



Rassegna stampa



INDICE



Primo Piano:

- **Servizi "PCS"** (La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

"...Sicurezza sul lavoro..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Camalli fai-da-te..." (Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...aumenteremo la competitività..." (Ferpress)

Livorno:

"...Seminario ad un anno dalla riforma..." (La Gazzetta Marittima)

"...Darsena Europa..." (La Nazione, Il Secolo XIX)

"...Porto 2000..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Nuova stazione per il primo hub..." (A&F)

Taranto:

"...Zes..." (Nuovo quotidiano di Puglia)

"...XV conventio dei Propeller Clubs..." (La Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

"...Agenzia Portuale..." (Gazzetta del Sud)

Brindisi:

"...Emendamento Ppe..." (Brindisi report)

"...Rilancio di Manfredonia..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

Messina:

"...riaperta partita Messina- Milazzo..." (Gazzetta del sud)

"...Temestieri, porto commerciale..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...blue economy..." (ansa)

"...Darsena chiesto il processo..." (Il Messaggero)

Taranto:

"...Approvato piano triennale..." (Blog Sicilia)

Notizie da altri porti italiani

Focus:

- **Crociere** (The Medi Telegraph, La Gazzetta Marittima, Informare, Corriere Marittimo, Corriere Fiorentino, La Nuova Sardegna)

Altre notizie di Shipping e Logistica

SODDISFAZIONE PER IL CHIARIMENTO DEL MINISTERO

Confetra su gratuità dei servizi dei "PCS"

La remunerazione potrà avvenire anche attraverso una delle tante tasse o imposte già esistenti

ROMA - Finalmente è stata messa fine all'incertezza relativa ai servizi dei Port Community System (PCS). E' la giunta della Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, che riunita a Milano di recente ha confermato il regime gratuito dei controlli, sul quale l'associazione presieduta da Nereo Marcucci si è spesa con il ministero competente in una serie di incontri. In un sua nota, (segue a pagina 10)



Nereo Marcucci

Confetra su gratuità

la giunta di Confetra ha "apprezzato la conferma da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti della gratuità, non derogabile, dei servizi dei Port Community System, salvo quando siano realizzati nuovi servizi "di mercato"; ha preso atto che tale gratuità, secondo Confetra, e come d'intesa con il Gestore della Piattaforma logistica nazionale potrà essere perseguita anche remunerando i costi di manutenzione e gestione dei PCS attraverso una delle tasse, imposte e contributi addizionali che già gravano sul sistema portuale e logistico, applicate spesso in deroga ai disposti del: 8 art. 5 legge 84/94 e s.m.i.; ha infine preso atto dell'avvio da parte della Associazione dei Porti Italiani attraverso Assoport Servizi dello studio per dotare tutti i porti italiani di uno standard comune di Port Community System, alle condizioni più volte dichiarate dal Gestore."

DAL CONVEGNO NAZIONALE SULLA SICUREZZA IN AMBITO PORTUALE AL PORTO VECCHIO DI TRIESTE

Piani mirati di prevenzione e buone prassi per il miglioramento della sicurezza nel lavoro

D'Agostino e Sommariva: tanti passi avanti negli ultimi due anni - Cultura della salute e prevenzione fondamentali per supportare le aziende e ridurre incidenti



TRIESTE - Piani mirati di prevenzione e buone prassi - strumenti per il miglioramento della sicurezza nel lavoro portuale. Questo il titolo del convegno nazionale che si è svolto presso il Magazzino 26 del Porto Vecchio di Trieste, e che ha visto tra gli Enti promotori l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, INAIL Regione FVG e Trieste, INAIL DiMFil A Roma e ASUITS.

I lavoratori portuali e marittimi sono esposti a livelli di rischio rilevanti, determinati dalla natura e dagli ambienti di lavoro. Lo sviluppo e la diffusione della cultura della salute e sicurezza tra i lavoratori,

vedono nella sinergia e integrazione dei soggetti istituzionali presenti sul territorio, uno dei momenti più importanti dell'attività di prevenzione. Scopo del convegno che ha visto il tutto esaurito nelle registrazioni già nel mese di agosto, è infatti quello di sviluppare in una logica di rete, conoscenze, strumenti di supporto alla valutazione e gestione dei rischi, buone prassi e soluzioni tecnologiche innovative in cui la salute e la sicurezza sul lavoro sono integrate nella gestione dei processi lavorativi.

L'attivazione di piani mirati di prevenzione è lo strumento di elezione per migliorare gli aspetti

di salute e sicurezza e ridurre gli infortuni nelle aziende che operano in ambito portuale.

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

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

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

Altro obiettivo è di ottimizzare l'organizzazione aziendale fina-

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

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

LA PRATICA È VIETATA SENZA UNA PRECISA REGOLAMENTAZIONE: A RISCHIO LA SICUREZZA

Camalli fai-da-te, Genova finisce nel mirino

Verbale dell'Irf sul traghetto "Salamboo": marittimi usati per fare il lavoro dei portuali

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Auto-produzione non regolamentata a bordo del traghetto "Salamboo" della compagnia di navigazione tunisina Cotunav. Questa pratica, che consiste nell'affidare ai marittimi compiti che spettano ai portuali - il carico e scarico della merce - può essere effettuata solo con particolari autorizzazioni (per la legge italiana) e comunque con un riconoscimento economico del lavoro extrasvolto (per la normativa internazionale).

Non così sembra in apparenza per il contratto marittimi tunisini, che ha sollevato l'attenzione degli ispettori dell'Irf, il sindacato internazionale dei marittimi - garante dei minimi contrattuali in tutti i Paesi del mondo, a partire da quelli sede di bandiera di convenienza (Panama, Liberia ecc.).

Secondo il verbale dell'Irf, il "Salamboo", che tocca regolarmente il porto di Genova, è arrivato nella sera di sabato 2 settembre alla Calata Ignazio Inglesi: ad attenderlo, non c'era né personale del terminal (in questo caso il Genoa Port Terminal), né della Compagnia unica, cioè i due soggetti che in

base alla legge portuale italiana svolgono le mansioni di carico e scarico sulle banchine genovesi.

All'apertura dei portelloni, si legge sul verbale, le prime tre file di semi-rimorchi erano già state «derizzate», cioè liberate dalle catene di sicurezza che si mettono per assicurare il carico a bordo della nave. Gli ispettori hanno registrato la presenza nel garage di soli tre marittimi per tutto il carico, che si sono occupati del rizzaggio alla partenza della nave.

«Le segnalazioni dei marittimi tunisini per cui abbiamo effettuato la visita - spiegano i due ispettori, Francesco Di Fiore e Davide Traverso - indicavano proprio che a Genova rizzaggio e derizzaggio delle catene sono svolti dal personale di bordo in modo coatto e senza retribuzione extra».

Ora, spiega Traverso, il contratto della nave è quello della bandiera tunisina, che in base alle informazioni del comandante prevede un trattamento *forfait*: il marittimo lavora un tot di ore, e in quelle fa tutto ciò che viene richiesto, comprese evidentemente mansioni portuali.

Mansioni che in Italia non sono vietate, ma sottoposte ai precisi vincoli dell'articolo 16 della legge portuale, benché il caso della "Salamboo" - dicono voci di banchina - sia tutt'altro

che isolato, in Italia come a Genova, dove proprio sul "no" all'auto-produzione ancora pochi anni fa si registrò un vivace dibattito tra le parti sociali e il gruppo Grimaldi.

Anche a livello internazionale, il marittimo può fare il lavoro del portuale, ma sempre in base a un accordo in chiaro tra marittimi, portuali e armatore, che determini anche un riconoscimento economico per le fatiche svolte e i rischi corsi.

Gli ispettori hanno inoltrato il verbale alla segreteria della Fit Cisl Liguria, ricordando che «nei contratti sottoscritti e approvati dall'Irf ci sono regole chiare: i marittimi non devono svolgere il lavoro dei portuali». Anche perché, se il marittimo svolge *gratis* il lavoro portuale, è un danno economico per il dipendente del terminal così come per il socio della Compagnia, il cui mancato avviamento è compensato da un'indennità pagata dallo Stato, quindi a carico della collettività.

«Non mi pare possibile - dice Aldo Spinelli, presidente del gruppo che controlla il Gpt - stiamo attenti a rispettare ogni regola e abbiamo investimenti in corso. Al limite posso pensare che qualche volta, se è successo, qualcuno abbia dato una mano con due rimorchi rimasti indietro, niente di più». Non è stato possibile avere un immediato riscontro dalla Cotunav.



Il "Salamboo" SHIPSPOTTING

Porto di Ravenna: Fusignani, aumenteremo competitività nostro scalo per sviluppo territorio

(FERPRESS) – Ravenna, 22 SET – “Il settembre del 2017, con la presentazione del progetto di escavo dei fondali, segna un punto di svolta e un viatico importante per la vita del porto e per lo sviluppo economico dell’intero territorio, in virtù dell’indotto che le attività portuali generano per Ravenna. Il porto di Ravenna movimentava infatti tipologie di merci, in primis le rinfuse, che creano lavoro per moltissimi soggetti. Senza dimenticare le opportunità occupazionali che saranno generate dalla stessa esecuzione dei lavori di approfondimento”.

Lo ha detto questa mattina il vicesindaco Eugenio Fusignani, con delega al porto, intervenendo nella sede della Camera di commercio alla riunione della commissione porto, trasporti e logistica.

“L’obiettivo comune dell’amministrazione comunale e di tutto il sistema portuale – ha continuato Fusignani – è quello di garantire la competitività del porto; ma la vera sfida è quella di aumentarla.

Il progetto appena presentato rappresenta la base fondamentale rispetto a una più ampia prospettiva di sviluppo.

L’obiettivo di partenza è quello di arrivare in tempi ragionevolmente contenuti all’approfondimento a 12,50; naturalmente questo non significa che dobbiamo dimenticare la prospettiva di andare oltre. Per noi, ad esempio, è fondamentale mantenere un ruolo di leadership nella movimentazione dei container, e in tal senso può essere un’opportunità il fatto che Venezia, per i vincoli imposti dal sistema del Mose, non potrà approfondire i fondali oltre i 12,5 metri.

Siamo riusciti ad arrivare a questo momento di svolta perché si è ricostruito un sistema di relazioni positive tra tutti i soggetti coinvolti nello sviluppo del porto e in questo ha giocato un ruolo fondamentale il nuovo presidente dell’Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi, che in poco tempo è riuscito a ricreare un clima di confronto costruttivo e sereno.

Ora è importante mantenere tale clima e che tutti i soggetti coinvolti continuino ad andare nella stessa direzione, facendo ciascuno la propria parte, perché questa è una sfida che coinvolge l’intera città e che dobbiamo vincere tutti insieme.

Naturalmente in tutto questo gioca un ruolo fondamentale lo sviluppo delle infrastrutture e anche in tal senso si sta lavorando alacremente e seriamente; basti pensare alle basi poste, per un nuovo sistema della viabilità ferroviaria e stradale, dall’amministrazione comunale con la Regione, Rfi e l’Autorità portuale; e all’ottenimento dei venti milioni per la riqualificazione della Classicana. E non bisogna assolutamente perdere di vista l’obiettivo di una nuova arteria capace di collegarci con Ferrara”.

Seminario a un anno dalla Riforma

LIVORNO - Il comitato di coordinamento degli Operatori e degli Utenti del Sistema Portuale del Mar Tirreno Setentrionale, del quale Spedimar fa parte insieme ad Asamar, Assiterminal, Confitarma e Confindustria Livorno-Massa Carrara, ha organizzato un Convegno dal titolo: "Porti: ad un anno dalla riforma della Riforma". Il seminario si terrà a Livorno, presso il Teatro "La Goldonetta" di Piazza Goldoni giovedì 5 ottobre 2017, con
(segue a pagina 10)

Seminario a un anno

apertura delle registrazioni a partire dalle ore 14 ed inizio del Convegno fissato per le ore 14:30.

L'evento si propone di fornire un approfondimento giuridico su importanti tematiche legate alla recente riforma in materia portuale e vedrà la partecipazione, in qualità di relatori, di rinomati professionisti nel campo del diritto marittimo, aderenti all'iniziativa per il tramite dei rispettivi studi legali (Studio Legale Canipa-De Luca-Pollastrini di Livorno e Studio Legale Morbidelli, Bruni, Righi, Traina e Associati di Firenze). L'evento è stato accreditato dall'Ordine degli Avvocati di Livorno con il riconoscimento di 3 CFP. Per ogni ulteriore informazione, sarà possibile rivolgersi ai seguenti recapiti facenti capo alla Segreteria Organizzativa di Confindustria: info.livorno@confindustrialivornoim.sscarrara.it / tel: 0586-263011.



LITORALE BILANCI DENUNCIA LA «FOLLIA DEL PROGETTO FARAONICO»

'Darsena Europa, rischi per Tirrenia'

IL GOVERNATORE Rossi ha deciso di 'rivedere' il progetto faraonico di espansione a mare del porto di Livorno, denominato Darsena Europa per renderlo più 'appetibile', riducendo la superficie delle banchine per ospitare 'solo' 1 milione e mezzo di containers, comunque sempre il doppio della movimentazione attuale, fra l'altro in forte calo (-9,7%) rispetto al 2016. L'estensione del bacino di evoluzione dovrebbe restare la solita perché comunque le meganavi di ultima generazione restano dei

'bestioni' di oltre 400 metri. Verrà invece aumentata la profondità dei fondali da -16 metri a -20. Essendo i fondali naturali profondi solo 5 metri, significa che dovranno essere scavati 15 metri di sabbia motosa e inquinata, (un palazzo di 5 piani), non solo dentro l'area portuale ma anche all'esterno, in mare aperto per creare un canale nei fondali marini per permettere alle meganavi di avvicinarsi al porto. Quanti milioni di metri cubi di sabbia dovranno essere sbancati? Pretendere di ampliare un porto su costa sabbiosa

con fondali bassi vuol dire andare 'Contro Natura'. La nuova megadiga sarà sempre lunga all'incirca su i 1.500 metri. Se si tiene di conto che la sezione dell'attuale diga, chiamata Curvilinea che vediamo dalla spiaggia di Tirrenia è larga 'solo' 200 metri, significa che la nuova sarà un 'Muro di Berlino' che chiuderà la visuale a sud e trasformerà il mare davanti alla costa pisana in un 'bozzetto' con relative alterazioni delle correnti e devastazione della spiaggia pisana. Uno scempio sicuro.

Paolo Bilanci



SALONE NAUTICO: «PORTI TURISTICI IN CRESCITA» Genova, patto tra Ucina e Amico per gestire la Darsena dei maxi-yacht

DELL'ANTICO, GALLOTTI e MEOLI >>> 15 e 20

A PARTIRE DAL PROSSIMO ANNO

Nautica, la Darsena della Foce sarà gestita da Ucina e Amico

**I moli possono ospitare fino 60 maxi-yacht
Demaria: «Abbiamo già trovato l'intesa»**

ANTONIO DELL'ANTICO

ALLARGA la gestione della darsena nautica della Foce. L'area, all'interno della Fiera di Genova, è nelle mani de "I Moli Nautici", società al 100% di Ucina, l'associazione Confindustria che rappresenta le aziende del diporto e organizza il Salone. L'attuale concessione scade il 31 dicembre di quest'anno e per la futura gestione dei moli è già in corso un nuovo assetto. Il cantiere genovese Amico & C., specializzato in refit di grandi yacht, affiancherà Ucina nella conduzione delle macchine che dovranno essere affidate ai nuovi soggetti. L'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, probabilmente dopo la presentazione di un'istanza da parte dei diretti interessati, abbiamo già un accordo e le cose sono ormai state decise», dice Carla Demaria, presidente di Ucina. «Dobbiamo ancora studiare a tavolino qualche dettaglio ma l'intesa

è stata trovata: sia con il cantiere genovese che con le istituzioni locali che hanno promosso questo assetto».

La Darsena nautica si estende su una superficie di 92.850 metri quadrati, di cui 21.450 di area coperta, 62.338 di specchio acqueo e 6.900 di pontili galleggianti, le stesse superfici dove trovano spazio le barche durante il periodo di svolgimento del Salone di Genova. I moli possono ospitare fino a una sessantina di maxi-yacht e per la realizzare la struttura, costruita tra il 2004 e il 2007, è servito un investimento di decine di milioni di denaro pubblico.

Secondo fonti vicine al dossier, la nuova concessione dovrebbe avere una durata tra i dieci ed i vent'anni, nonostante da Palazzo San Giorgio non sia ancora stato deciso se Amico & C. ed Ucina si spartiranno l'area oppure lavoreranno in tandem sull'intera superficie. Dal 2007 a oggi, in più di un'occasione, è stato lanciato l'allarme per

un mancato utilizzo a pieno regime dell'area, soprattutto nei lunghi periodi di stop delle manifestazioni fieristiche. Negli anni passati la Darsena è stata gestita da Marina Fiera Spa, società all'82% della Fiera e al 18% di Ucina, per periodi di pochi mesi, di volta in volta rinnovati. I costi di gestione, si stima, sono superiori ai 500 mila euro.

Il futuro assetto gestionale della Darsena rappresenta uno dei segnali di distensione che negli ultimi tempi si stanno registrando tra Ucina e Nautica Italiana, l'associazione nata per volontà di alcuni marchi del settore fuoriusciti circa due anni fa dalla realtà di Confindustria. Amico & C. è infatti una delle aziende che insieme a Ferretti, Azimut/Benetti ed il gruppo Gavio ha dato vita all'associazione dei "dissidenti". «Nel rapporto di confronto con Nautica Italiana - spiega Demaria - dobbiamo raggiungere una fase di dialogo. Mi auguro di poter annunciare di aver ottenuto

questo obiettivo già nei prossimi giorni, magari entro la fine del Salone. Poi si potrà ragionare insieme sulla riunificazione del settore. Lavoriamo per gradi, passo dopo passo».



Carla Demaria

CON UNA POSITIVA INVERSIONE DI TENDENZA PER IL 2018

La "Porto 2000" al rilancio nel settore delle crociere

La flessione di quest'anno sembra già in fase di superamento - La fidelizzazione delle compagnie del lusso

LIVORNO - Alla vigilia dell'Italian Cruise Day, come noto in agenda a Palermo il prossimo 6 ottobre, il presidente di "Porto di Livorno 2000" Massimo Provinciali ha fatto il punto sulla situazione del traffico crocieristico di Livorno e sulle prospettive future.

Dopo aver rilevato che nel 2016 il porto ha registrato significativi incrementi nelle crociere, Provinciali ha confermato che il 2017 è previsto chiudersi con un totale di 342 scali per oltre 700.000 passeggeri, con una flessione "non imputabile ai servizi resi dal porto, bensì ad un ridotto impiego nel Mediterraneo da parte dei maggiori gruppi crocieristici, principalmente causato dalla instabilità politica dell'area e dalla maggior attrattiva rappresentata dai mercati del Far East".

Il raffronto su base biennale 2015-2017 - ha detto ancora Provinciali - mostra una complessiva tenuta di Livorno rispetto alle perdite a due cifre di altri porti. Inoltre le prospettive per il 2018 sono migliori: sono già stati prenotati 354 scali e 750.000 passeggeri. Ci sono diversi segnali positivi - ha sottolineato ancora - come si è riscontrato nei vari incontri avuti con gli armatori in occasione della missione di Amburgo delle settimane scorse, per il rientro di alcune navi e di linee che in passato hanno lasciato Livorno.

Tutt'ora ci sono scali settimanali della nuova AidaPerla (partiti a Giugno 2017 per un totale di 29 scali per il 2017, 9 per il 2018 che prevede anche 27 scali della gemella AidaPrima), 17 scali di MSC Armonia (che effettua lo sbarco e imbarco parziale dei passeggeri a Livorno), numerosi sono gli scali di Royal Caribbean ed in particolare di Celebrity Cruises e del Gruppo Prestige (NCL, Oceania, Regent) che hanno continuato a supportare il porto nel passato come faranno in futuro. Anche nel settore "Lusso" il porto, che offre per queste navi la possibilità di ormeggiare nell'antico Porto Mediceo è privilegiato con scali regolari di Silversea Cruises, Seabourn, Azamara, Viking Cruises e tante altre linee indipendenti.

I risultati in prevista crescita per il 2018, con la conferma degli scali da parte dei maggiori gruppi armatoriali - ha detto Provinciali - sono anche il frutto di una intensa attività di marketing in partenariato con la

Regione Toscana e la loro agenzia per il turismo Toscana Promozione, che ha promosso il turismo nelle città d'arte della Toscana, con una particolare attenzione ai territori della Costa Toscana. Il progetto "Costa Toscana Cruise" definisce ed offre alle Compagnie quattro itinerari complementari (Livorno; Bolgheri e la Strada del Vino, la Costa degli Etruschi, l'Isola d'Elba).

Al Seatrade Global di Miami (Gran Galà Toscana Show del 2015) è stato presentato il cortometraggio "Le

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



[IL CASO]

“Una nuova stazione per il primo hub crocieristico d'Italia”

FRANCESCO MARIA DI MAJO, PRIMO PRESIDENTE DELLA NUOVA AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO-SETTENTRIONALE. È OTTIMISTA ANCHE PER IL CONSUNTIVO 2017



Francesco Maria di Majo, primo presidente della nuova Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale

Milano

«Il porto di Civitavecchia sarà nel 2017 ancora il primo porto crocieristico d'Italia con più di 2,3 milioni di crocieristi, il secondo d'Europa e il settimo del mondo». Di questo è convinto Francesco Maria di Majo, primo presidente della nuova Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale che comprende Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino.

Per consolidare la sua leadership, lo scalo si doterà quest'anno della nuova stazione per le crociere sulla diga foranea, opera importante per gestire i crocieristi. «Entro l'anno - afferma di Majo - prevediamo inoltre che siano conclusi i lavori della darsena traghetti e servizi, per poi dare inizio al II lotto delle opere strategiche, con lo scopo di suddividere il porto di Civitavecchia in due macroaree: il porto storico, destinato ad ospitare una marina per la nautica da diporto e i maxi yachts. E l'area nord, dedicata al traffico ro-ro, passeggeri delle autostrade del mare, crocieristico, cantieristica navale e comprendente le banchine per rinfuse, container, agroalimentare e automotive».

Di Majo ricorda infine la rilevanza della chiusura della procedura di infrazione avviata dalla Commissione Ue nei confronti del governo italiano per poter riavviare l'istruttoria con la Bei per ottenere un finanziamento da 200 milioni di euro per contribuire, per circa il 50%, al finanziamento delle opere del porto di Civitavecchia e di quelle relative all'attuazione del Prp di Fiumicino. (v.d.c.)

FRANCILLA

Il Centro di carico è stato realizzato alla fine degli anni Novanta ed è una cattedrale nel deserto

«L'intermodale? Polo logistico per le Zes»

La proposta di Bianco, presidente dell'Asi, per rilanciare una struttura dimenticata

di Gianni CANNALIRE

Il Centro di carico Intermodale, una vera e propria cattedrale nel deserto, realizzato a Francavilla Fontana alla fine degli anni '90 per lo stoccaggio e la commercializzazione dei prodotti ortofrutticoli potrebbe essere inserito nell'ambito di un polo logistico che vede insieme i porti di Brindisi e Taranto. Il progetto potrebbe essere inserito nel contesto "Zes", ovvero tra le due Zone economiche speciali.

La proposta è stata formulata dal presidente dell'Asi di Brindisi Domenico Bianco che ben conosce la storia dell'Intermodale. "Il centro di carico di Francavilla - ha affermato Bianco - assume una importanza strategica nelle attività retroportuali e c'è la concreta possibilità di recuperarlo in quanto è consentito l'inserimento, nel contesto Zes, di aree non contigue ma funzionalmente legate. Finanziariamente ciò che rappresenta la struttura di Francavilla per Taranto e Brindisi".

Si ritorna, così, a parlare dell'Intermodale e del suo rilancio. La complessa struttura, visitata da ladri e vandali, sarebbe dovuta servire per dare un impulso alle attività ortofrutticole di una vasta area a cavallo tra Brindisi e Taranto. Oggi continua a rimanere un monumento allo spreco. A nulla sono valsi i tentativi per far decollare questa struttura

costata 12 miliardi delle vecchie lire e sempre più in abbandono. Dal 2008 il Comune di Francavilla Fontana, da quando cioè ha preso in consegna l'opera pubblica, è costretto a "vigilare" su ciò che è rimasto in piedi dell'Intermodale.

Secondo Bianco il Centro di carico potrebbe veramente essere un polo logistico-strategico d'eccellenza. Occorrerebbe riorganizzare un percorso condiviso, ma prima ancora

effettuare una verifica degli impianti esistenti. "Abbiamo accertato - ha aggiunto Bianco - che ci sono già tre milioni di euro disponibili da anni, parte dei quali (1,8 milioni) già versati nelle casse del Comune di Francavilla Fontana. Si tratta di utilizzarli non tanto per il completamento, quanto per un revamping dell'esistente. Ovviamente serviranno altre risorse, ma se il centro di carico sarà considerato strategico ai fini della effettiva sinergia tra le Zes di Ta-

ranto e Brindisi non ci saranno problemi a reperirle".

Nel 2012 un ex dirigente dell'ufficio Tecnico comunale nella determina dirigenziale di affidamento del servizio di vigilanza così scriveva testualmente: "Questo Comune ha fatto realizzare questa che, per sopravvenute varie vicissitudini, è rimasta incompleta, non utilizzata ed alla mercé di ignoti vandali e ladri che ne hanno asportato tutto ciò che era possibile asportare, producendo, altresì, numerosi

danni alla struttura". Anche "Striscia la Notizia" si è occupata dell'opera pubblica facendo vedere a milioni di telespettatori il degrado totale della struttura dove sono giacenti macchinari ed attrezzature ormai obsolete, prima ancora di poterle vedere in funzione.

Durante la realizzazione dell'opera si sono registrate varie visite da parte della Commissione di collaudo, nominata a livello ministeriale, conclusesi il 10 dicembre 2007 con l'emissione di un

certificato con il quale si attestava "che i lavori non erano collaudabili per la mancanza dei requisiti minimi di funzionalità e sicurezza degli impianti, servizi ed infrastrutture". Oggi tutto attorno all'imponente struttura regnano erbe e degrado. Il comune di Francavilla, non avendo fatto partire l'opera sta restituendo alla regione una quota parte del finanziamento, pari a 1.055.579 euro, attraverso un piano di rateizzazione in tre esercizi finanziari.



All'epoca sono stati spesi 12 miliardi di vecchie lire



L'Intermodale nel degrado. In alto a sinistra, Domenico Bianco

PRESENTATA NEL SUGGERITIVO SALONE DEGLI SPECCHI DELLA CITTÀ

A Taranto la XV Convention dei Propeller Clubs italiani

Un'occasione importante per fare il punto sulle prospettive della portualità del sud



Nella foto: (da sx) Sergio Prete, Michele Conte e Marco Caffio.

TARANTO. È stata presentata in conferenza stampa, presso il Salone degli Specchi di Palazzo di Città, la XV Convention nazionale dei venticinque International Propeller Clubs italiani che si terrà venerdì 29 settembre a Taranto.

Alla conferenza stampa sono intervenuti Rinaldo Melucci, sindaco di Taranto, Sergio Prete, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Marco Caffio, presidente Raccomar Taranto, e Michele Conte, presidente The International Propeller Club Port of Taras. Rinaldo Melucci, sindaco di Taranto, ha inviato un messaggio di saluto confermando la sua presenza alla convention.

Organizzata dal Propeller Clubs "Port of Taras", in collaborazione con i Propeller Clubs "Port of Bari" e "Port of Brindisi", la Convention nazionale dei venticinque International Propeller Clubs italiani si tiene, per la prima volta in assoluto, nella città di Taranto, e torna in Puglia a sei anni da quella tenutasi a Brindisi nel 2011.

Il presidente Michele Conte ha spiegato che «l'auspicio del Propeller Clubs "Port of Taras" è che questo evento possa rappresentare una importante occasione per gli specialisti del settore per confrontarsi sui temi dell'economia del mare, della logistica e dei trasporti, mentre per le Istituzioni e i cittadini un'opportunità di crescita e di conoscenza delle proprie radici culturali e sociali».

«Più in generale l'evento - ha poi detto Michele Conte - costituisce un tassello di quel mosaico di iniziative realizzate affinché il Porto possa

continuare a rappresentare, oltreché un importante volano di sviluppo economico ed occupazionale, anche un luogo di sviluppo professionale».

Il presidente The International Propeller Club Port of Taras ha concluso sottolineando come «la felice coincidenza dell'elezione a Sindaco della città di un imprenditore-operatore marittimo costituisce altresì un notevole valore aggiunto, oltreché al futuro delle attività marittimo-portuali, allo svolgimento dei lavori della Convention».

Per Sergio Prete, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, «la convention nazionale dei The International Propeller Clubs porterà Taranto i più importanti operatori dello shipping, una importante opportunità per far visitare loro la città e il porto, un'occasione da cui potrebbero nascere collaborazioni future».

Marco Caffio, presidente Raccomar Taranto, ha annunciato che, in concomitanza con l'Assemblea

nazionale dei The International Propeller Clubs, per la prima volta a Taranto si terrà anche la riunione del Direttivo nazionale di Federagenti Giovani con la presenza del presidente Simone Carlini.

Per la XV Convention nazionale International Propeller Clubs saranno a Taranto alcuni tra i più importanti operatori marittimi e della logistica a livello nazionale, nonché il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Il momento clou della Convention sarà il Convegno nazionale "Le nuove sfide del Mediterraneo. Le Autorità di Sistema Portuale ad un anno dall'entrata in vigore della Legge di riforma".

La manifestazione si terrà, alle ore 10.00 di venerdì 29 settembre, presso la "Sala Resta" della Cittadella delle Imprese della Camera di Commercio, in viale Virgilio 152 a Taranto (iscrizione gratuita su www.lenuovesfidedelmediterraneo.eventbrite.it).

Agenzia portuale, dopo due mesi ancora tutto in alto mare

Alfonso Naso Reggio Calabria A distanza di quasi due mesi dal licenziamento di 377 lavoratori di Medcenter Container Terminal, la società che gestisce il porto di Gioia Tauro, ancora è tutto in alto mare sul fronte della costituenda Port-Agency. Nata in modo ibrido, in ritardo rispetto alle procedure avviate, ancora senza un regolamento e soprattutto con i lavoratori "fantasma" ancora senza sussidi. Martedì si terrà una nuova riunione tra la presidente dell'ente, Cinzia Nava, e le organizzazioni sindacali, finalizzata a redigere il definitivo regolamento per la chiamata al lavoro e la formazione degli operai rimasti fuori dal circuito di Mct. In settimana ci potranno essere sviluppi dopo che l'Autorità portuale ha chiarito che non è di sua competenza procedere con il pagamento delle spettanze per la cosiddetta "indennità di mancato avviamento" e per i sussidi previsti per i prossimi tre anni. Intanto una certezza c'è: gli operai licenziati dovranno iscriversi presso gli uffici di collocamento con lo status di "disoccupati" a far data dal primo agosto scorso senza richieste di altri sussidi quali la Naspi in quanto inseriti nel bacino dell'Agenzia. Al momento questo è l'unico punto saldo di una vertenza che ha denotato ancora una volta come tutte le vertenze dell'area portuale di Gioia Tauro restino ancora aperte. Dopo una lunghissima fase di confronto volta a limitare al massimo il numero dei licenziamenti al porto è stato creato questo nuovo ente che ha i contorni ben definiti. E mentre negli altri porti queste Agenzie funzionano bene a Gioia Tauro dopo quasi due mesi dalla costituzione non c'è nulla di concreto. L'impegno della presidente Nava è massimo ma il ginepraio di norme e di enti coinvolti sta rallentando il tutto. I prossimi giorni saranno decisivi per capire quando saranno pagati i primi due mesi di permanenza in Agenzia a questi lavoratori e sapere quando potranno partire i richiami al lavoro. Il tutto mentre si avvicinano le date dei ricorsi davanti al giudice del lavoro contro i provvedimenti di licenziamento messi in atto da Mct.

Brindisi report

Emendamento Ppe per fondi europei anche ai porti non "core"

BRINDISI – Estendere la destinazione dei fondi europei per il sistema strategico dei trasporti Ue (la Rete Ten-T) anche ai porti attualmente esclusi dalla "rete core", ma inclusi nelle "rete comprehensive", è lo scopo di un emendamento presentato al Comitato delle Regioni di Bruxelles dal gruppo del Ppe. Ne dà notizia Mauro D'Attis, membro titolare dello stesso Comitato delle Regioni. L'emendamento riguarda anche la posizione del porto di Brindisi, escluso qualche anno fa dall'elenco dei porti strategici e collegato in seconda fascia, quindi senza alcuna priorità di investimenti comunitari.

"Stiamo lavorando per riportare il porto di Brindisi nella rete dei porti strategici (core) e questo è stato reso noto durante la visita a Brindisi del presidente del Parlamento Europeo, Antonio Tajani, che, tra l'altro, affrontò il tema della Rete dei Trasporti Transeuropea (Ten-T). Intanto al Comitato delle Regioni abbiamo depositato un emendamento che prevede la destinazione dei fondi non soltanto alla rete centrale ma anche alle reti ad essa connesse, come quella alla quale appartiene ancora oggi il porto di Brindisi (rete comprehensive)", conferma D'Attis.



"L'emendamento che mi vede come primo firmatario – conclude D'Attis – è motivato dalla considerazione che non è sufficiente finanziare solo la rete centrale dei trasporti se non si rafforzano contemporaneamente tutte le connessioni periferiche. Sarebbe come pensare a mantenere il fiume principale, abbandonando a loro stessi i suoi affluenti".

L'emendamento è stato presentato anche con le firme, oltre che del brindisino D'Attis, anche di Salvatore De Meo, sindaco di Fondi (Latina), Domenico Gambacorta, presidente della Provincia di Avellino, Giovanni Ardizzone, presidente della Assemblea Regionale Siciliana, Matteo Luigi Bianchi, sindaco di Morazzone (Varese) e Luca Zaia, presidente della Regione Veneto.

Va ricordato che il porto di Brindisi attende anche l'inclusione ufficiale in una delle due Zone economiche speciali da istituire in Puglia, l'attivazione del cosiddetto Corridoio VIII con Bulgaria, Macedonia e Albania, e il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico attualmente previsto sino a Ravenna. Tutto questo è in agenda sia in sede Comitato delle Regioni che per l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale.

PATRONI GRIFFI

«L'Autorità portuale sarà centrale per il rilancio di Manfredonia»



ALTI FONDALI il porto e Patroni Griffi

L'presidente Patroni Griffi, Manfredonia chiede pari dignità nella nuova Autorità portuale con Bari e Brindisi. Lei che risponde?

«Che l'avrà, non c'è dubbio. Partendo dalle cose da fare: basti dire che se vogliamo ristrutturare il porto alti fondali dobbiamo per forza di cose portare attività qui direttamente sul porto, perché senza mercato il ministero non finanzia il becco di un quattrino e noi dobbiamo avere un'infrastruttura pienamente funzionante».

Che tipo di mercato vede per Manfredonia?

«Avremo il boom delle navi da crociera in Puglia nel 2018, certamente le porteremo anche a Manfredonia. Ma non c'è solo questo naturalmente. Vediamo attirare l'economia del trasporto, il momento è molto favorevole».

Si sono già i flussi della cosiddetta "nuova via della seta". La Puglia è in una posizione favorevole per intercettarli.

«Non c'è dubbio. Noi guardiamo a Est verso il Mar Nero e verso Bucarest, Bulgaria, già in rotta sulla Via della seta. La seconda via d'accesso ci porta in Turchia da dove arriva nel porto di Bari un traffico di motrici e autocaricoli ma senza piloti e che da Bari ripartono. Quel porto è già congestionato. Potrebbero ripartire da Manfredonia e Brindisi».

I nastri trasportatori saranno smantellati?

«Sono un monumento allo spreco di denaro pubblico e un'occupazione abusiva di demanio marittimo. Andranno tolti perché costringono le imprese portuali a costi impropri e disincentivano il traffico».

[in box]

Ieri il candidato del Centrosinistra alla presidenza della Regione Fabrizio Micari ha detto chiaramente di voler ridiscutere tutto con Delrio

Porti, si riapre la partita per Messina-Milazzo

Il ministro atteso in città per il 2 ottobre dovrà modificare la legge o inserire garanzie a tutela del sistema Stretto

Lucio D' Amico «La questione dei porti di Messina e Milazzo va rivista. Ci sarà tempo e modo per farlo, ne parleremo con il ministro Delrio». A margine della giornata che inaugura di fatto la campagna elettorale del Centrosinistra in riva allo Stretto, il candidato alla presidenza della Regione siciliana Fabrizio Micari prende l' impegno di affrontare e sbrogliare l' ingarbugliata matassa della riforma della portualità e della logistica.

È Micari, dunque, il primo aspirante governatore ad assumere una posizione che, seppure ancora sfumata, lascia intendere una chiara apertura alle richieste e alle esigenze che provengono da Messina e da Milazzo. «Non si può declassare l' Autorità portuale di una delle 14 più importanti Città metropolitane d' Italia», è il concetto ribadito dal rettore di Palermo. E il presidente della Regione, chiunque sarà, ha voce in capitolo, perché l' Autorità di sistema portuale immaginata dal Governo nazionale - quella del Mar Tirreno Meridionale con Gioia Tauro capofila - comprende due regioni e senza l' avallo della Sicilia, non si possono annettere alla Calabria i porti di Messina e di Milazzo.

Non è in discussione la stretta alleanza tra lo Stretto e Gioia Tauro, grande porto in grandissima difficoltà, ma dalle potenzialità enormi nell' ambito degli scenari internazionali del Mediterraneo, che ruotano tutti attorno al Canale di Suez.

Sono in discussione, invece, sia il tema della "governance" - che non può essere delegato all' Autorità con sede in Calabria - sia quello della piena autonomia gestionale ed economico-finanziaria dei porti di Messina e di Milazzo.

Porti che - è stato ribadito mille volte, con dati inoppugnabili - svolgono un ruolo fondamentale nello scacchiere meridionale, con Messina primo per numero di passeggeri e tra i più importanti e accoglienti porti crocieristici e con Milazzo che è il riferimento di un redditizio polo petrolifero e, grazie al quale (tra i primi porti contribuenti dell' intero Paese), le casse dello Stato italiano ricevono ogni anno un miliardo di euro.

E, dunque, di fatto esiste già un sistema portuale autonomo, che è quello dello Stretto, comprensivo

-segue

degli scali calabresi di Reggio e di Villa San Giovanni. Chi dice che è impossibile modificare la riforma della portualità sa di dire il falso: se si vuole, si può. Anche se si è fuori tempo massimo, un appiglio può essere trovato. E non ci sono alternative: o si crea la sedicesima Autorità di sistema portuale con sede a Messina-Milazzo oppure si deve inserire una norma nel decreto targato Madia-Delrio che garantisca la totale autonomia dei nostri porti, non come sede distaccata di Gioia Tauro, ma come polo realmente dotato di mezzi e di risorse per attuare i progetti, molti dei quali sono in corso d' opera.

Non si può immaginare neppure per un momento che gli investimenti sulla Falce, per la riqualificazione dell' affaccio a mare, per il risanamento di Maregrossso, per il rilancio del quartiere fieristico, debbano essere "contrattati" o anche semplicemente discussi a Gioia Tauro, attorno a un tavolo dove la componente calabrese rappresenta la maggioranza e dove la Città metropolitana di Messina e la Regione siciliana sarebbero in minoranza.

Di questo si dovrà parlare quando in città arriverà il ministro Graziano Delrio, atteso per il 2 ottobre in occasione dell' apertura del cantiere per la costruzione del nuovo porto di Tremestieri.

CapitaleMessina interviene sulla dichiarazione del candidato alla presidenza della regione relativa all' **autorità portuale**

«Bene Micari, ma siamo certi che Delrio la pensi come lui?»

«Ascoltiamo con un sentimento misto di soddisfazione e scetticismo le parole pronunciate a Messina dal candidato alla presidenza della Regione siciliana dello schieramento del centrosinistra». A dichiararlo sono i rappresentanti del movimento CapitaleMessina.

«L'ing. Micari ha dichiarato, come si legge sulla Gazzetta del Sud che "la questione dei porti di Messina e Milazzo va rivista. Ne parleremo col ministro Delrio". Benissimo - affermano il presidente Pino Falzea e il vicepresidente Gianfranco Salmeri -, ma alle parole devono seguire i fatti. Ne parli subito il rettore palermitano col ministro del Pd in maniera tale da avere risposte chiare e certe da subito. D'altra parte Delrio dovrebbe venire in città il 2 ottobre per tagliare il nastro del cantiere del porto di Tremestieri, quale migliore occasione?

Quel giorno scopriremo se il Pd concorda con le affermazioni del proprio candidato alla Regione. E nello specifico se si intende mantenere l'autonomia della nostra **Autorità portuale** introducendo una sedicesima autorità nel sistema nazionale delle "Asdp", o in subordine garantire condizioni di autonomia gestionale ed economico-finanziaria e di tutela dei porti di Messina e Milazzo.

Ma non solo - insistono Falzea e Salmeri -, vogliamo sapere come si vuole farlo, considerato che, come noi avevamo più volte segnalato, l'occasione utile per modificare la riforma nella direzione da noi auspicata era quella delle "disposizioni integrative e correttive" del decreto, previste dall'art. 8 comma 6 della legge Madia, implementabili entro un anno dalla sua emanazione. Termine ormai superato. Aspettiamo, quindi, lunedì prossimo per sapere se la posizione di Delrio sulla nostra **Autorità portuale** è cambiata, anche se mai come in questo caso, in noi il pessimismo della ragione prevale sull'ottimismo della volontà».(l.d.)

Con l'avvio del cantiere a Tremestieri si mettono in moto le procedure per rafforzare il sistema di Messina e dello Stretto

La sfida del nuovo porto commerciale

L'amministrazione chiamata a scegliere il partner privato per la piastra logistico-distributiva

Lucio D'Amico L'impresa Coedmar è pronta a presentare il progetto definitivo del nuovo porto di Tremestieri. I tecnici e gli esperti della ditta di Chioggia che, dopo una lunga controversia con la catanese Sigenco, è risultata aggiudicataria dell'appalto da 72 milioni di euro, stanno bruciando i tempi. L'obiettivo era arrivare in coincidenza con l'avvio ufficiale del cantiere, fissato per il 2 ottobre, allorché dovrebbe arrivare a Messina il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio.

Potrebbe sembrare una contraddizione aprire un cantiere senza ancora l'approvazione definitiva del progetto. In realtà, è possibile avviare le opere preliminari, quelle dell'allestimento dell'area lavori e del dragaggio dei fondali, in attesa che si completi l'iter con il nulla osta da parte del Genio civile opere marittime.

Anche l'Ufficio provinciale del Genio civile dovrà dare il via libera per quanto di sua competenza. Nei giorni scorsi, l'ingegnere capo Leonardo Santoro si è soffermato sulle prescrizioni imposte dal Genio civile che ha dato parere favorevole all'opera fatti salvi alcuni obblighi per la mitigazione idraulica.

«Nel progetto esecutivo - ha chiarito Santoro -

è prevista la copertura di tre torrenti, intervento che aggraverà la situazione idraulica di quella zona. Imporrò che i torrenti non vengano tombati e che vengano realizzate vasche di calma, soprattutto nel Guidara, dove sorge l'ex discarica».

E, dunque, l'impresa dovrà inserire nel progetto definitivo tali prescrizioni, al fine di evitare un parere negativo che rallenterebbe i tempi di avvio dei lavori e propri di costruzione del nuovo scalo portuale.

In settimana, intanto, il Comune dovrebbe comunicare l'esito dell'avviso (pubblicato a fine luglio) per la ricerca di un partner privato in grado di contribuire alla realizzazione della piattaforma logistico-distributiva al servizio del porto di Tremestieri. Come era stato chiarito nelle scorse settimane, non si tratta del bando vero e proprio, ma comunque di una consultazione preliminare di mercato utile a sondare la piazza in vista della pubblicazione della vera proposta di project financing. Il termine per la presentazione delle proposte da parte dei privati è scaduto lo scorso 15 settembre. L'amministrazione

- segue

comunale ha valutato in questi giorni la documentazione prodotta, anche se l' iter del "progetto di finanza" non avrà tempi brevi. Se il nuovo porto costerà 72 milioni, l' operazione riguardante la piastra logistico-distributiva ha un valore di 65 milioni con un cofinanziamento pubblico di 38,8 mln a valere sul Masterplan Messina. Si tratta della voce più alta di tutto il plafond del Patto firmato dall' allora premier Matteo Renzi e dal sindaco Accorinti. L' area interessata è di 115.000 metri quadri e si sviluppa da Zafferia a Santa Lucia sopra Contesse, tra la Statale ed il mare. Sono previste tra grandi strutture, una di stoccaggio del secco, una del freddo e una per le operazioni di dogana. Dovrà essere, inoltre, realizzato un collegamento diretto con la linea ferroviaria e con lo svincolo di San Filippo, oltre che con gli approdi da ampliare. Si configura, dunque, un vero porto commerciale, che rafforzerebbe il sistema portuale messinese.

Nuovo porto di Tremestieri Il 2 ottobre al via i lavori

Sarà il ministro dei Trasporti ad aprire il cantiere per la costruzione del nuovo scalo portuale di Tremestieri: la data dovrebbe essere il prossimo 2 ottobre. La visita di Delrio sarà importante anche perché la città attende risposte sul mantenimento dell' autonomia dell' Authority. Pag. 21.

Il 2 ottobre Delrio dovrebbe inaugurare il cantiere di Tremestieri ma intanto il ministro annuncia l'avvio della megaopera Gronda di Ponente

A Messina le briciole, a Genova 5-6 miliardi

Non basta l'inizio dei lavori dei nuovi approdi, ci vogliono impegni concreti per il sistema portuale dello Stretto

Lucio D' Amico Ci risparmino i toni trionfalistici. Che il nuovo porto di Tremestieri sia un' opera utile alla città, è stato detto, scritto e ripetuto in tutte le salse. Ma non è con il semplice annuncio dell' avvio di un importante cantiere che si possono cancellare quei pesanti nodi ancora irrisolti che rischiano di condizionare in modo determinante il futuro di Messina e dello Stretto.

Premessa d' obbligo prima di riferire la data, ormai quasi ufficiale, dell' apertura delle procedure per la costruzione del porto di Tremestieri, che andranno completate con la presentazione, da parte dell' impresa Coedmar di Chioggia, del progetto esecutivo e con l' ultimo definitivo parere da parte del Genio civile opere marittime (e dell' Ufficio provinciale del Genio civile per quanto concerne l' impatto dell' opera sui torrenti). Il cantiere, però, può essere aperto ancor prima del nulla osta finale, perché si potranno avviare gli interventi preliminari di dragaggio. E la data dovrebbe essere quella del 2 ottobre, il giorno in cui a Messina dovrebbe sbarcare il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Il sindaco Renato Accorinti attende la risposta da parte del Ministero ma non dovrebbero esserci problemi e Delrio sembra aver garantito la propria presenza.

Una presenza, quella del ministro, doverosa e, nello stesso tempo, utile per reclamare le risposte finora mai date su diversi fronti, primo fra tutti quello riguardante il destino dei porti di Messina-Milazzo e della governance dell' Autorità di sistema portuale.

Il porto di Tremestieri, che viene giustamente definita una delle più importanti opere pubbliche appaltate nel corso degli ultimi decenni nella nostra città, ha un importo di poco più di 70 milioni di euro. Ebbene, proprio in queste ore, lo stesso ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, inaugurando il Salone Nautico di Genova, ha annunciato per l' inizio del 2018 l' avvio dei lavori della Gronda di Ponente (il raddoppio autostradale per deviare il traffico pesante sul nodo genovese) che, con il suo investimento pari a 4 miliardi (sì, avete capito bene: proprio miliardi di euro, quasi quanti quelli che si pensava di stanziare per il Ponte sullo Stretto), è destinata a diventare la più grande opera in costruzione nel nostro

- segue

Paese. La Gronda di Ponente - che di fatto è un asse autostradale che collegherà Genova Vesima con l'innesto con la A7 (direzione Milano) e con la A12 (direzione Livorno) - è stata definita, nel provvedimento con il quale lo scorso 7 settembre il ministro dei Trasporti ha approvato il progetto definitivo, «opera di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza». I costi potrebbero raggiungere anche i 6 miliardi di euro in corso d'opera.

E, dunque: 72 milioni per Tremestieri, quasi 5 o 6 miliardi per la Gronda di Genova. È la stessa proporzione con cui il Governo ha ripartito i suoi interessi e le attenzioni nei confronti del sistema portuale di Genova e di quello dello Stretto. Da un lato, l'intera riforma della portualità e della logistica italiana è stata concepita proprio sui misura dei porti del Centro-Nord e in particolare dell'asse Genova-La Spezia a Nord-Ovest e Venezia-Trieste a Nord-Est.

Dall'altro lato, Messina sarebbe l'unica Città metropolitana d'Italia a perdere la sede dell'Autorità portuale, inglobata in un unico calderone con Gioia Tauro e tutti i porti calabresi, anche quelli come Corigliano e Crotone che hanno rapporti molto più stretti con il golfo di Taranto che non con lo Stretto. Il sistema Messina-Milazzo, che è tra i più importanti contribuenti per lo Stato italiano, che è in cima alla classifica per numero di passeggeri e che è nella top ten anche della graduatoria relativa alle merci, essendo al servizio del polo petrolifero milazzese, è tra i più penalizzati della riforma targata Delrio.

Ecco, dunque, perché il ministro deve venire qui a Messina, non solo per tagliare il nastro a Tremestieri ma per spiegare come stanno le cose una volta per tutte, senza promesse che hanno il sapore della beffa, senza mezze parole e sorrisetti, senza affondi alla presunta visione localistica della città e della stampa messinese. Delrio deve produrre atti concreti, che confermino inequivocabilmente la piena autonomia (economico-gestionale e strategico-progettuale) del sistema portuale di Messina-Milazzo e dello Stretto (del quale fanno parte anche Reggio Calabria e Villa San Giovanni). E deve spiegare anche il perché i miliardi destinati al Ponte era soldi buttati e quelli della Gronda sono di vitale importanza, urgenza e indifferibilità. Per il sistema-Paese o solo per Genova e il Nord Italia?

"In mare controvento", blue economy secondo Pasqualino Monti

In suo libro denuncia di un sistema che premia chi non fa

(ANSA) - PALERMO, 22 SET - E' intitolato "In mare controvento", il libro scritto da Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale. Il libro, edito da Mondadori, è il racconto di un manager pubblico che gioca una partita a scacchi contro un sistema che premia chi non fa e tenta di annientare chi produce, chi rischia, chi crea occupazione. Il volume, da domani nelle librerie, è una denuncia circostanziata sulla burocrazia che blocca il Paese e sulle mancate occasioni di sviluppo. La riflessione sulla funzione del manager pubblico, le insidie e le frustrazioni del ruolo in un Paese che fa prevalere le contraddizioni sulla razionalità, le connivenze e le invidie sull' onestà. Con questo testo, Monti, fornisce anche un' analisi sulle potenzialità dell' economia del mare per far ripartire l' Italia. Pasqualino Monti ha rilanciato lo scalo di Civitavecchia, ha ricevuto riconoscimenti internazionali come l' International Business Award, assegnato ogni anno a Washington dalla National Italian American Foundation, e oggi vive la sfida di rilanciare i porti della Sicilia occidentale (Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese, Trapani), puntando sullo sviluppo del traffico crocieristico e commerciale, con un ambizioso programma di ammodernamento infrastrutturale. Il mare come occasione di sviluppo per la Sicilia e per il Paese.(ANSA).

Darsena, chiesto il processo

Per il pm Migliorini devono andare a giudizio tutti i 16 indagati, compresi gli ex vertici Authority L' allora commissario Monti è accusato di falso ideologico. La decisione è attesa per il 10 ottobre

L' INCHIESTA «Tutti a processo». Il sostituto procuratore Allegra Migliorini ha chiesto il rinvio a giudizio per tutti e sedici gli indagati nel caso della darsena traghetti e servizi del porto, al termine della sua breve requisitoria nel corso dell' udienza preliminare di ieri mattina. Tra gli indagati, i vertici dell' **Autorità Portuale**, primo fra tutti l' allora commissario straordinario ed ex presidente dell' ente **Pasqualino Monti**, oggi a capo del porto di **Palermo**, accusato di falso ideologico. Il caso è quello relativo alla realizzazione della darsena, dove sarebbero stati utilizzati materiali non conformi al capitolato d' appalto e sul dragaggio, secondo l' accusa effettuato prima dell' arrivo della necessaria **autorizzazione**. Ma l' eco di quell' indagine è stato ancor più dirompente dell' inchiesta stessa. Quel fascicolo, infatti, è solo uno di tutta una serie di denunce e controdenunce che hanno girato intorno al porto in quel periodo, o più precisamente, intorno alla poltrona da presidente dell' **Autorità Portuale** di Civitavecchia, appetita da molti. Veleni dovuti essenzialmente da sete di potere che hanno finito per coinvolgere anche la Procura, accusata di aver istituito indagini a senso unico. Ipotesi denunciate alla Procura di Perugia, con procedimenti che sono tutt' ora in corso.

Forse per questo ieri in aula il pubblico ministero Allegra Migliorini ha lasciato intendere che sta solo portando avanti un procedimento istituito da chi l' ha preceduta. L' indagine infatti porta la firma dell' allora pm Lorenzo Del Giudice, da cui la Migliorini ha ereditato il fascicolo. Ipotesi accusatoria, quella presente nei capi d' imputazione, che è stata fortemente contestata dai difensori in udienza.

L' avvocato Andrea Miroli, che assiste **Monti**, ha infatti parlato a lungo, cercando di smontare pezzo per pezzo il castello accusatorio costruito dalla magistratura inquirente. Se ci sarà riuscito, però, lo si saprà solo il prossimo 10 ottobre, data in cui è stata rinviata l' udienza, quando si concluderà la discussione e dove dovrebbe anche arrivare la decisione del gup, Massimo Marasca.

Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Consiglio Comunale di Palermo approva il Piano triennale delle Opere pubbliche: "Sogno da 550 milioni che comincia a realizzarsi"

"La visione politica che ispira il piano triennale delle opere pubbliche, approvato dal Consiglio Comunale, produce una radicale trasformazione di Palermo e rappresenta la realizzazione di un sogno straordinario: una città più vivibile, più ecologica, più sicura." Lo afferma Giusto Catania, capogruppo di Sinistra Comune, il quale sottolinea un aspetto rilevante: "nei prossimi tre anni a Palermo ci sarà un investimento di oltre 550 milioni di euro che garantirà l'ampliamento del sistema tram, la green way, l'illuminazione dei monumenti riconosciuti patrimonio dell'umanità, un piano di manutenzione degli edifici e delle scuole, interventi per la messa in sicurezza dell'assetto idrogeologico del territorio. Grande parte di queste opere - conclude Catania - sono finanziate con risorse comunitarie e nazionali e questo dimostra la capacità dell'amministrazione comunale di intercettare ed investire risorse esterne al bilancio comunale. Per tutte queste ragioni il gruppo di Sinistra Comune ha votato positivamente l'atto deliberativo."

Camalli fai -da -te, Genova finisce nel mirino

Verbale dell' Itf sul traghetto "Salamboo": marittimi usati per fare il lavoro dei portuali

GENOVA. Auto -produzione non regolamentata a bordo del traghetto "Salamboo" della compagnia di navigazione tunisina Cotunav. Questa pratica, che consiste nell' affidare ai marittimi compiti che spettano ai portuali - il carico e scarico della merce - può essere effettuata solo con particolari autorizzazioni (per la legge italiana) e comunque con un riconoscimento economico del lavoro extrasvolto (per la normativa internazionale).

Non così sembra in apparenza per il contratto marittimi tunisino, che ha sollevato l' attenzione degli ispettori dell' Itf, il sindacato internazionale dei marittimi - garante dei minimi contrattuali in tutti i Paesi del mondo, a partire da quelli sede di bandiera di convenienza (Panama, Liberia ecc...).

Secondo il verbale dell' Itf, il "Salamboo", che tocca regolarmente il porto di Genova, è arrivato nella sera di sabato 2 settembre alla Calata Ignazio Inglese: ad attenderlo, non c' era né personale del terminal (in questo caso il Genoa Port Terminal), né della Compagnia unica, cioè i due soggetti che in base alla legge portuale italiana svolgono le mansioni di carico e scarico sulle banchine genovesi.

All' apertura dei portelloni, si legge sul verbale, le prime tre file di semi -rimorchi erano già state «derizzate», cioè liberate dalle catene di sicurezza che si mettono per assicurare il carico a bordo della nave. Gli ispettori hanno registrato la presenza nel garage di soli tre marittimi per tutto il carico, che si sono occupati del rizzaggio alla partenza della nave.

«Le segnalazioni dei marittimi tunisini per cui abbiamo effettuato la visita - spiegano i due ispettori, Francesco Di Fiore e Davide Traverso - indicavano proprio che a Genova rizzaggio e derizzaggio delle catene sono svolti dal personale di bordo in modo coatto e senza retribuzione extra».

Ora, spiega Traverso, il contratto della nave è quello della bandiera tunisina, che in base alle informazioni del comandante prevede un trattamento forfait: il marittimo lavora un tot di ore, e in quelle fa tutto ciò che viene richiesto, comprese evidentemente mansioni portuali.

Mansioni che in Italia non sono vietate, ma sottoposte ai precisi vincoli dell' articolo 16 della legge portuale, benché il caso della "Salamboo" - dicono voci di banchina - sia tutt' altro che isolato, in Italia come a Genova, dove proprio sul "no" all' auto-produzione ancora pochi anni fa si registrò un vivace dibattito tra le parti sociali e il gruppo Grimaldi.

Anche a livello internazionale, il marittimo può fare il lavoro del portuale, ma sempre in base a un

- segue

accordo in chiaro tra marittimi, portuali e armatore, che determini anche un riconoscimento economico per le fatiche svolte e i rischi corsi.

Gli ispettori hanno inoltrato il verbale alla segreteria della Fit Cisl Liguria, ricordando che «nei contratti sottoscritti e approvati dall' Itf ci sono regole chiare: i marittimi non devono svolgere il lavoro dei portuali».

Anche perché, se il marittimo svolge gratis il lavoro portuale, è un danno economico per il dipendente del terminal così come per il socio della Compagnia, il cui mancato avviamento è compensato da un' indennità pagata dallo Stato, quindi a carico della collettività.

«Non mi pare possibile - dice Aldo Spinelli, presidente del gruppo che controlla il Gpt stiamo attenti a rispettare ogni regola e abbiamo investimenti in corso. Al limite posso pensare che qualche volta, se è successo, qualcuno abbia dato una mano con due rimorchi rimasti indietro, niente di più». Non è stato possibile avere un immediato riscontro dalla Cotunav.

ALBERTO QUARATI

S.Agata Militello: Porto, arriva l' ok del Genio Civile. Ora si attende il decreto prescrizioni della VIA

Di parere in parere, di carta in carta, di documento in documento. Prosegue l' iter burocratico utile per avviare i lavori di completamento del porto di Sant' Agata Militello (foto in alto). Ieri è arrivato il parere positivo del Genio Civile di Messina, ora si attende il Decreto delle prescrizioni della VIA (Valutazione Impatto Ambientale) Sul progetto di completamento del porto di Sant' Agata Militello è stato ottenuto anche il parere di competenza dell' Ufficio del Genio Civile di Messina. Porta infatti la data del 22 settembre il parere rilasciato dal Capo dell' Ufficio del Genio Civile di Messina, ingegnere Leonardo Santoro, per quanto riguarda la conformità delle opere in cemento armato e delle opere idrauliche di derivazione del torrente Alessi previste in progetto. Un altro passaggio importante è stato dunque superato. L' ultimo provvedimento da acquisire, prima della verifica del progetto da parte di Rina Chek e della validazione da parte del Rup (Responsabile unico procedimento), ingegnere Basilio Ridolfo e, dunque, della consegna del medesimo progetto alla impresa "Cogip Infrastrutture" per la realizzazione delle opere, è rappresentato dall' adozione del Decreto di ottemperanza alle prescrizioni della VIA (Valutazione Impatto Ambientale) per la quale è stata già presentata la relativa istanza presso l' assessorato regionale del Territorio e dell' Ambiente. G.L. Edited by, sabato 23 settembre 2017, ore 10,43. (Visited 15 times, 16 visits today)

riposto. Si tratta di interventi per il primo bacino turistico danneggiato dalle mareggiate

Stanziamenti di due milioni per mettere in sicurezza il porto

Pioggia di milioni di euro in arrivo per il porto di Riposto. Gli stanziamenti regionali di circa due milioni di euro riguardano gli interventi di messa in sicurezza del primo bacino del porto turistico (un milione di euro) - rimasto danneggiato dalle violente mareggiate che colpirono nel 2009 e nel 2014 la costa jonica e che finora non è stato possibile rendere operativo - e di adeguamento dell' impianto di pubblica illuminazione dell' intera struttura portuale agli standard energetici e di sicurezza.

Gli interventi da realizzare nel porto ripostese (cantierabilità 2017) sono finanziati, con risorse dei fondi Fsc 2014 - 2020, nell' ambito di una rimodulazione decisa dal governo Crocetta del programma di spesa riguardante le infrastrutture portuali.

A comunicare la notizia dei due prossimi finanziamenti assegnati dall' esecutivo regionale, nel contesto del Patto per lo sviluppo della Regione siciliana, è stato lo stesso sindaco Enzo Caragliano. «La Regione - afferma il sindaco Enzo Caragliano - sta rispettando quanto preannunciato dall' assessore regionale alle Infrastrutture, ingegnere Luigi Bosco.

Siamo già nella fase deliberativa per poi ottenere il decreto di finanziamento che ci consentirà di mettere in sicurezza lo specchio acqueo del primo bacino del porto turistico, attraverso l' esecuzione di opere complementari. La somma stanziata è pari ad un milione di euro (al secondo posto della tabella). Non solo. Nel quadro della rimodulazione della spesa già approvata dalla Regione siciliana - continua il primo cittadino -, oltre al milione di euro previsto per le opere di protezione del primo bacino turistico, il Comune di Riposto avrà anche un secondo stanziamento economico pari a circa 825 mila euro (al 7 posto della tabella) nell' ambito del piano di adeguamento degli impianti di illuminazione pubblica dei porti siciliani agli standard energetici e di sicurezza».

C' è da dire, che il primo cittadino ripostese ha inviato a Palermo, lo scorso 6 luglio, al fine di ottenere il finanziamento di un milione di euro, il progetto riguardante le "Opere di completamento per la protezione dello specchio acqueo del primo bacino del porto turistico". Il progetto in fase di finanziamento - redatto dagli ingegneri Giuseppe Bernardo, Massimo Tondello e Roberta Chiara De Clario, commissionato ai professionisti dal Comune marittimo, prevede alcuni interventi per mitigare il grave fenomeno del moto ondoso esistente nell' area portuale. Per mettere al riparo il primo bacino turistico dalla forza dei marosi, sarà, infatti, costruita una scogliera antiriflettente posta a ridosso della banchina "Salvatore Grasso", che sarà dotata di boe di segnalamento per la sicurezza delle imbarcazioni in transito nello specchio acqueo circostante.

Durante l' esecuzione dei lavori nel bacino turistico, che dovranno concludersi entro 120 giorni, saranno smontati e trasferiti sulla banchina di riva i quattro pontili galleggianti e i fingers, compresi quelli danneggiati dalle mareggiate di gennaio 2009 e di febbraio 2014.

Salvo Sessa.

Confindustria Livorno/Massa Carrara in assemblea

MARINA DI CARRARA - E' stata indetta per martedì 3 ottobre alle 11 nella sede di Carrara Fiere l'assemblea generale di Confindustria Livorno-Massa Carrara con la relazione sull'attività annuale che sarà svolta dal presidente Alberto Ricci e una tavola rotonda sul tema: "Industria 4.0, un'occasione per la reindustrializzazione della costa Toscana". Le conclusioni saranno poi tratte dal presidente nazionale di Confindustria Vincenzo Boccia.

Sono previsti partecipare alla tavola rotonda Fabio Bonsignorio (biorobotica del Sant'Anna) Stefano Casini Benvenuti (Irpet) Stefano Corsini (presidente AdSP del Tirreno settentrionale) (segue a pagina 10)

Confindustria Livorno/Massa

le), Erich Lucchetti (Confindustria Massa Carrara), Antonio Mazzeo (commissione regionale rilancio costa toscana), Massimo Messeri (nuovo Pignone), Carla Roncallo (presidente AdSP mar ligure orientale). Conduce il dibattito Cesare Peruzzi de Il Sole-24 Ore.

TRA I CAPITANI DI FREGATA LANDI E SCIBILIA

Capitaneria di Carrara il cambio al vertice

Il consuntivo dell'attività svolta dai militari della locale Guardia Costiera

MARINADI CARRARA - Cambio al vertice della Capitaneria di porto - Guardia Costiera - di Marina di Carrara. Dopo due anni alla guida della Capitaneria, il comandante, capitano di Fregata (CP) Marco Landi ha lasciato l'incarico nella provincia apuana per trasferirsi a Napoli, per assumere un'importante ruolo presso la Capitaneria di Porto e Direzione Marittima della Campania. È arrivato, al suo posto, il capitano di Fregata (CP) Maurizio Scibilia. Il comandante Scibilia, siciliano, classe 1971, proviene dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, dove ha prestato servizio nel Reparto VII - "Informatica, Sistemi di monitoraggio del traffico e comunicazioni", lavorando principalmente nell'ambito dello studio e sviluppo dei sistemi informativi.

Dal 2006 al 2008 è stato capo dell'Ufficio Circondariale Marittimo e comandante del porto di Roccella Jonica.

Il comandante Scibilia ha conseguito un Master in Homeland



Nella foto: I due ufficiali al passaggio della consegna.

Security presso l'Università Campus Biomedico di Roma e frequentato con profitto il corso di alta formazione "Chief Security Officer" presso la stessa Università. Inoltre, ha conseguito la Laurea in Matematica - Indirizzo Applicativo presso l'Università degli Studi di Messina - Dipartimento di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali, con il massimo dei voti.

Tutto ciò, unito ad una miriade di attività di informazione, formazione e prevenzione, eseguita, anche, attraverso incontri mirati con le rappresentanze

delle associazioni di categoria sul tutto il territorio demaniale marittimo del Compartimento (Comuni di Montignoso, Massa Carrara), ha permesso, di non registrare gravi incidenti sulle spiagge e nella fascia di mare destinata alla balneazione (annegamenti).

Significativa ed incisiva l'attività svolta dai militari guidati dal Comandante Landi, a tutela della legalità in generale, ed in particolare sul fronte della protezione ambientale e della salvaguardia del pubblico demanio marittimo (portuale e non). Dal settembre 2015 ad oggi sono state, infatti, inviate alla competente Autorità Giudiziaria 65 comunicazioni di notizia di reato, di cui 49 per altrettante violazioni in tema di innovazioni e/o occupazioni abusive, con relativi provvedimenti di sequestro delle opere che risultavano non in regola, ed ulteriori 13 notizie di reato sono state inoltrate in materia di illeciti ambientali, successive a miriate attività di vigilanza, verifica e controllo (scarichi non autorizzati, smaltimento illecito di rifiuti, inquinamento etc.).

NEL QUADRO DI UNO STRETTO GEMELLAGGIO INTERNAZIONALE

Doganieri dell'Albania in visita a Nola e Napoli

Dall'interporto campano flusso più intenso delle merci del centro Italia con il territorio albanese



Nella foto: Un momento degli incontri.

NOLA - In virtù di uno stretto gemellaggio, una delegazione dell'amministrazione doganale dell'Albania ha visitato, a scopo di aggiornamento, la SOT (Sezione operativa territoriale) di Nola, diretta da Giovanni Santaniello e le strutture dell'Interporto e del CIS di Nola. La delegazione albanese ha visitato anche le sezioni presso il porto di Napoli e l'aeroporto di Napoli

Capodichino.

La Dogana di Nola, grazie anche alla presenza del CIS - dice una nota - ha il primato di registrare il flusso più intenso (import/export) di tutto il centro-sud Italia con il paese albanese. Nel 2016, sono stati, infatti, oltre 8.000 i camion provenienti dall'Albania transitati presso la SOT Nola.

Numeri in crescita per la sezione anche nei primi mesi del 2017: nell'ambito della direzione Campania e Calabria, diretta dal dottor Alberto Libeccio, oltre il 77% del valore della merce in export diretta al paese albanese è passato presso Nola, da gennaio ad agosto del 2017. Inoltre, già nei primi 8 mesi del 2017, l'attività della dogana nolana ha superato (7,5 mln contro 6,4 mln) il valore di interscambio export verso il paese albanese registrato lo scorso anno.

Ciò si deve alla presenza nel territorio nolano di una raffinata filiera logistica produttiva, specie nel tessile/abbigliamento. Presso la dogana di Nola nelle verifiche sui rapporti Italia/Albania si effettuano per la maggior parte operazioni con imposizioni solo su compensi di lavorazione dei tessuti ed in esenzione sul prodotto, alimentate proprio dalla presenza nel CIS di numerose aziende che si occupano della distribuzione di tessile/abbigliamento.

Complessivamente, attraverso la SOT Nola nel 2016 è transitata merce per un valore di circa 1,5 miliardi di euro, sia per import che per export, volumi che nei primi mesi del 2017 sono in tendenza superiori all'anno precedente. I paesi con cui si effettua il numero maggiore di operazioni sono: Turchia, India, Bangladesh, Pakistan, Cina e Albania.

IN COLLEGAMENTO TRA IL MEDITERRANEO OCCIDENTALE E IL SUD AMERICA

MSC & Hapag Lloyd lanciano MED-SAAC

Otto moderne unità impegnate con una accresciuta capacità di containers reefer

GINEVRA- Mediterranean Shipping Company (MSC) ed Hapag-Lloyd opereranno a partire dal 19 ottobre con la motonave "Amalfi" un nuovo servizio MED-SAAC tra il Mediterraneo occidentale e la costa orientale del Sud America. Saranno impegnate da parte delle due società otto moderne unità dotate di una accresciuta capacità per containers reefer. L'"Amalfi" ripartirà verso il Mediterraneo il 9 novembre da Paranaguá (Brasile).

La rotazione annunciata sarà la seguente: Barcellona, Genova, (segue a pagina 10)



MSC & Hapag Lloyd lanciano

Fos, Gioia Tauro, Valencia, Suape, Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Itapoa, Montevideo, Navegantes, Santos, Rio de Janeiro, Las Palmas, Valencia e Barcellona.

La "Amalfi" naviga sotto bandiera di Malta, è lunga 300 metri e larga 48,30, ha una stazza di 11 mila tonnellate ed è stata costruita nel 2014. Particolarmente potenziata, come con le altre unità gemelle, la capacità di imbarcare reefer, anche in vista del trasporto di carni dal sud America all'Europa.

L'obiettivo di Carnival: emissioni ridotte del 25% entro il 2020

Genova - Il gruppo crocieristico americano Carnival ha deciso di porsi come obiettivo la riduzione del 25% di emissioni entro il 2020. Ad oggi, rapportando la riduzione alle emissioni del 2005, il gruppo ha già ottenuto una riduzione del 24,8%. Carnival sta anche investendo nella propulsione a Lng come gli ultimi ordini ai cantieri tedeschi Meyer Werft hanno dimostrato. Più del 60% della flotta è equipaggiata con Exhaust Gas Systems, che consente la riduzione delle emissioni di zolfo e il 40% delle navi è in grado di utilizzare carburante a basso tenore di zolfo nei porti.

Hyundai, maxi ordine da oltre 1 miliardo

Seul - Hyundai Heavy Industries (HHI) ha totalizzato ordini per 1,1 miliardi di dollari nel settore delle Vloc (very large ore carrier). Polarish Shipping infatti avrebbe firmato contratti per oltre 15 portarinfuse da 325 mila dwt. Dieci fanno parte dell'ordine, cinque invece sono in opzione.

Al via lavori a Remontowa

Finnlines allunga quattro traghetti

Helsinki. Saranno quattro -Finnsky, Finnsun, Finntide e Finnwave- le navi da allungare della compagnia finlandese Finnlines, del gruppo napoletano Grimaldi. Si comincia lunedì con una prima unità, nel cantiere polacco di Danzica, Remontowa.

Sono tutte della serie "Arcze", realizzate nel 2012, e la loro capacità sarà incrementata di quasi un

segue in ultima pagina

Finnlines allunga

terzo. Costo complessivo degli interventi, 70 milioni di euro.

Il primo semestre dell'anno si è chiuso con il miglior risultato di sempre per la compagnia finlandese. Nei primi sei mesi di quest'anno la compagnia ha registrato un utile netto di 35,4 milioni di euro, in crescita del 16 per cento, su ricavi per circa 259 milioni, in crescita del 12,4 per cento. L'ebitda è stato di 69 milioni (+7,9%) mentre l'ebit di 41,1 milioni (+12%). In crescita anche il trasporto. Le merci movimentate sono state 183mila unità di carico (+9%), 33 mila autoveicoli (+22%) e 170 mila i passeggeri (+2%). In calo i carichi non utilizzati, pari a 326 mila tonnellate (-20%).

O Capitaneria di porto

Cambio di guardia al comando

O OO Si è svolta ieri mattina al porticciolo della Cala, a Palermo, la cerimonia per il cambio al vertice del comando della Capitaneria di Porto di Palermo. Il nuovo direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante del porto è il contrammiraglio Salvatore Gravante. Ha preso il posto del contrammiraglio Gaetano Martinez. La tradizionale formula di riconoscimento, in nome del Capo dello Stato, rivolta a tutto il personale è stata pronunciata alla presenza del comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, ammiraglio ispettore capo Vincenzo Melone. Martinez è stato alla direzione marittima di Palermo per due anni e 9 mesi, con brillanti risultati operativi. Dal 6 ottobre andrà a ricoprire il comando della direzione marittima della Sicilia orientale e comanda del porto di Catania. Gravante proviene dal comando generale del Corpo delle capitanerie di porto di Roma.



Giornata
intensa

Il ministro Pinotti è giunto
sull'isola alle 16.08, poi
un serrato programma
fino a salire sul Vespucci

Anche il ministro Pinotti a bordo E oggi il summit all'Accademia *Sopralluogo della Difesa all'Elba. Poi il saluto all'equipaggio*



VISITA Il ministro della difesa Pinotti con il capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Valter Girardelli

VISITA lampo del ministro della difesa Roberta Pinotti all'Elba per salire a bordo della nave scuola della marina militare 'Amerigo Vespucci', da martedì sera alla fonda nella rada di Portoferraio, ultima tappa della campagna di istruzione degli allievi ufficiali dell'accademia navale di Livorno, prima dell'arrivo nella città labronica. Il ministro Pinotti è arrivato sull'isola con il capo di stato maggiore della difesa, generale Claudio Graziano, il capo di stato maggiore della marina militare, ammiraglio di squadra Valter Girardelli e un'altra decina di persone con un elicottero della marina militare proveniente da Roma. Il velivolo è atterrato alle 16.08 sulla pista dell'aeroporto di Marina di Campo dove il ministro e il suo entourage hanno trovato pronte alcune auto che, sotto gli occhi attenti della scorta personale e dei carabinieri della compagnia di Portoferraio, hanno raggiunto in convoglio il capoluogo. Dove, all'interno della Darsena Medicea, c'è stato l'unico momento 'istituzionale' con il saluto del ministro alle autorità militari locali schierate sul molo Elba. Ed è qui che il ministro, insieme al generale Graziano ed all'ammiraglio Girardelli, ha preso posto sull'imbarcazione di rappresentanza del 'Ve-

spucci' che, scortata dalle motovedette della Guardia Costiera Cp 2117, Cp 2 08 e Cp 553 ha preso il mare per raggiungere la nave scuola nella rada. Prima di salire a bordo del 'Vespucci' e presenziare all'ammainabandiera, il ministro e gli altri ufficiali sono stati impegnati nel solenne momento della 'rassegna navale' spostandosi davanti alle altre due navi della marina militare arrivate all'Elba, l'altra nave

IL BLITZ Pomeriggio isolano e poi sull'imbarcazione della marina militare

scuola 'Palinuro' e il cacciatorpediniere lanciamissili 'Luigi Durand de La Pen' e, infine, allo stesso 'Vespucci', per ricevere gli onori. In serata, con il ministro ospite a bordo, il 'Vespucci' ha diretto la prua verso Livorno dove è attesa all'ormeggio di primo mattino. Alle 8.30 Roberta Pinotti incontrerà all'Accademia Navale i militari che sono stati impegnati a sostegno della popolazione in occasione dell'alluvione dei giorni scorsi.

Roberto Medici

LA TRADIZIONE ECCO IL NOME E IL MOTTO SCELTI DAI CADETTI PER IL PROPRIO CORSO

'Dunatos' pronti a raggiungere altri orizzonti

NELLA CROCIERA estiva sul Vespucci, è tradizione che gli allievi si scelgano un nome per il proprio corso. Un nome che li accompagnerà poi per tutta la loro vita professionale e a volte oltre, con i raduni di rievocazione che anche dopo la pensione l'Accademia stessa ospita. Una volta scelto, il nome diventa un emblema. E così è stato nelle settimane scorse, quando gli allievi durante la traversata dell'Atlantico tra le Azzorre e la Spagna si sono battezzati con l'evocativo nome greco di 'Dunatos' e facendo proprio il motto latino 'Alii ed alii horizontes cui potentiam maris non timet' (raggiunge nuovi orizzonti chi non teme la potenza del mare). I 'dunatoi' erano per i greci un'élite che coltivava identici ideali di nobiltà e grandezza, forti, capaci e di elevata fierezza d'animo. Quando via radio il nominativo scelto è stato comunicato allo Stato maggiore della Marina, il primo a congratularsi è stato l'ammiraglio Valter Girardelli, che a suo tempo ha comandato i corsi allievi dell'Accademia. Oggi sul 'Vespucci' svetta, tra le bandiere del gran pavese, anche il vessillo del corso, realizzato a mano degli stessi allievi durante l'ultima parte della navigazione. Con la scritta in caratteri greci su un fondo verde, sveltano anche il tridente di Nettuno e i simboli delle colonne dei templi e delle onde frangenti, insieme a un bracciere e alla costellazione di Cassiopea. Il verde è uno dei colori dei corsi dell'Accademia, insieme al blu, al grigio e all'amaranto.

A.F.

L'OPPORTUNITA'

I CITTADINI DI LIVORNO AVRANNO LA CHANCE DI SALIRE A BORDO DEL VESPUCCI FINO A META' DELLA SETTIMANA PROSSIMA

L'INCONTRO CON I MILITARI

STAMATTINA IL RINGRAZIAMENTO DEL MINISTRO A MILITARI CHE SI SONO DISTINTI NELL'AUTO ALLA POPOLAZIONE VITTIMA DEL NUBIFRAGIO



FINO NEGLI STATES Una foto del comandante Angelo Patruno con il suo equipaggio tratta dal sito La Voce di New York

I 125 GIOVANI

I CADETTI POTRANNO RIABBRACCIARE I PROPRI CARI DOPO CINQUE MESI DI CROCIERA NELL'OCEANO ATLANTICO



Il capo
di Stato

Sul 'Vespucci'
anche il presidente
della Repubblica
Sergio Mattarella

Bentornato 'Vespucci'

La nave scuola è in porto

Il veliero si apre a Livorno dopo la navigazione

di ANTONIO FULVI

E' STATA una delle più lunghe e impegnative crociere degli ultimi anni, quella del tre alberi 'Vespucci', nave scuola dell'Accademia Navale. Che stamani è all'attracco alla calata Elba del porto mediceo dopo cinque mesi di navigazione con la traversata dell'Atlantico, la risalita dei Grandi Laghi nel nord America, la partecipazione al 150° anniversario della nascita del Canada come stato autonomo (e a bordo c'è stata anche la visita del presidente Mattarella) e la grande festa dell'italianità a New York. Dopo due giorni di sosta in rada a Portoferraio, con le regate ormai storiche tra imbarcazioni, il Vespucci sarà a Livorno fino a metà della prossima settimana: aperto alle visite, ma anche come sede di un'importante presentazione dell'edizione 2018 della settimana velica internazionale, martedì mattina. Una location di grande appeal per una manifestazione, forte-

mente rilanciata da Comune e Accademia Navale, che si presenta con grandi ambizioni. Ormezzate a fianco del Vespucci ci sono da oggi anche altre navi scuola a vela, dallo storico 'Capricia' all'Orsa', fino al brigantino 'Palinuro' anch'esso nave scuola per i nocchieri. A bordo del più grande veliero hanno fatto la loro prima crociera di addestramento 125 allievi, compresi quelli delle nazioni amiche, con il comandante alla classe capitano di corvetta Michele Franceschino. Gli allievi sono imbarcati in Canada a Montreal, dopo che la nave aveva attraversato l'Atlantico con il solo equipaggio. Comandante del bel veliero è il capitano di vascello Angelo Patrino, barese di 50 anni appassionato velista che si è esibito conducendo il Vespucci alla vela davanti alla stata della Libertà. Comandante in seconda il capitano di fregata Paolo Podico, direttore di macchina il tenente di vascello Giovanni Garofolo, com-

missario di bordo (quello da cui dipendono anche i pasti, ruolo mai sottostimato...) il tenente di vascello Giuseppe Montaperto. Altrettanto importante nell'equipaggio, composto da esperti marinai e sottufficiali (tra venti ragazze) il nostromo capo Giulio D'Elia.

PER I 125 ALLIEVI che hanno completato la crociera c'è in programma - dopo i saluti dell'arrivo, con il capo di stato maggiore della marina ammiraglio Valter Girardelli e il comandante dell'Accademia contrammiraglio Pierpaolo Ribuffo - lo sbarco e l'incontro (sempre affollatissimo) con nuclei provenienti da ogni parte d'Italia - con i famigliari. Poi la sospirata licenza: meno che per coloro che saranno risultati non perfettamente a punto con gli studi. L'Accademia Navale li aspetta sui banchi: dove si incroceranno a breve con i tanti concorrenti al concorso per la nuova informata di giovani che a prove completate formeranno la nuova prima classe dei 'pinguini', come tutta Livorno chiama affettuosamente le reclute dell'istituto.

LA PROVENIENZA

Il tre alberi ha solcato i mari di nord America e Canada attraversando l'Atlantico



SIMBOLO Il tre alberi all'attracco alla calata Elba del porto mediceo: sarà visitabile fino a metà della prossima settimana



AL TIMONE Il comandante dell'Accademia Navale di Livorno, contrammiraglio Pierpaolo Ribuffo

Fontana: «Dalle crociere la spinta all'unione tra i porti»

La Spezia - Andrea Fontana, amministratore delegato dell'agenzia marittima Dario Perioli, è dal 2014 presidente dell'Associazione agenti marittimi della Spezia. La categoria sta seguendo con molta attenzione la trasformazione in atto con la riforma portuale, che nel 2016 ha cambiato la governance delle Authority italiane. Il porto della Spezia nel 2016 è stato scosso anche da un'inchiesta giudiziaria, tuttora in corso, che ha provocato un radicale cambio al vertice dello scalo, passato dallo stile politico e spumeggiante di Lorenzo Forcieri a quello tecnico e compassato di Carla Roncallo.

Qual è il bilancio di questo ultimo anno?

«Dopo la tempesta - risponde Fontana - dell'anno scorso, che ha portato prima del termine al cambio alla guida dell'Autorità portuale, e dopo la nuova riforma portuale, che ha preso campo con la fusione fra gli scali della Spezia e di Marina di Carrara, nel 2017 abbiamo avuto una crescita del traffico di contenitori. Ancora non sappiamo se è una crescita congiunturale o strutturale. Hanno inciso gli scioperi in Spagna (contro la riforma delle agenzie di manodopera portuale, ndr) e la crisi del porto di Gioia Tauro, ma anche il miglioramento delle condizioni economiche dell'Italia».

Hanno pesato maggiormente le importazioni o le esportazioni?

«L'import, che è cresciuto, mentre l'export ha subito un lieve calo. Dopo le ferie estive il traffico ha ripreso a crescere bene, cose che in passato non era successo».

Come ha inciso la riforma portuale?

«È presto per fare un bilancio. Il sistema unificato dei due porti della Spezia e di Marina di Carrara è ancora di là da vedersi, anche se l'Autorità di sistema portuale è molto attiva nel lavorare all'unificazione. Attualmente non vedo grandi cambiamenti rispetto a prima della riforma. La Spezia e Marina di Carrara restano due realtà distinte. Però l'intento di arrivare a un sistema unico c'è».

Che futuro avranno i due scali insieme?

«La mia analisi è che l'integrazione sarà possibile. Il porto della Spezia sarà dedicato alle navi da crociera di grosso calibro e alle portacontainer sempre più grandi che vengono costruite. Marina di Carrara ospiterà merci varie con navi di dimensioni minori e navi da crociera più piccole. Oggi lo scalo non ha nessun servizio merci di linea, tranne quello del gruppo Grendi con la Sardegna. Movimenta project cargo per realtà come la Nuova Pignone e merce spot, come tondini e marmo. I servizi di linea sono da creare, ci sono progetti avanzati in questo senso per destinazioni come l'Algeria e la Tunisia».

Marina di Carrara è pronta a questo cambiamento?

«È necessario che lo scalo si adegui, modernizzando ad esempio le operazioni di carico e scarico e il sistema informatico. A frenare l'integrazione c'è anche il fatto che i due scali fanno riferimento a dogane differenti, rispettivamente di Liguria e Toscana. In questo caso è l'Autorità portuale che deve farsi parte diligente, così come per quanto riguarda i rapporti con le due Regioni e i due Comuni, di orientamenti politici differenti. Insomma, l'Adsp è attiva, ma resta molto da fare».

-segue

Il settore delle crociere è quello dove l'integrazione potrebbe arrivare prima?

«La Spezia si conferma come uno degli scali principali del settore grazie all'attrattiva internazionale delle Cinque Terre. Adesso aspettiamo il nuovo polo delle crociere. Vedremo se così si potrà ridare il molo Garibaldi di Ponente alle merci varie. A Marina di Carrara è stata confermata anche per il prossimo anno la stagione crocieristica. La città e l'ambiente marittimo sono favorevoli. Si potrebbe creare un polo unico delle crociere, e si tratta di un mercato in espansione, che saturerà tutti i porti italiani. Ci sarà sicuramente richiesta per Marina di Carrara, vicina a Firenze e alle Cinque Terre».

I traghetti rimarranno marginali - o assenti, per quanto riguarda i passeggeri?

«Il mercato ro-pax è maturo e già servito bene da Livorno e Genova. Richiede spazi dedicati che oggi non ci sono. Se mai in futuro questo tipo di navi potrebbe arrivare nel polo crocieristico, ma oggi è prematuro parlarne. Servirebbero anche spazi per le auto in attesa. Come traffico ro-ro, alla Spezia c'è la linea Cnan che tocca Genova e va in Algeria, mentre a Marina di Carrara c'è Grendi. In futuro gli sviluppi potrebbero essere più a Carrara che alla Spezia, proprio per quel discorso delle diverse specializzazioni dei due scali».

Laghezza: «Cresciamo, ma bisogna tornare a investire»

OTTO mesi di più che positivi per il porto della Spezia. Secondo Alessandro Laghezza, spedizioniere spezzino alla guida del gruppo omonimo, lo scalo ligure ha fatto registrare «traffici in aumento da inizio anno e le prospettive per i prossimi mesi sono assolutamente incoraggianti». «In questa prima parte del 2017 – spiega Laghezza – abbiamo registrato un incremento delle merci movimentate di alcuni punti percentuali. Un trend sicuramente positivo dopo che il 2016 è stato chiuso con qualche criticità». Lo scalo spezzino, secondo i dati pubblicati dall'Autorità di sistema portuale guidata dalla presidente Carla Roncallo, ha chiuso i primi sei mesi dell'anno con una crescita dei traffici a 713.434 teu (+14,2%) rispetto allo stesso periodo del 2016. Se il trend sarà mantenuto, a fine anno si potrà arrivare sopra a 1.400.000 teu, segnando il record assoluto.

«Purtroppo – prosegue lo spedizioniere spezzino – il business generato dall'aumento del traffico in porto non aiuta come potrebbe lo sviluppo dell'indotto cittadino ma si sposta, secondo quelle che sono le logiche seguite dal gruppo Contship, verso gli hub di Melzo e Rivalta. Nei primi mesi di quest'anno, il gruppo Laghezza ha aperto nuove sedi a Venezia e Ancona e presto sarà la volta di Salerno. Con head-quarter a La Spezia e filiali operative a Genova, Livorno, Napoli, Caserta, Savona, Piacenza, Modena, Melzo, Bologna, Malpensa, e ora Ancona e Venezia, il gruppo Laghezza prevede a breve di superare la soglia dei 150 occupati diretti contro i 132 del 2015. I dati relativi al primo quadrimestre 2017 confermano il trend di crescita del fatturato sia pure in un quadro di mercato caratterizzato non solo da una concorrenza sempre più aspra, ma anche dalla tendenza di grandi gruppi del trasporto a internalizzare le funzioni. Per il 2017 il gruppo Laghezza si attende quindi una conferma del trend di crescita sia del fatturato che nel 2016 aveva raggiunto e superato i 30 milioni di euro con un incremento dell'11% rispetto al 2015, ma anche nel numero delle operazioni doganali e dei trasporti via camion gestiti. «L'aumento dei traffici nel porto della Spezia – spiega lo spedizioniere – sta certamente aiutando anche aziende come la nostra che lavorano quotidianamente sulle banchine liguri e stanno beneficiando di questo periodo del tutto positivo». Secondo Laghezza il porto spezzino ha ancora grandi margini di miglioramento, sia per quanto riguarda un possibile aumento della merce movimentata che sul fronte delle crociere. «Se vogliamo vedere i volumi crescere in maniera decisiva da qui ai prossimi anni – sottolinea – dobbiamo intervenire soprattutto realizzando nuove infrastrutture portuali. Sono vent'anni che noi operatori lavoriamo sempre sulle stesse banchine e mai, nel passato recente, è stato studiato e messo in pratica un programma di interventi mirati a migliorare le cose». «Lo scalo – aggiunge lo spedizioniere spezzino – non potrà mai puntare a movimentare grandi numeri di contenitori e altri traffici a meno che non si intervenga su Molo Garibaldi, sulla marina del Canaletto e non venga realizzato il nuovo sistema di binari per la circolazione dei prodotti in entrata e uscita dal porto. Le aspettative per il prossimo anno sono comunque buone, visto che per il futuro ci attendiamo dati ancora in crescita rispetto a quelli attuali che già evidenziano una situazione incoraggiante». «Sarà necessario non perdere altro tempo – conclude Laghezza – e per questo motivo è necessario dare attuazione al più presto al Piano regolatore portuale, questo significa che si deve procedere all'interramento della Marina del Canaletto. Il molo Garibaldi lato Ovest deve essere ampliato, così si otterrebbe una migliore area per le operazioni, poi bisogna realizzare un appropriato molo e un terminal crociere per sfruttare il business di un settore in grande crescita».

A Venezia il dossier sulle crociere

VENEZIA - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha depositato presso il Ministero delle Infrastrutture un dossier contenente tutti gli studi e le simulazioni realizzate nel corso degli ultimi mesi secondo le quali le soluzioni per risolvere l'annosa questione della crocieristica a Venezia ci sono e sono percorribili in breve tempo.

Il dossier, che dovrà essere integrato anche dalle valutazioni di safety & security che spettano alla Capitaneria di Porto, mira a fornire al Governo gli strumenti (segue a pagina 10)

A Venezia il dossier

scientifici per poter prendere una decisione definitiva, compatibile con la città e con il suo sviluppo economico, anche portuale. I test hanno preso in considerazione anche due ipotesi che riguardano il Canale Vittorio Emanuele e il posizionamento di un nuovo terminal crocieristico a Porto Marghera.

Le analisi condotte, anche grazie all'uso del simulatore navale, dimostrano che il Canale Vittorio Emanuele è percorribile e può consentire alle navi da crociera di ovviare il passaggio davanti S. Marco raggiungendo il terminal di Marittima tramite l'ingresso per la bocca di porto di Malamocco. Il canale Vittorio Emanuele, va ricordato, è già un canale di grande navigazione inserito nel piano regolatore portuale e realizzato nel 1922 per consentire alle merci di raggiungere Porto Marghera, allora appena costruita.

E' stata, inoltre, approfondita l'ipotesi, non esclusiva rispetto alle precedenti, di posizionare un nuovo terminal crocieristico a Marghera, nell'area del canale industriale Nord. Si tratta di un'area in parte dismessa, che non presenta particolari commistioni con gli altri traffici presenti a Porto Marghera, vicina alle principali arterie di connessione con aeroporto e autostrade e che è sufficientemente vicina e lontana dal centro storico di Venezia.

L'area da attrezzare con un nuovo terminal crociera, sarebbe così valorizzata e resa più compatibile rispetto ai precedenti insediamenti industriali, contribuendo così a creare una zona intermedia di ricambio tra

la città e il porto.

"Mi auguro che, quanto depositato - ha dichiarato il presidente Pino Musolino - possa davvero contribuire a chiudere la partita consentendo di dare futuro compatibile e sostenibile della crocieristica in città e, a tutti, di concentrarci sulle altre sfide della portualità veneziana. Siamo pronti a discutere e siamo disponibili al dialogo: lo siamo noi e spero lo siano anche gli altri attori seduti attorno al tavolo certi che l'obiettivo comune di salvaguardare Venezia senza rinunciare alla crocieristica possa essere raggiunto assieme".

Le compagnie crocieristiche concordano con l'AdSP di Venezia sulla rotta alternativa per raggiungere il terminal della Marittima

Simulato il passaggio di sei navi di differenti dimensioni attraverso il Canale Vittorio Emanuele III

L'associazione crocieristica internazionale Cruise Lines International Association (CLIA) sostiene la via marittima alternativa individuata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale per consentire alle grandi navi da crociera di raggiungere il terminal crociera della Marittima del porto di Venezia senza passare davanti a San Marco, rotta che secondo l'ente portuale dovrebbe transitare attraverso il Canale Vittorio Emanuele III del 18 settembre 2017).

CLIA Europe, la sezione europea dell'associazione crocieristica, ha ricordato che attualmente le compagnie crocieristiche hanno volontariamente limitato l'accesso alla Laguna a navi di oltre 96.000 tonnellate di stazza lorda e hanno anche limitato il numero complessivo di scali, iniziative che hanno comportato per Venezia la perdita di mezzo milione di passeggeri, con un traffico crocieristico che è sceso da 1,8 milioni di passeggeri nel 2013 a 1,4 milioni nel 2017. Inoltre, nei primi sei mesi di quest'anno gli arrivi dei passeggeri sono diminuiti del -13% e questo indebolimento di Venezia come home port crocieristico ha avuto un impatto su tutto il Mare Adriatico che nel 2016 ha perso il 6,5% del numero di crocieristi.

CLIA Europe ha evidenziato inoltre che nel caso in cui in futuro venisse vietato l'accesso alla Laguna a tutte le navi di oltre 40.000 tonnellate, il numero di passeggeri a Venezia diminuirebbe del -90% rispetto ai dati del 2012, con un impatto dell'85% sulle spese locali in beni e servizi, che scenderebbero a 40 milioni di euro rispetto agli attuali 283,6 milioni di euro, e con un grave impatto sull'occupazione che si ridurrebbe del -83% calando a 600 lavoratori rispetto ai 3.660 di oggi.

L'associazione, confermando la necessità di trovare nel più breve tempo possibile un percorso alternativo al passaggio delle grandi navi nel Canale della Giudecca, ha reso noto che le compagnie crocieristiche hanno simulato l'accesso alla Marittima di Venezia, «un eccellente terminal passeggeri in Italia e nel mondo» ha sottolineato CLIA Europe - che rimane fondamentale», attraverso il Canale Vittorio Emanuele III. In particolare le tre compagnie Royal Caribbean, Carnival/Costa e MSC, assieme alla società terminalista Venezia Terminal Passeggeri (VTP) che gestisce la stazione crocieristica veneziana, nei giorni scorsi hanno effettuato simulazioni presso il CSMASRT Center di Almere, in Olanda, e presso l'Force Technology Institute di Copenhagen, in Danimarca, con sei navi di diversa grandezza in differenti condizioni atmosferiche.

CLIA Europe ha spiegato che tale sperimentazione «ha dato risultati positivi e incoraggianti, in linea con quelli svolti» e ha precisato l'associazione - ora invitiamo la Capitaneria di Porto a portare a termine gli altri passi necessari della procedura di valutazione prevista dalla legislazione italiana».

Da gennaio ad agosto 824 mila passeggeri (+8%) rispetto al 2016. La Grecia sempre al top delle destinazioni con +17%.

ANCONA – Quello di Ancona si conferma come un porto in crescita per quanto riguarda il transito dei passeggeri. Da gennaio ad agosto, sono stati più di 824 mila i passeggeri che hanno scelto lo scalo dorico, con una crescita dell'8% sullo stesso periodo 2016 quando le persone in transito furono oltre 761 mila. Nei primi otto mesi del 2017, ad Ancona si sono imbarcati 427.023 passeggeri e sono sbarcate 370.036 persone.

Nello specifico, da giugno ad agosto, sono transitate 610.939 persone, +9% rispetto agli stessi tre mesi del 2016 che avevano registrato 559.015 presenze. Il picco ad agosto è stato di 307.159 transiti.

La Grecia è, anche per quest'anno, il top delle destinazioni, con una crescita del +17% sul 2016. I passeggeri che hanno scelto questa direzione sono stati 567.929 di cui 310.810 imbarcati e 257.119 sbarcati. Segue la Croazia, con oltre 168 mila passeggeri, e l'Albania, con più di 53 mila persone.

Passeggeri di traghetti ma anche di crociere, per portare turisti alla scoperta della città, del territorio, delle Marche. Fino ad agosto sono state 15 le toccate di crociere con 27.281 transiti. I passeggeri che, invece, hanno scelto Ancona come home port per un meraviglioso viaggio in Adriatico sono stati 7.527.

Le navi in transito sono state, da gennaio ad agosto, 2.840. Le auto al seguito dei passeggeri sono state 171.183, con una crescita del 10% sullo stesso arco di tempo del 2016.

Il totale dei tir transitati ad Ancona è cresciuto del +3% passando dai 85.448 del 2016 agli 88.163 del 2017. Anche qui è la direzione verso la Grecia che la fa da padrona, con una crescita del +8%.

L'assessore al porto Ida Simonella ha commentato con soddisfazione i dati di traffico: *"La ripresa economica e la domanda turistica della Grecia producono questo positivo effetto sul porto di Ancona, con numeri in netta crescita nella stagione estiva rispetto agli anni precedenti. Manteniamo la leadership tra i porti adriatici sul quel mercato che è anche quello di maggiori dimensioni: un ottimo segno. Tutti dobbiamo continuare a lavorare affinché questo potenziale di centinaia di migliaia di persone si trasformi sempre più in un "cliente" della città".*

Full di navi e crocieristi oggi a Livorno

Previste 6 navi da crociera, 12 mila passeggeri e oltre 4000 persone degli equipaggi, 140 bus, 140 guide turistiche, 25 shuttle-bus ogni 25 minuti.

LIVORNO – Giornata record per le crociere a Livorno. Saranno 6 le navi che scaleranno oggi il porto toscano per un totale di 12 mila passeggeri e oltre 4000 persone degli equipaggi. Seabourn Encore alla Banchina 75, Navigator of the Seas al Molo Italia Nord, MSC Armonia all'Alto Fondale Banchine 46,47 con turno around parziale, Norwegian Spirit all'Alto Fondale Banchine 43,44,45, Riviera alla Banchina Sgarallino, Thomson Majesty in Darsena Toscana. Questa la mappatura di ormeggi per le 6 mega ship schedulate per venerdì ed un esercito di crocieristi che si riverseranno sui territori circostanti. A questi numeri di passeggeri e di equipaggio si aggiungono quelli derivanti dalla movimentazione di mezzi e servizi a terra programmati per l'intera giornata: saranno 25 gli shuttle-bus che ogni 15 minuti a partire dalle banchine si dirigeranno verso il centro città, 140 i bus impegnati per le escursioni programmate sul territorio. Senza dimenticare l'indotto derivante dal personale guide turistiche, autisti di NCC, taxi che saranno coinvolti da questo traffico.

La Società Porto di Livorno 2000 rende noto che *"ha organizzato un potenziamento di tutti i servizi alle navi: in particolare sono previsti l'impegno di un maggior numero di addetti tra personale hostess, operai e security in banchina. Verrà incrementato il servizio del personale security anche presso il Punto Informazione di Via Cogorano allertato per tutta la giornata. Oltre all'ordinario servizio, il personale di Porto di Livorno 2000 svolgerà tutte le operazioni di home port previste per MSC per un totale di 600 passeggeri. Previste anche le operazioni di imbarco viveri e provviste per le navi da crociera ormeggiate alle nostre banchine che richiedono l'impegno di tutti i mezzi (camion, carrelli elevatori, transpallets) ed il lavoro di facchinaggio per il trasporto dei bagagli e materiali. "La programmazione di tutto il lavoro – commenta Fabrizio Mazzei, Port Operation Manager di Porto di Livorno 2000 – è stata possibile grazie alla collaborazione di Capitaneria di Porto e dell'Autorità di Sistema Portuale e a tutta la comunità portuale che mette a disposizione banchine e spazi per consentire l'ingresso in porto di tutte le 6 navi da crociera".*



Crociera e fuga

L'assalto di dodicimila turisti che scendono dalle navi
Nessuno si ferma: «Venezia dov'è?»

di **Giuliano Salvini**
a pagina 9

Il giorno dei 12 mila crocieristi «Livorno... ma Venezia dov'è?»

Un assalto, però nessuno resta in città: caccia a bus e taxi per Pisa e Firenze

LIVORNO «Scusi per Venezia da che parte?» L'inglese è maccheronico, ma il turista francese che scambia il cronista per un tour operator è disperato: non sa dove andare. «Guardi, alla sua sinistra può visitare il quartiere Venezia, che è simile alla città veneta per i suoi canali». L'uomo, marsigliese sulla cinquantina, sembra non capire, poi abbozza un sorriso e gira i tacchi spaesato.

È il venerdì dei crocieristi: a Livorno nella sola giornata di ieri sono sbarcati circa 12 mila passeggeri e 4 mila appartenenti agli equipaggi per un totale di 6 navi ormeggiate fino al tramonto, 9 partenze per Corsica e Sardegna, 25 shuttle dal porto al centro e 140 autobus verso il resto della Toscana. Numeri che dovrebbero far gioire la città perlomeno per le entrate legate all'indotto del turismo. Non è così perché ieri come tante altre volte pochi turisti (per non dire nessuno) si fermano a Livorno.

Alcuni non toccano nemmeno la terra ferma: vengono caricati sui pullman e portati direttamente a Firenze, Pisa o Lucca. Il ritrovo è in piazza del Municipio dove arrivano gli shuttle della «Porto 2000» che scaricano i crocieristi. A quel punto i diversi tour operator indirizzano i passeggeri verso i pullman o la stazione ferroviaria dove ogni mezz'ora partono i treni per Pisa. Unico obbligo: tornare alla base entro le 18, perché la nave riparte alle 19.

Le mete più ambite sono Pisa o Lucca. Firenze piacerebbe a molti ma con così poco tempo non si può fare e poi l'unico tour della giornata ormai è sold out. «La Toscana è un posto bellissimo, ci torniamo spesso — racconta Diana Wilson accompagnata dal marito, entrambi di Bristol — è stato il primo viaggio all'estero che abbiamo fatto». Lo sapete che qui una settimana fa c'è stato un'alluvione che ha provocato 8 morti? «No, ma tanto a Livorno non ci fermiamo». Nel frattempo, l'ennesimo shuttle scarica una cinquantina di passeggeri in mezzo alla piazza. Nemmeno il tempo delle presentazioni con una donna californiana di Folsom («la città del concerto di Johnny Cash, lo sa») che arriva il pullman per Pisa: «Ci rivedre-

mo presto» ci dice. Difficile.

Non solo stranieri, in piazza del Municipio arrivano anche molti italiani. Ecco un gruppetto di ragazzi di Bergamo. Dove andate? «Lucca, il tour per Firenze era al completo». E a Livorno non vi fermate, almeno voi? «No, per l'alluvione credevo non ci avrebbero nemmeno fatto attraccare» risponde Veronica, l'unica ragazza del gruppo.

A Livorno non si ferma proprio nessuno e i pochi che decidono di passare qui qualche ora si avviano verso via Grande, la strada dei negozi. Eppure, oltre al porto e al cacciucco, la città potrebbe offrire molto ai turisti: il lungo mare, Montenero con il suo santuario, il quartiere Venezia. Non se ne parla.

«I turisti non rimangono a Livorno perché dicono loro che qui non c'è niente e che siamo brutti e cattivi — spiega il sindaco Filippo Nogarín (M5S) — e sto parlando di chi vende i pacchetti sulle navi. Così ho iniziato ad interloquire direttamente con gli attori che fanno

shipping e presto riusciremo a vendere anche il "pacchetto Livorno": ma a bordo della nave e non quando i crocieristi sono già sbarcati perché a quel

punto sanno già dove andare».

Altro shuttle, altra corsa. Quattro turiste anglosassoni sulla settantina non sanno a chi chiedere informazioni e così si avvicinano al cartello informativo al centro della piazza: a sinistra il Quartiere Venezia e la Fortezza Vecchia, a destra Montenero, ma anche Londra (la distanza di 1.179 km è ovviamente scritta piccolissima), New York, Lucca, Firenze e Pisa. La più arguta delle quattro, o semplicemente quella che ci vede meglio, ha un'illuminazione: «Pisa! Di qua» indica alle compagne. Le quattro, tutte contente, si incamminano a piedi. Auguri.

Giuliano Salvini
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sindaco Nogarín
Chi vende pacchetti sulle navi dice che qui non c'è nulla. Ma presto faremo un "pacchetto Livorno"

Crociere, dopo dieci anni l' Isola Bianca tira il freno

Il rapporto di "Risposte turismo" conferma il sorpasso di Cagliari su Olbia Determinante la mancata realizzazione del progetto "home port" in città Boom di arrivi solo d' estate, la Gallura paga la stagionalità

Se inevitabilmente entrambi gli scali sardi mostrano una marcata propensione alla stagionalità, va detto che Olbia rispetto a Cagliari fa registrare flussi di sbarchi nettamente più concentrati sulla stagione estiva. Dati alla mano, mentre a gennaio e febbraio del 2016 il porto di Olbia non ha accolto nemmeno un crocerista, Cagliari ha fatto registrare movimenti, anche se minimi: con un 2,20%. Il traffico **crocieristico** nello scalo olbiese è concentrato tra giugno e settembre, con tassi superiori a Cagliari, che però a novembre, per esempio, ribalta il dato con un 8,5% di arrivi contro lo 0,5% di Olbia. Quest' ultimo - insieme agli scali di Catania, Salerno e Livorno - risulta essere tra i grandi porti nazionali con la più alta concentrazione di passeggeri movimentati durante i mesi estivi. di Giandomenico MelewOLBIAl sorpasso è avvenuto ed è di quelli che fanno rumore. L' onda lunga della polemica politica sulla sede a Cagliari dell' Autorità unica di sistema portuale trova riscontro nei numeri del traffico crocieristico. Cagliari supera Olbia ed entra nella classifica dei dieci porti più importanti d' Italia per le navi da **crociera**. È quanto emerge dal report di Risposte turismo - società di ricerca e consulenza nella macroindustria turistica - che analizza l' andamento del settore in Italia attraverso i dati di traffico 2016 registrati dai porti crocieristici italiani e le previsioni aggiornate per il 2017.

I numeri saranno presentati durante la settima edizione dell' Italian cruise day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico che si svolgerà il 6 ottobre prossimo a **Palermo**. Tra i risultati ottenuti dai vari scali si segnala, in un contesto ampiamente caratterizzato dalla presenza di segni meno, proprio l' ottima performance di Cagliari, atteso a fine anno per la prima volta nella top ten dei porti crocieristici nazionali. Nel 2017 le previsioni per Cagliari, in nona posizione tra i porti italiani per navi da **crociera**, dicono di 449 mila passeggeri movimentati (rispetto ai 258 mila nel 2016, con un +74%), con 173 toccate nave (erano state 108 nel 2016, per un +60%). Olbia invece dovrebbe attestarsi su 220 mila passeggeri movimentati nel 2017, con 110 toccate nave che, pur considerando il dato aggregato con Porto Torres, sarebbero dieci in meno rispetto al 2016. Si consuma così il sorpasso su Olbia condotto nel corso di un decennio.

- segue

Cagliari partiva da 63 mila passeggeri movimentati nel 2007, contro i quasi 102 mila di Olbia. Nel 2016 Cagliari ha fatto registrare 258 mila passeggeri, contro i 193.750 di Olbia.

Uno dei dati che differenzia i due scali sardi è certamente quello degli imbarchi/sbarchi. Tra i porti croceristici italiani con più di 30 mila passeggeri movimentati all'anno, Olbia fa registrare un desolante zero. Mentre Cagliari attesta il suo vantaggio su Olbia anche in virtù di quasi 17 mila imbarchi-sbarchi fatti registrare nel 2016. Un segnale inequivocabile del fallimento della strategia che doveva portare lo scalo dell' Isola Bianca a diventare home port. Risale al giugno del 2014 lo sbarco a Olbia di Aida Vita, nave da **crociera** tedesca che inaugurò l' esperimento di home port in città. Il gigante del mare, proveniente da Palma di Maiorca, approdò al porto Isola Bianca per un imbarco record di **crocieristi** in arrivo dalla Germania: 413 tedeschi a bordo per proseguire il loro tour nel Mediterraneo, dopo essere arrivati in città in aereo. Il primo esperimento di home port, con connessione tra aeroporto e porto e l' attivazione di inedite procedure di imbarco. La compagnia aveva organizzato sottobordo l' accoglienza dei passeggeri, con appositi stand per il check-in, infopoint e attività d' intrattenimento.

Da allora l' esperimento non è mai veramente decollato. Così Olbia, insieme a Trapani e Amalfi, è l' unico tra i primi 22 porti per traffico croceristico in Italia ad aver fatto registrare nel 2016 uno zero nella casella degli imbarchi-sbarchi, con l' aggravante che, a differenza delle altre due località turistiche, Olbia vanta uno degli aeroporti italiani con maggior traffico internazionale.