Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
2,3 e 4 DICEMBRE 2017

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

- **Assemblea programmatica Assoporti** (Il Telegrafo)

Trieste:

"..Colosso indonesiano si insedia in hub ..."(Ansa, Il Nautilus)

Venezia:

"...Sulle orme dei crocieristi..."(Il Telegrafo, Venezia Mestre, Ferpress)

Genova:

"...Deve trovare una lidership..." (Il Secolo XIX, La Repubblica GE)

"...Troppo spazio ai fondi?..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Savona:

"...Grimaldi, prua sul porto ..."(The Medi Telegraph, La Repubblica Ge)

"...Via della seta i cinesi vogliono il Terzo Valico ..."(La Repubblica Ge)

"...L'affare del retro porto..."(QN Economia & Lavoro)

Savona:

"...Fondi Europei ..."(The Medi Telegraph)

Ancona:

"...fondamentale il quadrilatero..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Porto 2000..." (La Nazione)

"...liberare il bacino galleggiante..." (Il Telegrafo)

Piombino:

"...le incertezze del porto..." (Il Sole 24 ore)

Civitavecchia:

"...Opera fondamentale per lo sviluppo del porto..."
(Civonline, Informazioni, Marittime, Ferpress)

Napoli:

"...Uno dei quatto hub dell'economia blu..."
(Informazioni Marittime, L'informatore Navale)

"...Waterfront..."
(Il Mattino, Informazioni Marittime, Bollettino avvisatore Mrittimo)

Salerno:

"...Dragaggio a porta ovest..."(Informazioni Marittime)

Cagliari:

"...la crisi del porto..."(Messaggero Marittimo, il Nautilus)

Messina:

"...Temestieri, genio civile chiede chiarimenti..."(Gazzetta del Sud)

"..la nave che segue ilsole..."(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...dibattito sul contrabbando..."(Giornale di Sicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
2,3 e 4 DICEMBRE 2017

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Focus:

- **Fincantieri confermato cantiere a Monfalcone**
  (Il Tempo, Il Mattino, La Gazzetta Marittima)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Enrico Bonistalli

Il ponte dovrebbe sorgere più a monte dell'attuale, a fianco della Toscopetrol, approfittando anche della sopraelevazione della strada

IL PROGETTO L'IDEA AVANZATA DA BONISTALLI DI 'ASAMAR'

Foce di Calambrone, ponte alternativo

ASSOPORTI, l'associazione delle Autorità di sistema portuali italiane, ha convocato la propria assemblea 'propositiva' per martedì 12 dicembre a Roma, assegnando ai singoli presidenti temi specifici. Così l'Autorità del Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino) dovrà proporre le linee guida su portualità e logistica: facendo perno sulla situazione modello che si prospetta proprio nella nostra area logistica, dove convivono in poche decine di chilometri quadrati i porti di Livorno e Piombino, l'interporto Vespucci, l'aeroporto Galilei e il raccordo ferroviario cargo tra le banchine, l'interporto e la rete nazionale. Uno dei temi caldi da trattare con il ministro Delrio – che presenzierà l'assemblea – rimane per il sistema livornese quello dei collegamenti ferroviari. E più dettagliatamente quello di far arrivare sia alle due sponde della Darsena Toscana, sia alla futura piattaforma Europa, i fasci plurimi di binari che saranno indispensabili per i quantitativi di container e di auto preventivati. In questo quadro sta prendendo piede il progetto-proposta lanciato dal presidente dell'Asamar, l'agente marittimo Enrico Bonistalli, che per poter 'tombare' il tratto di canale di Navicelli che sbocca in Darsena Toscana ha suggerito sia al presidente Corsini, che al governatore Rossi un ponte alternativo a quello sulla foce del Calambrone. Il ponte dovrebbe sorgere più a monte di quello attuale, a fianco della Toscopetrol, approfittando della sopraelevazione della strada. Con la stessa luce sull'acqua del vicino ponte dell'autostrada raccorderebbe le due sponde creando un breve percorso a margine del parco, a filo dell'argine. Si potrebbe così demolire l'attuale ponte sulla foce del Calambrone, la cui luce sull'acqua impedisce il transito di ogni imbarcazione senza doverlo sostituire – com'era nei progetti della Provincia – con un secondo ponte, questa volta tipo levatoio, che renderebbe problematico il traffico con Tirrenia specie nel periodo estivo.

A.F.

IL SUMMIT

Assoporti si riunirà in assemblea martedì 12 dicembre

Ansa

Porti: colosso indonesiano si insedia in hub Trieste

E' la Java Biocolloid Europe, in accordo con Area Science Park

(ANSA) - TRIESTE, 2 DIC - Java Biocolloid Europe (Italia), filiale dell'Indonesiana Java Biocolloid, società leader nella produzione di agar-agar, polisaccaride ottenuto da alcuni tipi di alghe rosse usato in applicazioni alimentari, farmaceutiche e nelle industrie microbiologiche, si è insediata nel porto di Trieste, nell'ambito di Freeway, hub industriale pubblico- privato voluto da Area Science Park e Samer &Co Shipping S.p.A per portare nuove attività produttive nel capoluogo giuliano. Si tratta del primo insediamento in questo senso. L'azienda, fondata in partnership nel 2009 con il Gruppo Hakiki, colosso indonesiano nella produzione e distribuzione di prodotti alimentari, sbarcando a Trieste vuole rispondere alla crescente domanda proveniente dall'Occidente. "Abbiamo scelto Trieste per la posizione geografica - ha spiegato Lino Paravano, socio e fondatore del gruppo Java Biocolloid, in visita con una delegazione asiatica - per la presenza del Porto Franco che faciliterà la distribuzione dei nostri prodotti in Europa e Usa e per la presenza di un polo scientifico e tecnologico riconosciuto, con cui lavoreremo per sviluppare nuovi prodotti, dagli elevati standard di qualità".

Porti: D'Agostino in Cina, riconoscimento del ruolo diTrieste

Soprattutto per extradoganalità e free zones

"Abbiamo avuto importanti attestazioni di riconoscimento del ruolo che l'Autorità di sistema portuale nella sua completezza, ovvero Trieste e Monfalcone assieme, possono avere nel contesto della Belt and Road initiative: credo che la comunità italiana in Cina, dopo questo raduno, potrà svolgere un ruolo di marketing e comunicazione delle potenzialità di Trieste e del sistema Friuli Venezia Giulia nei confronti degli interlocutori cinesi". Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, a margine dell'incontro in Cina.

Tra queste potenzialità, è stato sottolineato, ci sono l'extradoganalità e la possibilità di svolgere attività di trasformazione industriale nelle "free zones". D'Agostino ha ricordato che si è appena "insediato nel porto di Trieste Java Biocolloid Europe (Italia), filiale dell'Indonesiana Java Biocolloid, società leader nella produzione di agar-agar, polisaccaride ottenuto da alghe rosse usato in applicazioni alimentari, farmaceutiche e nelle industrie microbiologiche: è solo l'inizio di un processo di attrazione che può avere grandi possibilità di sviluppo", ha aggiunto D'Agostino.

Porti: Prodi in Cina, Trieste può fare 'salto in avanti'

Ma solo se sarà sinergico con altro grande scalo Alto Adriatico

"Di fronte allo sviluppo del Pireo bisogna dare una risposta di grande respiro: se Trieste farà sinergia e si formerà un grande porto dell'Alto Adriatico, lo scalo giuliano potrà fare il necessario salto in avanti. Le possibilità ci sono se facciamo presto". E' il parere di Romano Prodi espresso a margine della sessione finale del quarto raduno informale della comunità d'affari italiana in Cina, organizzato dall'Ambasciata d'Italia a Pechino nella località di Yanqi Lake.

Citando le potenzialità dello scalo giuliano, Prodi ha fatto riferimento in particolare alla disponibilità del vicino porto di Monfalcone (Gorizia).

Il Professore ha tenuto anche un intervento, davanti a una platea di oltre 150 persone tra imprenditori, manager, docenti e ricercatori, qualificata rappresentanza del Sistema Italia in Cina, esordendo con queste parole: "In vita mia non ho mai visto un raduno come questo e, credetemi, ne ho visti tanti: grazie all'ambasciatore a nome del mio Paese, perché qui si fa strategia vera". Per Prodi, Serracchiani ha fatto bene a illustrare il caso del porto di Trieste a Yanqi Lake.

Java Biocolloid Europe si insedia in hub Trieste

TRIESTE – Java Biocolloid Europe (Italia), filiale dell'Indonesiana Java Biocolloid, società leader nella produzione di agar-agar, polisaccaride ottenuto da alcuni tipi di alghe rosse usato in applicazioni alimentari, farmaceutiche e nelle industrie microbiologiche, si è insediata nel porto di Trieste, nell'ambito di Freeway, hub industriale pubblico- privato voluto da Area Science Park e Samer &Co Shipping S.p.A per portare nuove attività produttive nel capoluogo giuliano. Si tratta del primo insediamento in questo senso.
L'azienda, fondata in partnership nel 2009 con il Gruppo Hakiki, colosso indonesiano nella produzione e distribuzione di prodotti alimentari, sbarcando a Trieste vuole rispondere alla crescente domanda proveniente dall'Occidente. "Abbiamo scelto Trieste per la posizione geografica – ha spiegato Lino Paravano, socio e fondatore del gruppo Java Biocolloid, in visita con una delegazione asiatica – per la presenza del Porto Franco che faciliterà la distribuzione dei nostri prodotti in Europa e Usa e per la presenza di un polo scientifico e tecnologico riconosciuto, con cui lavoreremo per sviluppare nuovi prodotti, dagli elevati standard di qualità".

Alla scoperta della Venezia, sulle orme dei crocieristi

di PAOLO BIAGIONI

DAI QUATTRO Mori alla chiesa di Santa Caterina. Tra i segreti di un quartiere, la Venezia, che di aneddoti e misteri da svelare – celati in maniera affascinante tra un palazzo e l'altro – ne possiede un'infinità. Un'altra prova inequivocabile di come il fattore turismo a Livorno possa giocare un ruolo di primo piano. Anche e soprattutto in ottica 2020, come evidenziato a più riprese dalla campagna che *Il Telegrafo* sta portando avanti in questi giorni. Insieme a Ursula Pareti, dell'associazione 'Guide Storiche Livorno', abbiamo ripercorso i primi passi che molti turisti fanno una volta sbarcati in città dalle navi da crociera. Un tratto breve, ma bellissimo, con tante curiosità da scoprire e approfondire. Prima tappa la statua dei Quattro Mori, con Ferdinando I che guarda verso il mare e i Mori che rappresentano i paesi di provenienza degli schiavi. Un punto molto amato dai turisti inglesi e francesi. Con anche i tedeschi che, negli ultimi tempi, stanno sviluppando una passione unica per la nostra città. Riscoperta ad esempio attraverso il viaggio a bordo dei battelli Libur e l'amiglione, che sia d'estate che d'inverno conducono centinaia di visitatori alla scoperta dei misteri labronici. Dai Quattro Mori alla Fortezza Vecchia, dietro alla quale nel 1601 Maria de Medici si imbarcò per andare a sposare Enrico IV. Fu un veliero bellissimo a condurla a destinazione. Come altrettanto affascinante è la Fortezza, composta da alcune pietre che risalgono addirittura alla preistoria e con, nascosti sotto il livello del mare, anche reperti romani tutt'ora da scoprire. Passata via San Giovanni, già via Maestra e prima strada di collegamento di Livorno, la più antica, si arriva sugli scali delle Ancore dopo aver osservato anche il piccolo edificio sulle mura vicino alla Torre dove Francesco I nel '600 si diceva si rifugiasse insieme a Bianca Cappello. Torre sulla quale si può vedere disegnato un giglio simbolo della repubblica Fiorentina dato che nel 1421 Livorno venne ceduta dalla repubblica di Genova per 100mila fiorini.

TOUR DI UN'ORA
Il Telegrafo dai Quattro Mori fino alla chiesa di S. Caterina Quanti aneddoti nascosti

LA NOSTRA STORIA Il nostro cronista in giro per il quartiere della Venezia sulle orme del percorso dei crocieristi che sbarcano in città

DAGLI scali delle Ancore, chiamati così non a caso ma perché lì sorgevano fabbri che producevano proprio ancore, si può osservare l'ufficio dei grani, edificio dove veniva depositata anche la farina. Sugli scali delle Ancore dalle navi che entravano in porto arrivavano sia caffè che thè e rum. E proprio da quest'ultimo, mischiato al caffè, nascono i primi assaggi di Ponce, derivante dal Punch inglese. Il Ponce, del resto, è nato sul porto. Dagli scali delle Ancore si arriva al ponte di Marmo, pieno di graffiti, alcuni dei quali risalenti al '700. La storia narra che, non potendo seppellire i corpi dei morti in mare, si ricordavano attraverso graffiti speciali sulle spallette del ponte. Una zona bellissima e suggestiva dalla quale si arriva poi ad osservare Palazzo Roncia-no, oggi sede [illegible] e in passato di proprietà di una ricca famiglia di mercanti genovesi. Un palazzo arricchito da una nota architettonica di pregio visto che è uno dei pochi 'bombati'. Il tour si conclude raggiungendo do-po gli scali del Monte Pio la chiesa di Santa Caterina. Stile barocco, bellissima. Forma ottagonale, simbolo dell'*Octava Dies* (secondo la teologia cristiana è il nuovo giorno in cui il Cristo risorto porta la Salvezza all'umanità credente). Un mare di aneddoti e segreti, nascosti tra le vie di un quartiere unico che i turisti sbarcati a Livorno apprezzano fin da subito. Turisti e non, visto che la miriade di aneddoti stuzzicherebbe anche la curiosità di tanti livornesi.

PROTAGONISTI
Inglesi e francesi sono affascinati Ora anche i tedeschi

LIVORNO 2020

'IL TELEGRAFO' IN CAMPO
QUAL È IL FUTURO DELLA CITTÀ DEI QUATTRO MORI?
IL TURISMO PUÒ ESSERE UN'OCCASIONE DI RILANCIO?
SECONDO NOI SÌ. COSA NE PENSANO I LIVORNESI?

Venezia

Il Porto mostra le carte: nel 2030 spazio ai "giganti"

Ecco gli studi che hanno condotto il Comitatone a decidere di portare le grandi navi a Marghera. Li ha pubblicati nel suo sito internet l'Autorità portuale per porre fine alle tante discussioni sorte dopo la scelta del 7 novembre, basate su presunzioni e non sui dati ufficiali. Sette le sistemazioni prese in esame. Dai documenti emerge pure che entro il 2030 il 60% delle navi sarà di dimensioni colossali, mentre il 25% saranno le attuali "grandi".

Trevisan a pagina II

L'economia, la laguna

Il Porto mostra le carte "segrete" Marghera scelta tra sette opzioni

▶Resi noti i documenti alla base della decisione del Comitatone
Analizzati i criteri per dirottare le crociere in zona industriale

STUDI PUBBLICATI

MESTRE Ecco gli studi sulle navi da crociera: da ieri mattina sono pubblicati nel sito dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale (www.port.venice.it e https://www.port.venezia.it/it/studi-relativi-alla-crocieristica-venezia.html) consultabili da chiunque.

Si tratta dei tre documenti che il Porto aveva inviato a Roma e che sono stati alla base della scelta del Comitatone dello scorso 7 novembre di sistemare le navi da crociera, le più grandi, a Porto Marghera nel canale Industriale Nord, quello dove c'è anche Fincantieri, e sul lato nord ossia a poche decine di metri dal Vega parco scientifico, dal PalaExpo, dalla Pilkington.

CLINI-PASSERA VECCHIO

La premessa è che il decreto Clini Passera di marzo 2012, che ha imposto di togliere le navi da crociera dal bacino di San Marco, è vecchio, non tiene conto dei dati di crescita delle dimensioni degli scafi e quindi la sola indicazione di individuare una via alternativa di accesso alla Marittima non è più sufficiente, perché se tra qualche anno le navi saranno comunque troppo grandi per stare a Venezia, in assenza di un porto alternativo «è prospettabile un progressivo ridimensionamento dei traffici crocieristici che andrà a penalizzare anche tutti gli altri porti del circuito Adriatico».

Serviva, dunque, decidere dove realizzare un nuovo porto per le crociere tenendo conto dei tanti fattori in campo: i 5 mila posti di lavoro da tutelare, le dimensioni delle navi, i costi, la sostenibilità ambientale, la sicurezza, la tutela del porto commerciale e industriale, nonché delle stesse fabbriche esistenti e sperate future.

Questo c'è nei documenti ma mancavano, appunto, i documenti. E dallo scorso 7 novembre tutti chiedevano di poterli leggere per poter dare un giudizio: i Sindacati che temono il previlere del turismo sulle fabbriche, gli operatori portuali che temono la crisi dei traffici commerciali, gli ambientalisti che temono la distruzione della laguna, le altre categorie economiche che vogliono capire cosa comporterà portare le navi a Marghera.

Ora, finalmente l'Autorità portuale, sentito il ministero dei Trasporti, ha deciso di pubblicare tutto. «Trasparenza e dialogo sono alla base dell'agire di questa Autorità - ha commentato il presidente del Porto Pino Musolino in viaggio di ritorno dal forum internazionale in Georgia -. Abbiamo voluto dare il nostro contributo sostanziale a un dibattito che da troppo tempo si era radicalizzato e insabbiato tra scelte discutibili e per niente praticabili e opinioni basate principalmente su congetture. Ben venga ogni discussione, anche aspra, tenendo però sempre a mente che questa città deve, per garantirsi un futuro di comunità viva e reale, coniugare sostenibilità e sviluppo economico».

I tre documenti sono un'Analisi Multicriteria delle alternative

PINO MUSOLINO: «OPERAZIONE TRASPARENZA SI DISCUTA PURE MA C'È IN BALLO IL DESTINO DELLA CITTÁ»

per la crocieristica a Venezia" realizzato dagli analisti dell'Autorità di Sistema Portuale seguendo la procedura prevista dalle "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche", basandosi su un modello già applicato, ad esempio, per la valutazione della nuova linea dell'Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria dal gruppo trasporti dell'Iuav.

SETTE OPZIONI

Nel documento vengono messe a confronto le soluzioni disponibili che, per il Porto, sono sette: opzione zero (ossia la sola Marittima esistente); la Marittima con l'attuale limitazione volontaria a navi entro le 96 mila tonnellate di stazza lorda; il nuovo terminal del Lido (e alla Marittima andrebbero solo navi entro le 40 mila tonnellate); l'area MonteSyndial sul canale industriale Ovest (che l'ex presidente Paolo Costa aveva destinato a terminal logistico di servizio al porto offshore al largo di Malamocco, bocciato dall'attuale presidenza); il terminal traghetti delle autostrade del mare a Fusina, il molo Sali sulla sponda sud del canale Industriale nord; la sponda nord del canale Industriale Nord. Manca nell'analisi l'ipotesi delle crociere fuori della laguna, caldeggiata dagli ambientalisti.

Il secondo documento è una "Stima della capacità del canale Malamocco Marghera" a cura del prof. Raffaele Pesenti di Ca' Foscari (giugno 2017); e il terzo è una perizia indipendente per la validazione della metodologia utilizzata curata da Dits, società nata da uno spin-off dell'Università Sapienza di Roma (settembre 2017).

Elisio Trevisan

Entro il 2030 solo navi giganti: 2 su 3 avranno stazza da record

"CITTÀ GALLEGGIANTI"

MESTRE Le "navi più grandi" entro il 2030 costituiranno il 60% del traffico crocieristico, e quindi la stazione Marittima di Venezia avrà una vita sempre più residuale fino a quasi scomparire, se non per gli yacht e poche piccole navi. Se da un lato gli ambientalisti trovano nuovo fiato per protestare dato che le dimensioni delle navi diverranno in meno di quindici anni davvero colossali, dall'altro i numeri devono far pensare anche gli operatori che operano al porto.

Nel documento più corposo, ossia l'Analisi multicriteria, uno dei tanti criteri presi in considerazione per dare un "punteggio" ad ognuna delle sette sistemazioni è proprio la "Perdita potenziale di traffico al 2030 per limitazione approdi": cioè si è verificato quante navi può accogliere ogni soluzione. Ebbene per il 2030 le navi fino a 55 mila tonnellate di stazza lorda (15 mila in più del limite imposto dal decreto Clini-Passera per transitare in bacino San Marco) saranno appena il 5% in termini di passeggeri offerti complessivi; e poi la categoria di navi comprese tra le 56 mila tonnellate e le 96 mila (il limite che le compagnie si sono imposte negli ultimi tre anni a Venezia) scompariranno definitivamente. La categoria "intermedia" che va dalle 97 mila tonnellate alle 130 mila rappresenterà il 25% del traffico. Il restante 60% sarà tutto delle grandi navi, suddiviso in due fasce: quelle tra le 140 mila tonnellate e le 199 mila (48% del traffico) e quelle superiori alle 200 mila tonnellate (17%).

PER L'ATTUALE TERMINAL CROCIERE SI PROFILA UN DESTINO DI SMOBILITAZIONE IL FUTURO SONO SCAFI

DA 200MILA TONNELLATE

Una rivoluzione epocale, un passaggio dai "condomini galleggianti" a vere e proprie "città galleggianti" che la scelta del Comitatone prevede di far transitare per il canale dei Petroli, grazie alle conclusioni del secondo studio inviato a Roma, quello completato lo scorso giugno dal prof. Raffaele Pesenti dell'Università Ca' Foscari che contraddice in parte quanto era stato detto da altri studi precedenti. In questa analisi, che ha mirato a verificare la disponibilità di capacità del canale dal punto di vista della gestione del traffico (e non infrastrutturale), si conclude che "dispone di sufficiente capacità per ospitare ulteriori manovre rispetto a quelle gestite nel 2016". Vale a dire che, sommando il numero dei movimenti effettuati lungo quel canale con il numero di quelli effettuati dalle navi passeggeri sopra le 40 mila tonnellate di stazza, "si nota che solo in qualche decina di giorni si sarebbe verificato un traffico significativo". E, ancora, "tali giornate richiedono una pianificazione accorta degli arrivi e delle partenze ma si tratta comunque di un numero di movimenti largamente inferiore alla capacità teorica del canale". (c.t.)

VENEZIA Le navi che attualmente stazionano in Marittima, spesso sopra le 120 mila tonnellate di stazza

Venezia: Venturini, il porto può diventare la salvezza della nostra

(FERPRESS) – Venezia, 1 DIC – L'assessore comunale allo Sviluppo economico del Territorio di Venezia, Simone Venturini, è intervenuto oggi a Palazzo Franchetti al seminario internazionale "Porti competitivi in città storiche", organizzato dall'Associazione internazionale per la collaborazione tra porti e città "Rete".

"Il rapporto che Venezia con la portualità e con il mare è millenario – ha affermato Venturini, dopo aver portato i saluti del sindaco Luigi Brugnaro e rivolto un particolare benvenuto agli ospiti argentini del convegno, quali invitati d'onore –: la Serenissima faceva di tutto per tenere il suo porto attivo e i canali accessibili, quello tra città e porto era un rapporto di vita e si può ben dire che senza il porto Venezia oggi non sarebbe quella che è. Purtroppo invece negli ultimi anni la portualità è stata vista da molti più come un problema che come una risorsa. Si è persa cioè la consapevolezza di quanto sia una grande ricchezza per il nostro territorio".

"L'attuale Amministrazione comunale – ha proseguito l'assessore – vuole invece ricucire questo rapporto, lavorare per distendere il clima, partendo dal presupposto che Venezia può continuare ad essere una capitale internazionale non solo culturale, ma anche economica e commerciale, proprio grazie ai due pilastri dello sviluppo che sono appunto il porto e l'aeroporto, i nodi attraverso i quali è collegata al mondo".

Ricordando poi come il Porto di Venezia abbia alle spalle un'area industriale tra le più vaste d'Europa, perfettamente infrastrutturata, Venturini ha sottolineato come questa possa diventare una zona di ampliamento dell'attività portuale in senso stretto, ospitando nuovi insediamenti anche di lavorazione delle materie prime che giungono via mare. Ma l'assessore ha anche evidenziato che il Porto di Venezia ha un'importanza strategica che trascende la dimensione locale, perché è la porta di accesso all'intero Nord Est, una delle principali aree industriali d'Europa: è dunque fondamentale per la macro-regione, per il Paese, per l'Europa, nonché in una visione globale dei commerci, visto che è stato identificato come il punto di arrivo della Nuova Via della Seta.

"Porto Marghera, su cui si è aperta una profonda riflessione nell'anno del Centenario, può davvero diventare la salvezza di Venezia – ha continuato Venturini – se riusciamo a dargli nuovo impulso, perché può rappresentare l'alternativa alla monocultura turistica. E in tal senso c'è grande collaborazione tra il sindaco Brugnaro e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, che sono entrambi impegnati ad attrarre investimenti stranieri per la sua re-industrializzazione. I primi segnali importanti stanno arrivando, si pensi ad esempio alla riapertura della Pilkington: c'è una nuova presa di coscienza della strategicità di quest'area, sia per dove è collocata, che per come è infrastrutturata".

"E' evidente – ha concluso poi Venturini – che è il Porto che deve adattarsi alla conformazione monumentale della città e questo sta facendo, ma d'altra parte è giusto non smantellare gli investimenti a lungo termine, quali quelli fatti in Marittima, che resta invece centrale per le navi da crociera, e, ancora, essere consapevoli che gli standard crocieristici stanno aumentando e che quindi bisogna attrezzarsi anche in tal senso, per rimanere competitivi a livello internazionale"

■ L'INTERVISTA

Cosulich: «Genova deve trovare una leadership»

F. FERRARI >> 11

PARLA L'IMPRENDITORE AUGUSTO COSULICH. «C'È UN ECCESSO DI CLUB E CIRCOLI CHE NON PARLANO FRA LORO»

«Genova combatta l'estinzione degli operatori indipendenti»

L'appello: «La città deve trovare una leadership, o sarà emarginata Troppo spazio ai fondi, il porto rischia di finire in mani sbagliate»

L'INTERVISTA

FRANCESCO FERRARI

GENOVA. «Viviamo in un'epoca, e la nostra città ne è un grande esempio, in cui tutti parlano in prima persona. Ascolto e leggo tanti "io", quando in realtà bisognerebbe usare il "noi". Credo sia questo il principale ostacolo alla crescita».

Eternamente sospeso tra senso dell'ironia e gusto della provocazione, Augusto Cosulich sa benissimo che la sua intervista non piacerà a molti, colleghi "portuali" ma non solo. «Io sono fatto così. Dico sempre quello che penso. Si offende qualcuno se dico che la presenza di Msc a Genova inizia a essere eccessiva? O che non esistono fondi che non siano speculativi? Pazienza. È quello che pensano tutti».

Rappresentante della quinta generazione di una famiglia da sempre legata al mondo del mare, a capo di un gruppo con 950 dipendenti e 900 milioni di fatturato, 16 sedi sparse in giro per il mondo e aziende attive in dieci settori (dall'armamento alle assicurazioni), Cosulich parla senza troppe premesse di una città «senza guida, senza leadership. Fateci caso: a Genova ognuno va per la propria strada. Si sono creati una miriade di piccoli club e circoli che non parlano fra loro. Così non si va da nessuna parte».

Iniziamo da qui, dalla mancanza di leadership. Soluzioni concrete?

«Servirebbe una figura equidistante, senza interessi personali, capace di fare partecipare imprese e categorie al progetto di rinnovamento della città. C'è bisogno di comunicazione, di occasioni di incontro. Perché alla fine noi imprenditori siamo delle "cassette degli attrezzi" che se non vengono usate non servono a nulla. Siamo risorse inutili».

Non la convince nemmeno la guida dell'Authority?

«Signorini mi sembra ben intenzionato. Ha solo bisogno di tempo e di una squadra adeguata».

Il sindaco Bucci ha appena organizzatogli Stati generali dell'economia. Non basta?

«Gli sforzi di Bucci sono apprezzabili, ma siamo ancora lontani dallo sviluppo di qualcosa di concreto».

Colpa dei "piccoli club" genovesi?

«Colpa della ritrosia della città, forse anche della gelosia di qualcuno. Parliamoci chiaro: Genova non ha mai avuto una cultura industriale. Il passaggio dalla società dei servizi a quella dell'industria non può essere facile. Se avessimo un leader, una personalità in grado di imporre questo cambiamento, la cosa sarebbe molto apprezzata. In altre città sta succedendo».

Un esempio?

«Milano, una grande città produttiva, dove la guida è rappresentata da un gruppo coeso di imprenditori».

Genova è una città che litiga tantissimo.

«E qualcuno dovrebbe imporci di smetterla, questo è il punto. Poi non lamentiamoci se arrivano i fondi e mettono da parte le imprese».

Quello dei fondi è un suo cavallo di battaglia.

«I fondi rappresentano la speculazione, che è la cosa più lontana in assoluto dall'impresa. Certo: se cedi la tua attività a un fondo ti ritrovi con un bel mucchio di soldi. Ma i soldi vanno usati per fare impresa, tenerli in tasca non serve a nulla. Il vero pericolo, che evidentemente non tutti vogliono vedere, è che Genova si consegni a pochi soggetti, la maggioranza dei quali senza cultura marittima. Il processo purtroppo è già iniziato con la vendita del Sech».

Una scelta obbligata, quella di Luigi Negri.

«Mi creda: io stimo tantissimo Negri, un imprenditore che per il porto ha fatto cose eccezionali. Ma è proprio per questo che mi ha sorpreso la sua decisione di *mollare l'àncora*. Come cittadino è una cosa che mi ha dato molto dispiacere. La perdita di cultura imprenditoriale e di operatori indipendenti è un grave pericolo, che la città farebbe bene a non sottovalutare».

Il suo gruppo rappresenta grandi Paesi come Cina, Turchia e Iran. Come è vissuto il porto di Genova-Savona dai big dello shipping?

«Ci vedono come italiani, anzitutto, e quindi con grande simpatia. E con grande interesse strategico, come dimostra l'investimento di Cosco a Vado Ligure. Ma attenzione: senza infrastrutture adeguate rischiamo di perdere anche gli investimenti. Oggi spedire un container da Genova a Rotterdam costa 900 euro: come posso vendere questo servizio a un cliente, quando è più conveniente arrivare ad Amburgo via mare? Siamo lenti, e questo limita la nostra competitività».

Lei ha appena partecipato all'incontro bilaterale Italia-Iran. Quali novità ci sono?

«Novità negative, purtroppo. L'Iran adora l'Italia, siamo il loro secondo partner europeo, gli scambi commerciali hanno un potenziale immenso. Ma la Cassa Depositi e Prestiti ha posto il veto a Sace di lavorare con l'Iran. Non a caso al vertice non erano presenti né Sace né il ministro Calenda. Siamo di fronte a un blocco totale, con pochissime banche – fra le quali Mps e la Popolare di Sondrio – che cercano di fare qualcosa. Eppure in Europa non esistono sanzioni contro l'Iran. Siamo succubi del governo americano».

Detto da lei, che proprio anti-americano non è, fa un certo effetto.

«Ci mancherebbe! Ho vissuto 7 anni in America, il mio primogenito è nato lì. Ho uno splendido rapporto con gli Stati Uniti. Ma i motivi di questo blocco non li capisco proprio. Poi penso alla General Electric, che ha una sede a Teheran, e la confusione aumenta».

Iran, Cina, Francia, Germania: la lista dei Paesi che sostengono anche finanziariamente lo shipping è lunga. Ma curiosamente non comprende l'Italia.

«Altroché: qui lo Stato le ha fatte andare a bagno, le compagnie marittime... Del resto siamo ancora alla ricerca di qualcuno che decida di ripristinare il ministero del Mare. Perché il ministro dei Trasporti oggi è una cosa molto diversa».

Non c'è solo la politica. Anche il mondo dell'associazionismo non sta vivendo un momento brillante.

«Al contrario: molte associazioni di categoria non si capisce bene né cosa facciano né perché continuino a sopravvivere. Per non parlare, e qui torniamo al caso Genova, di tutti quegli enti non meglio identificati che non fanno altro che chiedere soldi e sponsorizzazioni alle aziende».

Lei è agente marittimo per conto di sette compagnie. Che futuro vede per questo tipo di attività?

«L'agente marittimo è un lavoro quasi sparito: se noi resistiamo è per fortuna, più che per bravura. Abbiamo diversificato e creato molte attività a supporto dell'agenzia. Ma sul futuro non sono ottimista: mi sembra che la volontà degli armatori sia chiara».

E Genova, che futuro avrà?

«Genova è il suo porto, da qui non si scappa. Ma deve rinnovarsi, cambiare mentalità, favorire lo sviluppo di intelligenze e di imprese, investire sui giovani e sull'università. Solo così potrà tornare a essere una città economicamente solida».

Cosa che oggi non è. Come giudica le nuove leve?

«Sarò schietto: trovare un giovane valido non è facile. Oggi non basta conoscere l'inglese per guadagnarsi un posto di lavoro, usciamo da questo equivoco. Il problema è che il livello di istruzione, a Genova come nel resto del Paese, si è deteriorato. Chi se lo può permettere va a studiare all'estero, ma così anche la media borghesia è esclusa dalla possibilità di arrivare a determinate posizioni. Si è fermato l'ascensore sociale, è un fatto molto triste».

Le sue attività spaziano dall'agenzia marittima alla gestione di piattaforme petrolifere. Mai pensato a un investimento nel mondo del calcio?

«Io viaggio disperatamente per trovare lavoro e fare impresa, cerco di acquisire aziende e mantenere, a volte incrementare l'occupazione. Questo è il mio lavoro. Mio nonno diceva di stare alla larga da calcio ed editoria. Ho avuto una breve parentesi al fianco di Aldo Spinelli ai tempi del Genoa, di cui sono tifoso. Un'esperienza che

ALLARME TEHERAN

Il veto verso l'Iran sta impedendo a molte aziende di creare business e sviluppo

AUGUSTO COSULICH
Imprenditore

Genova turistica il porto vecchio solo alle crociere

Torna all'attenzione di authority e Tursi il progetto di spostare i traghetti a Ponente

MASSIMO MINELLA

Sarà la vocazione sempre più turistica di Genova o la necessità di prepararsi per tempo all'arrivo delle nuove navi da crociera, sempre più grandi e "green" nel consumo di carburante. Sarà forse per gestire meglio un traffico di passeggeri che, fra navi da crociera e traghetti, vale oltre tre milioni di persone, ma l'idea di fare ordine dentro al porto di Genova, gestendo accosti e spazi di manovra, torna nuovamente d'attualità. L'idea di fondo è portare i traghetti al Vte di Pra', lasciando tutto il porto vecchio alle crociere. Ma prima di arrivare a questo punto d'arrivo sono previste delle tappe intermedie, che riguardano la viabilità di entrata e di uscita al porto, con due caselli autostradali indicati e una via di accesso ai terminal e la separazione fra i traghetti che si muovono per destinazioni nazionali ed europee e quelli "extra Schengen", fino appunto ad arrivare alla definitiva separazione.

pagina II

Il progetto

Porto, nuovi varchi e doppio casello crociere in centro, traghetti a Pra'

Non più soltanto Genova Ovest per i turisti, ma anche l'aeroporto con strada diretta al terminal

› *segue dalla prima di cronaca*

MASSIMO MINELLA

Sarà un cammino, meglio una rotta non certo semplice, perché l'operazione chiama in causa come sempre un territorio fragile e una città che si è già confrontata, dividendosi, sull'argomento.

La convergenza di vedute sul tema fra porto e città sembrerebbe però agevolare l'avvio di questo nuovo percorso, di fatto annunciato già durante l'assemblea pubblica di Confindustria Genova dall'amministratore delegato di Stazioni Marittime Edoardo Monzani. «Ci stiamo pensando, certo, dovremo nuovamente discutere di questa ipotesi che punta alla separazione di crociere e traghetti».

Alla base del ragionamento c'è una riflessione molto netta: il gigantismo navale sta modificando i vecchi assetti portuali. Gli scali devono diventare piattaforme logistiche in cui le infrastrutture sono decisive. Per questo, non c'è tipologia di nave o di merce destinata in futuro al porto di Genova che non possa fare leva sulla nuova diga foranea, da costruire a cinquecento metri da quella attuale e tale da consentire movimenti ed evoluzioni in piena sicurezza, ovviamente con fondali adeguati.

Da questo punto di vista le dimensioni delle nuove navi da crociera, le loro caratteristiche e il numero crescente di unità dirette verso la Lanterna impongono una riflessione. Non può sfuggire, ad esempio, l'annuncio fatto nei giorni scorsi dai vertici di Msc Crociere: nella flotta della compagnia che fa capo alla famiglia Aponte, già oggi quarta realtà del mercato mondiale, arriveranno dodici nuove navi entro il 2026. Ora, tenendo conto che dal 2004 Msc Crociere ha scelto Genova come suo "home port", è legittimo pensare che una fetta significativa di questa flotta possa gravitare sempre sulla Lanterna. Ma è il porto di Genova attrezzato per far fronte a questa invasione? Ha le strutture e le infrastrutture adatte per servire navi di questo tipo? Il servizio finora offerto da Stazioni Marittime ha ricevuto a più riprese manifestazioni di apprezzamento da parte della compagnia. Ma il problema è un altro. Si può pensare che le attuali condizioni del porto possano soddisfare Msc anche nei prossimi anni? Qui iniziano i problemi, a cui è necessario dare risposte. Le banchine, ad esempio, sottoposte a sollecitazioni quotidiane, hanno già mostrato l'esigenza di interventi strutturali robusti. Ragionamento analogo per gli accosti. Finora si riesce a far fronte ai volumi di "toccate" e passeggeri, ma in prospettiva, aumentando il numero delle navi, bisognerà riflettere anche su quello degli accosti, guardando verso i ponti oggi riservati al traffico dei

traghetti. Non è solo una questione di ormeggio, ma anche di un altro elemento-chiave nella sfida globale delle crociere. In futuro le nuove navi saranno sempre più alimentate da carburanti "green", come l'Lng (gas naturale liquefatto) che richiede a terra grandi depositi di stoccaggio. Quando il porto di Genova arriverà ad attrezzarsi per questa esigenza? Il tempo l'ha dato ancora una volta Msc Crociere, indicando nel 2019 la data ultima per poter ospitare la prima delle nuove navi alimentate da Lng. Attenzione, però, perché le crociere del 2019 sono già in vendita un anno, un anno e mezzo prima. Quindi, senza certezze dal porto di Genova, Msc Crociere porterà la sua nuova ammiraglia a Barcellona, già attrezzata per il rifornimento "green".

Insomma, più spazi e meglio attrezzati. E questo vale per le crociere e anche per i traghetti, costretti a fare i conti, in estate, con situazioni complesse che dal varco portuale di via Albertazzi risalgono fino al casello autostradale di Genova Ovest (Sampierdarena). Dall'estate 2018, per ovviare a questi problemi, si inizierà a lavorare su due caselli, Genova Ovest e Genova Aeroporto. Attraverso via Guido Rossa e una rampa dedicata al traffico portuale si riuscirà a raggiungere il porto e arrivare ai varchi, decongestionando il traffico solitamente concentrato su Sampierdarena.

Ma è sulla prospettiva di medio periodo che si gioca la vera partita. L'obiettivo di fondo riguarda infatti lo spostamento dei traghetti a Ponente, all'interno dell'area del Vte. All'inizio si dovrebbe puntare sui traghetti extra Schengen, quelli cioè diretti e provenienti dall'Africa. Per tutti gli altri, il ragionamento sarebbe successivo. Ovviamente una decisione di questo tipo chiama in causa diversi attori, il Comune di Genova, l'autorità portuale, le Autostrade, ma ovviamente anche il terminalista, il Vte di Pra', che da solo vale oggi un milione e mezzo di teu l'anno. Un nuovo accosto per i traghetti significa ulteriore carico di auto su una viabilità che andrebbe quindi scissa e regolamentata. Le auto dirette ai traghetti uscirebbero al casello di Pra' e da qui avrebbero accesso diretto al terminal.

A quali condizioni può effettivamente partire o meglio ripartire il confronto? Già anni fa, durante il mandato dell'allora presidente dell'autorità portuale di Genova Luigi Merlo, si era tentata una riflessione di questo tipo. Poi il piano era stato accantonato. In un territorio che già aveva subito e ancora subisce il traffico dei mezzi pesanti diretti e provenienti dal porto, ogni ulteriore aggravio può creare problemi.

I punti

Il piano per separare traghetti e navi da crociera

1 **Il dialogo**
Fra autorità portuale e comune diventa fondamentale far ripartire il dialogo sul destino dei traffici passeggeri nel porto di Genova. In una città che ha una vocazione turistica sempre più marcata, l'utilizzo di spazi maggiori rispetto per il segmento "cruise" può essere vincente.

2 **la strategia**
In un primo momento si cercherà di alleggerire il peso del traffico che oggi gravita essenzialmente sul casello di Genova Ovest e sul varco di Via Albertazzi con un secondo casello e una nuova strada di accesso.

3 **l'obiettivo**
alla fine i traghetti, a cominciare da quelli extra Shengen, potrebbero trasferirsi a Pra'.

Il Secolo XIX

Signorini: «Troppo spazio ai fondi?

Peril porto scelta dettata dal mercato» il campus universitariodiventa autonomo

GENOVA.«Sono quasi sempre d' accordo con Augusto Cosulich, ma sui fondi che stanno investendo nel porto di Genova non sarei cosi estremista».
Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Authority del Mar Ligure Occidentale, replica all' intervista rilasciata dall' imprenditore e agente marittimo al Secolo XIX/The Medi Telegraph. «Secondo Cosulich i fondi rappresentano la speculazione, ma non dimentichiamoci che il mondo dello shipping si trova davanti a un bivio: il mercato - spiega Signorini - richiede un nuovo salto di qualità nella gestione dei terminal, anche dal punto di vista finanziario. E le vecchie famiglie genovesi che fino a poco tempo fa gestivano le banchine, da sole, avrebbero avuto troppe difficoltà a garantire questo passaggio.
L' arrivo di fondi internazionali anche nel comparto marittimo è stato necessario». L' operatore genovese ha dichiarato di essere rimasto «sorpreso» dalla scelta dell' imprenditore Luigi Negri di vendere il terminal Sech del porto di Genova proprio ad un fondo estero.
«Con questa operazione - replica Negri - credo di essere riuscito a prendere l' ultimo treno utile. Non penso di dover aggiungere altro».
Per Cosulich, a capo di un gruppo con 950 dipendenti e 900 milioni di fatturato che opera nel mondo dello shipping, Genova «deve trovare una leadership, o sarà emarginata». La «città non ha mai avuto una cultura industriale.
Il passaggio dalla società dei servizi a quella dell' industria non può essere facile». E poi ancora: «C' è bisogno di comu nicazione, di occasioni di incontro. Perché alla fine noi imprenditori siamo delle "cassette degli attrezzi" che se non vengono usate non servono a nulla».
«Non sono d' accordo con le parole di Cosulich - spiega Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova per il semplice motivo che dopo tanti anni le cose iniziano a funzionare. Le istituzioni hanno fatto fronte comune e dal punto di vista imprenditoriale, dopo grandi difficoltà, si stanno vedendo i primi segnali di ripresa». «Ritengo sia sbagliato cercare una leadership a tutti i costi, specialmente quando il lavoro di squadra riesce a raggiungere gli obiettivi. E poi Genova è una città che sempre ha avuto una cultura industriale, anche se spesso legata a grandi gruppi statali», chiude Mondini.
Il gruppo Cosulich rappresenta grandi Paesi come Cina, Turchia e Iran. L' agente marittimo ha recentemente partecipato all' incontro bilaterale Italia -Iran. Oggi Cassa Depositi e Prestiti ha posto il veto a Sace di lavorare con il Paese arabo e il rischio è quello di un blocco totale degli scambi. Tra i

grandi gruppi nazionali che possono subire ripercussioni negative da questo stop c' è Ansaldo Energia, produttore di turbine a gas oggi controllato al 59,9% da Cdp, che in Iran è presente da 70 anni. A proposito del veto che impedisce alle imprese italiane di firmare nuovi contratti con il Paese arabo, il presidente di Ansaldo Energia, Giuseppe Zampini, proprio al bilaterale cui ha partecipato anche Cosulich ha osservato: «Il mio cuore mi dice che stiamo perdendo qualcosa».
Tornando all' ambito shipping, per quanto riguarda lafigura dell' agente marittimo, secondo Cosulich «è un lavoro quasi sparito». «Credo che Augusto volesse dire che il nostro mestiere è cambiato radicalmente negli ultimi anni», replica Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti. «Stiamo assistendo a fusioni tra grandi compagnie che operano nel trasporto marittimo di linea.
Questo ha prodotto anche esuberi e licenziamenti, in Italia come nel resto del mondo».
www.themedithelegraph.it SAVONA. Un intero edificio autosufficiente dal punto di vista energetico, grazie a pannelli solari e a pompe di calore geotermico.
È un' autentica sfida al futuro lo "Smart Energy Building", palazzina che verrà inaugurata questa mattina alle 11.30 all' interno del Campus di Legino, a Savona, nata dalla collaborazione tra Università di Genova, Enel e i Ministeri dell' Istruzione e dell' Ambiente.
Un progetto avveniristico, costato complessivamente otto milioni di euro, che ha portato alla realizzazione di un edificio riscaldato e rinfrescato dalla geotermia del sottosuolo e alimentato elettricamente non solo da un sistema di pannelli fotovoltaici sul tetto ma anche dall' attività fisica di quanti si muoveranno al suo interno.
A battezzare la novità in campo energetico saranno presenti non soltanto le principali autorità politiche del territorio ma anche la presidente Enel, Patrizia Greco, il ministro della Difesa, Roberta Pinotti e il rettore dell' Università di Genova, Paolo Comanducci. L' impianto di riscaldamento e raffreddamento è re alizzato con una "pompa di calore geotermica", con otto sonde che scendono a più di 100 metri di profondità, scambiando calore col terreno per un totale di 45 kW, mentre l' energia elettrica è fornita da un impianto foto voltaico sul tetto, in grado di erogare fino a 23 kW. Soddisfatta la presidente di Enel, Patrizia Greco. «Il "Living Lab", realizzato grazie all' accordo con l' Università di Genova, dà vita a una struttura intelligente, innovativa e sostenibile che si colloca all' interno di un luogo a sua volta pulsante di idee quale un campus universitario- spiega-. Si tratta di un connubio ideale, grazie al quale si può vincere la sfida posta dalla necessità di soddisfare la crescente domanda di energia globale, nel rispetto dell' ambiente».

MARIO DE FAZIO

Signorini: «Troppo spazio ai fondi? Per il porto scelta dettata dal mercato»

Genova - Le reazioni dopo l'intervista all'imprenditore Augusto Cosulich. Mondini (Confindustria Genova): «Sbagliato cercare una leadership a tutti i costi».

Genova - «Sono quasi sempre d'accordo con **Augusto Cosulich**, ma sui fondi che stanno investendo nel porto di Genova non sarei così estremista». **Paolo Emilio Signorini**, presidente dell'Authority del Mar Ligure Occidentale, replica all'intervista rilasciata dall'imprenditore e agente marittimo al *Secolo XIX/The MediTelegraph*. «Secondo Cosulich i fondi rappresentano la speculazione, ma non dimentichiamoci che il mondo dello shipping si trova davanti a un bivio: il mercato - spiega Signorini - richiede un nuovo salto di qualità nella gestione dei terminal, anche dal punto di vista finanziario. E le vecchie famiglie genovesi che fino a poco tempo fa gestivano le banchine, da sole, avrebbero avuto troppe difficoltà a garantire questo passaggio. L'arrivo di fondi internazionali anche nel comparto marittimo è stato necessario».

L'operatore genovese ha dichiarato di essere rimasto «sorpreso» dalla scelta dell'imprenditore **Luigi Negri** di vendere il terminal Sech del porto di Genova proprio ad un fondo estero. «Con questa operazione - replica Negri - credo di essere riuscito a prendere l'ultimo treno utile. Non penso di dover aggiungere altro». Per Cosulich, a capo di un gruppo con 950 dipendenti e 900 milioni di fatturato che opera nel mondo dello shipping, Genova «deve trovare una leadership, o sarà emarginata». La «città non ha mai avuto una cultura industriale. Il passaggio dalla società dei servizi a quella dell'industria non può essere facile». E poi ancora: «C'è bisogno di comunicazione, di occasioni di incontro. Perché alla fine noi imprenditori siamo delle "cassette degli attrezzi" che se non vengono usate non servono a nulla».

«Non sono d'accordo con le parole di Cosulich - spiega **Giovanni Mondini**, presidente di Confindustria Genova - per il semplice motivo che dopo tanti anni le cose iniziano a funzionare. Le istituzioni hanno fatto fronte comune e dal punto di vista imprenditoriale, dopo grandi difficoltà, si stanno vedendo i primi segnali di ripresa». «Ritengo sia sbagliato cercare una leadership a tutti i costi, specialmente quando il lavoro di squadra riesce a raggiungere gli obiettivi. E poi Genova è una città che sempre ha avuto una cultura industriale, anche se spesso legata a grandi gruppi statali», chiude Mondini. Il gruppo Cosulich rappresenta grandi Paesi come Cina, Turchia e Iran.

L'agente marittimo ha recentemente partecipato all'incontro bilaterale Italia-Iran. Oggi Cassa Depositi e Prestiti ha posto il veto a Sace di lavorare con il Paese arabo e il rischio è quello di un blocco totale degli scambi. Tra i grandi gruppi nazionali che possono subire ripercussioni negative da questo stop c'è Ansaldo Energia, produttore di turbine a gas oggi controllato al 59,9% da Cdp, che in Iran è presente da 70 anni. A proposito del veto che impedisce alle imprese italiane di firmare nuovi contratti con il Paese arabo, il presidente di Ansaldo Energia, **Giuseppe Zampini**, proprio al bilaterale cui ha partecipato anche Cosulich ha osservato: «Il mio cuore mi dice che stiamo perdendo qualcosa». Tornando all'ambito shipping, per quanto riguarda la figura dell'agente marittimo, secondo Cosulich «è un lavoro quasi sparito». «Credo che Augusto volesse dire che il nostro mestiere è cambiato radicalmente negli ultimi anni», replica **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti. «Stiamo assistendo a fusioni tra grandi compagnie che operano nel trasporto marittimo di linea. Questo ha prodotto anche esuberi e licenziamenti, in Italia come nel resto del mondo».

Grimaldi Napoli, prua sul porto di Savona

Genova - Il gruppo armatoriale interessato al Terminal Auto dello scalo ligure.

Genova - Il gruppo Grimaldi potrebbe decidere di investire ancora nel porto di Savona, ma questa volta con l'obiettivo di aggiungersi alla lista dei terminalisti che già operano sulle banchine dello scalo ligure. La società con sede a Napoli - secondo fonti vicine all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale - avrebbe infatti messo gli occhi sul Savona Terminal Auto, **già scalato da tempo dalle navi della compagnia.**

Il terminal, gestito dalla società Marittima Spedizioni con scadenza concessione nel 2041, si estende su 60 mila metri quadrati di cui 10 mila coperti. L'intera struttura ha una potenzialità di traffico di 150 mila veicoli e una capacità di stoccaggio di oltre seimila mezzi, tanto che oggi è uno dei principali centri a livello italiano per tutti quei traffici via mare legati all'industria dell'auto. Ma il terminal è destinato a crescere ancora: la scorsa estate, tra Savona Terminal Auto e l'Authority di Genova- Savona, è stato sottoscritto un accordo che prevede la realizzazione del nuovo parcheggio "multipiano" che ha l'obiettivo di integrare la struttura già in concessione e prevede la sistemazione delle aree scoperte a cornice. L'investimento per la costruzione del parcheggio a più piani - indispensabile per far fronte alla maggiore operatività richiesta a fronte dell'aumento dei traffici del settore ro-ro nel porto di Savona - **è stato stimato in circa nove milioni di euro.**

Negli ultimi anni il gruppo Grimaldi Napoli ha notevolmente incrementato il numero di unità ro-ro della propria flotta che scalano il porto ligure. Le navi sono impiegate su servizi che coprono il Mediterraneo ma seguono anche rotte che collegano i porti italiani con il Nord e Centro America. L'ultima novità, in ordine di tempo, che ha interessato proprio lo scalo di Savona è stato il lancio di un nuovo servizio diretto per il Messico per il trasporto di carichi rotabili, **project cargo ed automobili con l'estensione della linea regolare operata da Grimaldi e che collega il Mediterraneo al Nord America dal 2015.**

La società con sede a Napoli, nel caso in cui decidesse di fare un'offerta per il Savona Terminal Auto, potrebbe decidere di puntare al controllo completo delle banchine oppure acquisire una partecipazione societaria, comunque con una quota di maggioranza. Attualmente, sul territorio italiano, Grimaldi **ha già la gestione di terminal portuali nelle città di Salerno, Monfalcone, Civitavecchia, Catania, Gioia Tauro, Palermo e Livorno.**

Le crociere

Royal Caribbean sceglie Spezia come "home port"

La firma nelle prossime settimane, annuncia Toti al convegno Ambrosetti
Ok alle zone economiche strategiche come i waterfront

Dopo Costa a Savona e Msc a Genova, ora anche un'altra compagnia leader nel mercato mondiale delle crociere, Royal Caribbean, sta per puntare sulla Liguria, radicando qui le sue attività commerciali. La scelta del secondo gruppo al mondo del mercato "cruise", appunto l'americana Royal Caribbean per cui navigano le più grandi navi al mondo (con una stazza lorda superiore alle duecentomila tonnellate) sarebbe caduta sul porto della Spezia. A dare l'annuncio è il presidente della Regione Giovanni Toti. «Entro poche settimane l'Autorità portuale del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Carrara n.d.r.) firmerà un'intesa per far diventare La Spezia l'home port di Royal Carribean nel Mar Mediterraneo attraverso il nuovo terminal in costruzione» dichiara Toti durante il suo intervento al Palazzo del Principe all'apertura della tavolo rotonda 'Liguria 2022' organizzata da The European House Ambrosetti.

«La Spezia diventerà il terzo home port di una grande compagnia in Liguria – sottolinea Toti – insieme a Msc a Genova e a Costa a Savona, un porto ovviamente aperto a tutti gli operatori. La Liguria si è stabilizzata come home port delle principali compagnie di crociere che operano nel Mar Mediterraneo, a Savona Costa, a Genova Msc con il passaggio delle crociere di lusso e ora La Spezia, dove abbiamo quasi concluso un delicato lavoro».

Già oggi la Liguria è la prima regione d'Italia come traffico complessivo di passeggeri, con un dato 2017 che dovrebbe superare i due milioni e mezzo di unità.

«L'intesa con Royal Caribbean andrà a buon fine entro pochissime settimane, collegata alla gestione del nuovo terminal di crociere costruito dall'Autorità portuale, già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici» conferma Toti che, sempre dalla tavola rotonda di Ambrosetti annuncia la nascita delle "zes".

«Nella nuova Legge di Stabilità la Regione Liguria istituirà almeno sette 'Zone economiche strategiche speciali' per attrarre gli investimenti indispensabili al rilancio del territorio – annuncia sempre Toti – Le zone finora individuate sono: il nuovo 'Waterfront di Levante' progettato da Renzo Piano per Genova, il parco hi tech degli Erzelli, il parco Roja di Ventimiglia, l'area di villa Zanelli a Savona, il waterfront di ponente a Sarzana, l'isola della Palmaria e il waterfront della Spezia».

> Più vicino l'accordo per la risistemazione dell'Hennebique: l'ipotesi è quella di arrivare entro Natale alla firma di un'intesa per il rilancio della struttura

Il governatore annuncia anche la nomina di «un commissario regionale ad acta con una serie di poteri delegati dai rispettivi Comuni e dalla Regione. Con l'obiettivo di semplificare le Conferenze dei servizi, i cambi di destinazione d'uso, i piani urbanistici in modo tale che si possa andare spediti verso la realizzazione dei progetti che riteniamo 'locomotiva' del nostro territorio».

Si avvicina infine l'accordo per la risistemazione dell'Hennebique, uno dei buchi neri della città in attesa da tempo di una vocazione definitiva. L'ipotesi è quella di arrivare entro Natale alla firma di un accordo che possa far partire nel 2018 i lavori di bonifica e l'individuare una nuova destinazione d'uso per lo storico manufatto.

— (r.e.)

Via della Seta i cinesi vogliono il Terzo Valico

Per la compagnia di Stato "Cosco" fondamentali la ferrovia e il porto di Vado

MASSIMO MINELLA

Abituiamoci a convivere con un nome, che è poi un acronimo, destinato a diventare ricorrente. Il nome in questione è "Obor" che sta per "One belt, one road", il grande piano lanciato dal governo cinese per spostare le sue merci dall'Asia all'Occidente. Una sorta di Via della Seta al contrario che ha il Mediterraneo come suo terminale marittimo. Mappe, come ha spiegato a *Repubblica* il presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini, non ce ne sono. Si è però parlato, a più riprese, delle "autostrade del mare" italiane, Tirreno e Adriatico, come punti d'arrivo del cammino di "Obor". Come dire, pragmaticamente, che nulla è ancora deciso. D'altra parte è comprensibile che sia così, tenuto conto che ad accaparrarsi le merci cinesi saranno semplicemente quelle realtà in grado di offrire alla merce il percorso migliore, in sostanza, quelle che meglio governeranno la logistica. Ecco perché l'attenzione crescente del mercato cinese sulla Liguria non può non essere visto con grande interesse.

pagina II

Il progetto

Valico, diga e piattaforma la Cina punta sulla Liguria

Cosco interessata a investire sulle infrastrutture di Genova e Vado chiede tempi certi per i progetti

› *segue dalla prima di cronaca*

D'altra parte è stato proprio Signorini, la scorsa settimana, a verificare a Hong il forte interesse per i porti di Genova e Savona, oggi riuniti sotto lo stesso cappello autoritativo. E questo è l'elemento che può realmente fare la differenza nella sfida economica appena lanciata, perché "Obor" non finisce dentro al Mediterraneo, ma da qui riparte alla conquista dei mercati europei. Ecco perché, da questo punto di vista, l'offerta integrata Genova-Savona merita di essere sostenuta non solo dalle imprese, ma anche dagli enti locali e dal governo. Non è un caso che siano proprio le infrastrutture al centro dell'interesse cinese, la nuova diga foranea di Sampierdarena, che consente l'attracco delle portacontainer di ultima generale (da ventimila teu), il secondo binario ferroviario del Vte a Pra', il Terzo Valico su cui i porti vogliono far correre verso il Nord Europa i loro container e infine la piattaforma di Vado Ligure, nella cui società concessionaria è entrata proprio la compagnia di Stato cinese Cosco.

«L'attenzione per Genova e la Liguria da parte di Cosco non è una novità – spiega Augusto Cosulich, amministratore delegato dell'agenzia marittima Fratelli Cosulich e figura di riferimento degli interessi economici del colosso cinese nel Mediterraneo – Basti pensare che fu proprio la Cosco, alla metà degli anni Novanta, a inaugurare il Vte. Vero è che da allora molte cose sono cambiate e che questo progetto lanciato dal governo cinese apre scenari innovativi». Ma come si può tradurre questo interesse? L'offerta della Liguria, si diceva, poggia oggi su almeno tre grandi opere che possono attirare grandi investimenti: il Tezo Valico, la nuova diga, la piattaforma di Vado. In un sistema integrato queste opere possono consentire al porto di Genova-Savona una movimentazione stimata in circa quattro-cinque milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi) nell'arco del prossimo quinquen-

nio. Facendo leva sul Vte, che fa capo a Psa, la port authority di Singapore, primo gruppo terminalistico al mondo, non è un risultato impossibile, anche se corrisponde al doppio degli attuali volumi. La crescita del Vte con la messa a disposizione di un nuovo binario su cui far correre i container, l'arrivo di Calata Bettolo nel porto vecchio, oltre ai volumi già oggi assicurati dagli altri terminalisti dello scalo come Sech, Messina, Spinelli, e alla piattaforma di Vado Ligure, può portare a questi risultati.

«Quello che da sempre la Cina ha chiesto al Mediterraneo, e se vogliamo guardare più nello specifico ai porti liguri, è un sistema efficiente che non si limiti a velocizzare le operazioni di carico e scarico della merce, ma gestisca al meglio l'intero cammino della stessa – spiega Augusto Cosulich – Per questo, l'attenzione è altissima sulle opere in corso di realizzazione, come il Terzo Valico e la piattaforma di Vado, e su quelle attese, come la diga».

L'investimento fatto da Cosco proprio a Vado rappresenta un passo in avanti da questo punto di vista nelle strategie commerciali del Paese. «Non dobbiamo vedere queste operazioni in conflitto fra loro, come qualcuno ha detto parlando della piattaforma di Vado – aggiunge l'agente – Genova è da sempre uno dei porti su cui ha fatto leva nel Mediterraneo la Cosco, mentre Vado è un investimento su una piattaforma che può garantire volumi importanti, in prospettiva».

La Cina, in effetti, ha un potenziale economico di interscambio delle merci via mare che, è cosa nota, non ha eguali a livello mondiale, come è stato ricordato giovedì scorso a Milano durante un incontro in Assolombarda in cui si è approfondito la proposta "Belt and Road Initiative. L'interscambio commerciale complessivo dell'Italia con la Cina nel 2016 ha superato i 38 miliardi di euro. Non è propriamente un caso che Cassa Depositi e Prestiti stia addirittura pensando di lanciare un "panda bond", un'obbligazione che darà la possibilità di raccogliere capitali direttamente in valuta locale, utile per le 1.500 imprese che operano in Cina, ha spigato l'amministratore delegato Fabio Gallia.

«Sarà qualcosa di molto lungo, perché ha una regolamentazione molto specifica e si sta lavorando per cercare di uniformare un po' di più anche il tavolo regolatorio, ma certamente uno strumento che possiamo anche mettere a disposizione».

Fondamentale è appunto la messa a disposizione dell'interscambio commerciale di infrastrutture efficienti. «La nuova Via della Seta è un progetto visionario, proietta l'Eurasia avanti nel futuro e traccia la strada da seguire per rispondere alle sfide geopolitiche attuali. In uno scenario sempre più globalizzato, le infrastrutture si confermano un volano fondamentale per la crescita globale, creando le basi per una vera interconnessione tra persone, città, paesi» ha spiegato Pietro Salini, ceo di Salini Impregilo. Il gruppo che, guarda caso, controlla il 64% del Cociv, general contractor a cui è affidata la realizzazione del Terzo Valico.

- (massimo minella)

RIPRODUZIONE RISERVATA

I punti

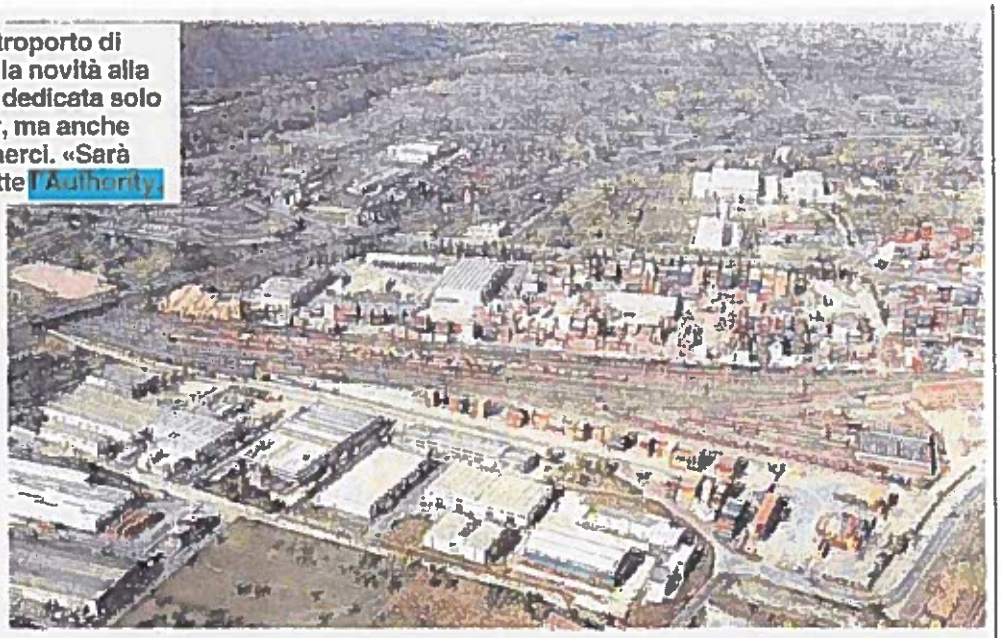
Sono tre le opere-chiave per agganciare il progetto Obor

1 **Il terzo valico**
L'opera chiave delle infrastrutture liguri è il terzo valico ferroviario. Dovrebbe essere pronto fra la fine del 2021 e l'inizio del 2022. Sui binari potranno così correre i container dei porti di Genova e di Vado ei passeggeri Una doppia opzione che ha preso forza negli ultimi anni.

2 **La diga**
Per le compagnie armatoriali e i grandi gruppi terminalistici è fondamentale che il porto di Genova abbia al più presto la nuova diga foranea. Nel 2018 inizierà la progettazione con il primo stanziamento della legge sui porti

3 **La piattaforma**
A Vado la Cosco ha rilevato una quota della piattaforma in alleanza con il gruppo Maersk

Il potenziamento del retroporto di Santo Stefano Magra è la novità alla Spezia: l'area non sarà dedicata solo alla sosta dei container, ma anche alla lavorazione delle merci. «Sarà un'eccellenza», promette l'Authority



L'affare del retroporto a Santo Stefano Magra

Sbloccati 40 milioni per trattare le merci

Enzo Millepiedi
LA SPEZIA

L'ANTIDOTO ai corridoi doganali che spingono la merce dal porto direttamente verso le aree lontane di destinazione, sottraendo ricchezza ai territori di arrivo dei container, per gli operatori spezzini, pubblici e privati, non è solo nel Centro unico di controllo doganale che velocizzerà ancora di più i tempi della sosta (entrerà in funzione dalla prossima primavera). Ma è anche nel piano di potenziamento dell'area retroportuale di Santo Stefano Magra e nella razionalizzazione degli spazi dove potranno insediarsi aziende specializzate nella lavorazione delle merci dentro i container per smistarli e avviarli alle rispettive destinazioni. Il messaggio lanciato dagli stati generali di spedizionieri, agenti marittimi e doganalisti è nel porto che si fa sfuggire troppa ricchezza se limitano alla sua funzione di scalo. La *port* ha risposto velocizzando il piano di investimenti sull'area di Santo Stefano in base all'accordo con l'ente Ferrovie e con l'impiego di 40 milioni di euro, risorse già sbloccate. C'è chi chiama Santo Stefano la banchina lunga del porto, chi la individua come centro retroportuale. Ma al di là delle definizioni, questo polmone a 7 chilometri di distanza dallo scalo, servito dal raccordo che immette nella Spezia-Parma e nella Livorno-Genova, e da binari diretti a quello che è il nodo Fs nord-sud, è una formidabile infrastruttura che aspetta solo di essere attivata in tutta la sua potenzialità. Ed è appunto quello che sta accadendo nella convinzione che il vero valore aggiunto di un porto commerciale come quello spezzino, secondo porto nazionale per i servizi di destinazione finale, non si può limitare allo sbarco e all'imbarco dei container ma risiede nella lavorazione delle merci. Come dire: Santo Stefano deve diventare il perno, il motore non solo del trasporto ma anche e soprattutto della logistica. E i numeri ci sono tutti. A cominciare dalla concordanza di intenti tra enti pubblici e operatori privati che ha già realizzato il *pre-clearing*, cioè il controllo in mare sulle navi in arrivo per avviare subito a destinazione l'80 per cento delle merci. Controllo che con il nuovo Centro che unifica tutte le competenze, da quelle doganali a quelle igienico-sanitarie e di sicurezza, ridurrà anche i costi di stazionamento.

Federico Montaresi, responsabile studi e sviluppo dell'Authority, cosa significa strategicamente l'area di Santo Stefano Magra?

«Il punto di forza del sistema portuale e logistico del porto della Spezia».

Con quali spazi a disposizione?

«98.000 metri quadrati nei quali è prevista la riorganizzazione del *layout* dei binari per la realizzazione di una piattaforma intermodale attrezzata con mezzi di sollevamento idonei al carico dei convogli ferroviari, offrendo la possibilità di spostare su rotaia le merci riducendo il traffico su gomma».

Il potenziamento consentirà un notevole sviluppo.

«Si prevede la trasformazione dello scalo merci con 8 binari di 650 metri di lunghezza in terminal ferroviario portuale attraverso una nuova infrastrutturazione delle aree che permetta arrivi e spedizioni di treni completi come accade nei binari portuali. La modalità ferroviaria già oggi rappresenta oltre il 30% della domanda di traffico container con l'obiettivo di incrementarla fino al 50% nel medio periodo. Fondamentale intanto è la realizzazione del nuovo fascio di binari fino 750 metri di lunghezza. I lavori partiranno nei primi mesi del 2018».

La sfida prioritaria è dunque lo sviluppo del sistema ferroviario?

«Il sistema ferroviario del Porto della Spezia è costituito da tre scali che permettono l'inoltro dei treni verso il Nord Italia diretto ai principali mercati inland, passando dalla linea Pontremolese o dalla linea Pisa-Firenze-Bologna (per Toscana, Emilia Romagna e Veneto) e dalla tratta La Spezia-Genova-Milano (per Lombardia e Piemonte). In media ora vengono operati circa 200 treni la settimana».

L'area del retroporto: ancor più importante sarà il trasporto su rotale

Mercato interno, le regioni del Nord sono dominatrici

I mercati «inland» del porto spezzino, che presenta numeri in crescita negli ultimi periodi, sono per il 28% la Lombardia, per il 26% l'Emilia Romagna, per il 15% la Toscana e infine per il 12,6 per cento il Veneto.

LO SVILUPPO DI UN NODO CRUCIALE

Collegata con binari e un raccordo

Il retroporto dista 7 chilometri dalle banchine: l'area è servita da un raccordo autostradale e da binari diretti al nodo Fs nord-sud

Media di 200 treni a settimana

La quota del trasporto su rotaia è del 30%: sarà incrementata fino al 50%. In media vengono utilizzati circa 200 treni a settimana

50mila automezzi ogni mese

Per quanto riguarda il trasporto su gomma, sono 50mila gli automezzi, soprattutto Tir, che mensilmente transitano dai varchi portuali

Fondi europei per Ravenna, ferrovie merci e terminal Lng

Roma - La Commissione Ue ha selezionato tre progetti italiani nell'ambito del bando delle grandi reti di trasporto, che riceveranno nel complesso quasi 58 milioni di euro di fondi europei della Connecting Europe Facility (Cef). Si tratta del rafforzamento del trasporto merci su rotaia, con l'ammodernamento della rete ferroviaria dotandola del sistema europeo di gestione del traffico (Ertms), con un finanziamento di 6,5 milioni di euro (cofinanziamento Ue al 50%). Il secondo progetto è relativo al Porto di Ravenna, per realizzare lavori infrastrutturali per l'hub, con fondi per 37,377 milioni di euro (cofinanziamento Ue al 20%). Il terzo, invece, riguarda l'iniziativa legata allo sviluppo dell'Lng nei trasporti marittimi nell'Europa meridionale, Gainn4sea, con un contributo Ue di 14,3 milioni di euro (cofinanziamento al 18,44%). Nel complesso Bruxelles ha assegnato 1 miliardo di euro a 39 progetti nei 28 che mobiliteranno investimenti pubblico-privati totali di 4,5 miliardi.

AL MEETING IN UMBRIA DEDICATO AL CORRIDOIO TRA IL TIRRENO E L'ADRIATICO

Giampieri sulla Perugia-Ancona: fondamentale il quadrilatero

Come l'intesa per il corridoio trasversale con Civitavecchia s'inserisce nelle grandi opportunità della Macroregione Adriatico Ionica

PERUGIA – "Un corridoio trasversale fra Adriatico e Tirreno che, nel collegamento fra i due mari, trova completamento della Quadrilatero, nell'intermodalità e nel passaggio attraverso l'Umbria, regione di cerniera, un nodo indispensabile per sviluppare le opportunità di traffici fra la penisola iberica e quella balcanica fino alla Turchia". Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale,

(segue a pagina 10)

Rodolfo Giampieri

Giampieri sulla Perugia-Ancona: fondamentale il quadrilatero

Nella foto: I protagonisti del dibattito a Perugia.

Rodolfo Giampieri, ha parlato del valore strategico del collegamento fra tutte le infrastrutture per lo sviluppo di tutto il Centro Italia intervenendo al convegno "Dall'Adriatico al Tirreno, una strada di idee", organizzato dal Comune di Perugia che si è svolto nella Sala dei Notari, dedicato al completamento della Perugia-Ancona, alla presenza di Gianni Vittorio Armani, presidente Anas, dell'amministratore unico di Quadrilatero Marche Umbria, Guido Perrino, dell'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella, e del presidente dell'Autorità del sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo.

Su questa direttrice fra i due mari, ha sottolineato Giampieri, "sarà fondamentale l'accordo per la nascita di questo corridoio trasversale che abbiamo appena sottoscritto con l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale e il suo presidente Francesco Maria di Majo. Un'intesa che inserisce un elemento di promozione e di crescita dei collegamenti all'interno delle opportunità della Macroregione Adriatico Ionica attraverso la grande viabilità che attraverso l'Europa".

Un corridoio trasversale "da la Spagna a Croazia, Albania, Grecia fino alla Turchia, tra i sistemi portuali e i porti frontalieri di Adriatico, con Ancona e Ortona in prima linea, Tirreno e Mediterraneo occidentale - ha aggiunto Giampieri - che definirei "smart" perché leggero, prevalentemente marittimo e mirato ad efficientare i flussi che vi transitano, ponendo in evidenza il valore aggiunto in termini di economicità e sostenibilità che gli investimenti nei porti possono avere su scala transnazionale e che, a ricaduta, creano lavoro e occupazione sui territori".

Per la costruzione di questo sistema logistico integrato nel Centro Italia, ha affermato Giampieri, "dovremo tenere in forte considerazione le istanze dei nostri imprenditori e quelle delle comunità locali in cui gli scali sono inseriti, come siamo abituati a fare, consapevoli che questa sarà una delle principali misure del nostro successo. Soltanto da un impegno congiunto potranno emergere le effettive linee di sviluppo da perseguire a vantaggio e beneficio dell'economia dei territori dell'Italia centrale e del sostegno all'occupazione al servizio della strategia italiana del rilancio della portualità".

"Il completamento della Quadrilatero - ha detto l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella - rende più competitivo il porto di Ancona, apre opportunità e scenari nuovi di collegamento fra Adriatico e Tirreno, cambia le abitudini di consumo e gli stili di vita delle persone. Probabilmente tutti i benefici della Perugia-Ancona non sono ancora codificati".

La Nazione

Porto 2000, ritardi imbarazzanti Ma le crociere chiedono tempi certi

Atteso l' intervento del segretario Provinciali al convegno del 15 dicembre

PUÒ anche darsi che finisca per essere una singolare coincidenza; perchè il convegno sul porto indetto per giovedì 14 e venerdì 15, ovvero a metà della prossima settimana al Lem, potrebbe cadere esattamente nei giorni in cui il governo licenzierà definitivamente i 'correttivi' alla riforma Delrio sui porti, evitando che il tutto decada (termine ultimo la fine della settimana stessa). Proprio per questo il ministro Delrio sarà bloccato a Roma e dovrebbe intervenire - lo confermerà oggi agli organizzatori - il viceministro Nencini. Ma al di là della presenza dei politici romani, il convegno metterà una serie di punti fermi su temi che riguardano il futuro prossimo della portualità livornese, chiudendo anche il cerchio di partite ancora aperte. Il convegno è organizzato dal Circolo Economia del mare presieduto da Yari De Filicaia con la collaborazione di Spedimar, Sipotra, Confetra e dei terminal containers.

LA PARTITA più urgente, almeno sul piano delle prospettive immediate, è la definizione degli assetti della Porto 2000. Il ritardo nell' assegnazione definitiva della vittoria nella gara per la gestione della società per i traghetti e le crociere sta innestando una serie di interrogativi, malgrado i due soci titolari delle quote - l' Authority di sistema portuale e la Camera di Commercio - sostengano che si tratti solo di lungaggini burocratiche nelle verifiche. Di fatto, la società si trova in un momento di stand-by imbarazzante. Si apprende ora che suo presidente 'protempore', il riconfermato segretario generale dell' Autorità portuale Massimo Provinciali, avrebbe da tempo correttamente inviato una lettera con le proprie dimissioni: dimissioni che però sono state congelate proprio per aspettare che si concluda l' iter della gara.

Nel convegno al Lem gli organizzatori hanno dedicato il terzo tavolo dei lavori, in programma per venerdì 15, proprio alle crociere, quindi alla Porto 2000 e ai suoi sviluppi.

SARÀ lo stesso Massimo Provinciali, come segretario generale dell' AdsP, a relazionare su criticità ed opportunità delle crociere a Livorno nel primo pomeriggio di venerdì, in un tavolo di lavoro che prevede anche l' intervento del sindaco Filippo Nogarin sui tempi di programmazione del waterfront collegato alla futura area crociere e traghetti. Molto attesa anche la relazione di un esponente del gruppo armatoriale Onorato - quello che ha vinto la gara per la Porto2000 - sul futuro del terminal: il gruppo si è impegnato per un maxi-investimento di quasi 100 milioni di euro che comporterà svariati anni di lavori, compresa la rettifica della calata Orlando e la costruzione di una vera, nuova stazione crociere. Esiste un progetto, lavoro di due anni di un gruppo di tecnici, che pochi ancora conoscono. E che sarà alla base della giornata di lavori, sperando di poterne conoscere la linee più importanti.

A.F.

«Liberare il bacino galleggiante» Ultimatum della Port Authority

Relitto Urania, l'Autorità ricorre alle maniere forti. Presto il bando

QUESTA VOLTA sembra proprio che si faccia sul serio. «Sui bacini si riparte, la pazienza è finita». Lo ha detto il presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini, subito dopo aver firmato una lettera di diffida ai protagonisti della paradossale vicenda del Mediterraneo: il bacino galleggiante bloccato da quasi due anni dal relitto della navetta oceanografica 'Urania'. La lettera contiene una chiara minaccia: o il relitto viene rimosso, per liberare il bacino, o l'Autorità portuale di sistema ricorrerà alle vie legali, con tanto di richiesta (presumibilmente milionaria) di danni.

«DOBBIAMO risolvere il problema una volta per tutte – conferma Corsini – e insieme alla lettera di diffida abbiamo dato incarico in questi giorni alla società che ha preparato il bando di gara per il sistema bacini di riprendere la stesura del documento, integrandolo con la clausola della rimessa in funzione del bacino galleggiante. Conto entro la prima metà del prossimo mese di far ripartire la gara, che era stata sospesa dopo il sinistro». Raggiunto a Roma per telefono, il presidente dell'Autorità di sistema conferma che la pazienza sul problema è stata totalmente esaurita. Il gioco a scaricabarile tra le società assicurative del relitto dell'Urania ha fatto perdere mesi preziosi, creando danni sia ai riparatori navali livornesi sia al cantiere Benetti, che è stato costretto addirittura a varare il suo ultimo mega-yacht a La Spezia, trasportandolo con una chiatta a rimorchio. Una situazione insostenibile, nella quale l'intreccio di responsabilità alla fine ha costretto Palazzo Rosciano a ricorrere alle maniere forti. A spingere per una sollecita 'liberazione' del bacino galleggiante è arrivata anche la Regione Toscana, che ha convocato Corsini per i primi di gennaio su una audizione di consiglio dedicata proprio al sistema bacini.

DIFFIDA Il presidente Corsini stringe i tempi sul ripristino dei bacini

IN FUNZIONE

Il presidente Stefano Corsini «Importante fripristinare la gara entro metà gennaio»

SE L'AUTORITÀ di sistema adesso ha ingranato la quarta, il cantiere Benetti a sua volta fiancheggia l'azione con tutto il suo impegno. L'ingegner Vincenzo Poerio ha fatto presente a più riprese che la messa fuori uso del bacino galleggiante sta creando problemi enormi al piano dei vari ma ancha a quello dei refitting programmati sui grandi yachts. Si tratta del lavoro di centinaia di specialisti, non solo di Livorno ma anche delle aree 'tecniche' dell'entroterra, che attraverso la Lusben Cmft del gruppo intervengono ciclicamente per le manutenzioni ordinarie e straordinarie. Il bacino galleggiate della ex Salvadori, acquisito dai riparatori livornesi, ha una capacità ridotta rispetto agli ultimi mega-yacht non potendo ospitare scafi più lunghi di 95 metri. E l'alternativa per i grandi vari programmati già per la seconda metà del 2018 non può che essere il Mediterraneo rimesso in funzione. Ma già oggi i tempi sono strettissimi.

A.F.

Ai raggi X

La minaccia

O il relitto viene rimosso, per liberare il bacino, o l'Autorità portuale ricorrerà alle vie legali, con tanto di richiesta (presumibilmente milionaria) di danni

Il sostegno

A spingere per una sollecita 'liberazione' del bacino galleggiante è anche la Regione Toscana che ha convocato Corsini per i primi di gennaio

Il Sole 24 Ore

Reportage. Dopo il fallimento degli algerini lo stabilimento ex Lucchini ora è fermo

Le incertezze di Piombino: «Meno acciaio, più turismo»

Da Baratti all' Elba, la deindustrializzazione è più di un' ipotesi

piombino «Vuoi mettere lavorare tra gli ombrelloni e gli olii abbronzanti, invece che alla colata di duemila gradi?». L' operaio piombinese Bruno, protagonista della Bella Vita, di Paolo Virzi, lo diceva nella primavera del 1994, all' indomani della privatizzazione del siderurgico di Piombino. Sognava di mettersi in proprio, smarcandosi da un altoforno troppo ingombrante. Allora il futuro dello stabilimento toscano era in bilico e la città iniziava a interrogarsi sulle alternative alla vocazione siderurgica. Sono passati quasi 23 anni e ancora ci si interroga, mentre il mercato nel frattempo ha detto no tre volte ai tentativi di rilancio dell' acciaieria.

Prima con l' iniziativa di Luigi Lucchini, sfociata nel commissariamento Bondi e la cessione ai russi di Severstal. Poi è stato il gruppo di Alexei Mordashov a gettare la spugna, e il commissario Nardi ha ha ceduto gli asset a Cevital. Ora anche questa esperienza è al capolinea, e di fronte alla minaccia di un lungo contenzioso con il Governo anche il presidente Issad Rebrab sembra orientato a cedere l' attività.

L' attesa infinita sta mettendo a dura prova la città. Nel 2014 è stato spento l' altoforno e oggi lo stabilimento è praticamente fermo, con circa 2mila persone in cassa a rotazione. Piombino non è però annichilita e il silenzio dello stabilimento sta paradossalmente facendo emergere il rumore di fondo legato a tutto ciò che è altro rispetto alla monocultura siderurgica piombinese.

Dal 1994 a oggi l' operaio Bruno ha fatto scuola. Il numero di bar e ristoranti, gli stessi che accusano il colpo della crisi, si è triplicato in dieci anni. Oggi tutti in città concordano sul fatto che da quando è stato spento l' altoforno non si è mai respirato così bene. Sono tornati i gabbiani, e si spingono fin quasi al parcheggio della ex Lucchini. L' indotto balneare inoltre è cresciuto, la stagione turistica quest' anno è stata da record, con oltre un milione di presenze e lo sbarco, per la prima volta, dei turisti delle grandi navi da crociera.

È uno scenario nuovo, che si salda con l' inerzia algerina e pone interrogativi e paletti sugli scenari di futuro rilancio dell' attività.

«Non nascondo che se qualcuno dovesse parlare di ciclo integrale, oggi nascerebbe una discussione in

città - spiega Lorenzo Fusco, della Uilm -. Ricordo comunque, nel 2014, 10mila persone in piazza Bovio a difesa dell' Afo».
In questi anni i piombinesi puntavano a tornar a colare acciaio con un forno elettrico, ma ora ogni nuovo scenario è possibile. Fusco si dice convinto che la città possa comunque sostenere la presenza di un' acciaieria moderna, in linea con i migliori standard ambientali: «In fondo - dice - è grazie alla generazione di chi ha lavorato nell' altoforno che oggi c' è chi ha potuto investire nel turismo».
Fabrizio Lotti è presidente regionale dei balneari di Confesercenti e non ha mai messo piede in acciaieria. «Studiavo all' istituto tecnico - dice -: ci portarono in visita allo stabilimento e capii subito cosa non avrei voluto fare nella vita, nonostante rispetti gli operai e quello che rappresenta l' acciaieria per Piombino». Oggi Lotti gestisce un bagno proprio dove Paolo Virzì ha girato la scena finale della Bella Vita. «Da ragazzi anche noi sognavamo una Piombino che non c' era, e che non c' è oggi. Io ho realizzato il mio sogno personale, ma non basta». Lotti è tra quelli convinti che il territorio della costa etrusca debba puntare sul turismo e sui parchi, allungando il più possibile la stagionalità. In dieci anni il settore ha fatto passi da gigante, le potenzialità sono enormi («abbiamo il vantaggio di essere alla prima generazione» dice) ma i numeri sono ancora piccoli rispetto a quelli che ha saputo offrire fino a oggi la grande industria. «Impossibile dare da mangiare a tutti» osserva Maurizio Berrighi, costruttore che ha diversificato anche nel turismo. Anche lui però pensa che «sull' altoforno indietro non si può tornare: serve un' industria pulita, che non pregiudichi gli sforzi fatti da chi ha investito in altre direzioni».
La politica crede nel futuro del siderurgico e chiede al Governo di accelerare l' uscita di scena di Rebrab, ma è a sua volta alla ricerca di alternative industriali capaci di integrare il ruolo della ex Lucchini. «Gli interessi non mancano - dice il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani -, bisogna però creare le condizioni per rendere realizzabili nuove iniziative». Per Giuliani serve un nuovo accordo di programma, visto che i territori come Piombino sono «terremotati economici e finanziari» e per questo vanno sostenuti con strumenti ad hoc. Il ruolo del porto è centrale. L' ultimo accordo di programma per Piombino ha permesso di avviare interventi sulla banchina, favorendo l' insediamento di nuove realtà: Piombino industrie marittime (in acronimo Pim) si occuperà da gennaio di demolizione e refitting navale, mentre Ge è pronta a insediarsi per realizzare un' attività di assemblaggio, montaggio e collaudo di maxiturbine. Ora la spinta dell' ultimo accordo di programma si è esaurita e serve un nuovo impulso. «Lo Stato non ha ancora fatto veramente il suo dovere - ragiona Luciano Guerrieri, già commissario dell' Autorità portuale -, abbiamo dimostrato che quando c' è l' infrastruttura il mercato risponde: ora serve uno sforzo di politica industriale».

Matteo Meneghello

Trasversale, di Majo: "Un'opera fondamentale per lo sviluppo del territorio"

ORTE - CIVITAVECCHIA. Il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno soddisfatto della decisione del Consiglio dei Ministri

CIVITAVECCHIA - Il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo si dichiara soddisfatto per lo sblocco dei lavori sulla trasversale Civitavecchia-Orte, opera fondamentale non soltanto per il porto, ma per tutto il territorio ed il centro Italia.

"A solo una settimana - commenta di Majo - dalla firma del protocollo di collaborazione tra l'Adsp del mar Tirreno centro Settentrionale e quella dell'Adriatico Centrale e a pochi giorni dal convegno di Perugia sulla trasversale Civitavecchia-Orte-Perugia-Ancona, il corridoio euro-mediterraneo si arricchisce di una seconda direttrice, dopo quella di Civitavecchia-Roma-Ortona. La decisione del Consiglio dei Ministri di sbloccare il finanziamento dell'ultimo tratto di circa 18 km della infrastruttura di collegamento, consentirà infatti di completare l'ultimo anello mancante della superstrada che dal porto di Civitavecchia giungerà al porto di Ancona dotando così il corridoio euro-mediterraneo intermodale, che da Barcellona giunge in Croazia, di una ulteriore trasversale stradale. Tale completamento consentirà anche di sviluppare ulteriormente il ruolo del porto di Civitavecchia quale porto servente del mercato viterbese ed umbro favorendo in particolare l'importante esportazione di prodotti ortofrutticoli di tali zone, come ad esempio l'olio umbro. Il collegamento veloce aprirà inoltre nuovi itinerari nella Tuscia per i crocieristi, offrendo ulteriori possibilità di crescita e sviluppo per tutto l'alto Lazio, grazie all'impegno di Governo e Regione che hanno riconosciuto la valenza strategica dell'opera, reperendo le risorse necessarie a completarla, dopo oltre trent'anni di attesa".

Civitavecchia-Ancona, sbloccati i fondi per completare la superstrada

Il **porto di Civitavecchia** sarà finalmente collegato con l'Europa. Lo afferma il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, particolarmente soddisfatto della decisione del Consiglio dei Ministri di sbloccare il finanziamento dell'ultimo tratto ("l'anello mancante") di circa 18 chilometri della infrastruttura di collegamento della superstrada che dal porto di Civitavecchia giungerà al porto di Ancona dotando così il corridoio euro-mediterraneo intermodale, che da Barcellona giunge in Croazia, di una ulteriore trasversale stradale.

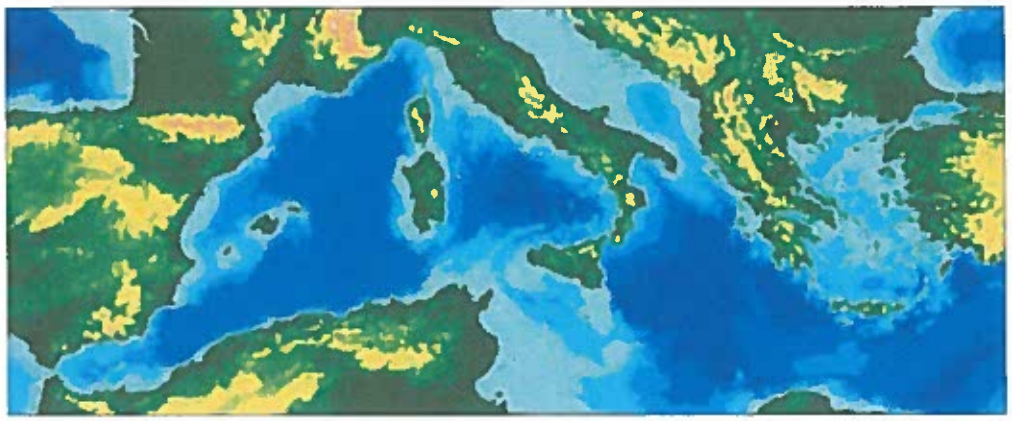
"Tale completamento - dice di Maio – consentirà anche di sviluppare ulteriormente il ruolo del porto di Civitavecchia quale porto servente del mercato viterbese ed umbro favorendo in particolare l'importante esportazione di prodotti ortofrutticoli di tali zone, come ad esempio l'olio umbro. Il collegamento veloce – conclude il presidente dell'Adsp – aprirà inoltre nuovi itinerari nella Tuscia per i crocieristi, offrendo ulteriori possibilità di crescita e sviluppo per tutto l'alto Lazio, grazie all'impegno di Governo e Regione che hanno riconosciuto la valenza strategica dell'opera, reperendo le risorse necessarie a completarla, dopo oltre trent'anni di attesa".

Fiumicino: Petrillo, nuovo porto commerciale, sviluppo sia sostenibile

(FERPRESS) – Roma, 1 DIC – "Siamo felici che il Progetto del nuovo porto commerciale di Fiumicino sia stato presentato all'attenzione dei cittadini e dei loro rappresentanti in un consiglio comunale aperto. Un'occasione di approfondimento importante alla presenza dell'Autorità Portuale che ha illustrato le caratteristiche generali dell'attracco".

Lo dichiara il consigliere comunale Angelo Petrillo. "Ogni opportunità di sviluppo va ponderata con grande attenzione – ha proseguito Petrillo -, in modo tale da prevederne costi e benefici. Non c'è dubbio che la nostra flotta pescherecci abbia bisogno di un approdo idoneo e di un sistema a terra che garantisca la lavorazione del nostro pescato intorno al quale lavorano circa 200 operatori. La nuova Darsena pescherecci, prevista in una prima fase dei lavori, e la risistemazione della cantieristica, consentirebbero una riorganizzazione di un importante asset economico del nostro territorio e più spazio ad aree pubbliche nella città. La mia valutazione sul progetto complessivo, però, non può essere definitiva in quanto non ho ancora in mio possesso le valutazioni ambientali e il quadro delle opere necessarie in termini di viabilità e infrastrutture. Per esempio allo stato attuale a mio avviso le navi ro ro per il commercio non potrebbero essere ospitate. Va valutata con grande attenzione l'impatto del Porto Commerciale che non può e non deve arrecare, come ha anche giustamente sottolineato il sindaco, problemi di sostenibilità al territorio e di compatibilità ambientale. Sulla seconda parte dovremo ragionare con maggiore attenzione, garantendo prima di tutto benessere e qualità della vita del cittadino. A questo proposito è necessaria un quadro preciso sullo stato epidemiologico, dell'inquinamento e della salute sul territorio di Fiumicino. Studi che gli enti preposti devono condurre sul nostro territorio", conclude il consigliere.

Ministri del Med:" Napoli uno dei quattro hub dell'economia blu"



Marsiglia, Barcellona, Tunisi. E Napoli. Quattro approdi strategici, quattro hub portuali fondamentali per lo sviluppo dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale. Una "investitura" che le quattro città costiere hanno ricevuto ufficialmente nel corso della riunione informale dei ministri del Mediterraneo che si è svolta nel capoluogo partenopeo e ha segnato il debutto ufficiale dell'Iniziativa per lo sviluppo sostenibile dell'economia legata alle attività marittime nell'area ovest del Mare Nostrum. "Con tutti i paesi dell'area – ha detto il ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Graziano Delrio – abbiamo concluso un accordo per promuovere sempre di più l'economia del mare e coordinare gli sforzi per la sicurezza di navigazione e lo sviluppo del turismo e soprattutto la protezione ambientale".

I ministri dei dieci Paesi presenti - Algeria, Francia, Italia, Libia, Malta, Mauritania, Marocco, Portogallo, Spagna e Tunisia - hanno adottato una dichiarazione che dà pieno sostegno politico all'iniziativa – **promossa dalla Commissione Europea** – che individua quattro hub nel Mediterraneo: appunto Marsiglia, Barcellona, Napoli e Tunisi, attorno ai quali implementare una strategia comune nei settori del turismo e dei traffici commerciali. Grazie anche al raddoppio di Suez, questi quattro porti e gli altri 200 del Mediterraneo devono "coordinarsi – sottolinea Delrio – per svolgere un'azione che rafforzi le opportunità di sviluppo in un mare che rappresenta pochissimo in termini di quantità di superficie nel mondo ma molto in termini di commercio mondiale".

Ministro De Vincenti: porto di Napoli con la Zes hub di sviluppo per il Sud

Napoli, 1 dicembre 2017 – "Con la Zes il porto di Napoli ha l'occasione per diventare l'hub di sviluppo dell'intero Mezzogiorno". Claudio De Vincenti, ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, è intervenuto alla presentazione del volume "Napoli Porto, la nuova città", edito a cura dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, e che si è tenuta nella sede della Fondazione per il Sud. Il libro "nasce per ricucire il rapporto del porto con la città di Napoli, favorendo un'operazione anche culturale, quando siamo alla vigilia della realizzazione di importanti progetti per una definitiva rinascita di un porto centrale nell'economia del Mediterraneo", ha spiegato Pietro Spirito, presidente dell'Adsp. De Vincenti ha annunciato che il Ministero dell'Economia ha approvato il concerto per la concessione della "Zona economica speciale" all'area portuale partenopea, e che il provvedimento la prossima settimana passerà all'esame della Conferenza Unificata Stato-Regioni e poi della Corte dei Conti per la definitiva approvazione, giunta ormai in dirittura d'arrivo. Alla presentazione del volume era presente anche Massimo Deandreis, amministratore delegato di SRM Banco di Napoli, l'istituto del gruppo Intesa SanPaolo che ha già predisposto i piani per finanziare i piani di sviluppo infrastrutturali e dei servizi, che godranno di particolari agevolazioni fiscali grazie all'istituzione della Zes.

Per il ministro De Vincenti, la Zes è solo un primo strumento che deve essere seguito da una serie di interventi di semplificazione procedurale e normativa: sul piano doganale – ha sottolineato il ministro – è stato fatto molto (l'Italia è diventata la prima per i tempi delle operazioni di pre-clearing, di sdoganamento in mare), occorre ora proseguire per ridurre i tempi delle altre operazioni legate al carico e scarico delle merci nei porti. La Zes e gli investimenti infrastrutturali nei porti – ha ricordato ancora De Vincenti – si inseriscono nei piani di sviluppo del Patto per il Sud, che prevedono un rilancio del ruolo dei porti del Mezzogiorno nel Mediterraneo: "C'è ancora molto da fare, ma non dobbiamo dimenticare che non partiamo da zero: l'Italia è il primo paese in Europa per il commercio marittimo e oltre la metà di questo traffico si svolge proprio dai porti del Mezzogiorno: su Taranto abbiamo investito molto, Evergreen forse oggi si pente di aver abbandonato l'Italia, perché la nuova darsena orientale è una delle infrastrutture più moderne e competitive oggi in Europa", ha sottolineato.

Il volume che è stato presentato anche con il contributo di Anna Maria Carloni, deputata della Commissione Trasporti, è stato curato da Piero Antonio Toma e contiene una serie di saggi di 16 autori, protagonisti della vita sociale, culturale ed economica di Napoli, della Campania e del Mezzogiorno. Gli autori indagano i vari aspetti del rapporto della città di Napoli con il suo porto, con l'obiettivo di "rammendare" – come ha sottolineato la Carloni – un tessuto che, in alcuni periodi, ha portato una scrittrice come Anna Maria Ortese a scrivere che "Il mare non bagna Napoli" e che oggi, invece, con i progetti di sviluppo e l'enorme impatto che può avere il ridisegno architettonico del waterfront portuale e la nuova sistemazione dell'area di Piazza Municipio con il completamento della stazione metropolitana, può definitivamente rilanciare il ruolo della città partenopea.

L'iniziativa

Waterfront e progetti di sviluppo

Passeggiata illustrata lungo il waterfront storico del porto di Napoli. L'appuntamento è alle 10 nei pressi del Varco dell'Immacolatella Vecchia L'iniziativa è a cura del Propeller Club Port of Naples in collaborazione con Anlai Campania, Lega Navale Italiana, Cnr Iriss, Community Psychology Lab Università Federico II, Friends of Molo San Vincenzo. La visita, che partirà dall'Immacolatella Vecchia e si concluderà al Molosiglio, toccherà i principali edifici storici, descriverà i lavori in corso e quelli futuri, raccontando il waterfront che verrà.

A Napoli una passeggiata itinerante sul waterfront

Domenica 3 dicembre, dalle 10 alle 12, il Propeller Club di Napoli, insieme a Cnr, Aniai Campania e psicologi della Federico II, terrà una passeggiata "illustrata", in sei tappe, lungo il waterfront, dall'Immacolatella Vecchia al Molosiglio.

Urbanisti, ingegneri, imprenditori e funzionari pubblici passeggeranno insieme ai cittadini passando davanti monumenti ed edifici storici, improvvisandosi ciceroni. Si parte dall'antico edificio (XVIII secolo) dell'Immacolatella Vecchia per passare danti a: ex Magazzini Generali, Stazione Marittima, Metropolitana di Napoli, Molo Beverello (dove verrà illustrato il nuovo progetto), Molosiglio/molo San Vincenzo.

Si attendono i fondi del MIT

Napoli, al Beverello via libera alla gara

Napoli. (Paolo Bosso). Redatto il 20 ottobre, ancora senza i finanziamenti necessari -ma garantiti dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio- il progetto esecutivo per la nuova stazione marittima del molo Beverello ha ricevuto il via libera della Conferenza dei Servizi.

«A questo punto dobbiamo attendere solo i finanziamenti del Mit per avviare la gara d'appalto. Con l'inizio del nuovo anno cominceremo a lavorare anche sull'area di cerniera tra porto e città degli ex Magazzini Generali: andremo alla progettazione definitiva per le sedi del nuovo Museo del Mare e dell'Emigrazione e dell'Università Parthenope per chiedere le relative risorse», afferma Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale.

Ora si entra in una nuova fase, quella dell'arrivo dei finanziamenti da parte del governo, a cui seguirà la messa in gara. «La cantierizzazione è stata studiata nel dettaglio, prevedendo le deviazioni dei sottoservizi in un cunicolo predisposto insieme alla piena funzionalità degli attracchi, delle biglietterie e dei servizi connessi.

La continuità sarà ottenuta con la realizzazione di un terminal provvisorio costituito da prefabbricati dotati di comfort e sicurezza», spiega Francesco Nicchiarelli, coordinatore dei progettisti, il quale a sua volta risponde al segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Francesco Messineo.

Il Beverello riorganizzato

segue in ultima pagina

Nuovo Beverello

Una volta avviati, i lavori dovrebbero durare un anno. Come si legge sul sito dell'Adsp, verranno demolite le biglietterie e i locali adiacenti. La stazione marittima vera e propria sarà una struttura da 2.400 mq mentre altri 360 metri quadri saranno dedicati a bar e negozi di souvenir.

L'aspetto più delicato -e complicato- del progetto è la riorganizzazione dei tratti pedonali, ciclabili e destinati alle auto. A pochi metri sfreccia via Acton, l'arteria stradale marittima che porta i napoletani avanti e indietro tra levante a ponente. Se si interviene razionalmente qui, la nuova area del Beverello supererà le sue criticità.

Le aree d'attesa di imbarco e sbarco saranno affiancate da una banchina coperta.

Successivamente, un nuovo progetto e una nuova gara si occuperà della creazione di pontili sulle banchine per migliorare le operazioni di sbarco e imbarco.

Dragaggi e Porta Ovest, le sfide 2018 del porto di Salerno

Dragaggi, Porta Ovest e allargamento dell'imboccatura. Sono i tre fronti su cui si muoverà il porto di Salerno nel prossimo anno. I lavori di escavo dei fondali non inizieranno prima di un anno mentre la ripresa dei lavori per l'allaccio autostradale dello scalo sono affidati a un tentativo di **cessione del ramo d'azienda**.

Dragaggio

«Il dragaggio è stato suddiviso in due fasi, una prima più rapida, che consiste nel livellamento del fondale di alcune decine di centimetri, l'altro è il lavoro vero e proprio», afferma Francesco Messineo, commissario dell'Autorità portuale di Salerno (lo scalo gode di autonomia amministrativa ancora per un mese) e segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. Richiederà l'estrazione di 3 milioni di metri cubi di sedimenti, l'equivalente di circa mille piscine olimpioniche, un volume quasi triplo rispetto all'escavo del porto di Napoli, inaugurati poco più di un mese fa. Attualmente si è in fase di caratterizzazione dei sedimenti da escavare, da portare al ministero dell'Ambiente per ottenere il foglio di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale). Un parte delle analisi sono affidate alla Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli. «Queste attività di caratterizzazione – afferma Messineo - saranno completate entro la fine di gennaio del 2018 e contiamo con queste analisi di ottenere dal Ministero dell'Ambiente l'approvazione per poi appaltare i lavori».

Porta Ovest«Dobbiamo registrare che l'impresa non riesce a ripartire con il cantiere e ad adempiere agli obblighi anche amministrativi con la rapidità e l'efficacia che tutti noi auspichiamo», afferma Messineo. In pratica ci sono indagini della Magistratura in corso e i lavori per la creazione di un tunnel che allaccia autostrada e porto sono fermi. La speranza e sdoppiare l'azienda che si sta occupando dei lavori, la Tecnis (commissariata) per permettere alle autorità giudiziari di continuare le indagini e alla società di continuare i lavori.

Imboccatura«Per l'allargamento dell'imboccatura del porto – conclude Messineo - abbiamo firmato, a metà novembre, il contratto con il laboratorio inglese "HR Wallingford" che ha vinto la gara per la modellazione fisica in 3D della nuova imboccatura del porto. L'AdSP deve realizzare questo modello perché è stato richiesto, come prescrizione, dal CTA (Comitato Tecnico Amministrativo) presso il Provveditorato Opere Pubbliche della Campania».

La crisi del porto di Cagliari approda al ministero Trasporti

CAGLIARI - Porto industriale di Cagliari in crisi e futuro dei lavoratori, sono stati i temi centrali dell'incontro al ministero dei Trasporti per affrontare il caso dello scalo del sud Sardegna. «Ci sono opportunità di rilancio che devono essere immediatamente valorizzate», avvertono il segretario della Camera del Lavoro Cgil Carmelo Farci e la segretaria Filt Massimiliana Tocco. Il sindacato chiama in causa tutti i soggetti che concorrono alla gestione del porto: Comune, Città metropolitana, Regione e Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna. E chiede un incontro urgente. Sullo stato delle cose al porto canale di Macchiareddu il sindacato però distingue tra diverse situazioni: «C'è chi punta a sottolineare il calo di traffico per ragioni che niente hanno a che fare con l'interesse collettivo dell'area di Cagliari e dell'intera Sardegna», hanno detto i sindacalisti Cgil. Sottolineando invece «l'incremento di parti consistenti di attività indispensabili e insostituibili». Insomma un presente da decifrare per capire bene come intervenire. Focus anche sui lavoratori del porto, da settecento a mille a seconda di esigenze e stagioni. «Si tratta di intervenire sui fattori che rappresentano un freno per lo sviluppo del traffico portuale, ad esempio - sostiene la Cgil - puntando sull'ampliamento e sulla diversificazione delle attività, come la lavorazione delle merci e il packaging, e sviluppando anche altri segmenti produttivi legati al settore industriale e manifatturiero del territorio». Secondo il sindacato è necessario investire su attività nuove e specifiche per stare sul mercato: un ragionamento - suggerisce la Cgil - che non può essere slegato da misure di fiscalità agevolata. Al Mit si è discusso anche dell'avvio di un'agenzia del lavoro specifica per il settore portuale così come prevede la legge: «Si tratta di un passaggio importante utile a gestire i picchi e le flessioni fisiologiche nel lavoro portuale, una garanzia a tutela delle attività e dei lavoratori coinvolti».

Cagliari: crolla il traffico merci al Porto canale

CAGLIARI – I dati ufficiali sono quelli pubblicati qualche giorno fa da Eurokai, il grande gruppo tedesco che comprende anche Contship Italia e quindi il Cict di Cagliari: il traffico merci al porto canale di Macchiareddu è crollato del 28 per cento. È l'impietoso confronto tra i primi nove mesi del 2016 e lo stesso periodo di quest'anno. I teu, unità di misura dei container, sono passati da 486mila a 350mila.
In Italia, nei porti Contship, quello che è stato perso nel sud Sardegna è stato compensato dai successi di Salerno (12,4%) e soprattutto La Spezia (18%). Questo non significa che le merci "sarde" siano state dirottate in Campania o in Liguria: fa riflettere magari il più 22,7 di Tangeri, segno di una ripresa delle rotte verso il nord Africa penalizzato negli anni scorsi dalla crisi internazionale. Risultato: lavoratori preoccupati. E mondo politico e sindacale che lancia allarmi e propone vie di uscita.

Gazzetta del Sud

Tremestieri

Il Genio civile chiede chiarimenti sul porto

È ancora lui il protagonista di giornata. L' ingegnere capo del Genio civile Leonardo Santoro, dopo la querelle sui torrenti con il Comune di Messina e dopo aver preannunziato di voler riconsiderare il parere (favorevole) rilasciato sulla Variante al Prg, ieri ha lasciato intendere che non è poi così scontata l' approvazione del progetto esecutivo per la costruzione del nuovo porto di . È l' ultimo passaggio che manca, prima dell' avvio ufficiale del cantiere, quello del nulla osta da parte dell' Ufficio provinciale diretto da Santoro, il quale con una nota ricorda che pochi giorni fa, esattamente il 27 novembre, «nell' ambito dell' istruttoria riguardante la procedura di valutazione ambientale strategica relativa al Piano regolatore portuale, sono stati richiesti chiarimenti nel merito della nuova previsione urbanistica riguardante la realizzazione di un terzo scivolo in località la cui previsione, nello specchio acqueo frontistante la foce del torrente Larderia, può creare ostacolo al deflusso delle acque».

Ieri l' Autorità portuale ha fornito i chiarimenti di propria competenza, riaffermando la volontà di mantenere la previsione infrastrutturale. A questo punto, conclude Santoro, il Genio civile accerterà «le refluenze idrauliche» sulla foce del torrente Larderia.

Spetta al Genio civile farlo ed è giusto che l' ingegnere capo rivendichi con forza l' attenzione sui temi della tutela ambientale. È anche importante, però, cercare le soluzioni più rapide possibili per conciliare la difesa del territorio con la realizzazione di opere cruciali per Messina.(l.d.)

Gazzetta del Sud

Ieri la cerimonia del maiden call alla presenza delle autorità civili e militari e la visita guidata a questo capolavoro di architettura e design

Passeggiando sul ponte dei Sospiri nella "nave che segue il sole"

Roberta Cortese Destinazione Miami, dove arriverà il 21 dicembre, passando per Gibilterra. Ma nel frattempo ha già solcato le acque di un altro Stretto. Il nostro. Messina continua ad essere una tappa irrinunciabile per Msc Crociere. Ad appena sei mesi dalla "prima toccata" dell' ottava Meraviglia del mondo, è giunta ieri in città la nave che segue il sole: Msc Seaside, l' ultima ammiraglia della compagnia crocieristica svizzera, uscita proprio mercoledì dai cantieri di Monfalcone alla presenza del presidente della Repubblica Sergio Mattarella e del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Un autentico grattacielo galleggiante, la più grande nave da crociera costruita in Italia (a realizzarla Fincantieri). Questi sono solo alcuni dei suoi numeri: una stazza lorda di 154.000 tonnellate e una capacità di 5.179 passeggeri. Ma ciò che davvero stupisce della Seaside, che salperà tutto l' anno da Miami per offrire crociere nei Caraibi orientali e occidentali, è soprattutto il design innovativo che consente ai passeggeri di vivere un' esperienza di vacanza assolutamente originale: due passerelle in vetro e un "Ponte dei sospiri" a 40 metri di altezza offrono agli ospiti una spettacolare vista sull' oceano, un pontile sul lungomare ruota tutt' intorno allo scafo, mentre gli ascensori panoramici collegano i vari ponti esterni. "La nave che segue il sole", appunto. Le straordinarie caratteristiche dell' ammiraglia - che offre inoltre ai suoi ospiti un' ampia gamma di sistemazioni, come le cabine modulari per gruppi e famiglie numerose e quelle dotate di terrazze, un intrattenimento ricco e variegato, una vasta offerta gastronomica e strutture e servizi per passeggeri di ogni età - sono state illustrate dal country manager di Msc, Leonardo Massa, nel corso della tradizionale cerimonia del "maiden call", aperta dal comandante della Seaside, Pierpaolo Scala: «Tornare qui, dopo appena sei mesi, con una nuova ammiraglia - ha affermato Massa - è sicuramente un evento straordinario. Questo passaggio rappresenta un doveroso omaggio alla Sicilia e conferma inoltre l' importanza dello scalo messinese nei piani strategici di Msc. Nel 2018 le nostre navi effettueranno a Messina 43 scali movimentando 180.000 crocieristi, con un incremento del 36% rispetto allo scorso anno». Tra queste, la gemella della nuova

ammiraglia, la Seaview che a partire dal 5 giugno sarà posizionata a Messina per tutta l' estate. «Negli ultimi anni la compagnia - ha sottolineato Santino Foti, dell' agenzia Bisazza Gangi e agente Msc a Messina - ha portato in città sempre più navi. E dal 2016, le persone che hanno scelto di imbarcarsi su una Msc sono aumentate del 10% circa. Messina, d' altra parte, ha sempre vantato un' ottima tradizione crocieristica». Numerose le autorità civili e militari che hanno preso parte alla cerimonia. Tra queste, il commissario straordinario dell' Autorità portuale Antonino De Simone, il comandante della Capitaneria di Porto Nazzareno Laganà, l' assessore allo Sviluppo economico Guido Signorino, il dirigente della I Direzione della Città metropolitana Anna Maria Tripodo, e il direttore dell' Ufficio delle Dogane Ivan Santi Spina.

Gazzetta del Sud

A bordo dell' ammiraglia di msc presenti le autorità civili, militari e religiose

Nel pomeriggio il "Maiden call"

La Seaside, l' ammiraglia Msc dalla stazza più grande costruita finora in Italia e nel Mediterraneo, riscrive il design delle navi da crociera, con aree interne ed esterne per vivere e godere il mare come mai prima d' ora; si potrà per esempio percorrere il suo Ponte 8, con una promenade unica, offrendo una passeggiata esterna tra punti ove mangiare, bere, fare shopping, nuotare e prendere il sole.

Oggi, nel giorno in cui toccherà il porto di Messina, la si potrà ammirare in tutta la sua imponenza, con gli oltre settanta metri d' altezza. Il programma prevede la ormai tradizionale cerimonia del "Maiden call", che si terrà a bordo alle 14,30, alla presenza del comandante della Seaside, dei rappresentanti della grande holding svizzera proprietaria della nave e delle autorità invitate, civili, militari e religiose.

Pochi mesi fa la stessa cerimonia si era svolta a bordo della Meraviglia, quella che finora ha avuto il ruolo di ammiraglia della flotta. E proprio in quell' occasione, presenti il già presidente e ora commissario dell' Autorità portuale Antonino De Simone, il sindaco Renato Accorinti e l' assessore allo Sviluppo economico e al Turismo Guido Signorino, i rappresentanti di Msc avevano avuto parole di elogio nei confronti di Messina, del suo porto, dei servizi di accoglienza, evidenziando il prezioso ruolo che lo Stretto ha assunto nelle strategie geopolitiche e commerciali della grande compagnia di navigazione. La fortuna di avere il porto nel cuore della città, la bellezza di essere una città-porto, sono fattori discriminanti, che naturalmente non sono da soli sufficienti a intercettare sempre più traffici croceristici, ma sono una di partenza che molte altre realtà non hanno o che si devono inventare. E, dunque, occorre proseguire in questa strada di sinergie sempre più strette, sfatando vecchi e ormai improponibili luoghi comuni secondo i quali il crocerismo è un turismo fine a se stesso e non porta ricchezza in città. È l' esatto contrario.

Gazzetta del Sud

Dalla "Melody" del 1987 alla "Seaside" di oggi

Msc suggella il suo legame di oltre trent' anni con Messina

Approda in porto la nuova ammiraglia per il viaggio inaugurale iniziato con Mattarella

Attilio Borda Bossana Msc Seaside, l' ultima nata nei cantieri italiani di Monfalcone, nave che sin dal nome rende omaggio al mare ("seaside" uguale "fronte mare"), è salpata da Trieste venerdi scorso, con destinazione l' homeport di Miami, dove avverrà la vera e propria "naming ceremony" che sancirà per la nave, l' avvio della sua base operativa permanente per le crociere nelle acque caraibiche. Per il "Grand Voyage" transatlantico di posizionamento, della durata di 21 giorni, farà oggi lo scalo a Messina. Sarà l' occasione per rinverdire nel porto peloritano la tradizione, avviata solo negli ultimi anni, di solennizzare "the 'inaugural call", la cerimonia che la marineria celebra in occasione del primo scalo di una nave in un nuovo porto. "Seaside" è la prima di una serie di undici imbarcazioni che sino al 2026 la Msc metterà in acqua con un investimento da 10 miliardi di dollari. La "Seaside" - che di MSC sarà la nuova ammiraglia - ha visto la luce il 22 giugno 2015 a Monfalcone, con il taglio della prima lamiera; il 21 aprile dello scorso anno si è celebrata anche "coin ceremony", altro evento tradizionale nel processo di costruzione di una nave che prevede la saldatura di due monete commemorative al supporto dell' impianto radar. Il 26 novembre scorso, con la "Float Out Ceremony", Msc Crociere e Fincantieri hanno poi celebrato la partnership tra la compagnia di crociera e il cantiere a costruire le navi di generazione "Seaside" e infine, il 30 novembre, il cosiddetto "lancio" della nave alla presenza del presidente della Repubblica Mattarella in vista, il prossimo 21 dicembre, della "Naming Ceremony", tradizionale evento della vita di una nave, risalente a migliaia di anni fa con il significato di portare fortuna e sicurezza al nuovo bastimento, al suo equipaggio e ai passeggeri. Una storica cerimonia già in uso tra i babilonesi e conosciuta nel III millennio a.C., tra Romani, Greci ed Egiziani che invocavano i loro dei per proteggere le navi prima di iniziare i viaggi.

Messina sarà tappa di questo percorso di tradizioni marittime incrementando la successione di momenti di benvenuto a nuove navi. Prima di lei, per il suo viaggio inaugurale a Messina, la cerimonia si era svolta in occasione del primo approdo della nuovissima Msc Meraviglia. Prima ancora, dopo una

crociera di posizionamento da Saint Nazaire fino a Genova fu, la Msc Preziosa, tredicesima unità della flotta, quarta appartenente alla Classe Fantasia, da oltre 4000 passeggeri, che a Messina il 25 marzo 2013, celebrò il suo primo scalo inaugurale. Il 21 maggio 2011 era toccato all' ammiraglia della flotta della Carnival Cruise Lines, la più innovativa delle fun ship, la Carnival Magic. Il 18 marzo 2010 a bordo della Msc Magnifica, undicesima nave della flotta, si tenne, la tradizionale Maiden Call, la cerimonia di benvenuto. Msc Magnifica era partita da Amburgo il 7 marzo per la crociera di vernissage, dopo il varo, alla presenza della madrina Sophia Loren approdando, undici giorni dopo, a Messina e quindi fare rotta verso Dubrovnik. Per la Costa Deliziosa il primo approdò fu invece il 24 settembre 2010. Per l' allora ammiraglia della flotta Msc Crociere, la Splendida, l' occasione coincise invece con l' ormeggio del 16 luglio 2009, alla banchina Colapesce. Per la Splendida, per la stagione 2009 ci furono 22 scali sino al 27 dicembre, con cadenza quasi settimanale, per un numero di croceristi che raggiunse oltre 77 mila unità. La Msc Poesia fu protagonista della tradizionale cerimonia, il 17 aprile 2008 e analoga cerimonia si svolse il 12 novembre 2004 per la Costa Magica; il primo giugno 2007 il benvenuto della città fu dato invece alla Carnival Freedom. Con le sue 130 mila tonnellate di stazza lorda era a quel tempo la più grande nave passeggeri mai realizzata in Italia; consegnata il 27 aprile 2011, era la centesima del gruppo Carnival. Carnival Magic dopo l' approdo di ambientamento del 5 maggio e lo scalo inaugurale tornò a Messina diciotto volte per le crociere in Mediterraneo, movimentando circa 65 mila e 600 passeggeri. Navigator of the Seas, la nave con le insegne di Royal Caribbean, ha invece operato dal nuovo homeport di Messina dal 30 aprile 2012. In quell' anno approdarono Messina anche due navi della classe Solstice di Celebrity Cruises, la Equinox e la Silhouette. Il 29 maggio 2012, l' ultima nave da crociera della classe lusso di Msc Crociere, Divina, 18 ponti, una stazza di 137mila tonnellate, lunghezza di 333,3 metri e larghezza di 38, si ormeggiò alla banchina Colapesce per il suo primo scalo. E proprio a rendere omaggio allo scalo inaugurale della Msc Seaside, non si può non ricordare, anche se non era ancora seguita tale tradizione, ma che serve a rilevare l' attenzione dell' armatore Msc verso Messina, l' arrivo trent' anni fa della Msc Melody, ex Atlantic, di 35 mila tonnellate di stazza, il 31 ottobre 1997.

Giornale di Sicilia

Villa Igiea

Domani dibattito sul contrabbando

OOO Domani mattina, a partire dalle 11, a Villa Igiea (salita Belmonte 43) si terrà il dibattito sul tema «Il contrabbando di sigarette nella città di Palermo». Il capoluogo siciliano come porta d' ingresso per l' Europa: dimensioni del fenomeno, azioni di contrasto e connessioni con la criminalità organizzata transnazionale e il terrorismo. Partecipano al dibattito il vice sindaco e assessore Sergio Marino, Lucilla Cassarino, direttore dell' ufficio Dogane di Palermo, Andrea Di Nicola di Intellegit, Fabiola Furnari, procuratore, Pasqualino Monti, presidente del Sistema Autorità Portuale Mar di Sicilia Occidentale, il deputato Franco Ribaudo e il comandante della Finanza Alessandro Coscarelli. Modera Marco Romano, vicedirettore responsabile del «Giornale di Sicilia».
CEFALÙ.

L'armatore Aponte alla consegna della nuova nave Saeside

«Più italiani a bordo delle Msc»

Msc Crociere vuole più italiani a bordo. Lo ha annunciato l'azienda stessa in occasione della consegna a Monfalcone della nuova Msc Seaside, costruita da Fincantieri.

Secondo le proiezioni occupazionali della società guidata dall'armatore Gianluigi Aponte, molti dei trentamila assunti potrebbero essere italiani.

L'azienda vuole infatti aumentare il comparto di marittimi e personale italiano a bordo delle sue navi.

«Le modifiche alle norme sul Registro Internazionale non devono quindi essere oggetto di uno sterile scontro all'interno del settore armatoriale italiano», ha detto Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc.

Le parole fanno riferimento alla polemica innescatasi sull'italianità del comparto rivendicata da Vincenzo Onorato (presidente di Moby) all'indirizzo di Emanuele Grimaldi. La compagnia chiede quindi alla politica più attenzione al problema dell'occupazione dei marittimi italiani e sgravi per la loro assunzione in Msc.

E. L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Castellammare

Caso Fincantieri Delrio «spinge» il piano traghetti

A Monfalcone il pressing sul ceo Bono Salta vertice in Regione, sindacati duri

Antonino Pane

Il piano traghetti. E poi? Il piano traghetti. Il futuro del cantiere di Castellammare passa attraverso ministero delle Infrastrutture e Regione. E lo sanno bene anche in Fincantieri se Giuseppe Bono, il potentissimo ceo, afferma che «a quel piano traghetti Fincantieri non solo parteciperà, ma lo ha sollecitato». Soddisfatto anche il governatore Vincenzo De Luca? Non del tutto. La Regione può mettere dei soldi da sommare ai 300 milioni del governo. Ma per Castellammare De Luca vuole di più, lo ripete continuamente. C'è il discorso delle navi militari, della nave oceanografica. La Regione vuole certezze, mentre dai piani alti di Fincantieri dicono che queste certezze devono arrivare dai bilanci dello Stato, che le navi possono essere costruite anche a partire da domani ma ci vuole chi le paga. E le partite appostate in bilancio per queste spese compaiono e poi scompaiono alla velocità della luce. E allora? Le riunioni saltano - è successo ieri in Regione, per l'assenza dell'azienda al tavolo - i sindacati si mobilitano e tutto diventa più complicato, soprattutto quando si è in vista di una tornata elettorale.

Le uniche certezze, al momento, sono quelle emerse a Monfalcone durante la cerimonia per il varo della Msc Seaside. Lì i piccoli cantieri del gruppo, Castellammare e Palermo, ci sono stati. E non solo perché i lavoratori campani e siciliani hanno ruotato a Monfalcone durante la costruzione della nave ammiraglia di Msc; ma soprattutto perché sia il ministro Graziano Delrio, sia Giuseppe Bono hanno parlato di futuro, di lavoro assicurato e da assicurare, e il tutto sotto gli occhi compiaciuti di Gianluigi Aponte, l'armatore sorrentino che con Fincantieri ha già chiuso un accordo complessivo da 3,5 miliardi, che diventano più di 11 se mettiamo dentro anche la fetta molto grande che Aponte ha destinato ai cantieri francesi di Stx. Insomma l'asse italo francese della cantieristica prende tutto a piene mani e il piano industriale di Msc Crociere è un tutto molto ricco, dodici navi, praticamente una all'anno.

Msc Seaside è la nave da crociera più grande che sia mai stata costruita in Italia. E proprio su questa nave Fincantieri ha dimostrato una qualità tecnica assoluta. La Msc Seaside ha una stazza lorda di 154mila tonnellate e può trasportare 5.179 passeggeri a cui bisogna aggiungere i quasi 1.500 membri dell'equipaggio. La nave dispone di due motori elettrici per la propulsione che a loro volta sono collegati a quattro generatori di elettricità che provvedono ad alimentarli. E poi linee completamente nuove, una passeggiata esterna che circonda tutta la nave mettendo i passeggeri a diretto contatto con il mare, alta cura delle finiture, parchi acquatici strabilianti, aree destinate ai bambini e realizzate in collaborazione con la Chicco e la Lego. L'assoluta qualità costruttiva raggiunta da Fincantieri e confermata dallo staff tecnico di Msc guidato da Emilio La Scala. La Seaside ha legato Msc e Fincantieri in maniera solida tant'è che lo stesso presidente esecutivo di Msc Crociere, Pierfrancesco Vago, ha ringraziato i lavoratori di Fincantieri e Msc per il grande lavoro fatto e per le competenze messe in campo. Concetti rafforzati anche dal ministro Graziano Delrio, che proprio nel matrimonio tra Msc e Fincantieri vede un polo di sviluppo economico e occupazionale tutto made in Italy. Delrio ha spronato sia Aponte che il ceo di Fincantieri Giuseppe Bono ad andare avanti. «Ci sono le premesse - ha detto - per consolidare ulteriormente questa alleanza che premia i grandi siti produttivi di Fincantieri».

E i piccoli? Qui Delrio non ha perso l'occasione per spronare Bono a tenere d'occhio il piano di rinnovo della flotta italiana dei piccoli traghetti, un piano finanziato con 300 milioni proprio dal ministero delle Infrastrutture. «Con l'accordo tra Msc Crociere e Fincantieri c'è lavoro certo - ha sottolineato Delrio - per i prossimi dieci anni. Fincantieri ora ha la possibilità di garantire lavoro anche a Castellammare e a Palermo. È una delle occasione da non perdere». E Giuseppe Bono è stato determinato nella risposta. «Noi quel piano lo abbiamo sollecitato e certamente parteciperemo. Purtroppo alcuni dei nostri siti industriali sono stati fagocitati dalla crescita urbanistica delle città e il sito di Castellammare è sicuramente uno di questi. Dobbiamo essere bravi a creare e sfruttare le opportunità che si presentano. Noi lavoriamo per questo e certamente continueremo a farlo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Strategie
Il governo: 300 milioni per il rinnovo della flotta Ma De Luca chiede altre navi

Il nodo
L'azienda: il porto stabiese inglobato nella città ma creeremo opportunità

A MONFALCONE LA BELLA CERIMONIA DEL VARO

Giornata dell'orgoglio italiano con il varo di "MSC Seaside"

E Aponte conferma un ulteriore ordine di giganti da crociera per 1,8 miliardi di euro - Previsti tre milioni di passeggeri in 14 porti italiani

MONFALCONE - È la più grande nave da crociera mai costruita in un cantiere italiano ed ha avuto l'onore della presenza del presidente della Repubblica Mattarella al suo varo: così "MSC Seaside", gigante da 157 mila tonnellate di stazza, capace di ospitare fino a 5 mila passeggeri, è stata formalmente varata mercoledì nel complesso di Fincantieri con l'annuncio parallelo - e altrettanto significativo - di una commessa da 1,8 miliardi di euro per costruire altre due unità, evoluzione delle attuali. Intanto la prima delle gemelle di "MSC Seaside", la "MSC Seaview", sarà varata già l'anno prossimo.

MSC spinge dunque sull'acceleratore per il potenziamento di quella che la flotta da crociera più moderna del mondo, e la maggiore europea considerando il singolo marchio. Gianluigi Aponte, presente alla cerimonia, ha confermato tutti gli impegni con il presidente di Fincantieri Giuseppe Bono, ricordando che con l'attuale quattordicesima nave il gruppo è al quarto posto al mondo per la crociere. "Nel 2018 MSC movimenterà più di 3 milioni di passeggeri - ha detto Aponte - in 14 porti italiani". Le ricadute sull'economia nazionale delle attività del gruppo MSC sono dunque da considerare anche nel campo del turismo.

Madrina di "MSC Seaside" la nipote di Gianluigi Aponte, Asia, che ha centrato con la tradizionale bottiglia la prua della nave. Da parte sua il chairman di MSC Crociere Pierfrancesco Vago ha ricordato che la generazione delle navi tipo Seaside è assolutamente innovativa sia sul piano della tecnologia marittima, sia su quello della qualità della vita per gli ospiti. Da sottolineare dunque il saluto del ministro Delrio che ha parlato di "giornata dell'orgoglio italiano sul mare". Dopo la cerimonia, "MSC Seaside" è partita per Trieste da dove è in schedule la partenza verso i Caraibi.

luzione verso macchine con cilindrata inferiore e consumi più contenuti.

Sul versante utilities, illustrate le ultime soluzioni green per la pitturazione degli scafi (Hempel), quelle contro il deterioramento del carburante (HPS), servizi di manutenzione programmata (Vulkan), network di assistenza rapida (LMW) e l'uso degli idrogetti per il trasporto passeggeri di Hamilton Jet.

In chiusura l'intervento di Franco Sanna, padrone di casa, su mondo assicurativo e coperture P&I contro il sequestro delle unità.

AIAPT (Nuovo Organigramma):

Presidente – Salvatore Gambardella (Sant'Andrea scrl, Amalfi), presidente onorario: Antonio Bozzo (Golfo Paradiso, Camogli), consiglio (in rappresentanza delle varie regioni marittime nazionali) – Sergio Michelini (Aldebaran, Lavagna) Liguria, Rudy Toninato (Delta Tour, Padova) Veneto, Antonio Bozzo Liguria, Andrea Turci (Viserba) Emilia Romagna, Salvatore Gambardella Campania, Stefano Citton Veneto, Giovanni Nicolai (Consorzio delle Bocche, S. Teresa di Gallura) Sardegna, Mauro Lombardi (Visit Sicily Tours, Cefalù) Sicilia, Gerado Cavaliere (Alicost, Amalfi) Campania.

Nella foto: (da sx) Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono e il presidente del Gruppo MSC Gianluigi Aponte.

Domani alla Stazione Marittima

Concessioni marittime, via al confronto tra esperti

Giornata di studio sullo spinoso tema della riforma in tema di concessioni marittime balneari: l'iniziativa si terrà domani alla Stazione Marittima e sarà conclusa dal sottosegretario Umberto Del Basso De Caro. È intitolata «Aspettando il 2020», anno in cui l'Italia dovrà conformarsi alla direttiva europea abolendo la pratica delle proroghe, predisponendo norme di libera concorrenza e di salvaguardia per gli investimenti già effettuati o pianificati nel settore del turismo balneare. Al convegno partecipa anche una delegazione dell'Assobalneari Campania, associazione professionale presieduta dall'architetto Antonio Cècoro. L'incontro è stato indetto dall'Associazione di promozione sociale «I demanialisti» con lo studio legale Cacciapuoti, esperto in Demanio Marittimo, e con la rivista e portale del settore «Mondo Balneare». Previsti gli interventi di Pietro Spirito, Fulvio Bonavitacola, Gianfranco Mallardo, Salvatore Visone, Domenico Ciccarelli, Paolo Bovier, Vinca Savelli Giannuzzi, Francesco Messineo, Antonella Marciano, Crescenzo Prisco, Francesca Pignataro.

MEDITERRANEO "CINESE", ECCO TUTTE LE MOSSE

Aldo Lampani

Per la Cina, all'inizio, fu il Pireo. Dopo l'acquisizione dello scalo ellenico da parte di Cosco, nel solo 2016 il numero di container che quel porto ha movimentato è sestuplicato, da 500 mila a poco più di 3 milioni di container l'anno. Ora il Celeste impero studia l'acquisizione del porto algerino di Cherchell.

pagina III

L'osservatorio

Via della Seta la Cina punta il Mediterraneo

Dalla Grecia all'Algeria il colosso asiatico continua a muovere sullo scacchiere del business portuale

Per la Cina, all'inizio, fu il Pireo. Dopo l'acquisizione dello scalo ellenico da parte di Cosco, nel solo 2016 il numero di container che quel porto ha movimentato è sestuplicato, da 500 mila a poco più di 3 milioni di container l'anno. Ora il Celeste impero studia l'acquisizione del porto algerino di Cherchell. Il Mediterraneo torna in cima ai desideri di Pechino. In Italia ci si sta attrezzando. Ma scavare i fondali non basta. Ora c'è assoluto bisogno di logistica. E' fondamentale che i porti siano collegati alle ferrovie e alle autostrade. Il Porto di Genova movimenta circa 2.250 mila contenitori, è collegato con 500 scali in tutto il mondo, ma soprattutto dalla Cina proviene circa il 20% del traffico. In entrata. A Genova scala in media una nave al giorno che proviene dalla Cina. Un traffico imponente, ma che funziona soprattutto ad una via.

Riprendendo un'intervista a Sanguineri, dell'Autorità ortuale della Lanterna, Genova è apprezzata dai cinesi "per la qualità dei servizi portuali, tempi e tariffe». E spazi di crescita ne esistono eccome. Ma per averli il Porto deve cambiare faccia. Cambiamenti che si fanno a denaro. Gli investimenti in corso nel Porto di Genova ammontano ad oltre 340 milioni, più altri 400 previsti per i prossimi anni. Perché ora è fondamentale dare alla Via della Seta anche un senso export. Certo, per far arrivare a Genova le merci da imbarcare servono infrastrutture. Gronda e Terzo Valico saranno – si spera non tra troppo – vie di arrivo. Ma per Genova "agganciare" il forse più redditizio mercato delle esportazioni non sarà facile. Anche perché i cinesi hanno fretta. Ed il mare, a loro, pare non bastare più. Il progetto Belt and Road – tutto cinese – chiede una globalizzazione a tutto tondo. La nuova domanda di transiti "da e verso" avviata dalla Cina con la creazione della Via della Seta Marittima, avrà uno sviluppo importante. L'esempio lo offre di nuovo il Pireo, questa volta non in senso positivo: il porto greco non è strutturato per una distribuzione terrestre di maggiori volumi scaricati da un maggior numero di navi cargo. Quindi, sviluppi ulteriori per quel porto non se ne prevedono.

Quindi le alternative sono chiare. Chi vuole lavorare con la Cina deve essere strutturato a tutto tondo. Le ferrovie paiono essere una strada percorribile. "La Cina vuole guidare la nuova globalizzazione", aveva detto l'ex ministro degli Esteri di pechino He Yafei. Belt and Road (fonte Agichina) si presenta dunque come la risposta cinese al cambiamento degli scenari geopolitici, alla crisi economica globale, e punta a definire un nuovo ordine mondiale, o meglio: a dettare le regole del sistema attuale. echino ha promesso nuovi finanziamenti per 780 miliardi di yuan (113 miliardi di dollari) al rogetto Belt and Road. Di questa somma 14,5 miliardi di dollari andranno al Silk Road Fund, uno dei grandi bracci finanziari dell'iniziativa. Buona parte di questa onda anomala di quattrini andrà in partnership con Stati e aziende private occidentali legate proprio a integrare gli investimenti in ferrovie, autostrade ed aeroporti. Genova e la Via della Seta. Il tema è affascinante. Fa pensare a quello che Genova in realtà è sempre stata, anche se lo ha un po' dimenticato: un porto. Ma non uno qualsiasi. Uno scalo di merci e cultura del

commercio. Punto di riferimento "unico" in materia per il Mediterraneo, dove già nel passato remoto erano presenti tutti i migliori servizi conosciuti e dove si inventavano (la banca moderna, la lettera di credito, il finanziamento della città con debito pubblico) quelli che si immaginava potessero servire per sostenerne la potenza. Uno scalo aperto, non solo alle merci. Genova, con l'oriente, ha sempre avuto contatti importanti. Mai subalterni, raramente di forza, sempre di scambio a tutto tondo. Un modo di intendere le colonie in modo unico, mai meri bastioni militari, ma territori di cultura giuridica e commerciale particolarmente elastici e redditizi". Genova punto di riferimento commerciale, genovesi che – rimanendo tali – hanno portato Genova e le sue abitudini verso l'oriente. Ed oggi la Ex Superba (allora lo era per davvero) guarda di nuovo ad oriente. Certo la Cina si è proposta e l'Italia ha raccolto l'invito. Ha proposto (intelligentemente) anche Genova come punto di approdo.

Ma che Genova troveranno i cinesi e come verranno accolti? Oggi attorno al porto i genovesi mostrano scollamento e un po' di disaffezione. Come accade per il Parlamento e la politica. A Genova, attorno ai moli, si respira, da parte della gente comune, una via di mezzo tra l'irriconoscenza e il disconoscimento. E soprattutto, quando si parla di porto, lo si fa al passato. Di rado al presente, quasi mai al futuro. Altrove non è così. Il comprensorio di Anversa produce da solo il 19% del Pil belga, con interessenze miliardarie proprio con i cinesi. Che combinazione.

Il protagonista

Il presidente cinese Xi Jinping ha lanciato il piano "One belt one road". Pechino ha promesso nuovi finanziamenti per 780 miliardi di yuan (113 miliardi di dollari) al progetto Belt and Road. Di questa somma 14,5 miliardi di dollari andranno al "Silk Road Fund", uno dei grandi bracci finanziari dell'iniziativa. Buona parte di questa onda anomala di quattrini andrà in partnership con Stati e aziende private occidentali legate proprio a integrare gli investimenti in ferrovie, autostrade e aeroporti

IL CASO

La storica Livornina resta senza una sede

Provinciali (Porto 2000): «Ma non la stiamo cacciando». De Simoni: «Dateci i locali sugli scali Finocchietti»

LIVORNO

È una della associazioni più conosciute della città. E non solo perché Livorno se lo porta nel nome. Tra poche settimane l'associazione culturale La Livornina, un'istituzione nel mondo della rievocazione storica, resterà senza una sede, insieme a tutti i suoi costumi d'epoca, quelli del corteo dei figuranti. Resterà senza una sede perché i locali della Porto di Livorno 2000, dove fino a oggi ha custodito costumi, spade e attrezzature, sarà destinata ad altre attività legate al porto. Da qui l'appello del presidente **Claudio De Simoni**: «Abbiamo ricevuto la telefonata tre giorni fa ed entro il 15 dicembre dovremmo portare via tutto. Per noi è un problema enorme. Ci rivolgiamo a chiunque sia in condizione di darci una mano, aiuterebbe la città...». «Ma nessuno – assicurano dalla società – ha intenzione di cacciarli, stiamo cercando una soluzione».

Andiamo per ordine. La prima a sollevare il problema, ieri, è stata un'altra associazione, Oltre per Livorno: «La Livornina che da anni accompagna le più belle e grandi rievocazioni storiche della città – hanno criticato i rappresentanti di Oltre in una nota – sarà cacciata. Volontari che si sono assunti l'onere e l'onore di rappresentare Livorno e la sua storia nel nome della massima onorificenza che il Comune assegna ai migliori, fra quindici giorni saranno buttati in mezzo a una strada con 280 abiti, 60 tra spade alabarde, elmi e corazze, scarpe, due cannoni, torri e cavalli per scacchi viventi...». Tutto questo, hanno scritto da Oltre, «a seguito delle scelte portate avanti di concerto fra la nuova gestione della Porto 2000 e l'autorità portuale». E ancora: «I volontari hanno bisogno di uno spazio che possa accogliere i ricordi di 23 anni di vita della città». Una città che «dovrebbe rilanciare il turismo in porto...».

Ma perché La Livornina dovrà lasciare la sede attuale, che si trova alla calata Carrara, accanto alla Stazione marittima? «Siamo lì dal 2013, in questi anni ci siamo impegnati a fare l'accoglienza ai turisti delle grandi navi», spiega il presidente De Simoni, che ricorda che prima la sede era al Forte San Pietro, dove tra topi e lavori da fare era diventato necessario traslocare: «Gli spazi alla calata Carrara ci sono stati dati in locazione in comodato gratuito nel 2013 dalla Porto 2000. Il contratto è scaduto nel dicembre del 2016, in questo anno la società ha continuato ad ospitarci e tutte le volte che ci siamo fatti avanti ci è stato risposto che si stava aspettando il nuovo presidente e che si sarebbe regolarizzato, o no, con lui». «I re giorni fa – spiega – è arrivato questo fulmine a ciel sereno: l'avvocato ci ha telefonato e ci ha comunicato che entro il 15 dicembre dovremo lasciare i locali, stiamo aspettando la lettera. Questo ci crea enormi difficoltà perché non abbiamo un locale alternativo. E perché un locale alternativo deve essere in condizione di ospitare i tantissimi materiali che abbiamo». «Eravamo ospiti e non voglio dare responsabilità a nessuno», sottolinea: «Ringraziamo la Porto 2000 per la collaborazione che ci ha sempre offerto, ma ora i tempi sono stretti e i problemi enormi». De Simoni fa così sapere che «abbiamo chiesto aiuto alla curia, la nostra collaborazione con il Palio dell'Antenna e Santa Giulia è costante. Poi abbiamo parlato con la segreteria del sindaco. Dicono tutti che si deve trovare una soluzione, noi una ce l'avremmo...».

La proposta del presidente è di «riunire Livornina, Palio marinaro e Maratona nei locali tra via del Porticciolo e gli scali Finocchietti (ex movimento per la pace): potrebbe essere l'occasione per fare una mostra permanente lungo la strada dei turisti».

Contattato ieri dal *Tirreno*, il presidente della Porto 2000, **Massimo Provinciali**, ha però chiarito il termine del 15 dicembre «non è perentorio» e che «nessuno vuole cacciare l'associazione». «La Livornina – ha risposto – ha un comodato d'uso di quei locali fino a febbraio e nel contratto era previsto che tre mesi prima si potesse dare la disdetta. Noi abbiamo dato la disdetta chiedendo la cortesia di liberarli entro dicembre, ma se non ce la fanno non li caccia nessuno. Ci stiamo dando da fare per cercare all'associazione un'alternativa tra i nostri spazi».

«Quei locali – ha fatto sapere – dovranno ospitare i fanalisti che fanno la manutenzione ai fari: il comando di La Spezia, dal quale dipendiamo, ci ha chiesto degli spazi idonei. Non c'è alcuna intenzione di cacciare la Livornina, abbiamo un ottimo rapporto, li abbiamo "scritturati" per tante iniziative. Ci siamo già attivati per trovare una soluzione alternativa».

(j.g.)

I figuranti della Livornina

PER LE RELAZIONI TRA OPERATORI ITALIANI E QUELLI DEI CENTRI PIÙ IMPORTANTI DEL FAR EAST

I Propeller a Hong Kong e Shenzen tre giorni d'incontri strategici

È stato aperto un confronto con il ministro dei Trasporti di Hong Kong - Siglato l'accordo fra Spediporto e Haffa e avviate relazioni di business con i caricatori e gli operatori dell'area

Nella foto: Masucci con i dirigenti della Port Autorithy di Shenzehn.

GENOVA - Il Propeller Club Nazionale ha guidato, fra il 21 e 24 novembre, una delegazione di 32 rappresentanti della portualità, logistica e spedizioni italiane all'Asian Logistics & Maritime Conference e alla Hong Kong Maritime Week, in una densa tre giorni di accordi e incontri con le Autorità tra l'ex colonia Britannica e Shenzhen, il terzo porto contenitori più grande del mondo. La missione è stata organizzata assieme all'Associazione Italia-Hong Kong, Invest Hong Kong e Hktdc e con il supporto di Omlog e Banchero Costa.

«Questo viaggio - ha dichiarato Umberto Masucci, presidente Nazionale del Propeller - ha avuto un forte valore strategico, perché ha rappresentato un vero e proprio road show della nuova portualità italiana a un anno di distanza dalla entrata in vigore della riforma portuale».

Riccardo Fuochi, presidente dell'Associazione Italia Hong Hong e del Propeller Milano che ha lavorato fortemente a questa missione ha dichiarato: "I Tavoli ai quali siamo stati presenti ad Hong Kong e Shenzhen sono fra i più importanti al mondo. Questa missione è stato un vero successo di squadra e di messa a frutto delle relazioni costruite in questi anni per presentare un sistema che punta all'integrazione fra aree portuali e centri logistici e distributivi".

Fra gli incontri più importanti sicuramente quello con il ministro dei Trasporti di Hong Kong Frank Chan che ha voluto incontrare in forma privata a cena la delegazione italiana la sera del 22 novembre cui hanno partecipato anche Mr Willy Lin, Chairman, human resources committee, Maritime and Port Board e Mr David Cheng, Chairman, promotion and event committee, Maritime and Port Board. La cena si è tenuta la sera prima dell'inaugurazione dell' Asian Logistics & Maritime Forum, al quale il Propeller era presente con uno stand.

Particolarmente significativo il gemellaggio tra Spediporto Genova e Haffa di Hong Kong, rappresentate rispettivamente dal Chairman Brian Wu e dal presidente Alessandro Pitto, la cui cerimonia è stata introdotta da Federico Fuochi, del gruppo giovani del Propeller Milano. "Questo accordo", commenta il presidente Pitto, "sancisce per la prima volta nella storia dello Shipping genovese e dunque di Spediporto, un'importante collaborazione con un'Associazione del Far East per sostenere gli interessi degli spedizionieri e degli operatori della logistica. Haffa e Spediporto si propongono infatti di promuovere la collaborazione commerciale tra i loro membri e di avviare, attraverso un dialogo stabile tra le due Associazioni, un confronto parallelo sulle politiche del settore ponendosi quale obiettivo la crescita della categoria e la promozione delle best practices".

La missione - cui hanno partecipato tra gli altri, Paolo Emilio Signorini, presidente AdSP Genova-Savona che ha aperto la session di "Ports and Shippers. Harbouring Smart Solution" al Main Forum, Pietro Spirito, presidente AdSP Napoli e Sergio Prete, presidente AdSP Taranto, insieme al presidente di Assagenti Genova, Alberto Banchero - ha visto la parte scientifica curata da Srm del gruppo Intesa San Paolo, centro studi specializzato in materie marittime, portuali e logistiche.

Oltre al ministro, la delegazione italiana ha incontrato l'associazione dei caricatori, la comunità e il Console Italiano ad Hong Kong Antonello del Riu e il Console Generale d'Italia a Canton, Laura Egoli . Una giornata è stata poi dedicata alla visita in Cina della Special Economic Area di Shenzhen - una delle più importanti e floride del mondo - durante la quale sono stati tratti spunti per le future Zone economiche speciali italiane. Le Zes infatti, previste dal governo Italiano nel decreto Sud, sono diventate uno strumento ormai diffusissimo in tutto il mondo per attrarre investimenti internazionali.

Logistica intermodale, a Circle il 51% di Info.era

Alleanza strategica fra la società di consulenza direzionale Circle (settore portuale e logistica intermodale) e Info.era, società triestina specializzata nello sviluppo di soluzioni informatiche con un'esperienza ventennale e forti competenze nel settore portuale. Circle ha acquisito il 51% di Info.era: Furio Bressanutti mantiene la carica di a.d. di Info.era e resta azionista. Luca Abatello, presidente e ceo di Circle, è nominato presidente. L'operazione è strategica per il piano di sviluppo di Circle e permetterà importanti sinergie tra le due aziende nonché il rafforzamento dei relativi prodotti software, che esprimono una complementarietà di target essendo rivolti, rispettivamente, al settore della logistica intermodale (Milos di Circle, oggi in uso tra imprese di produzione di primaria importanza, quali Ikea e Noberasco) e portuale (Sinfomar di Info.era - oggi Port Community System del Porto di Trieste).