Dopo l'apertura dei lavori da parte del dirigente promozione e studi dell'APL, Gabriele Gargiulo e i saluti introduttivi del commissario Gallanti e del sindaco Filippo Nogarin, sono previsti interventi da parte del direttore di Toscana Promozione Turistica, Alberto Peruzzini e del direttore tecnico e commerciale della Porto di Livorno 2000, Giovanni Spadoni. Seguirà una tavola rotonda moderata dal segretario generale dell'Authority, Massimo Provinciali, cui parteciperanno il consigliere di Asamar, Stefano Slavestrini; l'ad di Toscana Aeroporti, Gina Giani; il presidente della Camera di Commercio, Sergio Costalli; l'assessore comunale al turismo, Nicola Perullo e il presidente di Confercenti e Confocommercio, rispettivamente Anna Landini e Andrea Palumbo. Le conclusioni sono affidate all'assessore regionale al turismo, Stefano Ciuoffo.

Durante il convegno, verranno inoltre presentati i primi risultati di uno studio approfondito sul tema curato dall'Irpet. Parallelamente all'indagine dell'Irpet, l'Autorità Portuale presenterà infine una indagine sugli equipaggi degli yacht e delle navi da crociera.

Informazioni Marittime

Propeller, a Livorno focus sulle carriere blu

Il Propeller Club Livorno, nell'ambito delle iniziative annuali, a giugno rivolgerà particolare attenzione al mondo del lavoro, orientandosi verso le cosiddette "carriere blu". Lunedì 13 giugno, alle ore 18.00, allo Yacht Club Livorno, terrà un convegno dal titolo: "Professione mare: accademia formativa, ponte di lancio fra scuola e lavoro".

«A Livorno - spiega la presidente del Propeller toscano Maria Gloria Giani - non avremo forse la stessa vocazione verso la carriera di mare forte come in altre regioni quali la Campania, le isole o la Liguria, tuttavia abbiamo istituti professionali di importanza storica, quali il Nautico Cappellini, che continuano ad offrire ai giovani formazione per future opportunità». Da quest'anno è attiva la Logistic Training Academy in città, «così - continua - ho voluto far da ponte fra formazione e lavoro per meglio far conoscere quali prospettive abbiamo anche a Livorno». Sarà presente Palmira Petrocelli, presidente dell'Istituto Italiano di Navigazione di Roma, e le conclusioni saranno affidate all'assessore regionale Cristina Grieco, che da poco ha la delega anche al lavoro. Presenti anche alunni del Nautico e del Vespucci. Il convegno, che si concluderà per le 19.45, è aperto ai cittadini interessati.

*Programma*Saluto di apertura del comandante del porto di Livorno Vincenzo Di Marco

Interventi previstiPalmira Petrocelli, presidente Istituto Italiano di Navigazione, Roma
Francesca Marcucci, direttore Logistic Training Academy
Emanuele Bergamini, direttore Litav (Advanced Maritime Training Center)
Roberto De Tommasi, direttore Intempo Spa

ConclusioniCristina Grieco, assessore Istruzione, Formazione e Lavoro Regione Toscana

Il porto antico si accende di eventi per l'estate, al via "Ti Ci Porto"

Si inizia oggi (venerdì 10 giugno) alle ore 19:30 con l'aperitivo della rivista D.Mare e con una festa che vedrà protagonista in consolle Dj resident Enrico Filippini, pronto a far ballare dalle 22:00 in poi

Da sinistra/ Gabriele Capannelli, Cristina Cognini, Guido Vettorel

Si accende l'estate al porto antico di Ancona. Il Molo Rizzo cambia pelle e si prepara ad accogliere tre mesi di eventi, spettacoli, musica live, dj set, workshop, conferenze, danza, teatro, cabaret e poesia, tutti rigorosamente a ingresso libero. E' il cuore del progetto "Ti Ci Porto", Sea Summer Festival che durerà **fino al 30 settembre nel Molo Rizzo**. L'ambiziosa kermesse, che punta a restituire vitalità a una delle parti più suggestive ma forse poco conosciute del porto di Ancona creando al contempo una vivacità culturale nel periodo estivo al capoluogo dorico, nasce dall'idea dell'imprenditore **Gabriele Capannelli** titolare di "Bontà delle Marche", che ieri, in una conferenza stampa ha detto di credere nella valorizzazione della zona e «crediamo Ancona debba sempre essere collegata con il suo mare. Da sempre noi come Bontà delle Marche siamo attenti al territorio e da sempre collaborato per una riqualificazione della città e anche questa volta organizzeremo un calendario di eventi a cui tutti potranno liberamente partecipare».

Si inizia oggi (venerdì 10 giugno) alle ore 19:30 con l'aperitivo della rivista D.Mare, media partner del progetto e con una festa che vedrà protagonista in consolle Dj resident Enrico Filippini, pronto a far ballare dalle 22:00 in poi. **Sabato 11 giugno**, protagonista sarà la voce eccezionale dell'attore e doppiatore Luca Violini, che alle 21 regala il primo di tre spettacoli teatrali in omaggio alla città, "Il Gabbiano Jonathan Livingston". Poi musica dal vivo con il gruppo Combo Esperimental. Innovativo il **Servizio Mare/Taxi** di Conero Boat dalle ore 20:00 alla mezzanotte con partenza da Marina Dorica e destinazione il Molo Rizzo, andata e ritorno al costo di sole 5 euro a persona, per raggiungere in barca la location della festa (chiamare al numero 3282540741). Mentre è possibile sempre rimanere aggiornati sulla pagina Facebook Ti ci Porto.

«E' un progetto sperimentale - commenta il responsabile dell'Ufficio sviluppo promozione e statistiche dell'Autorità Portuale **Guido Vettorel** - cui auspichiamo di essere trampolino di lancio per la trasformazione di altri spazi. Importante è stata la sinergia tra istituzioni (Autorità Portuale, Marina Dorica, Agenzia delle Dogane, Lega Navale di Ancona) ma anche l'entusiasmo dei privati per far diventare quest'area appetibile e culturalmente stimolante, nel rispetto delle esigenze del lavoro di scarico merci». Sinergia, come quella con la Lega Navale Italiana sezione di Ancona, che ospiterà per tre mercoledì, altrettanti interessanti convegni. «Per promuovere il mare e la cultura nautica, specie tra i giovani che è la nostra mission», suggerisce il vice presidente della LNI **Galliano Ippoliti**, mentre il presidente del comitato Museo del Mare Roberto Romagnoli invita alla conferenza "La Meteorologia dell'Area Medio Adriatica anche sotto l'influenza del Conero", in programma il 15 giugno alle ore 21,30. «Per i vent'anni della mia attività Bontà delle Marche - spiega Gabriele Capannelli - volevo lanciare un'iniziativa con più eventi, tutti a ingresso libero ma accomunati da una valorizzazione della cultura locale, non solo paesaggistica ma anche enogastronomica. Dietro questa colossale iniziativa, che accompagnerà le nostre serate fino al 30 settembre, c'è una grande fatica ma una ancora più grande carica di entusiasmo». «**Ti ci PORTO** è un progetto innovativo, un work in progress, un cantiere aperto di idee e di eventi che si intesecano su una superficie di **1.500 metri quadrati** sotto le stelle, ricavati nella suggestione della parte più antica del porto dorico. "Nell'area della manifestazione - come ricorda la coordinatrice degli sponsor **Cristina Cognini** - è stata anche allestita una tensostruttura di 400 metri quadrati dove assistere agli spettacoli teatrali, ai recital di poesia, ai concerti e al cabaret. All'esterno, tavolini e sedie per sorseggiare drink e stuzzicare le fritturine di pesce, le grigliate, gli aperitivi dell'Adriatico o gustare i gelati. Per i più piccoli c'è l'area gioco sempre attiva, un parco bimbi ideale per ospitare festicciole a tema e momenti di animazione». Le serate saranno trasmesse **indiretta su RadioVeronica**, radio ufficiale della manifestazione, che trasmetterà anche in diretta dal porto. Media partner, la rivista free press "D.Mare" diretta dalla giornalista Marina Roscani.

- segue

Il programma sarà ripetuto settimanalmente, ma con performance di nuovi artisti e musicisti, mantenendo la cadenza degli appuntamenti. Ogni venerdì Dj Set by Enrico Filippini; ogni sabato concerti live mentre la domenica musica soft e lounge, chitarra classica e voce ad accompagnare l'happy hour al tramonto. E poi danza contemporanea, saggi e performance, poesia e recital con eventi anche il lunedì sera. Saranno sempre attivi l'angolo bar e il servizio ristorazione. Ogni sera sarà possibile partecipare all'aperitivo e alle cene servite nei tavolini sul molo, all'esterno della tensostruttura, di fronte alla suggestione del mare e della vista panoramica di Ancona. Momenti di intrattenimento e di gusto che si alternano al relax culturale con gli appuntamenti del martedì riservati ai workshop e del mercoledì promossi in collaborazione con la Libreria Feltrinelli che proporrà autori per conferenze e presentazioni di libri. **I giovedì sono riservati ai bimbi** con la Libreria Merlinò e la casa editrice Leggere per Cambiare di Anna Capurso, che si alterneranno. La casa editrice Leggere per Cambiare, che sta lavorando con le scuole del territorio da due anni, proporrà la protagonista delle fiabe educative Aylin l'Ondina attraverso momenti di animazione.

Il Nautilus

MARINA MILITARE: ESERCITAZIONE ADRION '16



BRINDISI – Lunedì 13 giugno la fregata Libeccio della Marina Militare partirà da Brindisi per prendere parte, insieme alle marine dell' Albania, Croazia, Grecia, Montenegro e Slovenia, all'iniziativa Adriatico Ionica denominata ADRION '16, che ha l'obiettivo di incrementare la cooperazione marittima nell'area adriatico-ionica.

Quest'anno la nostra Marina Militare è responsabile dell'organizzazione dell'intera esercitazione. La prima fase è iniziata il 6 giugno a Taranto, presso il Centro Addestramento della Marina Militare e terminerà il 9 giugno, la seconda fase si svolgerà in mare dal 13 al 16 giugno e prevede la prima attivazione della On Call Maritime Force (OCMF), che assieme al Maritime Security costituiscono i due Technical Arrangements, firmati nel corso del X Simposio di Venezia il 23 ottobre 2015.

L'OCMF prevede la costituzione, a scopo addestrativo, di una forza marittima "On Call" con attivazione periodica (di massima una volta all'anno), al fine di migliorare l'integrazione tra le Marine ADRION ed assicurare una maggiore presenza e sorveglianza nel bacino Adriatico-Ionico. Le unità interessate saranno la fregata Libeccio, il Moto Trasporto Costiero Capri, i pattugliatori Butrinti (Albania), Dubrovnik (Croazia), Roussen (Grecia), Triglav (Slovenia), la fregata P 34 (Montenegro).

I principali eventi che si susseguono nel corso dell'anno sono: il seminario dove sono analizzate le attività svolte l'anno precedente e definite le linee guida per l'attività futura; un'esercitazione al simulatore Computer Assisted Exercise presso i centri di addestramento della Marina Militare italiana e della Marina greca; un'attività addestrativa in mare (LIVEX) pianificata e condotta, a rotazione, dalle sei Marine.

L'iniziativa, rappresenta oggi un valido esempio di cooperazione consolidata e concreta tra le marine dei paesi della regione adriatica. In termini di Maritime Security prevede l'interconnessione in tempo reale delle rispettive sale operative, al fine di incrementare la cooperazione e lo scambio di informazioni in merito anche ad attività di anti-inquinamento.

Il valore aggiunto di questa attività è che non è puramente militare ma presenta degli aspetti dual use che possono contribuire al bene collettivo come ad esempio assistenza umanitaria, ricerca e soccorso e capacity building.

Rfi scrive al Ministero chiedendo garanzie, altrimenti addio ex Metromare

Dal 1. luglio stop agli aliscafi Messina -Villa

Il servizio è garantito dall' inizio del 2015 da Blufferies al costo di 3 milioni l' anno, ma senza fondi statali

MESSINA Ci risiamo. Senza risposte chiare e definitive da parte del Governo, dal 1. luglio Rfi sospenderà il servizio di traghettamento veloce tra Messina e Villa San Giovanni. È tutto messo per iscritto in una nota che nelle scorse settimane l' amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, ha inviato al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Gentile scrive che, senza una soluzione definitiva - in termini di risorse, soprattutto, manco a dirlo - «si procederà all' interruzione del servizio di collegamento offerto per il tramite di mezzi veloci a far data dal 1. luglio 2016, evenienza questa che comporterà la necessità di informare con congruo anticipo gli utenti ed i soggetti interessati». Ad oggi il servizio è garantito da Blu ferries, società controllata da Rfi del gruppo Ferrovie, che dal primo gennaio 2015 utilizza due aliscafi nella tratta Messina -Villa, quella ex Metromare, al costo di circa 3 milioni di euro l' anno. Senza alcun contributo statale.

Tutti i fondi governativi, infatti, 28 dei 30 milioni previsti per la mobilità veloce sullo Stretto, erano stati dirottati, su input dell' allora ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, sulla sola tratta Messina -Reggio Calabria, che venne affidata dopo un bando di gara ad **Ustica Lines**

per tre anni, con opzione sul quarto. Il collegamento Messina -Villa San Giovanni, invece, venne posto a totale carico di Rfi, senza uscite per lo Stato. Un anno e mezzo dopo, Rfi stessa dice basta e minaccia di interrompere il servizio fra meno di un mese, in assenza delle adeguate contromisure organizzative e, soprattutto, economiche. Il punto è sempre quello, infatti: per Blufferies, e quindi per Rfi, quei 3 milioni l' anno rappresentano un costo insostenibile. Da qui l' aut-aut al ministero dei Trasporti.

«Non ci risulta - attacca il segretario dell' Orsa Trasporti Messina, Michele Barresi - che ad oggi il Ministro abbia risposto a Rfi, a conferma del poco interesse che in realtà la politica nazionale, sempre pronta a rispolverare il feticcio del Ponte, riserva per l' area dello Stretto e ad un servizio utilizzato da circa 300 mila utenti l' anno».

SEBASTIANO CASPANELLO

Tempo Stretto

politica

Conflitti di competenze sul progetto del porto di Tremestieri. Mercoledì il responso della Commissione

L'ultimo incontro romano per il porto di Tremestieri risale allo scorso 29 aprile ed erano giunte buone notizie sia per l'approvazione del progetto sia sul fronte finanziamenti. Il problema è che alle promesse devono seguire i fatti ed è sempre quello l'aspetto più complicato. Se per ciò che riguarda i finanziamenti prosegue senza particolari intoppi l'interlocuzione col Ministero, l'allarme arriva per i tempi di approvazione del progetto definitivo. In quell'occasione, l'assessorato regionale alle Infrastrutture, rappresentato dall'arch. Giovanni Rotondo, aveva espresso l'orientamento di riconoscere la legittimità in capo alla stazione appaltante, l'unica procedura che consentirebbe di non impiegare tempi lunghissimi per l'approvazione col rischio di perdere parte dei finanziamenti e dire addio all'opera. Sempre in quell'occasione l'arch. Rotondo aveva preannunciato il responso definitivo e ufficiale entro una settimana. E' trascorso quasi un mese e mezzo e quel responso non è arrivato. Anzi, a maggio si è riunita la Commissione regionale lavori pubblici ma i pareri erano discordanti e tutto è stato rinviato alla prossima seduta, che si svolgerà mercoledì 15 giugno. Se arriverà un responso positivo, vale a dire l'ok all'approvazione del progetto definitivo da parte della stazione appaltante, si sarà trattato solo dell'ennesimo ostacolo superato. Ma se dovesse esserci un altro rinvio o, peggio ancora, se il responso dovesse essere negativo, vorrebbe dire rimettere tutto in discussione. Il dirigente del Dipartimento regionale Infrastrutture e Mobilità ha detto la sua in merito, partendo dall'aspetto economico: "La Regione, dopo la bocciatura della prima aggiudicataria operata dal Consiglio di Stato nel 2013, è ancora in attesa di ricevere da parte del Comune di Messina o dell'Autorità Portuale il nuovo quadro economico con le relative coperture finanziarie asseverate dagli enti interessati per potere emettere il nuovo decreto di cofinanziamento. Nessun ritardo da parte nostra 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

- segue

milioni di euro". Tutto confermato, su questo punto, dal segretario generale dell' Autorità Portuale, che è anche il responsabile unico del procedimento, Francesco Di Sarcina. "Quei 6,5 milioni ci sono stati promessi ma non ci sono ancora atti ufficiali e lo stesso vale per gli altri 6,5 milioni promessi dal Provveditorato Opere Pubbliche. Sappiamo, però, che il Ministero sta lavorando perché ci hanno chiesto la documentazione relativa". Infatti, come detto, il problema non riguarda l' aspetto economico ma l' approvazione del progetto. "Mercoledì prossimo abbiamo chiamato ad esprimersi la Commissione Regionale Lavori Pubblici - ha proseguito Bellomo -. Confortati dal parere della Commissione, riusciremo in tempi brevissimi ad indicare il soggetto competente alla sua approvazione". Il dirigente ha poi precisato "di non avere mai convenuto con nessuno che il nuovo progetto potesse essere approvato con i poteri della superata gestione commissariale" e di aspettare 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". E' su questi aspetti che Di Sarcina vuole chiarire: "Non abbiamo mai detto che il progetto deve essere approvato coi poteri della gestione commissariale, anche perché un commissario non c' è e sarebbe impossibile. Più di un anno fa, tra aprile e maggio, con una nota ufficiale, abbiamo ricordato le norme vigenti all' epoca dell' appalto, che prevedono appunto l' approvazione del progetto da parte della stazione appaltante. Non dobbiamo neanche fare l' aggiornamento al decreto 50, perché è esclusa l' applicazione agli appalti già pubblicati prima del 2016, e il nostro è del 2010. Tutto questo lo dice la legge, speriamo che la commissione regionale esprima subito il parere e che sia positivo". Viceversa il Comune e l' Autorità Portuale potrebbero rivolgersi al Tar e persino alla Procura e alla Corte dei Conti, perché il rischio, si ribadisce, è quello di perdere ancora un anno per l' approvazione del progetto, con parte dei finanziamenti che andrebbero in fumo insieme all' opera. Di Sarcina, infine, fornisce spiegazioni anche sul tema del ruolo di stazione appaltante. "Ad oggi è il Comune, la Regione lo sa, non c' è motivo di fermarsi per questo. C' è già l' accordo perché passi dal Comune all' Authority ma tutto dipende dal buon esito dell' approvazione del progetto. Se si devono perdere tempo e soldi, l' Autorità Portuale non ha intenzione di accollarsi questi problemi". (Marco Ipsale)

MARCO IPSALE

La Regione interpella la sua Commissione sulle nuove norme mentre per gli enti messinesi va applicata la legge del 2010

Porto di Tremestieri, duro braccio di ferro

L' Authority potrebbe defilarsi. Di Sarcina minaccia di dimettersi da responsabile del procedimento L' on. Enzo Garofalo «A Messina serve la leale collaborazione tra Istituzioni»

Alessandro Tumino La Regione ha provato ieri, inutilmente, a gettare acqua sul fuoco: la fase conclusiva dell' appalto da 72 milioni per la costruzione del porto di Tremestieri non finirà in una palude. Non sarebbe in corso alcun affossamento burocratico - garantisce **Palermo** - bensì solo un approfondimento ritenuto indispensabile, ovvero la richiesta di un parere rivolta dal governo Crocetta alla Commissione regionale dei Lavori pubblici. E ciò con riferimento alle nuove normative in vigore, incluso il recente Codice degli appalti.

Nonostante si cerchi di smussare gli angoli, la differenza di posizioni tra **Palermo** e Messina continua ad essere molto profonda, e il clima teso, con la possibilità, manifestata ieri, che il responsabile del procedimento dell' appalto, l' ing. Francesco Di Sarcina, si dimetta dal suo incarico, e che il presidente dell' **Autorità portuale**, Nino De Simone, non chieda più che l' ente ministeriale subentri al Comune, in simili condizioni, nell' ingrato compito di stazione appaltante.

Il responso richiesto alla Commissione regionale lavori pubblici minaccia di pesare come un macigno sulla tempistica di quest' opera attesa da 6 anni per risolvere l' emergenza Tir.

Il terreno di scontro è un interrogativo di portata dirimente: a chi tocca l' approvazione del progetto definitivo? Dev' essere una ratifica finale da parte della Regione dopo che in Conferenza dei servizi i pareri sono stati tutti favorevoli, oppure si deve avviare un nuovo esame tecnico a cura di quella stessa Commissione regionale Lavori pubblici che viene ora interpellata e non ha mai esaminato le carte? Ieri, intanto, la Regione è scesa in campo con una nota del dirigente regionale alle Infrastrutture, Fulvio Bellomo. Che premette come il quadro economico dell' appalto non sia ancora del tutto certo. «La Regione è in attesa di ricevere da parte del Comune e dell' **Autorità portuale** il nuovo quadro economico con le relative coperture finanziarie asseverate dagli enti interessati per poter emettere il nuovo decreto di cofinanziamento. Nessun ritardo, dunque, ma l' impossibilità a decretare il cofinanziamento dell'

- segue

operaperparziale carenza di risorse. Carenza evidenziata anche dall' Authority che nei giorni scorsi ha scritto al ministero, chiedendo un' implementazione del finanziamento per circa 6,5 milioni».

Quindi il rebus su chi deve approvare il progetto vincitore definitivo nel 2013, «visto che il primo era stato approvato dal sindaco pro tempore nel 2011 nella sua qualità di commissario per l' emergenza traffico, regime commissariale non più in vigore». Il punto: «Mercoledì scorso abbiamo chiamato ad esprimersi la Commissione regionale Lavori pubblici». Bellomo precisa «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, ad agosto, aveva chiesto di poter avere i poteri commissariali». L' impegno: «Confortati dal parere della Commissione riusciremo in tempi brevissimi ad indicare il soggetto competente alla sua approvazione. La Regione aspetta di sapere da Comune ed Authority chi dovrà fare da stazione appaltante» 3 Primo a mobilitarsi, ieri, sulla telenovela Tremestieri, il vicepresidente della commissione Trasporti della Camera, l' on. Enzo Garofalo. «Si tratta di una questione delicata - premette - in cui, però, ciascuno nel suo ruolo dovrà fare prevalere il senso di responsabilità istituzionale. Io, che alla Camera ho lavorato assieme all' on. Mariani su questa nuova normativa per gli appalti, e assicuro che nessuno di noi deputati ha mai pensato ad un' applicazione retroattiva, posso, comunque, comprendere che, in relazione a Tremestieri, siano sorti alla Regione dubbi ispirati da un' innovazione legislativa così importante. Solo che, - sottolinea Garofalo - le soluzioni da adottare a Palermo, come altrove, devono essere tutte improntate all' interesse superiore di Messina, ovvero a quel principio della leale collaborazione tra Istituzioni che ci viene continuamente richiamato, come stella polare, dalle sentenze del Consiglio di Stato». Immediata la mobilitazione di Garofalo: «Ne ho parlato con il ministro Graziano Delrio, che nel porto di Tremestieri ci crede davvero, e lo ha dimostrato, gli ho già chiesto di convocare un tavolo Stato -Regione qualora la soluzione non si dovesse definire per le vie brevi».

E in serata l' on. Beppe Picciolo: «Una commedia dell' assurdo, una tela di Penelope. Su questo argomento, 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, non permetteremo a nessuno di continuare a giocare e scenderemo in piazza se non verrà trovato un rimedio. La cosa essenziale adesso è trovare la soluzione rapida e soddisfacente».3(a.t.

)

ALESSANDRO TUMINO

Attesi a Palermo 590 migranti, 500 ad Augusta

PALERMO - La Bourbon Argos, una delle tre navi di Medici senza frontiere impegnata in operazioni di ricerca e soccorso in mare, approderà domattina alle 8 nel porto di Palermo con 590 migranti. Le persone a bordo, soccorse negli ultimi giorni nel Mediterraneo, provengono principalmente da Camerun, Togo, Senegal e Costa D' Avorio. Inoltre arriverà domani nel porto di Augusta il pattugliatore Aviere della Marina militare, con a bordo circa 500 migranti salvati in più operazioni di soccorso nel Canale di Sicilia.

Giardini Naxos

Porto, un' altra tappa verso l' apertura del cantiere

Prosegue l' iter per l' avvio dei lavori del porto di Giardini Naxos. Il sindaco Nello Lo Turco ha inoltrato alla Tecnis Spa, società incaricata di realizzare le opere a Schisò, le osservazioni presentate dagli ambientalisti sul progetto che dovrà portare alla sistemazione dell' area portuale.

L' impresa incaricata adesso prenderà atto di tali istanze (inerenti il Vas), proverà a recepirle e nei prossimi giorni inoltrerà gli atti al Comune.

«A quel punto - spiega il sindaco Nello Lo Turco - convocherò l' ultima conferenza di servizi inerente la presa d' atto dei vari incartamenti. Poi potremo finalmente essere pronti per avviarci alla fase operativa di questo lunghissimo iter durato diversi anni.

Possiamo dire che ci avviamo ormai sempre di più verso il momento in cui potranno poi essere predisposte le attività di cantiere».

Lo Turco ha anche ribadito che «il progetto sarà quanto più in linea possibile con i vari aspetti ambientali». Secondo il primo cittadino l' opera che si andrà a realizzare non sarà invasiva e non devasterà la baia. Al progetto per il porto, come detto, rimangono fortemente contrari gli ambientalisti che temono lo stravolgimento della baia, l' eccessiva vicinanza dell' opera all' area archeologica ed anche la prospettata realizzazione di un centro commerciale nell' area portuale che potrebbe avere delle ripercussioni negative sulle attività commerciali locali.4 (e.c.

)

PORTI

Rotterdam punta sull'estero e rinfuse liquide

Il porto di Rotterdam continua nella strategia di espansione mirata a guadagnare traffico anche in un periodo di crisi e a mantenere il primato di porto più trafficato d'Europa. Sul fronte dell'internazionalizzazione, l'APM ha deciso di creare a Sohar, in Oman, una propria divisione con uffici in loco, per supporto e servizi alla costruzione di nuovi porti. Da quell'ufficio il mercato si allargherà anche a India, Brasile, Cina e Indonesia, dove presto un rappresentante del porto aprirà una nuova sede. I progetti di espansione di produzione di prodotti chimici e carburanti continuerà nell'area del porto di Maasvlakte. Gli 80 ettari sono sfruttati ora a metà e l'azienda finlandese Neste Oil dovrebbe raddoppiare l'area in cui operare. I volumi dei terminal petroliferi di Rotterdam sono vicini alla saturazione e così a fronte di ingenti investimenti garantiti dall'operatore, si è provveduto a espandere il sito produttivo. Un nuovo terminal per Lng è ormai pronto. I dati rivelano che il trasporto del crudo è cresciuto dell'8,1% a 105 milioni di tonnellate, gli olii sono aumentati del 18% a 88,5 milioni di tonnellate. Anche il gas liquefatto naturale è aumentato a 2,3 milioni di tonnellate. In totale i volumi delle rinfuse liquide hanno segnato una crescita dell'11% a 224,6 milioni di tonnellate.

The Medi Telegraph

La prima nave attraversa il nuovo Canale di Panama

Panamá - "La Baroque", una bulk carrier da 64mila tonnellate, ha avviato nelle chiuse del settore Atlantico i test di navigazione e il training per gli operatori del canale, prima dell'inaugurazione ufficiale prevista per il 26 giugno.



Panamá - **La prima nave è entrata nel nuovo Canale di Panama realizzato dal consorzio internazionale guidato da Salini Impregilo, e ha superato la chiusa alle ore 10.01, orario locale.** La nave, "La Baroque", una bulk carrier da 64mila tonnellate di stazza, lunga 255 metri e larga 43 è arrivata a Panama, sul versante Atlantico, dopo aver toccato i porti di Shanghai, Gibilterra e Baltimora negli Stati Uniti. "La Baroque" - si legge in una nota di Salini Impregilo - ha avviato nelle chiuse del settore Atlantico i test di navigazione e il training per gli operatori del canale, prima dell'inaugurazione ufficiale prevista per il 26 giugno.

TEST SUPERATO

La prima nave attraversa il nuovo Canale di Panama

PANAMA. La prima nave è entrata, nella giornata di ieri, nel nuovo Canale di Panama, l'infrastruttura realizzata dal consorzio internazionale guidato da Salini Impregilo. L'unità ha superato la chiusa alle ore 10.01, orario locale. La nave, "La Baroque", una bulk carrier da 64 mila tonnellate di stazza, lunga 255 metri e larga 43, è arrivata a Panama, sul versante Atlantico, dopo aver toccato i porti di Shanghai, Gibilterra e Baltimora negli Stati Uniti. "La Baroque" - si legge in una nota della società italiana Salini Impregilo - ha avviato nelle chiuse del settore Atlantico i test di navigazione e il training per gli operatori del canale, prima dell'inaugurazione ufficiale prevista per il prossimo 26 giugno. Nei giorni scorsi, il consorzio Gupc, del quale Salini Impregilo è capofila operativo, aveva conseguito la piena funzionalità del terzo set di chiuse, un processo che è stato completato nel corso degli ultimi mesi. L'opera, che è il cuore del nuovo tratto del Canale di Panama, era, all'inizio di giugno, quindi già stata testata per le successive operazioni di azionamento. Per ottenere la funzionalità completa del progetto sono stati conclusi con successo più di duemila test, oltre trecento diverse ipotesi per il passaggio di una nave.
(La foto-gallery sul sito www.themeditelgraph.it)

Norwegian Cruise Line potenzia il Nord Europa

Norwegian Star è una delle navi panamax di Norwegian Cruise Line, originariamente era stata commissionata a Meyer Werft da Star Cruises, ma poi dopo alcune modifiche al progetto la nave venne consegnata a Ncl nel 2001. Attualmente è utilizzata su uno degli itinerari europei di maggior successo per questo brand americano, quello delle capitali Baltiche; infatti in 9 giorni questa nave tocca Copenhagen (home port principale), Warnemünde (home port secondario), Tallin, San Pietroburgo (ben 2 giorni di sosta conveni-ght), Helsinki e Stoccolma. La stagione estiva 2016 sarà dedicata quasi integralmente a questa rotta (salvo tre crociere verso i Fiordi) mentre, dopo l'inverno programmato tra Asia ed Australia, nel 2017 sarà basata a Venezia. Infatti andrà a sostituire nel home port adriatico Norwegian Jade che ormai diventerà di casa in Laguna dopo diversi anni su questa rotta. Ora toccherà a "Star" sostituirla e quindi siamo certi che diventerà familiare per i crocieristi italiani.

Ma veniamo ai numeri di questa nave: ha una stazza lorda di 91.740 tonnellate, è lunga fuori tutto 294,13 metri ed è larga al galleggiamento 32,20. La sua centrale diesel-elettrica è composta da 4 motori MAN-B&W tipo 14V48/60 per una

potenza complessiva di 38,8 Mw, mentre per la propulsione è dotata di due azipod Abb da 19 Mw ciascuno che la possono spingere ad una velocità massima di 24,6 nodi (circa 45 km/h). In cabina doppia è in grado di ospitare 2.240 passeggeri, mentre se includiamo anche i letti extra arriviamo ad una capacità complessiva di 2.846 ospiti, quindi parliamo di una nave con un'ottima vivibilità senza sovraffollamenti, nonostante le cabine aggiunte al posto del salone panoramico di prua al ponte 12 (un vero peccato la sua eliminazione). Ricordiamo che questa nave è stata ristrutturata nel 2004, nel 2010 ed infine nel 2015, inoltre è la prima nave della flotta ad essere stata abbellata con l'artwork prodiero che successivamente è diventato il marchio di fabbrica delle unità di questa compagnia.

Come tutte le navi di Ncl la distribuzione alberghiera delle aree pubbliche è concepita per garantire agli ospiti la miglior esperienza possibile del "freestyle cruising". Questo è il concept su cui si basano le navi di questo brand dove non sono previsti vincoli di alcun tipo di orario e di estriario. Quindi ricordatevi di trovare a bordo di queste navi i servizi di gala e tutti prestabiliti per il teatro e le cene. Ogni pas-

seggero potrà scegliere di organizzare il viaggio come preferisce scegliendo sia gli spettacoli che desidera che il ristorante preferito: a bordo ci sono diverse opzioni di ristorazione, alcune comprese nel prezzo della crociera ed altre che richiedono un sovrapprezzo. La qualità dei ristoranti di specialità è davvero elevata e permette all'ospite di provare le migliori tradizioni culinarie del mondo. Infine attualmente a bordo ci sono anche tre membri dell'equipaggio italiani di cui due in ruoli a stretto contatto con il passeggero, quindi molto importanti per i connazionali con la paura di non farsi capire in italiano.

Il successo delle crociere nel Baltico ha portato Ncl a potenziare l'offerta su questa destinazione: l'anno prossimo questo itinerario sarà coperto dalla più grande e recente Norwegian Getaway di 145.655 tsl, con una capacità massima di 4.500 passeggeri. E il potenziamento del Nord Europa continua con la "Jade", la nave che offrirà crociere verso l'Europa Occidentale e i Fiordi spingendosi fino a Capo Nord. Tre saranno i suoi porti d'imbarco: Amburgo quello principale (una novità per Ncl), ma anche Southampton ed Amsterdam.

Matteo Martinuzzi

Riviste al rialzo le previsioni sulle crociere nel 2016

L'industria crocieristica internazionale non sembra intenzionata a rallentare la propria corsa. Clia, l'associazione internazionale che riunisce i principali operatori attivi a livello globale, si è trovata infatti a dover rivedere al rialzo le previsioni di traffico per il 2016 presentate pochi mesi fa. Secondo i dati divulgati nel corso della Cruise 360 Conference 2016 di Vancouver, l'anno in corso si chiuderà infatti con 24,2 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati in tutto il mondo, circa 200 mila in più rispetto alle stime che erano state diffuse a fine dicembre scorso. Anche il dato relativo al consuntivo 2015 è stato rivisto. Il dato ufficiale di Clia sul totale dei passeggeri che nell'esercizio passato hanno scelto la crociera è salito infatti a 23,2 milioni di passeggeri, contro i 23 milioni stimati sempre pochi mesi fa. Una buona parte della crescita è attribuibile alle

nuove regioni emergenti per le crociere, Asia e Oceania in primis. Il continente asiatico in particolare ha registrato l'aumento più significativo della sua storia, con un +24% tra 2014 e 2015 secondo i dati aggiornati dell'Asia Cruise Trends 2014, mentre nella regione che comprende Australia Nuova Zelanda e Pacifico l'incremento è stato del 14%. Lo scorso anno, inoltre, un totale di oltre 1,1 milioni di viaggiatori crocieristi ha avuto origine in Australia. «Il successo del 2015 dimostra la persistente forza della crocieristica all'interno del settore dei viaggi», ha dichiarato Cindy D'Amist, presidente e Ceo di Clia. Secondo l'associazione a garantire un futuro ancora roseo al settore è anche la scarsa diffusione, e quindi gli ampi margini di crescita, di cui ancora oggi godono le crociere: solo il 2% del totale dei viaggi di piacere. (riproduzione riservata)