



INDICE



Primo piano:

- **Assoporti: rifondazione verso la UE** (La Gazzetta Marittima)
- **Assoporti-Italian Cruise Day: premio tesi di Laurea** (Travelnostop)

Dai Porti:

Trieste:

"...Prima AdSP a ottenere certificazione ISO 9001..."
(Ferpress, Messaggero Marittimo, Ansa, Informazioni Marittime, Il Nautilus)

Genova:

"...Alla fine le voci della città si sono unite..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Entro 2025 elettrificazione delle banchine..." (Ansa)

Ravenna:

"...Imprenditore da tutta l'Emilia Romagna..." (Ansa)

Livorno:

"...Bacini, un nuovo bando..." (Il Messaggero Marittimo)

Napoli:

"...Intervista a Cascone..." (Ferpress)

Bari:

"...Porti pugliesi verso lo sviluppo..." (Ambiente e Ambiente)

"...Corridoio Baltico-Adriatico..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Cristina O., snobba il porto..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

Porto Torres:

"...Primo scalo della Neo Riviera..." (Ansa, L'Informatore Navale, Il Nautilus)

Catania:

"...in rete europea Ten-T..." (Ansa)

"...Gemelli: nel tritacarne mediatico per 17 giorni..." (La Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Infrastrutture** (Il sole 24 Ore, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Shipping and Transport Bulletin Giugno-Luglio 2017

Assoportri: rifondazione verso la Ue



Zeno d'Agostino

ROMA. Non ci ha messo molto, il neo-presidente di Assoportri Zeno D'Agostino, a sottolineare che l'associazione delle Autorità di sistema portuali deve cambiare

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Assoportri: rifondazione

profondamente. Quasi da riformare. E pur senza tagliare il cordone ombelicale con la "vecchia" Assoportri, che era espressione di 24 Autorità portuali, la "nuova" ha la necessità di ricrearsi un target, per non essere di fatto cancellata dagli organismi governativi e ministeriali che la Riforma Delrio ha ipotizzato.

La nuova linea, ha dichiarato recentemente D'Agostino, deve partire da un nuovo statuto. Che sarà varato a giugno, con l'attribuzione ai vicepresidenti di cariche operative molto concrete. C'è da ricostruire quasi tutto. Con Palmiro Mariani che copre provvisoriamente il ruolo di segretario generale - lasciato da Paolo Ferrandino che è migrato alla segreteria generale di Ancona - occorre dare una copertura definitiva alla carica. Anche i vice sono scaduti e vanno rimpiazzati. A questo proposito c'è chi ha colto nel messaggio di D'Agostino ("Vanno ricostruiti i rapporti internazionali dell'associazione") un apprezzamento e anche un invito a **Capitica** **Yalport** **2016** di Espo - l'associazione dei porti europei - è stato apprezzato presidente. Del resto, ha detto giustamente D'Agostino, "oggi i tavoli che contano sono quelli delle associazioni dove si riesce a fare lobby a livello europeo". Molto chiaro. Altro indirizzo chiaro della nuova Assoportri è quello di formulare al governo una proposta concreta e articolata sul lavoro portuale. "Insieme ai sindacati - ha specificato - ma con idee che tengano conto del quadro internazionale". Dalla prossima settimana si dovrebbe cominciare a parlarne anche nel governo. Auguri.

A Palermo si premia la migliore tesi di laurea sul turismo crocieristico

La settima edizione di Italian Cruise Day, il forum di riferimento per il comparto crocieristico in Italia ideato e organizzato da Risposte Turismo, si terrà a Palermo il 6 ottobre 2017 in partnership quest'anno con l'Autorità Portuale di Palermo e in programma presso il Grand Hotel Villa Igiea. E anche quest'anno sono aperte le candidature per partecipare alla quinta edizione del Premio di Laurea ICD, riconoscimento del valore di mille euro assegnato da Risposte Turismo all'autore della migliore tesi di laurea dedicata alla produzione e/o al turismo crocieristico. Dopo il successo delle precedenti edizioni, con oltre 60 lavori ricevuti da 24 atenei dislocati su 13 regioni italiane, il premio anche quest'anno è a partecipazione gratuita ed è riservato a neolaureati di corsi di laurea triennale o magistrale e master universitari residenti in Italia che abbiano discusso, nel periodo compreso tra il 1° giugno 2016 e il 30 maggio 2017, un lavoro di tesi incentrato sull'industria crocieristica. Per candidarsi al premio occorre inviare l'indice e l'abstract della tesi compilando il form sul sito www.italiancruiseday.it/premiodilaurea. Come per le precedenti due edizioni, anche quest'anno nell'ambito di Italian Cruise Day si terrà anche la consegna del Premio di Laurea Assoporti, riconoscimento del valore di 500 euro assegnato da Assoporti sponsor di Italian Cruise Day dal 2011 all'autore della migliore tesi sui temi legati alla portualità crocieristica. Anche per questo premio per partecipare c'è tempo fino al 15 luglio. Assoporti selezionerà il vincitore finale.

Trieste: prima ADSP a ottenere certif. ISO 9001:2015 e 14001:2015 del sistema di gestione integrato

(FERPRESS) – Trieste, 5 GIU – Dopo l’approvazione del piano regolatore portuale che ha visto integrate, come primo caso italiano, i due procedimenti di VIA e di VAS, lo scalo giuliano fa ancora da apripista in materia ambientale. È la prima AdSP italiana – si legge in una nota del porto – a ottenere la conferma e l’estensione della certificazione del proprio sistema di gestione integrato, ai sensi dell’ultima revisione degli standard 9001 e 14001.

“Nel 2016 abbiamo puntato molto sul miglioramento e l’integrazione dei sistemi di gestione per la qualità e l’ambiente” – dice il presidente, Zeno d’Agostino – “Quest’ultimo step nella certificazione non rappresenta la mera acquisizione della correttezza delle procedure, ma un vero e proprio punto di riferimento per il processo di riorganizzazione che l’Ente sta perseguendo”.

In particolare, la certificazione di qualità – in origine relativa solo alla Stazione appaltante di lavori pubblici – è stata estesa anche alla Direzione demanio e alla Direzione attività portuali. Inoltre, il Sistema qualità è stato integrato con il Sistema di gestione ambientale ed entrambi sono stati adeguati agli standard previsti dalla normativa revisionata nel 2015. Il tutto, come sottolinea D’Agostino, con il fine di “aumentare la sicurezza e la tutela dell’ambiente all’interno del porto”.

Un secondo versante sul quale l’Authority giuliana si sta impegnando attiene alla recente revisione legislativa in materia portuale: nel contesto della riforma, è stabilito che la gestione del demanio marittimo debba avvenire esclusivamente tramite il Sistema Informativo Demanio marittimo (S.I.D.). Il Sistema è uno strumento di particolare importanza, nato per fornire supporto non solo alle Pubbliche Amministrazioni interessate alla gestione e alla tutela dei beni demaniali marittimi, ma anche ai cittadini che intendono fruirne, rende disponibili on line le banche dati che consentono la conoscenza dello stato d’uso del Demanio marittimo, insieme con procedure automatizzate. Il S.I.D. prevede sostanzialmente l’utilizzo da parte dei concessionari di modelli di domanda normalizzati per tutte le fattispecie interessate (es. rilascio di nuova concessione demaniale marittima, rinnovo della concessione, variazioni nel contenuto della concessione, subingresso ecc.).

Tutte le istruzioni per l’utilizzo del S.I.D. sono disponibili sul sito dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale al seguente link: <http://www.porto.trieste.it/ita/modulistica/concessioni-demaniali>

Scalo giuliano è apripista in materia ambientale

TRIESTE - Dopo l'approvazione del Piano regolatore portuale che ha visto integrate, come primo caso italiano, i due procedimenti di "Via" e di "Vas", lo scalo giuliano fa ancora da apripista in materia ambientale. È la prima AdSp italiana a ottenere la conferma e l'estensione della certificazione del proprio sistema di gestione integrato, ai sensi dell'ultima revisione degli standard 9001 e 14001. «Nel 2016 abbiamo puntato molto sul miglioramento e l'integrazione dei sistemi di gestione per la qualità e l'ambiente – dice il presidente, Zeno d'Agostino -. Quest'ultimo step nella certificazione non rappresenta la mera acquisizione della correttezza delle procedure, ma un vero e proprio punto di riferimento per il processo di riorganizzazione che l'Ente sta perseguendo». In particolare, la certificazione di qualità - in origine relativa solo alla stazione appaltante di lavori pubblici - è stata estesa anche alla Direzione demanio e alla Direzione attività portuali. Inoltre, il Sistema qualità è stato integrato con il Sistema di gestione ambientale ed entrambi sono stati adeguati agli standard previsti dalla normativa revisionata nel 2015. Il tutto, come sottolinea D'Agostino, con il fine di «aumentare la sicurezza e la tutela dell'ambiente all'interno del porto». Un secondo versante sul quale l'Authority giuliana si sta impegnando, attiene alla recente revisione legislativa in materia portuale: nel contesto della riforma, è stabilito che la gestione del demanio marittimo debba avvenire esclusivamente tramite il Sistema Informativo Demanio marittimo ("Sid"). Il Sistema è uno strumento di particolare importanza, nato per fornire supporto non solo alle Pubbliche amministrazioni interessate alla gestione e alla tutela dei beni demaniali marittimi, ma anche ai cittadini che intendono fruirne, rende disponibili on line le banche dati che consentono la conoscenza dello stato d'uso del Demanio marittimo, insieme con procedure automatizzate. Il "Sid" prevede sostanzialmente l'utilizzo da parte dei concessionari di modelli di domanda normalizzati per tutte le fattispecie interessate (es. rilascio di nuova concessione demaniale marittima, rinnovo della concessione, variazioni nel contenuto della concessione, subingresso ecc.). Tutte le istruzioni per l'utilizzo del "Sid" sono disponibili sul sito dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale al seguente link: [http://www.porto.trieste.it/vita/modulistica/concessioni demaniali](http://www.porto.trieste.it/vita/modulistica/concessioni_demaniali).

Porti: Trieste, estesa certificazione qualità ambientale

Prima Authority a livello nazionale



(ANSA) - TRIESTE, 5 GIU - Il Porto di Trieste è la prima Autorità di sistema italiana a ottenere la conferma e l'estensione della certificazione del proprio sistema di gestione integrato, ai sensi dell'ultima revisione degli standard 9001 e 14001.

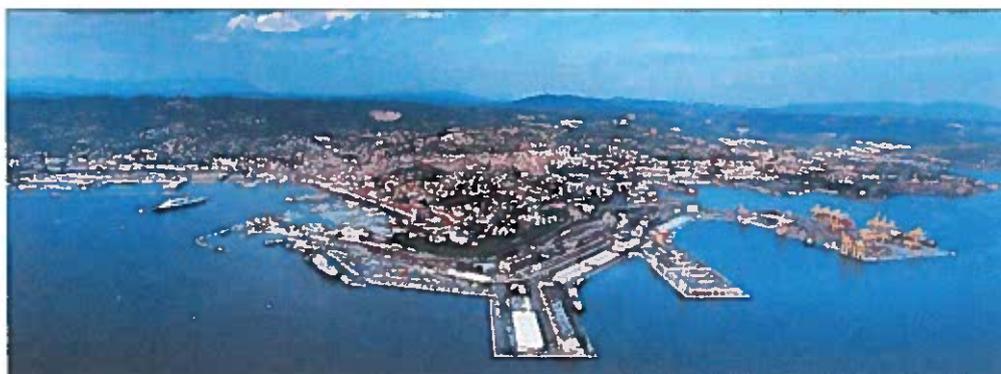
"Nel 2016 - rende noto il presidente, Zeno d'Agostino - abbiamo puntato molto sul miglioramento e l'integrazione dei sistemi di gestione per la qualità e l'ambiente. Quest'ultimo step nella certificazione non rappresenta la mera acquisizione della correttezza delle procedure, ma un vero e proprio punto di riferimento per il processo di riorganizzazione che l'Ente sta perseguendo".

In particolare, la certificazione di qualità, in origine relativa solo alla Stazione appaltante di lavori pubblici, è stata estesa anche alla Direzione demanio e alla Direzione attività portuali. Il Sistema qualità è stato integrato con il Sistema di gestione ambientale ed entrambi sono stati adeguati agli standard previsti dalla normativa revisionata nel 2015. Il tutto, come sottolinea D'Agostino, con il fine di "aumentare la sicurezza e la tutela dell'ambiente all'interno del porto".

L'Authority giuliana si sta inoltre impegnando sulla recente revisione legislativa in materia portuale, per cui la gestione del demanio marittimo deve avvenire esclusivamente tramite il Sistema Informativo Demanio marittimo (Sid), che prevede l'utilizzo da parte dei concessionari di modelli di domanda normalizzati per tutte le fattispecie interessate.

Informazioni Marittime

Trieste è un porto di qualità, certificata



Dopo l'approvazione del piano regolatore portuale, che ha visto integrate come primo caso italiano i due procedimenti di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione Ambientale Strategica, il porto di Trieste fa ancora da apripista in materia ambientale. È la prima Autorità di sistema portuale (Adsp) a ottenere la conferma e l'estensione della certificazione del proprio sistema di gestione integrato, ai sensi dell'ultima revisione degli standard 9001 e 14001. «Nel 2016 abbiamo puntato molto sul miglioramento e l'integrazione dei sistemi di gestione per la qualità e l'ambiente - afferma il presidente dell'Adsp, Zeno d'Agostino - Quest'ultimo step nella certificazione non rappresenta la mera acquisizione della correttezza delle procedure, ma un vero e proprio punto di riferimento per il processo di riorganizzazione che l'ente sta perseguendo». **La certificazione di qualità, in origine relativa solo alla Stazione appaltante di lavori pubblici, è stata estesa anche alla Direzione demanio e alla Direzione attività portuali. Inoltre, il Sistema qualità è stato integrato con il Sistema di gestione ambientale ed entrambi sono stati adeguati agli standard previsti dalla normativa revisionata nel 2015. Il tutto, come sottolinea D'Agostino, con il fine di «aumentare la sicurezza e la tutela dell'ambiente all'interno del porto».** Un secondo versante sul quale l'Authority giuliana si sta impegnando attiene alla recente revisione legislativa in materia portuale: nel contesto della riforma, è stabilito che la gestione del demanio marittimo debba avvenire esclusivamente tramite il Sistema Informativo Demanio marittimo (S.I.D.). È uno strumento di particolare importanza, nato per fornire supporto non solo alle pubbliche amministrazioni interessate alla gestione e alla tutela dei beni demaniali marittimi, ma anche ai cittadini che intendono fruirne, rende disponibili on line le banche dati che consentono la conoscenza dello stato d'uso del Demanio marittimo, insieme con procedure automatizzate. Il S.I.D. prevede sostanzialmente l'utilizzo da parte dei concessionari di modelli di domanda normalizzati per tutte le fattispecie interessate, ad esempio nel rilascio di nuova concessione demaniale marittima, nel rinnovo della concessione, nelle variazioni nel contenuto della concessione e nel subingresso.

Il Nautilus

TRIESTE PRIMA ADSP AD OTTENERE LA CERTIFICAZIONE ISO 9001:2015 E 14001:2015



TRIESTE – Dopo l’approvazione del piano regolatore portuale che ha visto integrate, come primo caso italiano, i due procedimenti di VIA e di VAS, lo scalo giuliano fa ancora da apripista in materia ambientale. È la prima AdSP italiana a ottenere la conferma e l’estensione della certificazione del proprio sistema di gestione integrato, ai sensi dell’ultima revisione degli standard 9001 e 14001.

“Nel 2016 abbiamo puntato molto sul miglioramento e l’integrazione dei sistemi di gestione per la qualità e l’ambiente” – dice il presidente, Zeno d’Agostino – “Quest’ultimo step nella certificazione non rappresenta la mera acquisizione della correttezza delle procedure, ma un vero e proprio punto di riferimento per il processo di riorganizzazione che l’Ente sta perseguendo”.

In particolare, la certificazione di qualità – in origine relativa solo alla Stazione appaltante di lavori pubblici – è stata estesa anche alla Direzione demanio e alla Direzione attività portuali. Inoltre, il Sistema qualità è stato integrato con il Sistema di gestione ambientale ed entrambi sono stati adeguati agli standard previsti dalla normativa revisionata nel 2015. Il tutto, come sottolinea D’Agostino, con il fine di “aumentare la sicurezza e la tutela dell’ambiente all’interno del porto”.

Un secondo versante sul quale l’Authority giuliana si sta impegnando attiene alla recente revisione legislativa in materia portuale: nel contesto della riforma, è stabilito che la gestione del demanio marittimo debba avvenire esclusivamente tramite il Sistema Informativo Demanio marittimo (S.I.D.).

Il Sistema è uno strumento di particolare importanza, nato per fornire supporto non solo alle Pubbliche Amministrazioni interessate alla gestione e alla tutela dei beni demaniali marittimi, ma anche ai cittadini che intendono fruirne, rende disponibili on line le banche dati che consentono la conoscenza dello stato d’uso del Demanio marittimo, insieme con procedure automatizzate. Il S.I.D. prevede sostanzialmente l’utilizzo da parte dei concessionari di modelli di domanda normalizzati per tutte le fattispecie interessate (es. rilascio di nuova concessione demaniale marittima, rinnovo della concessione, variazioni nel contenuto della concessione, subingresso ecc.).

Il Secolo XIX

ALLA FINE le voci della città si sono unite, come chiedevano i sindacati, e Genova chiama in ...

ALLA FINE le voci della città si sono unite, come chiedevano i sindacati, e Genova chiama in causa il Governo per difendere l' Ilva di Cornigliano e i suoi lavoratori che ieri hanno portato in corteo preoccupazioni e rabbia ma anche la volontà di non arrendersi. Il messaggio è nella richiesta, inviata a Roma, di un incontro urgente con tutti i firmatari dell' accordo di programma sull' Ilva di Cornigliano, per confermare gli impegni di quell' intesa e per conoscere i contenuti del piano industriale della cordata (Am Investco Italy) alla quale ieri il Governo ha aggiudicato definitivamente il gruppo Ilva. Nel documento si evidenzia, infatti, che «le istituzioni genovesi» ritengono «tutt' oggi vincolante per le parti» l' accordo di programma sottoscritto nel 2005 anche dal Governo, e la lettera è firmata dal sindaco Marco Doria, dal presidente della Regione Giovanni Toti, dal presidente dell' Autorità portuale Paolo Emilio Signorini e dai rappresentanti dei sindacati.

La firma del documento è stata l' atto conclusivo dell' incontro in Prefettura, al quale hanno partecipato anche il prefetto Fiamma Spina, l' assessore regionale allo Sviluppo economico Edoardo Rixi e il deputato del Pd, Mario Tullo, dopo il corteo che ha visto sfilare da Cornigliano al centro.

ANNAMARIA COLUCCIA

Porti: entro 2025 elettrificazione delle banchine a La Spezia

Siglato protocollo tra giunta e Autorità portuale



(ANSA) - LA SPEZIA, 05 GIU - Entro il 2025 tutte le banchine del porto della Spezia saranno elettrificate, permettendo così di ridurre a zero le emissioni in atmosfera delle navi in accosto. I tempi sono stati stilati in un protocollo d'intesa che è stata approvato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e dalla giunta del Comune della Spezia. Già entro marzo 2019 sarà completata l'elettrificazione del Molo Garibaldi, principale accosto per le navi da crociera. Entro quella data sarà ultimata anche la cabina di trasformazione che alimenterà gli accosti. Tra il 2020 e il 2025 l'elettrificazione riguarderà anche tutte le altre banchine fino alla copertura completa dello scalo, in ordine con gli ampliamenti previsti dal Piano Regolatore Portuale. Nel periodo di realizzazione verranno adottate in accordo con le compagnie di navigazione delle soluzioni tecniche per ridurre le emissioni in atmosfera.

Sull'elettrificazione è al lavoro da gennaio il tavolo tecnico voluto dall'assessore allo sviluppo e alla sostenibilità ambientale Laura Ruocco, con lo scopo di mitigare gli effetti ambientali degli accosti delle grandi navi, rendendo più sostenibile il traffico marittimo e riducendo le emissioni climalteranti. Al tavolo, cui il protocollo è il primo risultato raggiunto, siedono anche Arpal, Capitaneria di Porto ed Enel.

Porti: imprenditori da tutta l'Emilia Romagna per valorizzare Ravenna

Visite in nave promosse da Confindustria e Autorità sistema



(ANSA) - RAVENNA, 1 GIU - "Il porto di Ravenna è il porto dell'Emilia-Romagna e il progetto in corso per farne una piattaforma logistica proiettata verso l'Europa non può che trovarci d'accordo. Si tratta di un'infrastruttura che accresce notevolmente la nostra competitività. Per questo apprezziamo la progettualità del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi. Consideriamo anche molto importante il piano di formazione scolastica che dal prossimo autunno vedrà all'Itis Baldini l'indirizzo tecnico Nautico accanto a quello per la Logistica". Così Paolo Maggioli, presidente di Confindustria Romagna, commenta l'iniziativa che ha visto gli industriali romagnoli collaborare con l'Autorità di sistema per avere, nell'ambito del Festival dell'Industria e dei Valori d'impresa, un'intera giornata alla 'scoperta' del porto navigando lungo il Candiano a bordo di un battello.

Al mattino due viaggi con la partecipazione di 150 persone, tra cittadini e scolaresche. Nel pomeriggio lo scalo marittimo è stato visitato dai vertici delle territoriali di Confindustria e da imprenditori provenienti da tutta la regione, guidati dal presidente di Confindustria Emilia Romagna, Maurizio Marchesini.

Prima di raggiungere il Candiano, la delegazione imprenditoriale è stata ospite dell'Autorità di sistema, dove Rossi ha illustrato i principali progetti in fase di elaborazione: l'approfondimento dei fondali a 12,50 metri, la manutenzione dei fondali 'a chiamata' per evitare i problemi creatisi con il dosso in avamposto, gli investimenti per consentire alle merci su treno dal porto di bypassare la stazione ferroviaria, le nuove relazioni con la portualità dell'Alto Adriatico.

Bacini livornesi un nuovo bando non incaponirsi sulla gara esistente

di Renato Roffi

LIVORNO - Riguardo a quanto osservato giorni or son a proposito della "gitarella" compiuta dai vertici dell'Authority e dei membri della terza Commissione consiliare di Livorno al complesso dei bacini di carenaggio e alla ripetuta illustrazione del tempo che la prassi burocratica richiederebbe per un nuovo bando, abbiamo ricevuto da Sergio Landi tre righe scarse dal contenuto sicuramente critico, un po' criptico e da cui è difficile comprendere dove quanto abbiamo affermato faccia - come si suol dire - acqua. Premettendo che il nostro intento non era certo quello di tirare la volata a Capitol, al Consorzio riparatori o a chiunque altro e men che meno ad Azimut, ma quello, se mai, di ottenere il risultato concreto di sbloccare una situazione che dallo scorrere del tempo ha tutto da perdere. Avevamo considerato come obiettivo primario (almeno per noi) quello di far presto, documentandoci e indicando anche la strada più rapida. Varare in circa duecentocinquanta giorni un nuovo bando anziché incaponirsi a proseguire con il bando esistente che di giorni ne richiederebbe almeno settecentotrenta (due anni) e probabilmente di più, è quanto convintamente andiamo sostenendo, dati, cifre, passaggi burocratici e calendario alla mano, e, nella convinzione che tutte le opinioni (quando espresse compiutamente) sono rispettabili, avremmo preferito che Landi, nelle sue tre righe intrise di fiele, avesse spiegato per quali motivi reali la posizione da noi scelta sarebbe sbagliata. Non può, infatti essere un'argomentazione valida quella di bollare come panzana quanto abbiamo sostenuto per il semplice, insufficiente ed indimostrato motivo che sarebbe condiviso anche da Capitol e Consorzio riparatori. Per quale mai arcana ragione essere (eventualmente) nel giusto dovrebbe significare essere anche unici ed isolati? A scuola gli ottimi padri Gesuiti - educatori formidabili - ci insegnarono che "*Quod gratis asseritur, gratis negabitur*" che, nel nostro bell'idioma suona: "*Ciò che verrà affermato senza dimostrazione, altrettanto senza dimostrazione potrà essere negato*". In base a tale sanissimo principio ci sarebbe piaciuto che Landi avesse avuto la bontà di spiegare, non soltanto a noi, perché e dove stiamo sbagliando, insomma, il nostro laconico interlocutore sarebbe stato più... credibile se, anziché chiudere il suo dire con uno sterile "no comment", ci avesse dimostrato con argomentazioni serie ed inoppugnabili la fallacità della nostra posizione, magari suffragando le sue (eventuali) confutazioni con il qualificato parere di un giurista (meglio se autorevole) esperto in Diritto amministrativo, atteso che la sua, di opinioni, per quanto rispettabile (come tutte, lo ripetiamo) ed autorevole, non sembra fondarsi su una solida preparazione in *subjecta materia* né, tanto meno, su argomentazioni giuridico amministrative di un qualche rilievo scientifico e neppure - potremmo dire - sulla propria esperienza professionale o anche sulla semplice casistica. In conclusione, gentile signor Landi, poiché, non ostante tutto, vorremmo continuare a credere che stiamo perseguendo un obiettivo comune, non ce ne voglia se il suo aligido "no comment" non ci è sembrato sufficiente a farci mutar parere e se rimaniamo convinti che proseguire sulla strada più lunga, quella da Lei scelta, indicata e sostenuta con la benedizione riconoscente di Azimut Benetti (a cui giova prendere più tempo possibile) non ci pare davvero il partito migliore. Ci è assai difficile comprendere come Lei possa perseverare nel cercar di accreditare come soluzione migliore quella di andare avanti con il bando attuale, un cammino che, se tutto andrà bene (si fa sempre per dire) richiederà con certezza almeno quel paio di anni pronosticato in Regione dal presidente Corsini, che poi saliranno quasi certamente a tre. Se anche questo ragionamento semplice e puramente aritmetico, chiaro come un due più due, dovesse proprio suonarle ostico, si sforzi almeno di comprendere, signor Landi, se noi, avendo a cuore l'occupazione e il bene del nostro territorio e la conservazione delle invidiate infrastrutture che lo arricchiscono, con il parere e il suffragio di autentici esperti del diritto che regola le gare pubbliche e gli appalti, continueremo a batterci affinché la vicenda dei bacini, che da grottesca sta diventando veramente turpe, possa concludersi in un tempo massimo di circa duecento / duecentocinquanta giorni (da quando si vorrà iniziare un nuovo cammino), vale a dire un tempo infinitamente inferiore a quello che occorrerà se dovesse prevalere la tesi da Lei propugnata con tanto incomprensibile accanimento. Fare presto si può, come ben sa chi ha la responsabilità decidere. Purtroppo la disinformazione è diffusa, ma i nodi, prima o poi, verranno al pettine ed è un fatto che menare il can per l'aia sarebbe (probabilmente sarà) una scelta di discutibile politica, una scelta della stessa natura di quelle che, nell'ultimo decennio hanno portato i bacini, specialmente quello grande in muratura, al punto in cui oggi si trovano.

Errare humanum perseverare diabolicum.

Intervista a Cascone, presidente IV Comm. Regione Campania, sull'ADSP Mar Tirreno Centrale

(FERPRESS) – Napoli, 5 GIU – Pubblichiamo l'intervista a Luca Cascone, Presidente IV Commissione Trasporti, Urbanistica e Lavori Pubblici Regione Campania, ricevuta tramite la newsletter dell'ADSP Mar Tirreno Centrale a cura di Emilia Leonetti.

1) Presidente Luca Cascone, come valuta la creazione del sistema portuale della Campania e in che modo a suo parere si deve lavorare per far diventare i porti di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia il sistema portuale della Campania?

“L'accorpamento dei porti della Campania è un'operazione corretta perché ci consentirà di far crescere il sistema dei porti della Regione. E', però, anche giusto che, pur in una logica di sistema, ognuno conservi e valorizzi le proprie peculiarità e capacità. Non devono esserci rallentamenti. Chi è più efficiente deve poter proseguire sulla strada intrapresa. Le voglio fare un esempio: nel settore delle crociere, settore comune ai porti di Napoli e Salerno, sistema deve significare accogliere le navi da crociera secondo una pianificazione che porti i due scali a soddisfare la domanda di “accosti”, o, ancor più a creare, una domanda che favorisca entrambi.”

2) In questa logica di “accorpamento” qual è, a suo parere, la ragione del rinvio di altri sei mesi dell'ingresso di Salerno nel sistema dell'AdSP?

“Il senso della proroga è nella necessità di portare a compimento alcuni progetti come il dragaggio. E' il tempo utile per chiudere alcune procedure prima di convergere nell'AdSP del Mar Tirreno centrale.”

3) E' di questi giorni la discussione sulla “via della seta”. Confindustria Campania ha criticato la scelta del Governo di escludere il porto di Napoli puntando sui porti di Trieste e di Genova. Il Presidente Pietro Spirito ritiene corretta la strategia del Governo, ritagliando per i porti di Napoli e di Salerno il ruolo, almeno in questa fase, di regional port. Cosa ne pensa?

“Non discuto le valutazioni del Presidente Pietro Spirito di cui conosciamo la competenza, la mia è una riflessione politica. La Campania non deve mai abdicare ad un ruolo di centralità sul piano nazionale. E' corretto restare con i piedi per terra e aver chiaro quali sono le possibilità di sviluppo dello scalo partenopeo e in generale di quelli della Regione, però bisogna lavorare affinché l'economia della regione cresca significativamente. Il porto di Napoli, il sistema portuale campano è una delle leve dello sviluppo economico su cui dobbiamo puntare e su cui stiamo puntando, per cui dobbiamo osare e essere negli accordi internazionali che possono contribuire alla crescita dei traffici.”

4) Restando sul terreno della logistica, la riforma dei porti si basa sulla creazione di un sistema intermodale che connetta porti-interporti-mercati di destinazione della merce con un significativo potenziamento dei collegamenti su ferro, oltre a quelli su gomma. Napoli ha alle sue spalle l'Interporto di Nola e di Marcianise, Salerno non ha un'area retroportuale. Quali sono a suo parere i passaggi indispensabili per attuare la riforma nel senso dell'intermodalità ?

“Stiamo già lavorando ad un piano strategico della logistica grazie alla costituzione in Campania di ALI, Aree Logistiche Integrate, ai cui lavori partecipano tutti i rappresentanti del settore. Questo ci permetterà di fare scelte condivise con RFI, Interporti, porti, in una visione ampia e complessiva. Scelte approvate da tutti e dunque realizzabili.”

4) ZES. A che punto è la creazione di una o più “Zone Economiche Speciali”. Secondo il Presidente Pietro Spirito “favoriremmo, com'era decenni fa prima della deindustrializzazione, nelle zone limitrofe ai porti, la nascita di funzioni e attività industriali, ovviamente in una logica contemporanea, con i requisiti richiesti dalla competitività globale del settore manifatturiero. Sarebbe un passaggio importante per il nostro sistema portuale e per il Mezzogiorno. Sarebbe anche una sfida, visto che saremmo i primi in Italia. Mentre nel mondo esistono 4.500 “ZES” e in Polonia 14, in Italia neanche una”.

“Confermo quanto affermato dal Presidente Pietro Spirito. D'altronde sul tema ci sono state diverse riunioni in Regione che hanno portato alla individuazione delle aree “Zes” e allo stanziamento di circa 200 milioni di euro per la creazione delle aree economiche speciali. La parola ora passa al Governo che deve legiferare sulla materia. Su questo fronte noi continueremo a fare la nostra parte “politica” premendo affinché si giunga quanto prima alla definizione normativa.”

Porti pugliesi, Bari e Brindisi verso lo sviluppo



Il terminal crociere del Porto di Bari

Ugo Patroni Griffi

«I porti pugliesi di Bari e Brindisi si possono sviluppare con interventi possibili e sostenibili. Nostra intervista a Ugo Patroni Griffi, presidente del sistema portuale dell'Adriatico meridionale

I porti di Bari e Brindisi si possono sviluppare con interventi possibili e sostenibili. Un modello è il Porto di Barcellona. Questa è la grande sfida e priorità annunciata dal presidente del [sistema portuale dell'Adriatico meridionale](#), **Ugo Patroni Griffi**, che ad *Ambiente Ambienti* ha illustrato il suo programma per lo sviluppo degli scali portuali pugliesi. Una grande opportunità in agenda è certamente la cosiddetta **china building**, ovvero la nuova via della seta.

Cina e crociere, opportunità di sviluppo

Qual è la situazione dei porti pugliesi e come pensa si possano sviluppare?

*«I porti di Bari e Brindisi sono polifunzionali, in cui c'è un traffico misto di passeggeri, in particolare crocieristico, e merci su container. Questo traffico potrà crescere con una certa stabilità soprattutto intercettando una parte della cosiddetta **china building**, ovvero la nuova via della seta. E' una grande rotta intermodale che collegherà la Cina con l'Europa».*

- segue

Prima faceva riferimento al traffico crocieristico. Sempre più navi da crociera fanno scalo al Porto di Bari che si sta ritagliando un ruolo importante.

Il terminal crociere del Porto di Bari

«Il traffico crocieristico nella portualità è un segmento di mercato importante che permette lo sviluppo dell'economia con un effetto sulle presenze turistiche. I crocieristi sono turisti di passaggio ma se trovano molte attrazioni, tornano per soggiornare più a lungo».

Anche la nuova via della seta è un'opportunità da non trascurare.

«La nuova via della seta ha un traffico commerciale destinato a crescere e proviene da territori dove ci sono imprese asiatiche che hanno capacità ed intenzione d'investire».

Per sviluppare i porti pugliesi necessarie le infrastrutture

E' un'opportunità da cogliere ma occorrono interventi infrastrutturali?

«Le infrastrutture hanno bisogno d'interventi, alcuni già candidati a finanziamenti, come il dragaggio, la costruzione e l'ampliamento delle stazioni marittime. In particolare per il porto di Brindisi sono necessari l'ampliamento delle banchine, l'eliminazione delle interferenze con il traffico aeroportuale e l'innalzamento del cono di atterraggio».

Ci sono, invece, opere di collegamento dei due porti?

«Un intervento di pregio è il collaudo del raccordo ferroviario di Brindisi che permetterà una maggiore intermodalità. Le opere infrastrutturali più importanti per il porto di Bari sono il completamento dell'ansa di Marisabella, che si

- segue

potrebbe realizzare con tempi brevi, e la camionale, la più grande opera infrastrutturale che collegherà lo scalo portuale con le infrastrutture viarie. Questi interventi favoriranno lo sviluppo del traffico esistente e potranno attrarre altri nuovi flussi».

Guardare allo sviluppo sostenibile dei porti

Si può pensare allo sviluppo sostenibile dei porti con una forte attenzione all'ambiente ed al territorio?

«E' una mia priorità ed un tema affrontato all'assemblea dell'associazione delle porta authorities europee a Barcellona. La città spagnola ha un porto molto avanzato. Il "green port" si può realizzare con l'attenzione all'impatto ambientale, la riduzione degli inquinanti, il contenimento delle immissioni e maggiori controlli nell'inquinamento ma anche con nuove modalità di rifornimento delle navi che utilizzano altri combustibili, tra cui il gas naturale liquido. Poi si possono ridurre i consumi con l'utilizzo dei corpi illuminanti a led. Sono progetti che si possono realizzare con finanziamenti pubblici o partenariato pubblico-privato».

IL PROGETTO

Corridoio Baltico-Adriatico fino al Salento: la proposta di FI

● Potenziare i trasporti lungo l'intera costa adriatica, portare l'alta velocità fino in Salento e rendere i porti pugliesi strategici in Europa. Sono gli obiettivi di una proposta di Forza Italia al Parlamento Europeo finalizzata al prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico da Ravenna ad Ancona, Pescara, Termoli, Foggia, Bari, Brindisi e Lecce. La proposta è stata presentata oggi a Bari da Luigi Vitali, coordinatore regionale di Forza Italia, e da Fulvio Martusciello, parlamentare europeo del Ppe, e sarà discussa nel dettaglio in occasione della conferenza del gruppo Ppe del Comitato delle Regioni, in programma a Brindisi il prossimo 16 giugno dal titolo "Città e regioni per il rilancio della rete di trasporto trans europea (TEN-T Network)", alla quale interverrà anche il presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani.

All'evento di Brindisi, promosso da Mauro D'Attis, componente del Comitato delle Regioni, parteciperanno circa 60 persone, fra presidenti di Regione e sindaci, provenienti da tutta l'Ue, oltre a rappresentanti del governo nazionale, parlamentari europei, vertici di Parlamento e Commissione Ue. «Dobbiamo portare la Puglia al centro dell'Europa - ha detto Martusciello - ma per farlo dobbiamo farci trovare pronti e competitivi, con infrastrutture all'altezza delle grandi sfide del futuro, come la via della seta dalla Cina». «La rete trans-europea dei trasporti non prevedeva la valorizzazione degli scali pugliesi - ha detto il capogruppo pugliese di Forza Italia Andrea Caroppo - e la nostra battaglia è stata proprio mettere al centro la questione in vista della revisione del regolamento prevista nel 2019». Le richieste sui trasporti per il territorio pugliese nell'ambito della Rete Ten T riguardano, tra le altre cose, il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico fino in Salento per la tratta ferroviaria, la dotazione di un piano regolatore dei porti pugliesi di Bari e Brindisi, il potenziamento dello scalo aeroportuale di Foggia e dei collegamenti tra gli interporti regionali con le aree portuali, i nodi ferroviari e aeroportuali.

MANFREDONIA QUESTA VOLTA L'AUTORITÀ PORTUALE AVEVA SUPERATO TUTTE LE DIFFICOLTÀ DI ORDINE TECNICO PER L'ATTRACCO

Cristina O., l'ex yacht di Onassis snobba il porto e dirotta la crociera

Doveva fare due giorni di sosta, invece se ne va a Monopoli

MICHELE APOLLONIO

● **MANFREDONIA.** Il mega e famoso yacht "Cristina O" contrariamente a come diffusamente annunciato, non farà scalo nel porto di Manfredonia. L'agenzia Galli ha fatto sapere che la sosta a Manfredonia di martedì e mercoledì, è stata annullata. A stabilire il salto di Manfredonia la stessa società armatrice che ha deciso di puntare direttamente su Monopoli, porto più vicino al Salento che a quanto pare i croceristi hanno preferito a Manfredonia. Il cambiamento di programma nonostante l'Autorità di sistema fosse riuscita, attivandosi alacremente, ad appianare quelle difficoltà di ordine tecnico che avrebbero potuto impedire l'attracco del super yacht nel porto di Manfredonia.

La "Cristina O" proveniente dalla Croazia proseguirà la sua crociera nell'Adriatico facendo rotta per il porto di Monopoli. Con i suoi 99 metri, il Cristina O è uno dei grandi e lussuosi mega-yacht al mondo. Costruito nel 1943 come fregata della marina canadese col nome di "Stormont", prese parte alla seconda guerra mondiale. Posta in disarmo dopo il conflitto, la nave venne acquistata dall'armatore greco Aristotele Onassis per farne uno yacht privato. Venne pertanto sottoposta a sostanziali lavori e trasformazione tanto da divenire la nave privata più elegante e tecnologica. Onassis le impose il nome della figlia Cristina.

Lo yacht fu teatro di una lunga e intensa serie di eventi mondani con la presenza di personaggi dello spettacolo, della politica, della cultura. Dopo alcune peripezie anche di carattere giudiziario, la nave venne acquistata dall'armatore greco Papanicolaou che le ha restituito il nome originario di Cristina e immesso nel circuito delle navi vacanza. Il costo del noleggio va dai 45mila ai 65mila euro al giorno.

Per Manfredonia per le sue aspirazioni turistiche ancorché legate al mare, un grave smacco forse ancor più significativo in quanto quegli ostacoli che avevano reso problematiche le soste a Manfredonia di due navi da crociera, sono stati rimossi. Come si ricorderà la nave "Berlin" una volta fu costretta a rimanere in rada, la seconda volta dirottata al porto industriale. A non essere l'entrata in porto di quella nave furono i fondali del bacino alquanto incerti e

la mancanza di un rimorchiatore. Due tra i problemi che la nefasta gestione commissariale dell'Autorità portuale, poi soppressa, non è riuscita ad appianare.

Per la subentrata Autorità di sistema della portualità dell'Adriatico meridionale della quale Manfredonia fa parte assieme a Bari, Brindisi, Monopoli e Barletta, quello di rendere agibile il porto storico o commerciale, è stata la prima preoccupazione. Ha infatti ordinato una indagine sulla consistenza dei fondali del bacino propedeutici al dragaggio del bacino. I lavori eseguiti hanno consentito alla Capitaneria di porto di dare l'ok all'entrata del "Cristina O" in porto anche senza l'ausilio del rimorchiatore.

Purtroppo, come detto, la società armatrice ha ritenuto di disporre diversamente.

L'annullamento della sosta a Manfredonia del mega yacht Cristina O, ha naturalmente prodotto malumori nell'apparato commerciale locale che sperava in una provvidenziale boccata d'ossigeno monetaria dalla permanenza di due giorni degli ospiti internazionali anche se non erano pochi e in qualche modo ragionevoli, i timori di non poter soddisfare un turismo di quella dimensione. Un esame dagli esiti incerti che avrebbero pesato sulle scelte della società che gestisce i percorsi e gli approdi delle crociere.



Lo yacht "Cristina O." non attraccherà a Manfredonia

Primo scalo della NeoRiviera a Porto Torres con 1300 turisti

Sino al 25 settembre in programma 17 approdi nello scalo



(ANSA) - PORTO TORRES, 5 GIU - Primo scalo a Porto Torres oggi per la NeoRiviera con circa 1.300 crocieristi. La nave della compagnia Costa sarà un ospite fisso del porto del nord Sardegna: appuntamento ogni lunedì per tutta l'estate, sino al 25 settembre, per un totale di 17 approdi. Con questa novità Costa Crociere rafforza la sua presenza in Sardegna: opera già nell'Isola, ma a Cagliari con l'ammiraglia Costa Diadema in estate e Costa Pacifica in autunno.

Dopo Porto Torres, la nave raggiungerà Minorca, quindi Ibiza, dove si effettuerà una sosta lunga sino alla mattina del giorno successivo con la possibilità di scegliere escursioni anche a Formentera, e Palma di Maiorca. Le due tappe successive della crociera saranno Tarragona (Spagna), con un'altra lunga sosta per visitare Barcellona o il parco di divertimenti PortAventura World e la nuova attrazione del FerrariLand. E infine Savona: da lì sarà possibile raggiungere anche Genova e altre località della riviera ligure.

L'Informatore Navale

Primo scalo a PORTO TORRES per Costa neoRiviera



La nave di Costa Crociere sarà a Porto Torres ogni lunedì per tutta l'estate, offrendo un nuovo itinerario all'insegna del mare e del divertimento, diretto verso le isole Baleari.

Genova, 5 giugno 2017 – Costa neoRiviera, nave della flotta italiana di Costa Crociere, arriva oggi per la prima volta a Porto Torres, con circa 1.300 ospiti a bordo. Per tutta l'estate, sino al 25 settembre 2017, Costa neoRiviera sarà a Porto Torres ogni lunedì, dalle ore 9.00 alle 18.00, nel corso di un nuovo itinerario di una settimana diretto verso le isole Baleari, effettuando complessivamente 17 scali.

Con questa novità Costa Crociere rafforzerà ulteriormente la sua presenza in Sardegna, dove la compagnia italiana già opera con l'ammiraglia Costa Diadema in estate e Costa Pacifica in autunno, che fanno scalo regolarmente a Cagliari.

L'itinerario di Costa neoRiviera, chiamato "Il ritmo delle Baleari", è la grande novità dell'estate 2017 di Costa Crociere. Dopo Porto Torres, la nave raggiungerà Minorca, quindi Ibiza — dove si effettuerà una sosta lunga sino alla mattina del giorno successivo, con la possibilità di scegliere escursioni anche a Formentera – e Palma di Maiorca; le due tappe successive della crociera saranno Tarragona (Spagna), con un'altra lunga sosta per visitare Barcellona o il parco di divertimenti PortAventura World e la nuova attrazione del FerrariLand, e infine Savona, da dove sarà possibile raggiungere anche Genova e altre incantevoli località della Riviera Ligure.

Il nuovo itinerario è pensato per chi vuole godersi le spiagge, il mare, il divertimento e la vita notturna di alcune tra le più belle località del Mediterraneo. Anche l'offerta di bordo rispecchia la speciale atmosfera di queste crociere: happy hour con deejay set a bordo piscina, spuntini di mezzanotte, street food, lezioni di acquagym, zumba, aerodance, feste a tema come i Fun & Beach Vibe Party a bordo piscina, organizzati per ricreare l'atmosfera trendy e palpitante della movida spagnola, dal tardo pomeriggio fino alle prime luci dell'alba. A bordo di Costa neoRiviera i crocieristi troveranno inoltre il "meglio d'Italia", in termini di qualità, passione, ospitalità e gastronomia.

Porto Torres sarà inoltre porto di transito per gli ospiti di Costa neoRiviera imbarcati nelle altre tappe della crociera, i quali potranno così visitare la Basilica romanica di San Gavino, l'area archeologica di epoca romana di Turrus Libisonis, il Museo del Porto, la necropoli di via Libio, il Museo dedicato al cantante sardo Andrea Parodi e la spiaggia di Balai con la sua caratteristica chiesa a picco sul mare trasparente del Golfo dell'Asinara. Grazie all'accoglienza promossa dal Comune di Porto Torres, il centro della città ospiterà mercatini, punti informativi, spazi di promozione del territorio ed esibizioni folkloristiche.

- segue

In alternativa gli Ospiti Costa Crociere potranno godersi l'acqua cristallina della spiaggia delle Saline, oppure ancora della spiaggia di Maria Pia, sulla Riviera del Corallo, così chiamata per le numerose formazioni di corallo rosso presenti nelle sue acque. Potranno scoprire le bellezze di Alghero con una piacevole passeggiata a piedi, apprezzare una degustazione di vini locali accompagnati dai tipici formaggi sardi e da dolci locali, o godersi una giornata nel suggestivo borgo medievale di Castelsardo con vista sull'incantevole Golfo dell'Asinara.

Costa neoRiviera (48.200 tonnellate di stazza) offre 624 cabine totali, di cui 94 suite, 4 suite panoramiche con balcone privato e 6 gran suite con balcone privato. A bordo ristoranti e bar esclusivi, che propongono il meglio dei grandi marchi italiani, centro benessere, teatro, piscine, casinò, discoteca, shopping centre, club di animazione per bambini e ragazzi.

Lunedì il primo scalo della Neo Riviera a Porto Torres



PORTO TORRES – Con il primo scalo della Neo Riviera, la Costa Crociere apre ufficialmente una nuova pagina a Porto Torres. Da lunedì mattina alle 8, con provenienza da Savona, la nave del progetto Neo Collection sosterrà al molo di Ponente dello scalo turritano fino alle 18, orario in cui prenderà il largo verso Mahon.

Saranno circa 1700 i passeggeri a bordo, principalmente italiani e francesi. Numerose le escursioni pianificate dal gruppo armatoriale italo – tedesco e affidate alle Agenzie Marittime Sarde, partner locale della Trumpy Tours: Alghero, Castelsardo, Stintino, l'Asinara, ma anche le spiagge del circondario e le visite di carattere enogastronomico e culturale come la tappa alle Cantine Sella e Mosca ed i siti archeologici. La differenza rispetto all'oramai consolidato traffico delle crociere a Porto Torres, quest'anno sarà sostanziale.

Non solo transiti, ma anche la possibilità di imbarco e sbarco direttamente dallo scalo turritano per un tour nel Mediterraneo di 7 giorni, con tappe anche a Ibiza, Palma di Maiorca e Tarragona. Un centinaio, circa, i passeggeri in imbarco e partenza dal Molo di Ponente per lo scalo inaugurale di lunedì. Numeri che, stando alle stime, potrebbero crescere nelle prossime toccate. Diciassette, infatti, quelle programmate dalla Costa: una ogni lunedì, fino al 25 settembre.

Una fase esplorativa e sperimentale che, se riscuoterà il successo atteso dalla stessa compagnia, potrebbe confermare Porto Torres come punto di riferimento per le strategie commerciali del gruppo armatoriale che fa capo alla Carnival Corporation e suggellare ufficialmente il lancio di prepotenza nel mercato.

Dal porto e dalla città la risposta sarà sicuramente efficace. Numerosi gli incontri con la locale Amministrazione Comunale, con la Capitaneria di Porto, gli agenti per la Sardegna (Cincotta Group) ed i tour operator (Agenzie Marittime Sarde – Trumpy Tours). I passeggeri in imbarco saranno accolti nella stazione marittima del Comune per il check-in e la consegna bagagli. Gli stessi passeggeri saranno successivamente trasportati, con navetta gratuita messa a disposizione dell'Autorità Portuale, direttamente sotto bordo per i controlli di security e l'imbarco. Stesso passaggio, ma con modalità diverse, seguiranno anche i bagagli al seguito.

“Quella di lunedì è una scommessa fondamentale per Porto Torres – spiega Pietro Preziosi, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna -. Lo scalo della Neo Riviera, con l'opzione del turn around, rappresenta il salto definitivo verso un sistema crocieristico consolidato, capace di offrire non solo transito, ma anche imbarco e sbarco, con relativi servizi connessi, e possibilità di sviluppo turistico futuro con importanti ricadute economiche per il territorio di riferimento”.

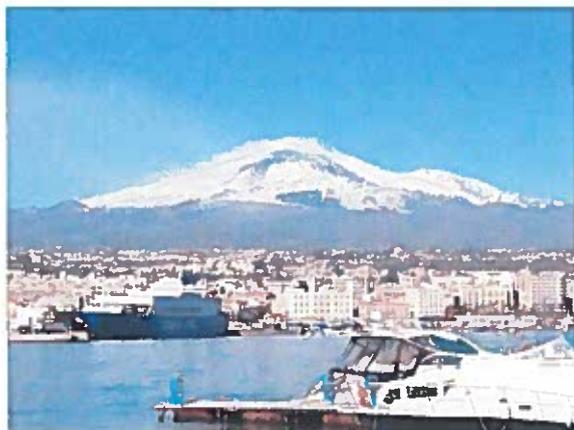
Fondamentale la sinergia. “Per arrivare a questo risultato – continua Preziosi – l'Autorità portuale ha avviato, già nel mese di settembre 2015, in occasione del Seatrade Europe di Amburgo, un'intensa campagna di sensibilizzazione nei confronti di Costa Crociere. In questa sfida siamo stati affiancati dall'Amministrazione Comunale che, così come per le altre compagnie, ha mostrato particolare sensibilità, mettendo in piedi una macchina organizzativa fondamentale per l'accoglienza in città. Strategica, in questo caso, la disponibilità del Comune a voler concedere degli spazi nella Stazione Marittima del Porto Civico per le operazioni di check-in e check-out.

Altresì fondamentale si è rivelato il lavoro della Capitaneria di Porto, che ha condiviso e studiato con l'Autorità Portuale le migliori soluzioni tecniche per l'assegnazione dell'ormeggio e per le procedure di Security. Un team che, con le proprie competenze, ha tenuto sempre vivo il dialogo con la Compagnia, l'agente marittimo ed il tour operator di riferimento”.

E lunedì sarà anche un'occasione per testare la macchina organizzativa. “Nel corso della mattinata – conclude il Commissario Straordinario e Direttore Marittimo – avremo occasione anche di incontrare il comandante della nave, Giovanni Cosini, sia per il benvenuto, ma anche per stilare un primo bilancio di un'attività che portiamo avanti da quasi due anni. Un lavoro, questo, sono certo, darà frutti importanti per il futuro dello scalo”.

Porti: Pogliese, Catania in rete europea Ten-T

Scalo etneo può attingere ai fondi provenienti da Bruxelles



(ANSA) - PALERMO, 5 GIU - Il porto di Catania è stato inserito nella rete delle più importanti infrastrutture europee, la Ten-T Comprehensive network che raggruppa le principali infrastrutture dell'Unione europea, permettendo allo scalo etneo di attingere ai fondi provenienti da Bruxelles.

A darne notizia è Salvo Pogliese, parlamentare europeo di Forza Italia, membro della commissione Trasporti dell'Europarlamento, che aveva più volte interessato l'olandese Herald Ruijters, capo unità responsabile della rete transeuropea, della questione della precedente esclusione del porto catanese. "L'inserimento del porto di Catania nella rete Tent-T - dice - è una notizia altamente positiva, non solo per Catania ma per l'intera Sicilia orientale, perché permetterà al porto etneo di accedere a importanti finanziamenti europei".

l' intervista

Gemelli: «Nel tritacarne mediatico per 17 giorni dopo il voto sul petrolio i riflettori si sono spenti»

Massimo LeottaAugusta. Gianluca Gemelli ha una predisposizione al sorriso fuori dal comune. Ma l' espressione si fa seria e gli occhi sono lucidi quando ricorda le rinunce, soprattutto personali, che ha comportato essere un imprenditore di successo. Eccolo il "Gazzella", l' uomo che secondo le carte della magistratura di Potenza metteva in riga i potenti. Il protagonista dell' inchiesta Tempa Rossa, inchiesta che poco più di un anno addietro ha fatto tremare il governo, ha costretto alle dimissioni un ministro (che era la sua compagna), lo ha "terrorizzato" salvo poi concludersi senza neanche una udienza di processo, con una richiesta di archiviazione subito accolta. Ecco il signore del traffico di influenze. Il capello è sempre indisciplinato, il fisico più asciutto. Mentre passa tra i corridoi della sua azienda, alla periferia di Augusta scorge un ragazzino (il figlio di un dipendente) "spiaggiato" su un divano mentre gioca con l' Iphone e si gode l' aria condizionata. Sorride. "Nelle settimane successive al circo mediatico ho dovuto licenziare 60 dipendenti - dice -. Adesso che tutto è passato speriamo di ripartire".

Gemelli parlava poco prima dell' esplosione

dello scandalo. Lo ha fatto ancora meno dopo. Ma adesso ritiene sia giunto il momento di farlo. Con una premessa: "non intendo affrontare i temi dell' indagine". Premessa non mantenuta. "Non ho mai capito perché è esploso questo casino mediatico. Quello che so è che sono stato demolito da 17 giorni in cui sono stato continuamente sui giornali". Nel suo ufficio centinaia di pagine di rassegna stampa. "17 giorni, fino a quello del referendum (del 17 aprile sul rinnovo delle concessioni per l' estrazione di gas e di petrolio in mare ndr), poi dal giorno dopo neanche un trafiletto che mi riguardasse. Strano. Non trova?

"Diciassette giorni in cui anche le sue vicende personali sono finite in piazza. Come la celebre telefonata tra lui e la sua ex compagna (e all' epoca ministro dello Sviluppo economico) Federica Guidi. "Non fai altro che chiedermi favori, con me ti comporti come un sultano, mi sono rotta", urlò lei al telefono. Gemelli aggiunge: "E' vero, ricordo benissimo. Mi disse così. Ma sa cosa non è emerso? Tutto il resto. Non è emerso che c' era tensione perché con me in Sicilia, lei a Roma a fare il ministro e il bambino a Modena avevamo una vita familiare che non si reggeva più. Non è emerso che in un momento di

-segue

scoramento le ho chiesto di dimettersi e lei si arrabbiò moltissimo. Non è emerso che il contratto di Tempa Rossa era definito dal 2013, quando Federica non era ministro, e che fu rinviato all' anno successivo a causa di una frana e quindi per una procedura di site preparation. Non è emerso che prima di Tempa Rossa per ben otto anni non avevo avuto contratti in Italia, ma solo all' estero. Però quello che interessava ai giornali era pubblicare le mie telefonate. Come se voi giornalisti non perdetes mai la pazienza". Ma non solo i giornalisti. Perché in realtà la prima querela è stata per il governatore Rosario Crocetta.

"L' ho denunciato perché ritengo diffamatorio dire che ha preferito suggerire Catania come sede dell' **autorità portuale** perché ad Augusta c' era il quartierino di Gemelli. Considerato che i magistrati hanno detto che non esisteva il quartierino e che quindi non avrebbe lasciato le pecorelle al lupo come detto in una intervista, a questo punto immagino che lo stesso Crocetta suggerirà di fare un passo indietro e ripristinare l' Autorità **portuale** ad Augusta. E non perché lo dice Gemelli ma perché è un porto core secondo l' Europa. Quella decisione assunta evidentemente in autotutela non ha più motivo di esistere". Perché Gemelli non è mai stato trafficante di influenze secondo i magistrati. Questa vicenda ha lasciato due ombre nella sua vita. "La prima il senso di colpa nei confronti delle altre persone coinvolte. Poi c' è un secondo aspetto. E quella è una lama nel cuore.

"Un giorno mio figlio di 10 anni mi detto: "un bimbo a scuola dice che tu rubi il petrolio". E' stato il momento più mortificante della mia vita. Sono un uomo e dico che per questo qualcuno dovrà pagare".

MASSIMO LEOTTA

Infrastrutture, si parte da 7 miliardi per 3 anni

Alessandro Arona

■ Più risorse nei primi tre anni ai ministeri che hanno dimostrato al Mef di avere programmi capaci di innescare nuova spesa già da subito, soprattutto il Mit con la messa in sicurezza delle ferrovie e le strade delle zone colpite dal sisma e l'Istruzione con l'edilizia scolastica, che avrà 1,4 miliardi fino al 2019. L'analisi dello schema di Dpcm firmato dal premier Paolo Gentiloni il 29 maggio dice che, tra le pieghe di una programmazione di lungo periodo orientata al 2032, sono stati individuati alcuni obiettivi di breve e medio termine da centrare tra il 2017 e il 2019, che consentiranno impegni fino a un massimo di 7,1 miliardi.

Il fondo investimenti ha debuttato quest'anno, al comma 140 della legge di Bilancio. Risorse per 47,5 miliardi in 15 anni, di cui 1,9 miliardi nel 2017, 3,15 nel 2018, 3,5 nel 2019 e poi tre miliardi all'anno fino al 2032. L'utilizzo dei fondi doveva essere disposto con "uno o più" Dpcm. L'obiettivo era dare una forte iniezione di risorse per gli investimenti pubblici, con decisioni sulla destinazione dei fondi non più fissate nelle tabelle di bilancio ma con decreti del premier: dunque, scelte più flessibili e legate alle previsioni di spesa effettiva.

TRASPORTI

Il Mit può contare su 2,6

miliardi fino al 2019: dovrebbero andare soprattutto alla messa in sicurezza delle strade nelle zone terremotate

I primi 800 milioni sono stati assegnati al Programma periferie 2016 con un primo Dpcm (in registrazione alla Corte dei conti). Agli investimenti delle Regioni sono stati assegnati 400 milioni dalla manovrina. Infine, altre risorse sono state preassegnate all'edilizia scolastica e ai centri immigrati. Questo ha portato il residuo a circa 46 miliardi e la dotazione 2017 da 1,9 a 1,16 miliardi.

Il Dpcm che li ripartisce è appena approdato alle Camere e consiste, in pratica, in una tabella con indicazione di filoni di massima di spesa e la ripartizione dei fondi. Non c'è nessun dettaglio in più sui programmi, che dunque vengono completamente delegati ai ministeri, né alcuna previsione o vincolo sugli obiettivi di spesa. Saranno, quindi, i singoli dicasteri a decidere come ripartire i propri fondi ed è prevedibile che la spesa effettiva 2017 sarà contenuta (non oltre 450 milioni su 1,9 miliardi secondo stime calcolabili dalla relazione al Dpcm). I tempi fra l'altro si sono allungati rispetto alle attese. Le Camere hanno 30 giorni per i pareri, poi comunque il Dpcm andrà alla Corte dei conti: quindi Gazzetta ufficiale, a occhio e croce, a inizio agosto.

L'analisi della ripartizione tra i

ministeri dei 7,1 miliardi previsti fino al 2019 consente di capire dove sarà convogliata la spesa con urgenza maggiore. Al di là delle attribuzioni al 2032, che rischiano di restare almeno in parte virtuali (o comunque rinviate ai futuri governi), alcuni dicasteri incasseranno infatti molte risorse subito. Il ministero dell'Istruzione, ad esempio, è l'unico che prenderà oltre metà del suo denaro tra il 2017 e il 2019: circa 1,4 miliardi. Saranno impiegati per l'edilizia scolastica: le scuole, insomma, hanno capacità di muovere immediatamente investimenti per le manutenzioni dei fabbricati e la messa in sicurezza antisismica.

L'altro forno in grado di bruciare molte risorse è il Mit, che fino al 2019 mette in cascina 2,6 miliardi. Nel 2017 sono previsti impegni di spesa per 383 milioni: dovrebbero andare soprattutto alla messa in sicurezza delle strade nelle zone terremotate. Si tratta di un fronte già aperto dall'Anas. Allo stesso modo, Rfi sta trattando per ottenere il trasferimento della gestione di alcuni binari regionali: i contatti con Umbria, Emilia Romagna e Lazio sono in fase avanzata. Così, altri impegni di spesa per il 2017 potrebbero riguardare proprio la messa in sicurezza della rete regionale delle "ex concesse". Tempi più lunghi serviranno, invece, per far decollare i due accordi di programma 2017-2021 di Rfi (10 miliardi) e 2016-2020 di Anas (5,5 miliardi)

alimentati dal Dpcm. Il primo finanziacantieri come il Terzo Valico, il Brennero, la Brescia Verona-Vicenza, il raddoppio della Messina-Catania. Il secondo punta soprattutto sulla manutenzione, sulla Salerno-Reggio Calabria e la Orte-Mestre. Entrambi, però, consentiranno di accantonare spesa solo dal 2018.

Il ministero della Difesa incasserà il grosso dal 2020 in poi. Nel primo triennio si limita a mezzo miliardo: saranno impiegati per le infrastrutture di telecomunicazione ma anche per alloggi e strutture militari. Anche lo Sviluppo economico avrà, fino al 2019, una piccola quota delle sue risorse: 400 milioni su 3,5 miliardi. Serviranno quasi tutti per forniture militari ad alta tecnologia. Il ministero della Giustizia, invece, incasserà quasi 400 milioni entro il 2019. In parte serviranno a informatizzare i processi ma in parte saranno impiegati per lavori su tribunali e carceri. Capito a parte per il Mef, che incassa 810 milioni da impiegare nei modi più vari: risanamento ambientale, immobili del demanio, periferie. Mentre il Viminale si limita a 253 milioni per le sedi di Polizia e Vigili, commissariati e caserme. Completano il quadro i dicasteri che incasseranno di meno, come l'Ambiente e i Beni culturali, entrambi sopra quota 200 milioni: saranno impiegati per il dissesto idrogeologico, le bonifiche, il miglioramento della vulnerabilità sismica dei musei.

© RIPRODOTTI E TRADOTTI

LO SVILUPPO

Gentiloni e il Sud: «Investire conviene come non mai»

*«Ci sono incentivi cumulabili che segnano una svolta
Lo dico a tutti: opportunità per oggi, non per dopodomani»*



● **Cogliere l'attimo:** Paolo Gentiloni, premier dai toni cauti e felpati, inietta ottimismo e invita a investire al Mezzogiorno. «È il momento per farlo, oggi e non dopodomani: forse, è fiscalmente vantaggioso come non mai. Lo dico alle imprese, al mondo del lavoro, alle istituzioni locali». La cassetta degli attrezzi abbraccia la serie di «incentivi cumulabili che segnalano una svolta»: il credito d'imposta, le risorse europee, gli stanziamenti ordinari delle amministrazioni centrali. Ma Gentiloni annovera tra i fattori di stimolo e di contatto anche l'inversione di tendenza «metodologica», la collana di numeri su cantieri e progetti dimostra «attenua l'idea che investire al Sud comporti un rischio di spreco delle risorse. Non è così».

Quasi quaranta minuti di dissertazione gentiloniana sul Mezzogiorno e le sue tritotrie, a chiusura della giornata di studi organizzata dal governo a Matera («Mezzogiorno protagonista: missione possibile»). Forse per la prima volta, il premier ha snocciolato visioni, errori passati, analisi franche e sicuri sullo sviluppo meridionale. C'era pure il ministro della Coesione territoria-

le e del Sud Claudio De Vincenti, folto il panel di studiosi, in platea i governatori e i sindaci del Mezzogiorno. Non c'era Michele Emiliano, nonostante la presenza annunciata: «Impegni istituzionali», spiegano dalla Regione; ma le tensioni sul dossier Ilva e le parole abrasive del mattino di De Vincenti avranno giocato un ruolo chiave. Quello di Gentiloni è l'intervento di chiusura, tre le direttrici-cardine. Primo: sul Sud pesano divari storici, «20 anni di solitudine» scavata come un burrone invalicabile dalle classi dirigenti nazionali. Secondo: l'approccio dev'essere mediano, né la «nostalgia della Cassa depositi e prestiti», né tantomeno «l'oblio». Terzo: la già citata cassetta degli attrezzi, difendendo il lavoro fatto dai governi nell'arco dell'intera legislatura, e rilanciando («cercheremo già nei prossimi giorni

di arricchire ulteriormente l'impostazione programmatica»), anche perché «c'è l'opportunità che ci deriva dal contesto», prima di tutto meridionale. Tutti fili annodati in precedenza da De Vincenti, che aveva aperto la scatola del Masterplan per il Sud spiegandone ingranaggi e ratio: «Non più programmazione dall'alto, ma nemmeno distribuzione di risorse e ognuno fa quel che vuole. Il governo invece fa la sua parte, mette le risorse e discute su come le usiamo. E le priorità ci vengono indicate dalle comunità locali. Non si assemblea, ma si sceglie in un disegno più ampio». Assenza di Emiliano a parte, proprio in questa settimana la Regione - dopo aver faticosamente riuscito lo strappo col ministero sulla disponibilità di cassa delle risorse - comunicherà gli interventi prioritari per il 2017 sotto l'ombrello del Masterplan.

Gentiloni, dal canto suo, ammette che con la crisi e non solo con quella la distanza Nord-Sud «si è accentuata», e «pesano ritardi storici», il che «non vuol dire che non dipende dal fatto che non cerchiamo di valorizzare gli innumerevoli esempi positivi che abbiamo». Che, detto così, può suonare come un missile terra-aria verso lo storytelling renziano e il refrain dell'«errore di narrazione del Sud». Il premier è severo: «Veniamo da decenni di solitudine della questione meridionale. E non c'è nessun errore delle classi dirigenti meridionali che possa cancellare le responsabilità nazionali di aver dimenticato la questione meridionale». I «20 anni di solitudine» sono dovuti «a una doppia spinta»: «l'egemonia della cultura anti meridionale influenzata in parte dalla strumentalizzazione di un valore importante come il

federalismo», e poi «l'idea, molto diffusa anche a sinistra, che il modo migliore di affrontare la questione meridionale fosse quello di negarla. Non demonizzavo questa posizione, è anche nobile e nasce dall'idea che in fondo se le classi dirigenti e la società civile prendono in mano il loro destino, allora non c'è bisogno di interventi particolari». Visione, in parte renziana, che per Gentiloni «ha fatto il suo tempo». Così come passata e deteriorata è lo schema «dell'intervento straordinario» che «senonché problemi ha provocato». Insomma: sfuggire dagli estremi «del pendolo», «e si può essere meridionalisti e non nostalgici della Cassa del Mezzogiorno». È la cornice in cui si iscrive il filo d'interventi dipanato «negli ultimi anni», con «una politica meridionalista di tipo nuovo», puntando «sulle città, sulle periferie, sulla sicurezza, sulle infrastrutture», e incitando risorse, «13 miliardi per gli interventi dei Patti per il Sud e 39 miliardi complessivi per le politiche di coesione». Ma con l'attenzione vigile perché siano «risorse addizionali e che negli interventi pubblici ci sia sempre una quota determinante per il Sud».

F.G.G.



Il convegno

A Matera una giornata di studi organizzata dal governo: «Il Mezzogiorno sconta 20 anni di solitudine»

L'approccio

«Evitiamo il pendolo tra nostalgia dell'intervento straordinario e l'idea che il problema va negato»

Hapag Lloyd e la «Uasc» approvano la fusione

AMBURGO - Nel corso della recente assemblea generale annuale di Hapag-Lloyd, gli azionisti hanno approvato la creazione di un nuovo capitale sociale che sarà utilizzato per il previsto aumento di 400 milioni di dollari del capitale sociale. Tale aumento è programmato aver luogo entro sei mesi dalla fusione con la compagnia araba Uasc, che è stata completata lo scorso 24 Maggio. Inoltre, l'assemblea ha deliberato l'ampliamento da 12 a 16 del numero dei membri del "supervisory board". I nuovi membri scelti dagli azionisti, sono Ali bin Jassim Al-Thani, consulente dell'amministratore delegato della Qatar Investment Authority (QIA) e Nabil M. Al-Amudi, presidente dell'Autorità Saudita per i Porti. Quest'ultima fusione di Hapag-Lloyd segue quella del 2005 con CP Ships e quella del 2014 con la cilena Csav.

Informazioni Marittime

Capesize vecchie e nuove nella guerra dei noli

Il 31 marzo scorso la VLCC (Very Large Ore Carrier) *Stellar Daisy* (nella foto) di 266.000 dwt affondava con il suo carico di minerale imbarcato al terminale di Ilha de Guaiba (Brasile) durante il suo viaggio verso il porto cinese di Qinquangdao. Un viaggio di routine che la nave compiva per conto della compagnia mineraria brasiliana Vale. Chiarissima la causa dell'affondamento, un improvviso crack strutturale che ha fatto andar giù la nave come un sasso portando con sé 22 dei suoi 24 membri dell'equipaggio. Un'ennesima tragedia annunciata che getta ancora una volta seri dubbi circa l'attendibilità di un registro navale, questa volta quello sud coreano.

Stellar Daisy, *Stellar Unicorn* e *Stellar Queen* sono 3 delle 50 VLCC che scesero in mare all'inizio degli anni '90 come "single-hulled tankers" trasportando crudo. Parecchi casi di sversamento di carico dallo scafo ha portato l'IMO tra gli anni 2005/2010 a bandire le petroliere a scafo singolo e obbligare la costruzione di tanker a doppio scafo per le unità oltre i 5000 dwt. Per le vecchie e già obsolete petroliere il destino più logico sarebbe stato la demolizione ma l'allora buon mercato dei noli dei carichi secchi ha suggerito a veri e propri speculatori di acquistare queste unità convertirle in ore carriers e noleggiarle a Vale Brasile.

Da sempre la lotta tra Vale e i concorrenti australiani Rio Tinto e BHP per la vendita del minerale di ferro alla sempre più "affamata" industria cinese è giocata senza limiti di colpi. I brasiliani penalizzati dalla maggiore distanza tra i porti d'imbarco di Tubarao, Ilha de Guaiaba, Ponta de Madeira e quelli di sbarco nel nord Cina, oltre 50 gg di navigazione a 9 nodi rispetto ai 20 della rotta Australia/nord Cina, hanno giocato la carta delle VLCC di 250/400.000 tonnellate di portata per abbassare la componente nolo del prezzo cif (cost+insurance+freight) della materia prima.

Una carta giocata sulla pelle degli armatori delle capesize, 150/170.000 tonnellate di portata, che hanno visto ridursi drasticamente le possibilità di impiego. Questo tipo di nave definita dagli operatori del settore "industrial carrier" è cioè legata all'unico traffico a lei possibile, il trasporto di materie prime (minerale e carbone) per l'industria siderurgica. Abbandonato il carbone ormai trasportato dalle panamax sino alle capesize è una flotta che senza il minerale non ha vita. Intorno al 2009/2010 Vale lancia quindi questo mega progetto, e tra il 2011 e il 2013 i cantieri sud coreani e cinesi sfornano qualcosa come 37 Valemax, navi da circa 400.000 tonnellate di portata, parallelamente vengono eseguiti lavori di adeguamento delle strutture portuali dei porti d'imbarco e sbarco per accomodare questi "bestioni del mare" e costruite aree di allibio in Indonesia per approvvigionare i porti minori del sud est asiatico.

Altre 29 valemax entreranno in servizio

Ma nel frattempo, già dal 2005 in poi Vale ha noleggiato a long period charter (10 anni) 50 VLCC, tra cui le tre Stellar di proprietà della sud coreana Polaris. Noli ricchi che hanno permesso a questi speculatori di recuperare in pochi anni le spese di trasformazione. Contratti a tempo che vennero poi estesi intorno al 2011/12 ma a noli ridotti in conseguenza di un mercato delle vacche grasse ormai diventato un ricordo. La maggior parte di questi contratti termineranno nel 2018

-segue

contemporaneamente all'immissione in servizio di altre 29 valemax. E ci troviamo ai giorni nostri con i brasiliani sempre a combattere sino all'ultimo cent per vendere anche un kilo di minerale ma sconfortati dall'affondamento della *Stellar Daisy* e dalla scoperta di seri problemi strutturali anche sulle gemelle. Vale quindi ad un bivio: continuare ad usare queste vecchie signore del mare sino ad esaurimento dei contratti di noleggio o mollarle e immettere sul libero mercato qualcosa come 60 milioni di tonnellate all'anno, tanta la valenza di trasporto di questa flotta.

Una scelta che potrebbe significare un totale cambiamento di rotta del mercato dei noli almeno per le capesize... un cambiamento temporaneo comunque giacché come già detto tra la fine del 2018 e nel 2019 entreranno in servizio le altre 29 nuove Valemax. E ammesso che anche queste mega navi a lungo andare non mostrino possibili talloni di Achille già evidenziati da alcune di queste unità ma prontamente tacitati dai tanti interessi che ruotano attorno a questo affare.

Traffico teu in flessione a Port Klang (Malesia)

SINGAPORE - Nel principale porto della Malesia, Port Klang, negli scorsi mesi di Aprile e Maggio è stato gestito un numero di container inferiore rispetto a quello previsto. A darne notizia è la società terminalistica "Westports Holdings Berhad" che ha fornito un aggiornamento riguardo al volume dei contenitori movimentati nei primi cinque mesi del 2017 rivolto in particolare a tutti gli azionisti e alla "Bursa Malaysia" nel cui listino è presente. "Westports" aveva realizzato nel primo trimestre un incremento dei volumi dell'1% raggiungendo quota 2,4 milioni teu e nel rendere noti questi dati, circa due mesi fa, aveva preventivato per fine anno un andamento analogo a quello registrato nel 2016. Ora il dato sembra debba essere ritoccato visto che ad Aprile e Maggio il traffico non ha raggiunto i livelli auspicati. In questi ultimi due mesi sono stati ristrutturati tanti servizi a seguito del nuovo assetto delle alleanze armatoriali. Nei primi cinque mesi del 2017 al "Westports" di Port Klang sono stati movimentati in totale 3,95 milioni, un meno 3% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il corrispondente trimestre dello scorso anno era stato un trimestre record, il periodo in cui, evidenzia "Westports", era stata realizzata la più alta crescita percentuale del 2016. Ecco perché la società aveva previsto che il trend potesse essere confermato anche quest'anno. Una situazione che però non si è verificata per la forte competizione che ha interessato quest'ultimo periodo. Il nuovo assetto del settore trasporti marittimi container, dal 1° Aprile 2017, ha visto la graduale eliminazione di servizi che venivano precedentemente espletati nell'ambito della "Ocean 3 Alliance", dell'altro accordo "Ckyhc" e del G6 e che ora sono stati in parte inseriti nelle nuove "Ocean Alliance" e "The Alliance". La prima toccata nel terminal "Westports" della "Ocean Alliance" è avvenuta lo scorso 6 Aprile. Quando era in funzione la "O3", fa notare il terminalista, «i nostri servizi erano più diffusi in tutte le regioni. Adesso con l'avvento della "Ocean Alliance" e della "The Alliance", la maggior parte dei dodici servizi che scalano il terminal sono più in eastbound che in westbound. Le navi in partenza dall'Estremo Oriente, dalla Cina, e dirette verso ovest, verso l'Europa e che poi fanno ritorno verso Oriente scalano Port Klang solo nel viaggio di ritorno e quindi, vista la durata dell'itinerario, il loro impatto sui dati di traffico di quest'ultimo periodo si è registrato solo nell'ultima parte di Maggio e continuerà anche in Giugno. L'impegno di "Westports" è adesso concentrato nel migliorare la qualità dei suoi servizi, l'efficienza, la produttività, così da poter presentarsi con una offerta più competitiva verso i player del settore. Si sta lavorando all'aumento della capacità del "CT 8" per il quale sono iniziati i lavori previsti nella seconda fase del progetto di espansione mentre per quanto riguarda il "CT 9" è stata avviata la prima fase, lavori che potrebbero consentire una ripresa della crescita dei volumi. "Westports Holdings Berhad" è oggi il più grande operatore portuale in Malesia. Oltre che nel traffico container, la società opera anche nel settore convenzionale offrendo una vasta gamma di servizi portuali, marittimi, noleggio e altri servizi ausiliari.

PwC: «Gas, l'Italia può diventare il centro logistico del Mediterraneo»

Ma i progetti procedono a rilento. E il porto di Venezia punta su Marghera

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. L'Italia ha le potenzialità per diventare un hub di stoccaggio e rifornimento per le navi che attraversano il Mediterraneo.

Il rapporto di PricewaterhouseCoopers, presentato al forum del *Secolo XIX/The Medi-Telegraph*, spiega che «le potenzialità per l'Italia ci sono: è la prima nazione del Mediterraneo per beni trasportati via mare, è il primo paese europeo per trasporto di passeggeri e per numero di navi Ro/ro» ed è l'hub ideale per stoccare e rifornire le navi di Lng per le rotte che attraversano il Canale di Suez. Ci sono ostacoli però che limitano queste potenzialità: nella ricerca viene evidenziato come dei cinque terminal di rigassificazione, solo tre abbiano in previsione il servizio di rifornimento alle navi e comunque il percorso di completamento sembra ancora lungo. I progetti dei depositi costieri non vanno meglio: dei sei presi in esame, solo uno è autorizzato. Il lato terra non tiene il passo con la corsa che in questo segmento, stanno compiendo gli armatori

dei cantieri. «Tra luglio e agosto AidaPerla arriverà a Civitavecchia - racconta Francesco Maria Di Majo, presidente del porto - Per rifornirla con il gas naturale, arriverà da Rotterdam

un container speciale e il combustibile verrà poi caricato nella nave». Per evitare di rimanere indietro dal punto di vista ambientale, l'Authority ha intanto siglato un protocollo con

Gnv per ridurre l'impatto in prossimità dello scalo, ma c'è anche il fattore mercato di cui tenere conto: «Oggi non abbiamo richieste tali che consentano di realizzare un impianto Lng a Civitavecchia». Paolo Signorini, che guida i porti di Genova e Savona, spiega che gli operatori sono molto interessati e l'ubicazione di un nuovo impianto per il gas, sarà inserito nel prossimo piano regolatore portuale: «Puntiamo però anche sull'elettrificazione delle banchine e sulle coperture dei bacini delle riparazioni navali di Genova». Il tema del rapporto tra scalo e città preoccupa i sindaci, anche se Filippo Nogarin, primo cittadino di Livorno, sta combattendo una battaglia per riuscire ad entrare nel board dell'Authority: «Se non entriamo noi, devono uscire anche gli altri - attacca - È una manovra politica del Pd contro il Movimento 5 Stelle». In Adriatico sono pronti e Venezia, come ha spiegato la responsabile dei rapporti istituzionali dell'Authority, Federica Bosello, punta su Marghera. La Regione scommette invece sulle infrastrutture e l'assessore Edoardo Rixi ha tre priorità: «Fincantieri con il ribaltamento a mare, riparazioni navali e nuova diga».

Logistica

Da Mortara il primo treno merci diretto per la Cina

Primo treno merci diretto Cina-Italia-Cina. La nuova «Via della Seta» partirà in settembre da Mortara (Pv): cibo, vino, design e fashion, circoleranno sui 10.800 km che separano il Polo Logistico Integrato (sotto, nella foto Milani) del centro pavese dalla regione economico-produttiva dello Chengdu. A credere nel progetto è stato un colosso della logistica per il mercato automobilistico cinese: Changjiu Group, quotato in borsa a Shanghai dal 2016 con oltre 20 miliardi di fatturato e 35 centri in tutto il mondo. I treni merci dalla Cina, arriveranno al terminal ferroviario intermodale di Mortara per poi ripartire carichi di prodotti made in Italy. Due i trasbordi intermedi: Varsavia e Alashankou.

«Abbiamo scelto Mortara perché è una base strategica, il più importante centro intermodale della Lombardia e di tutto il Nord Italia - spiega Chen Gang, general manager di Cdc International Logistics Co.

- Si comincerà con un treno a settimana ma entro la fine del 2018 contiamo di triplicare: tre viaggi in sette giorni, e collegamenti con gli altri due poli logistici di Shanghai e Pechino». Una crescita rapida quella del Polo Logistico di Mortara, che dal 2009 ad oggi è passato da 10.000 a 50.000 treni movimentati l'anno con viaggi giornalieri per Rotterdam, Duisburg,

Gent e Savona. «Siamo orgogliosi di essere stati in questi anni di crisi l'unico terminal in grado di nascere e crescere», dichiara Andrea Astolfi, presidente Polo Logistico Integrato. Le merci arriveranno in Cina in 18 giorni abbattendo i costi. In questa area di 110.000 mq, gru e tir sono sempre in movimento. Un centro all'avanguardia con un magazzino per lo stoccaggio di oltre 30 mila mq, tre binari operativi lunghi 650 metri e quattro binari elettrificati in radice per consentire arrivi e partenze. I vantaggi in termini di tempo, rispetto al trasporto via mare, sono evidenti: 18-22 giorni contro i 40-45; in aereo ci si impiega soltanto una settimana ma con costi decisamente elevati. «Non è soltanto il fattore tempo a farci propendere per il trasporto ferroviario - sostiene Chen Gang -. Il rischio di stabilità dei container è maggiore in nave; la conservazione di certi alimenti è difficoltosa in aereo per via degli sbalzi termici. Il treno garantisce maggiore sicurezza» .

Eleonora Lanzetti